



Universidad Miguel Hernández  
Máster Universitario en Prevención de Riesgos Laborales

Estudio y Propuesta de un Plan de  
Seguridad Vial en la Policía Nacional

Director: Guillermo Parra Galant  
Alumno: Roberto Morán Pellitero

31/05/2018



## RESUMEN

En el año 1960 se implantó a nivel nacional el número de atención telefónica del 091, servicio que nació para dar respuestas a las demandas de la población. En la actualidad es el órgano de coordinación operativa por excelencia, en funcionamiento las 24 horas del día, los 365 días del año, recibiendo los avisos de los ciudadanos y distribuyendo los efectivos de las diferentes unidades y especialidades de seguridad ciudadana de la Policía Nacional.[1]

Para dar respuesta a las demandas ciudadanas y aquellas otras encomendadas por mandato constitucional, la Policía Nacional se sirve del vehículo policial para desplazarse hasta el lugar donde se va a desarrollar la intervención. Un elevado número de estos desplazamientos se realizan en servicio de urgencia, adquiriendo la consideración de vehículo prioritario.

La conducción bajo esa consideración faculta al conductor a actuar bajo un régimen especial, permitiéndole circular por encima de los límites de velocidad y vulnerar la prioridad de paso extremando las precauciones. Esta tipología de conducción incrementa la posibilidad de sufrir un accidente de tráfico.

El presente Trabajo Fin de Máster pretende realizar un estudio sobre los desplazamientos “en misión” de los componentes de la Policía Nacional, no solo los realizados en servicio de urgencia, y proponer un Plan de Seguridad Vial que complemente las medidas preventivas adoptadas en el Plan de Prevención de Riesgos Laborales y reduzca los accidentes de tráfico de sus miembros.

Con esta finalidad se propone un Plan de Acción, desarrollado en el apartado 7.2, que pretende ser el medio para alcanzar el objetivo de reducción de la siniestralidad.

El Plan de Seguridad Vial es un documento vivo, sujeto a revisión y mejora continua. Solo a través de la integración de la cultura de la prevención, frente a la cultura del riesgo, en la cultura organizacional de la Policía Nacional es posible el éxito del plan propuesto.

## PALABRAS CLAVE

- Accidente
- Accidente en misión
- Seguridad Vial
- Vehículo prioritario
- Vehículo policial



# ÍNDICE NUMERADO

1. Justificación .....	6
2. Introducción .....	7
3. Objetivos .....	10
4. Prevención de los Riesgos Laborales en la Policía Nacional .....	11
4.1 El Servicio de Prevención de Riesgos Laborales .....	11
4.2 Niveles de responsabilidad en la Prevención de Riesgos Laborales .....	12
4.3 Integración de la Prevención de Riesgos Laborales .....	12
4.4 Participación y representación de los funcionarios.....	13
5. Información previa al Plan de Seguridad Vial .....	15
5.1 Principales características .....	15
5.1.1 Estructura y número de empleados .....	15
5.1.2 Centros de trabajo y despliegue territorial .....	16
5.1.3 Flota de vehículos policiales .....	17
5.2 Análisis de la movilidad .....	17
5.2.1 Tipología de conducción .....	18
5.2.2 Análisis de las condiciones reales de conducción .....	19
5.2.2.1 Uso del cinturón de seguridad .....	19
5.2.2.2 Uso de los equipos de comunicación y consola de activación de los medios de emergencia .....	20
5.2.2.3 Uso del chaleco reflectante de alta visibilidad .....	21
5.2.2.4 Vulneración de los límites de velocidad y de la prioridad de paso .....	21
5.2.3 Análisis de la gestión de los desplazamientos .....	21
5.2.4 Mantenimiento de la flota de vehículos .....	24
5.2.5 Características Técnicas en el suministro de vehículos con destino a la Policía Nacional .....	24
5.2.6 Comunicación e investigación de accidentes .....	25
6. Evaluación de Riesgos .....	26
6.1 Identificación y descripción de riesgos .....	26
6.2 Factores de riesgo .....	27
6.3 Asignación del nivel de exposición al riesgo .....	28
6.3.1 Probabilidad .....	29
6.3.2 Gravedad .....	29
6.3.3 Cuantificación de exposición al riesgo y selección del colectivo prioritario .....	30

7. Elaboración del Plan .....	32
7.1 Definición del objetivo a alcanzar .....	32
7.2 Selección de acciones .....	33
8. Implantación del Plan .....	35
8.1 Planificación de las actividades a desarrollar y plazo de ejecución .....	35
8.2 Difusión a la organización .....	36
8.3 Establecimiento de procedimientos para la gestión del plan .....	37
9. Seguimiento y evaluación .....	38
9.1 Indicadores del Plan de Seguridad Vial .....	38
9.2 Obtención del valor de los indicadores .....	39
9.3 Análisis y evaluación del resultado de los indicadores .....	39
9.4 Establecimiento, en su caso, de medidas correctivas o revisar las ya adoptadas.....	40
10. Conclusiones .....	41
11. Referencias bibliográficas y bibliografía.....	42



# 1. Justificación

Los accidentes de tráfico representan un importante porcentaje de las situaciones de incapacidad temporal de los funcionarios de la Policía Nacional. Las misiones encomendadas a las fuerzas y cuerpos de seguridad y las especiales características y exigencias del servicio policial son las responsables de la alta siniestralidad de la flota de vehículos de la Policía Nacional.

*“Cuando se produce un accidente, además de los daños físicos sufridos por el funcionario, también se producen una serie de circunstancias que repercuten en la organización, como son, entre otras:*

- *Consecuencias físicas, psíquicas, sociales y morales.*
- *La pérdida de tiempo de trabajo y productividad.*
- *Las dificultades a la hora de reemplazar al funcionario de baja.*
- *Sobrecarga de trabajo para el personal en activo.*
- *Disminución de la motivación del personal.*
- *Responsabilidad administrativa, civil o penal en el caso de incumplimiento de la normativa de prevención de riesgos laborales”.* [2]

Las semejanzas entre la prevención de los riesgos laborales y la prevención de los accidentes de tráfico, actuando sobre el factor humano, sobre la máquina/vehículo y sobre el entorno/infraestructura, facilitan la incorporación de la cultura de la seguridad vial al Sistema de Gestión de la prevención de riesgos laborales. A través del presente Trabajo Fin de Master se pretende aportar una herramienta útil, que ayude a la reducción de la siniestralidad que sufren los funcionarios policiales como consecuencia de su actividad diaria a bordo de alguno de los vehículos que componen la flota de la Policía Nacional.

En los siguientes apartados desarrollaremos el que pretende ser el “Plan de Seguridad Vial en la Policía Nacional”, con un doble objetivo, por una parte reducir el número de accidentes de tráfico “en misión” y por otra implantar una cultura preventiva que facilite la consecución del primer objetivo.

## 2. Introducción

El artículo 104.1 de nuestra Carta Magna encomienda a las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad, bajo la dependencia del gobierno, la protección del libre ejercicio de los derechos y libertades de los ciudadanos y garantizar la seguridad ciudadana. [3]

Para el desarrollo de esta misión, el estado de derecho pone a su disposición las herramientas jurídicas y los medios materiales necesarios para la consecución del mandato constitucional.

Medios que deberán emplear bajo los principios de congruencia, oportunidad y proporcionalidad, y con la decisión necesaria y sin demora cuando de ello dependa evitar un daño grave, inmediato e irreparable en su servicio a la comunidad. [4]

La especial naturaleza de las funciones que realizan así como los medios que utilizan para llevarlas a cabo, necesitan de una regulación particular en lo que se refiere a la protección de la salud de los funcionarios de la Policía Nacional.

Los poderes públicos tienen el deber de velar por la seguridad e higiene de los trabajadores como así lo promulga la Constitución Española en su artículo 40 [3]. Mediante la Ley 31/1995, de 8 de noviembre, de Prevención de Riesgos Laborales, se incorpora la Directiva 89/391/CEE del Consejo, de 12 de junio de 1989, relativa a la aplicación de medidas para promover la mejora de la seguridad y la salud de los trabajadores en el trabajo, donde determinadas actividades como las específicamente de policía y seguridad necesitan de una regulación especial.

La Ley de Prevención de Riesgos Laborales deja fuera del ámbito de aplicación a aquellas actividades cuyas particularidades lo impidan en el ámbito de las funciones públicas de, entre otras, policía y seguridad, pero no obstante, inspirará la normativa específica que se elabore para la protección de la seguridad y la salud.

Consecuentemente, mediante el Real Decreto 2/2006, de 16 de enero, por el que se establecen normas sobre la prevención de riesgos laborales en la actividad de los funcionarios del Cuerpo Nacional de Policía, se concreta el marco de protección de los funcionarios de la Policía Nacional en el ejercicio de sus funciones, inspirado en el modelo adoptado por la Administración Pública por Real Decreto 67/2010, de 29 de enero, de

adaptación de la legislación de Prevención de Riesgos Laborales a la Administración General del Estado y la Ley 31/1995, de 8 de noviembre, de prevención de Riesgos Laborales, con las peculiaridades establecidas sobre el derecho de información al personal, órganos de representación, cauces de participación y órganos de prevención, seguridad y vigilancia de la salud del cuerpo policial.

No todas las actividades de la Policía Nacional están concretadas dentro del ámbito de aplicación del R.D. 2/2006. Para aquellas *“que no presenten características exclusivas de las actividades de policía, seguridad y servicios operativos de protección civil, les será de aplicación la normativa general sobre prevención de riesgos laborales, con las peculiaridades establecidas para la Administración General del Estado, y las contenidas en este real decreto sobre el derecho de información al personal, órganos de representación, cauces de participación y órganos de prevención, seguridad y vigilancia de la salud”*.<sup>[5]</sup>

Los funcionarios de la Policía Nacional tienen derecho a una protección eficaz en materia de seguridad y salud en el trabajo, debiendo la Administración del Estado adoptar las medidas necesarias para garantizarla en el desarrollo de las actividades profesionales inherentes.

La integración de la prevención de los riesgos laborales en el sistema general de gestión de la actividad policial en la Dirección General de la Policía se ha realizado a través de la implantación del Plan de Prevención de Riesgos Laborales, que tiene como instrumentos esenciales la evaluación de riesgos laborales y la planificación de la actividad preventiva.

No todo son derechos. A cada funcionario de policía le corresponde *“velar por su propia seguridad y salud en el trabajo y por la de aquellas personas a las que pueda afectar su actividad profesional, a causa de sus actos y omisiones en el trabajo, de conformidad con su formación, las instrucciones de la Dirección General de la Policía y la normativa reguladora en la materia”*.<sup>[5]</sup>

Por ello los funcionarios, como así se expone en el artículo 12.1º del R.D. 2/2006, deberán *“usar adecuadamente, de acuerdo con su naturaleza y los riesgos previsibles, las máquinas, aparatos, herramientas, sustancias peligrosas, equipos de transporte y, en general, cualesquiera otros medios con los que desarrollen su actividad”*.

El automóvil dentro de la organización policial se ha convertido en un elemento indispensable, bien como instrumento de transporte, bien como equipamiento especial de la Unidad.

Por ello se hace necesario identificar, describir y evaluar los riesgos a los que están sometidos los funcionarios de la Policía Nacional durante el uso de los vehículos de la flota, cuantificando el nivel de exposición, definiendo los objetivos que se pretenden alcanzar, poniendo en marcha las acciones que resulten necesarias, analizando el nivel de eficacia de tales acciones y haciendo las correcciones necesarias, todo ello a través de un Plan de Seguridad Vial que se integrará en el sistema de gestión de los riesgos laborales en la Policía Nacional.

Los riesgos psicosociales a los que están sometidos los miembros de la Policía Nacional, aunque son muy importantes, no son parte del tema de estudio dado que por si solos serían merecedores de un trabajo a parte.



### 3. Objetivos

- Objetivos generales

Elaborar un Plan de Seguridad Vial en la Policía Nacional, que complemente y mejore las condiciones preventivas adoptadas en el Plan de Prevención de Riesgos Laborales y que haga que se reduzcan los accidentes de tráfico, repercutiendo positivamente en el bienestar y la salud de los trabajadores dentro del ámbito de la Dirección General de la Policía.

Integración en toda la estructura jerarquizada de la Policía Nacional de una cultura preventiva de la seguridad vial.

- Objetivos específicos

Reducir los accidentes asociados al uso de vehículos.

Gestionar los desplazamientos “en misión” de las unidades con movilidad geográfica.

Incrementar la calidad del servicio y la productividad de los funcionarios.

Formar e informar a los usuarios de los vehículos policiales sobre educación vial

## 4. Prevención de los Riesgos Laborales en la Policía Nacional

### 4.1 El servicio de Prevención de Riesgos Laborales

Al amparo del Real Decreto 2/2006, de 16 de enero, y dependiente de la Jefatura Central de Recursos Humanos y Formación de la Dirección General de la Policía, se constituyó el Servicio de Prevención de Riesgos Laborales, *“servicio de prevención propio y de ámbito nacional, con las funciones de asesoramiento y apoyo a los órganos del centro directivo en relación con:*

- a) *El diseño, aplicación y coordinación de los planes y programas de acción preventiva.*
- b) *La evaluación de los riesgos en las actividades que constituyen las funciones policiales.*
- c) *La determinación de propiedades en la adopción de las medidas preventivas adecuadas y la vigilancia de su eficacia.*
- d) *La información y formación de los funcionarios y de sus representantes.*
- e) *La presentación de los primeros auxilios y los planes de emergencia.*
- f) *La vigilancia de la salud de los funcionarios en relación con los riesgos derivados del trabajo.*
- g) *La elaboración de la memoria anual”.* [5]

Este servicio está compuesto por personal cualificado con la formación necesaria, de acuerdo con lo dispuesto con el Real Decreto 39/1997, de 17 de enero, por el que se aprueba el Reglamento de los Servicios de Prevención.

*“Así mismo, las distintas unidades y servicios de la Dirección General de la Policía, y en especial aquellas relacionadas con las áreas de sanidad, arquitectura, automoción, informática y seguridad de las dependencias policiales, prestarán apoyo, colaboración y cooperación, en orden a la realización de las funciones encomendadas al Servicio de Prevención de Riesgos Laborales”.* [5]

La parte propia del servicio de prevención asume las especialidades de Seguridad en el Trabajo, Higiene Industrial, Medicina del Trabajo y Ergonomía y Psicología Aplicada, pudiendo concertar determinadas actividades de dichas especialidades con servicios de prevención ajeno conforme a los requisitos del Reglamento de los Servicios de Prevención.

La estructura está compuesta por un servicio central y por los servicios periféricos en algunas Jefaturas Superiores, contemplados en el vigente Catálogo de Puestos de Trabajo.

## 4.2 Niveles de responsabilidad en la Prevención de Riesgos Laborales

En un primer nivel y bajo la dependencia de la Dirección General de la Policía se encuentra la Jefatura Central de Recursos Humanos y Formación, responsable de la política, organización y coordinación en materia de prevención de riesgos laborales.

En un segundo nivel los responsables de cada uno de los centros de trabajo, Jefes de Dependencia y Unidades Policiales, serán los encargados de impulsar, coordinar y controlar que todas las actuaciones llevadas a cabo en sus respectivos centros de trabajo sigan las directrices sobre prevención de riesgos laborales, garantizando la integración de la prevención en el ámbito de su competencia.

Por último, los Delegados de Prevención como representantes de los trabajadores con funciones específicas en materia de prevención de riesgos laborales deberán colaborar en la mejora de la actividad preventiva, promoviendo y fomentando la cooperación de los trabajadores y ejercer una labor de vigilancia y control en el cumplimiento de la normativa de prevención de riesgos laborales. En este mismo nivel se encuentran los funcionarios policiales a quienes les corresponden, en la medida de sus posibilidades, velar por su propia seguridad y salud y la que aquellas personas a quienes pueda afectar su actividad profesional.

## 4.3 Integración de la Prevención de Riesgos Laborales

La prevención de riesgos laborales deberá integrarse en la organización del trabajo, en toda actividad realizada, en las condiciones en que se preste y en las decisiones que sean adoptadas dentro de todos los niveles jerárquicos, lo que implica la obligación de incluir la

prevención de riesgos en cualquier actividad ordenen y en todas las decisiones que adopten.

Al objeto de facilitar la integración de la Prevención de Riesgos Laborales en la Dirección General de la Policía se han elaborado los siguientes procedimientos:

- *“Procedimientos de Prevención de Riesgos Laborales (PPRL)*

*Son documentos de carácter organizativo en el que se describen, con el nivel de detalle necesario en cada caso, cómo se desarrolla una determinada actividad, estableciendo qué hay que hacer, quién es el responsable de hacerlo, que funciones se atribuyen a las distintas Unidades y qué registros hay que cumplimentar, en su caso, para evidenciar lo realizado.*

- *Instrucciones Operativas de Prevención de Riesgos Laborales (IOPRL)*

*Son documentos de carácter técnico en el que se describen, con el nivel de detalle adecuado (quién, cómo, cuándo, dónde, etc.), el desarrollo de una determinada actividad con trascendencia en materia de seguridad y salud laboral”. [2]*

#### 4.4 Participación y representación de los funcionarios

La participación y la representación de los funcionarios en lo referente a la prevención de riesgos laborales, así como la seguridad y la salud laboral, se recoge en el capítulo III del Real Decreto 2/2006, de 16 de enero, por el que se establecen normas sobre prevención de riesgos laborales en la actividad de los funcionarios de la Policía Nacional, y se canalizará en la forma y por los representantes y órganos siguientes:

- Los Delegados de Prevención. Representantes de los funcionarios de la Policía Nacional en las materias específicas de prevención de riesgos laborales.

- La Comisión de seguridad y salud laboral. Órgano nacional, paritario y colegiado de participación de los funcionarios de la Policía Nacional, destinado a la consulta regular y periódica de las actuaciones de la Administración, en materia de prevención de riesgos, seguridad y salud laboral.

- Los Comités de seguridad y salud. Órganos paritarios y colegiados de participación a nivel territorial, destinados a la consulta regular y periódica de las actuaciones de la Dirección General de la Policía en materia de prevención de riesgos laborales, en sus respectivos ámbitos.

El nombramiento, composición y funciones se encuentran regulados en el capítulo III de la citada norma.



## 5. Información previa al Plan de Seguridad Vial

### 5.1 Principales características

#### 5.1.1 Estructura y número de empleados

El Cuerpo Nacional de Policía se estructura en Escalas, y dentro de estas en Categorías, con el desempeño de las siguientes funciones [6]:

- A la Escala Superior que cuenta con dos categorías, Comisario/a Principal y Comisario/a, le corresponde la función de dirección de los servicios policiales.
- A la Escala Ejecutiva, con dos categorías, de Inspector/a jefe e Inspector/a, le corresponde el mando de los servicios policiales.
- La Escala de Subinspección, con la categoría de Subinspector/a, tiene atribuida la función de supervisión de los servicios policiales.
- Y por último, a Escala Básica, con las categorías de Oficial de Policía y Policía, tiene asignada la ejecución material de las funciones encomendadas a la Policía Nacional.

A todas las escalas, les corresponde desde su respectivo nivel de responsabilidad, la planificación, coordinación, impulso, seguimiento y control de los servicios policiales que tengan atribuidos. Así mismo se contemplan las plazas de Facultativos y Técnicos de la Policía Nacional, ocupadas por funcionarios de carrera, para el auxilio a la función policial, y otras funciones que requieran conocimientos propios y específicos de una formación concreta. [6]

El número total de funcionarios de las distintas escalas y categorías, Facultativos y Técnicos es de unos 63.000, en marzo de 2018. El número de efectivos varía constantemente debido al ingreso de nuevos miembros, promoción entre escalas y categorías y al cambio de situación administrativa.

En el ámbito del Cuerpo Nacional de Policía también trabajan funcionarios de los Cuerpos Generales y Personal Laboral, que suponen unos 4.400 empleados más.

La Policía Nacional cuenta con las siguientes áreas de actividad [6]:

- a) Dirección y coordinación.
- b) Información.
- c) Policía Judicial.
- d) Seguridad Ciudadana.
- e) Extranjería y Fronteras.
- f) Policía Científica.
- g) Documentación.
- h) Cooperación Internacional.
- i) Gestión y Apoyo.

### 5.1.2 Centros de trabajo y despliegue territorial

En el seno de la Policía Nacional distinguimos dos estructuras organizativas:

La organización central [7]:



Fuente: Página web de la Policía Nacional

Y la organización periférica [8]:

Constituida por las Jefaturas Superiores, las Comisarías Provinciales y aquellas otras unidades o módulos que integran el modelo territorial, Comisarías Zonales, Locales y de Distrito, así como las Comisarías Conjuntas o Mixtas, los Puestos Fronterizos y las Unidades de Documentación.

### 5.1.3 Flota de vehículos policiales [9]

La Dirección General de la Policía cuenta con una flota de más de 12.000 vehículos en activo, de los que un 26% son de renting, que podríamos clasificar en:

- Vehículos ligeros, tipo turismo: de uso generalizado en versión tipo Z (uniformado) y tipo K (no uniformado). Representan el 54% de la flota policial.
- Vehículos singulares en la Policía Nacional:

Motocicleta: Por las características propias de este tipo de vehículos, sus usuarios corren un mayor riesgo de sufrir accidentes (versión uniformada y no uniformada). El 19% de la flota está compuesta por estos vehículos.

Otros vehículos: forman parte de la flota policial otra serie de vehículos, tales como los vehículos todo terreno/todo camino, furgones Unipol, furgones UPR, furgones combi uniformado, Maxi-Z, celulares, transporte de extranjeros, transporte colectivo (autobús, microbús y monovolumen), transporte de mercancías (furgonetas y camiones) y otros vehículos (grúas, tanquetas,...).

## 5.2 Análisis de la movilidad

El automóvil se ha convertido en un elemento indispensable para el cumplimiento de la misión constitucional encomendada a la Policía Nacional. No hay ninguna Unidad que no disponga de este tipo de medio bien como instrumento de transporte, bien como parte del equipamiento especial de la Unidad.

Anualmente se recorren una media de unos 250 millones de kilómetros, más de nueve millones de horas en las que algún funcionario policial ejerce de conductor o como acompañante en el uso del vehículo.

De estos kilómetros recorridos, un alto porcentaje son eminentemente urbanos, pero hay unidades con movilidad geográfica, como las Unidades de Intervención Policial (UIP), con un elevado número de kilómetros recorridos en trayectos interurbanos.

### 5.2.1 Tipologías de conducción [9]

Podemos diferenciar dos tipos de conducción en los desplazamientos “en misión”:

- La conducción policial convencional: de patrullaje o de punto a punto.

Patrullaje: por vías urbanas, desarrollada principalmente por Unidades del área de actividad de Seguridad Ciudadana y en vehículos tipo Z, en misión policial.

De punto a punto: puede ser tanto por vías urbanas como interurbanas, en los desplazamientos de vehículos de la flota de la Policía Nacional de cualquier Unidad de las distintas áreas de actividad policial, desde el centro de trabajo o lugar de estacionamiento del vehículo hasta el lugar donde se desarrollará la misión policial (lugar de trabajo).

- La conducción policial en servicio de urgencia. [10]

En el que el vehículo policial tendrá la consideración de vehículo prioritario, cuando se halle en servicios de tal carácter, teniendo preferencia de paso sobre los demás vehículos y otros usuarios de la vía. Deberá advertir al resto de usuarios de su presencia mediante la utilización simultánea de la señal luminosa y la señal acústica, si bien deberán utilizar la señal luminosa de manera aislada cuando la omisión de la señal acústica no entrañe peligro para los demás usuarios.

La conducción policial en este tipo de servicios deberá cumplir con el requisito que exige el reglamento general de circulación para circular en servicio urgente y advertir de su presencia para lo que deberán estar dotados de medios acústicos y luminosos.

## 5.2.2 Análisis de las condiciones reales de conducción

En general, en cualquier tipología de conducción se debe tener en cuenta tres factores básicos limitantes [9]:

- Los límites personales del conductor (reflejos, anticipación, fatiga,...)

Entre otros factores influirán la edad del conductor, el horario de trabajo (trabajo a turnos rotatorios y trabajo nocturno), las horas de conducción impuestas por las circunstancias sobrevenidas del servicio, el sometimiento a algún tipo de tratamiento con fármacos que afecten a su capacidad de atención, entre otros.

- Los límites del vehículo (características técnicas, estabilidad, estado,...)

Ya no solo influyen factores ligados a las características del vehículo (motocicleta, turismo, camión, autocar,...) sino también a su estado de conservación.

- Los límites que impone el medio externo (estado de la calzada, condiciones meteorológicas, visibilidad, intensidad del tráfico,...)

Que condicionan la posibilidad de sufrir un accidente de tráfico y sobre los que poco o nada podemos intervenir.

### 5.2.2.1 Uso del cinturón de seguridad

En este respecto el Reglamento General de Circulación aprobado por Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre, en su artículo 117, exige la obligatoriedad de uso, tanto para el conductor como para los acompañantes, del cinturón de seguridad homologado en vías urbanas e interurbanas, siendo exigible siempre que los tengan instalados.

El artículo 119 del mismo texto legal, añade algunas excepciones a esta obligación de carácter general, afectando entre otros a los conductores y pasajeros de los vehículos en servicio de urgencia quienes podrán circular sin los cinturones u otros sistemas de retención homologados cuando lo hagan por vías urbanas, pero no así en autopistas, autovías o

carreteras convencionales donde deberán usarlos debidamente abrochados. Siendo aplicable cuando el vehículo prioritario se desplaza en servicio de urgencia.

Esta excepción hecha por la ley no beneficia en nada a conductor y pasajeros de los vehículos de la flota policial, en cuanto que incrementa el riesgo de sufrir una lesión o la probabilidad de que sea más grave, puesto que es en este tipo de conducción en situaciones de emergencia cuando mayor es el riesgo de sufrir un accidente.

#### 5.2.2.2 Uso de los equipos de comunicación y consola de activación de medios de emergencia

El artículo 18 del Reglamento General de Circulación establece que el conductor está obligado a mantener la atención permanente a la conducción que garantice su seguridad, la de los pasajeros y la de los demás usuarios de la vía.

Hacer uso de los medios de comunicación mientras se conduce incrementa la posibilidad de sufrir un accidente a causa de las distracciones. Éstas se presentan a través de tres formas:

- Distracción visual

Se produce cuando el conductor aparta la vista de la vía para atender el equipo de radiocomunicación, telefonía móvil, consola de activación de medios de emergencia,... dejando de percibir lo que sucede e incrementándose la posibilidad de sufrir un accidente.

- Distracción cognitiva

El conductor centra su atención y recursos cognitivos y otra tarea distinta a la de la conducción, incrementándose la posibilidad de la comisión del error en el manejo del vehículo y, en consecuencia, la mayor probabilidad de accidente.

- Distracción manual.

Durante la manipulación de los equipos de comunicación y otros elementos del vehículo, el conductor deja de tener control manual sobre el gobierno del vehículo, incrementándose la posibilidad de que éste vaya a la deriva y se produzca el accidente.

La utilización durante la conducción de dispositivos de telefonía móvil y cualquier otro medio o sistema de comunicación está expresamente prohibido en el Reglamento General de

Circulación, quedando exentos de dicha prohibición los agentes de la autoridad en el ejercicio de las funciones que tengan encomendadas.

### 5.2.2.3 Uso de chaleco reflectante de alta visibilidad

El uso de este equipo de protección individual, de dotación obligatoria en el vehículo, mejora la seguridad de los funcionarios, aumentando su visibilidad para el resto de los usuarios de la vía. Será portado siempre que se ocupe la calzada o el arcén de las vías urbanas e interurbanas. Algunos uniformes de dotación en otros cuerpos policiales incorporan Ropa de Alta Visibilidad (RAV), no es el caso de los uniformes de dotación en la Policía Nacional.

### 5.2.2.4 Vulneración de los límites de velocidad y la prioridad de paso

Tal y como establece el Reglamento General de Circulación, los vehículos de servicio de urgencia, cuando circulen con tal carácter, podrán circular por encima de los límites de velocidad y estarán exentos de cumplir otras normas o señales, haciendo un uso ponderado de su régimen especial. Cuidarán de no vulnerar la prioridad de paso en las vías o las señales de los semáforos sin antes extremar las precauciones, cercionándose de que no existe riesgo para los peatones y de que el resto de los vehículos que transitan han detenido su marcha y se disponen a facilitar la del vehículo en servicio de urgencia.

### 5.2.3 Análisis de la gestión de los desplazamientos

Analizaremos los aspectos que pueden influir en los desplazamientos. La intervención sobre la capacidad de organización de los desplazamientos puede influir en los accidentes en misión.

Analizaremos a continuación:

- La organización de los itinerarios

Desde la puesta en servicio del vehículo policial hasta su retirada, los itinerarios que debe recorrer su conductor vienen determinados por las necesidades del servicio y las demandas de la propia labor policial.

Solo en aquellas unidades en las que se requiere movilidad geográfica o fijar los itinerarios por motivos de seguridad puede existir cierta planificación sobre los recorridos que no solo se verán condicionados por la climatología o las características de la vía, sino también por otros motivos de operatividad policial.

Siempre que sea posible se deberá incorporar a los dispositivos de servicios específicos los métodos y procedimientos de trabajo que salvaguarden la seguridad y la salud de los funcionarios, como sería en este caso la planificación de los itinerarios, ajustando el número de kilómetros que se deban realizar en función de las condiciones de la vía y la climatología, respetando la normativa reguladora sobre los tiempos de conducción y descanso.

- Organizados los horarios de trabajo [11]

Excepto aquellas unidades que deban tener un régimen propio de horarios en función de las especiales características de su actividad, la prestación de servicios se llevará a cabo con arreglo a las siguientes modalidades horarias:

- Modalidad ordinaria: en jornada continua de mañana, de tarde o de noche, en el puesto de trabajo o lugar que se determine.
- Modalidad de jornada de mañana y tarde.
- Modalidad de turnos rotatorios: referido a la prestación de servicios con una cadencia regular fija, determinada por ciclos que incluyen periodos de servicio de mañana, tarde y noche, así como un régimen propio de descansos.
- Modalidad de servicio mediante localización: en esta modalidad el servicio se prestará fuera del puesto de trabajo, pero con la obligación de estar localizable y a disposición de incorporarse al servicio cuando sea requerido.

Las pausas que se aplicarán durante la jornada de trabajo en horario diurno serán de unos treinta minutos, ampliándose en horario nocturno a una pausa de cuarenta minutos o, siempre que las necesidades del servicio lo permitan, dos pausas de veinte minutos.

En el trabajo nocturno se habrá de respetar las normas de la Unión Europea sobre la materia, singularmente la Directiva 2003/88/CE del Parlamento Europeo y del Consejo de 4 de noviembre de 2003 relativa a determinados aspectos de la ordenación de los tiempos de trabajo.

- Gestión de los medios de transporte [9]

La responsabilidad sobre la gestión de la flota de vehículos se organiza tres niveles:

En un primer nivel, la División Económica y Técnica (Área de automoción) de la Jefatura Central de Logística e Innovación es, con carácter general, la responsable del control efectivo del mantenimiento de los vehículos

En un segundo orden, son los diferentes Jefes de Unidad donde están efectivamente encuadrados dichos vehículos, con carácter específico, quienes deben velar por el correcto uso de la flota policial adscrita a su unidad, tanto en lo que respecta a la conducción, como en su conservación y mantenimiento.

Hay una última responsabilidad que recae sobre los usuarios del vehículo, conductor y acompañante, quienes en cada cambio de turno (para el caso de los vehículos Z) o, al menos, una vez cada quince días para el resto de vehículos de la flota, verificarán:

- a) La presión y estado de conservación de los neumáticos
- b) Los niveles del aceite del motor, líquido refrigerante, líquido de frenos y líquido de dirección.
- c) La ausencia de fallo mecánico o eléctrico mediante la observación de los testigos luminosos del panel.
- d) El estado del alumbrado del vehículo, incluido el puente de señalización policial.
- e) El estado del resto de complementos y herramientas de dotación policial en cuanto a su existencia, funcionamiento y buen estado.
- f) La existencia de la documentación obligatoria y validez.
- g) La higiene y desinfección de los vehículos policiales.

La no conformidad de alguno de los apartados a, b, c, d y f, supondrá que el vehículo no es apto para el servicio, en tanto en cuanto no se solucionen estos fallos.

La no conformidad en el resto de apartados deberán ser comunicados de inmediato al Jefe de la Unidad, quien decidirá sobre la puesta en servicio del vehículo en función del servicio a realizar, procediendo a su subsanación.

#### 5.2.4 Mantenimiento de la flota de vehículos

Sobre los vehículos se ejercen tres tipos de mantenimiento: el mantenimiento mecánico programado y recomendado por el fabricante; el predictivo, establecido en las Inspecciones Técnicas; y el correctivo, en caso de avería del vehículo o accidente.

#### 5.2.5 Características Técnicas en el suministro de vehículos con destino a la Policía Nacional

Al Área de Automoción de la División Económica y Técnica le corresponde la redacción del Pliego de Prescripciones Técnicas a las que han de ajustarse las empresas licitadoras para el suministro de los vehículos con destino a las unidades de la Policía Nacional.

En el Pliego de Prescripciones Técnicas determina las características que deben cumplir los vehículos, así como su correspondiente kit policial, elementos y accesorios que integran el equipamiento policial.

Mención especial merece el suministro de vehículos para el traslado de detenidos – Celular, que deberán cumplir las especificaciones técnicas y de seguridad contempladas en la Orden INT/2573/2015, de 30 de noviembre, por la que se determinan las especificaciones técnicas que deben reunir los vehículos destinados a la conducción de detenidos, presos y penados.

La integración de la prevención de riesgos laborales en la adquisición de bienes y la contratación de servicios que puedan afectar a la seguridad y la salud de los empleados Públicos de la Dirección General de la Policía se llevará a cabo según el Procedimiento PPRL-402, con ello se trata de establecer una forma de actuar que garantice que dichos bienes son seguros y adecuados para el trabajo que se destinan.

### 5.2.6 Comunicación e investigación de accidente de trabajo

Existen dos procedimientos en el Sistema de Gestión que para los supuestos de que se produzca un accidente: el procedimiento PPRL-1300 Procedimiento para la notificación de accidentes de trabajo y enfermedades profesionales y el PPRL-1301 Procedimiento para la investigación de accidentes de trabajo en la Dirección General de la Policía.

Se aplicará el PPRL-1300 para la recogida de la información sobre los accidentes de trabajo, con o sin baja médica, así como las enfermedades profesionales ocurridas a los empleados públicos que prestan sus servicios en la Dirección General de la Policía. Mediante este procedimiento se establece la sistemática a seguir para la notificación de accidentes y enfermedades profesionales al Servicio de Prevención de Riesgos Laborales.

Los accidentes de trabajo sufridos por los empleados públicos serán notificados a la Secretaría de la Comisaría o Unidad donde se haya producido y al Servicio de Prevención de Riesgos Laborales a través de formulario del procedimiento PPRL-1300. Una vez realizada la notificación del accidente, el servicio de PRL abrirá un expediente de investigación que incluirá toda la documentación relacionada, y comenzará las acciones precisas para su investigación según el procedimiento PPRL-1301.

La investigación afectará a todos los accidentes de trabajo que sufran los empleados públicos que prestan sus servicios en la Dirección General de la Policía. En función de la gravedad del accidente y de la complejidad técnica de la investigación podemos distinguir dos tipos:

- La investigación general, que será realizada por el Jefe de la Unidad donde se haya producido el accidente, por el conocimiento que tiene sobre el trabajo y su ejecución, sobre los trabajadores y, porque será el que aplicará las medidas preventivas.
- La investigación especializada, en la que intervendrá el Servicio de Prevención de Riesgos Laborales.

## 6. Evaluación de riesgos

La metodología aplicada en la elaboración del presente TFM es la definida en la “Guía Metodológica del Plan Tipo de Seguridad Vial en la Empresa” INSHT - Dirección General de Tráfico y lo contenido en los procedimientos PPRL-600 que determina qué se debe evaluar, cuándo y quién debe evaluar y el PPRL-601 por el que se establecen las metodologías de evaluación, el contenido y la forma de revisión.

Una vez realizado el diagnóstico de la situación de la empresa, la herramienta básica en torno a la que ha de definirse la política de prevención en seguridad vial parte de la asignación de un nivel de riesgo a cada uno de los problemas detectados durante la etapa de análisis.

### 6.1 Identificación y descripción de los riesgos

Los riesgos asociados al uso de vehículos, descritos en el Manual de Seguridad y Salud para Actividades Genéricas de la Policía Nacional, que de manera genérica afectan simultáneamente a varias áreas de actividad policial y no se relacionan directamente con puestos de trabajo concreto son:

- Los accidentes de tráfico: accidentes “en misión” sufridos durante los desplazamientos y conducción de vehículos policiales dentro de la jornada laboral. La probabilidad de sufrir un accidente es mayor en los desplazamientos en servicio de urgencia.
- Los atropellos, golpes o choques contra o con vehículos: durante las labores de auxilio en accidentes de tráfico en las vía pública si no se adoptan las necesarias medidas de protección para proteger a la persona auxiliada y a la que presta el auxilio.

## 6.2 Factores de riesgo

A continuación se relacionan algunos de los factores de riesgo que pueden influir en la posibilidad de que se materialice el daño en los riesgos asociados al uso de vehículos:

- Características de la misión policial encomendada.
- Características del vehículo que se vaya a emplear. Los conductores de motocicleta presentan una mayor posibilidad de riesgo de accidente y gravedad de las lesiones que puedan sufrir.
- Conducción policial en servicio de urgencia.
- No exigencia de uso del cinturón de seguridad en servicio de urgencia
- Vulneración de los límites de velocidad y la prioridad de paso en servicio de urgencia.
- Distracciones (visual, cognitiva y manual) por el uso de los equipos de comunicaciones o consola de activación de medios de emergencia.
- No vestir ropa de alta visibilidad cuando se ocupe la calzada o el arcén en vías urbanas e interurbanas.
- No planificar los desplazamientos interurbanos, o no respetar la normativa reguladora sobre los tiempos de conducción y descanso.
- La movilidad en la jornada de trabajo a turnos rotatorios o trabajo nocturno.
- Falta de mantenimiento de la flota de vehículos o de la asunción de responsabilidades sobre la gestión de la flota.

### 6.3 Asignación de nivel de exposición al riesgo

Para la asignación de exposición al riesgo primeramente agrupamos a los funcionarios de la Policía Nacional teniendo en cuenta los siguientes criterios: el número de kilómetros realizados durante la jornada laboral, el número de horas a bordo del vehículo y el tipo de conducción policial (convencional o en servicio de urgencia):

- En el primer grupo (Grupo 1) encuadraríamos a los funcionarios de la Policía Nacional de la Escala Básica (ejecución) y Subinspección (supervisión de los servicios) de las áreas de actividad policial de Seguridad Ciudadana y Policía Judicial, de la organización periférica.
- Se caracteriza por el elevado número de horas de conducción y kilómetros realizados durante el servicio. En él estarían incluidas, entre otras, las unidades de seguridad ciudadana como las Unidades de Intervención Policial (UIP) por su movilidad geográfica, kilómetros recorridos y frecuencia en sus desplazamientos “en misión”, y las Unidades de Prevención de la Delincuencia por el horario de trabajo a turnos o noches, la conducción de urgencia y las características de los vehículos de dotación entre los que se encuentran las motocicletas.
- El segundo (Grupo 2) está compuesto por los funcionarios de la Policía Nacional de la escala Ejecutiva (función de mando) y Escala Superior (dirección de los servicios) de las áreas de actividad policial de Seguridad Ciudadana y Policía Judicial; y de los funcionarios de todas las escalas de las áreas de Información, Extranjería y Fronteras, y Policía Científica, de la organización periférica de la Policía Nacional. En este caso el vehículo es conducido en modo convencional y en horario de trabajo de mañana y/o tarde.
- Y en el último grupo (Grupo 3) se encuadrarían los funcionarios de todas las escalas de las áreas de Dirección y Coordinación, Documentación, Cooperación Internacional, Gestión y Apoyo, y los Facultativos y Técnicos de la Policía Nacional, y los funcionarios de la organización central de la Policía Nacional. Lo habitual es que los funcionarios de estas áreas policiales realicen desplazamientos en vehículo de manera esporádica.

### 6.3.1 Probabilidad

“Se entiende por probabilidad la posibilidad de que los factores de riesgo se materialicen en daños normalmente esperables de un accidente. Consideraremos los siguientes niveles de probabilidad:

- **Muy baja:** el daño ocurrirá en muy pocas ocasiones.
- **Baja:** el daño ocurrirá raras veces.
- **Considerable:** el daño ocurrirá en algunas ocasiones.
- **Importante:** el daño ocurrirá en muchas ocasiones.
- **Alta:** el daño ocurrirá casi siempre.
- **Muy alta:** el daño ocurrirá siempre”. [12]

### 6.3.2 Gravedad

Otro de los aspectos a considerar en la cuantificación de los riesgos asociados al uso de vehículos es la gravedad del daño causado. “Los criterios para establecer la gravedad son los siguientes:

- **Muy baja:** *disconfort o pequeñas molestias o irritaciones temporales.*
- **Baja:** *daños superficiales (cortes o quemaduras pequeñas, irritaciones de ojos o mucosas), molestias o disconfort prolongado durante cierto tiempo.*
- **Considerable:** *abrasiones o quemaduras superficiales, conmociones, lesiones musculares torceduras y fracturas menores, daños de importancia menor.*
- **Importante:** *abrasiones o quemaduras de cierto grado, enfermedades producidas por exposiciones prolongadas a agentes irritantes o ruido excesivo (dermatitis, asma, pérdida de olfato, sordera, etc.), daños oculares puntuales, lesiones de cierta consideración.*
- **Alta:** *Fracturas mayores, amputaciones, intoxicaciones agudas o crónicas que den lugar a enfermedades graves o trastornos neurológicos, lesiones múltiples, ceguera u otras incapacidades parciales.*
- **Muy alta:** *Riesgo de muerte o incapacidad total irreversible, enfermedades crónicas incurables que acortan severamente la vida”. [12]*

### 6.3.3 Cuantificación de exposición al riesgo y selección del colectivo prioritario

Para realizar la cuantificación del riesgo se emplea una combinación de probabilidad de que ocurra el accidente con las consecuencias que se derivan de la misma.

Cuadro 1. Cuantificación final del riesgo

		GRAVEDAD					
		Muy baja	Baja	Considerable	Importante	Alta	Muy alta
PROBABILIDAD	Muy baja	Trivial	Trivial	Tolerable	Tolerable	Moderado	Moderado
	Baja	Trivial	Tolerable	Tolerable	Moderado	Moderado	Moderado/Importante
	Considerable	Tolerable	Tolerable	Moderado	Moderado	Moderado/Importante	Importante
	Importante	Tolerable	Moderado	Moderado	Moderado/Importante	Importante	Importante/Intolerable
	Alta	Moderado	Moderado	Moderado	Importante	Importante/Intolerable	Intolerable
	Muy alta	Moderado	Moderado	Importante	Importante	Intolerable	Intolerable

Fuente. Procedimiento de Prevención de Riesgos Laborales PPRL-601 [12]

De entre los tres colectivos en los que hemos agrupado a los funcionarios de la Policía Nacional seleccionaremos el grupo sobre el que van a recaer las acciones que sean puestas en marcha, y sobre el que generará un mayor impacto y unos resultados más eficientes con los recursos de los que se dispone. Además se generará impacto de manera indirecta, sobre los colectivos identificados como no prioritarios.

Considerando los resultados obtenidos en la evaluación que se muestra a continuación (Cuadro 2), el colectivo de funcionarios que serán objeto prioritario de las acciones que se pondrán en marcha son los pertenecientes al grupo 1, funcionarios de la Policía Nacional de la Escala Básica y Subinspección de las áreas de actividad policial de Seguridad Ciudadana y Policía Judicial, de la organización periférica.

Cuadro 2. Evaluación de Riesgos

Grupo	Riesgo	Factores de riesgo	Probabilidad	Gravedad	Cuantificación
1	Atropellos, golpes o choques contra o con vehículos	- No vestir ropa de alta visibilidad cuando se ocupe la calzada o el arcén en vías urbanas e interurbanas en auxilio a accidentados	Considerable	Considerable	Moderado
	Accidentes de tráfico "en misión"	- Conducción policial en servicio de urgencia. - No uso del cinturón de seguridad - Vulneración de los límites de velocidad y la prioridad de paso - Uso de los equipos de comunicaciones o consola de activación de medios de emergencia. - No planificar desplazamientos - Movilidad en jornada de turnos rotatorios o nocturno.	Considerable	Importante	Moderado
2	Atropellos, golpes o choques contra o con vehículos	- No vestir ropa de alta visibilidad cuando se ocupe la calzada o el arcén en vías urbanas e interurbanas en auxilio a accidentados	Muy baja	Considerable	Tolerable
	Accidentes de tráfico "en misión"	- Conducción policial en servicio de urgencia. - No uso del cinturón de seguridad - Vulneración de los límites de velocidad y la prioridad de paso - Uso de los equipos de comunicaciones o consola de activación de medios de emergencia. - No planificar desplazamientos - Movilidad en jornada de turnos rotatorios o nocturno.	Baja	Importante	Moderado
3	Atropellos, golpes o choques contra o con vehículos	- No vestir ropa de alta visibilidad cuando se ocupe la calzada o el arcén en vías urbanas e interurbanas en auxilio a accidentados	Muy baja	Considerable	Tolerable
	Accidentes de tráfico "en misión"	- Conducción policial en servicio de urgencia. - No uso del cinturón de seguridad - Vulneración de los límites de velocidad y la prioridad de paso - Uso de los equipos de comunicaciones o consola de activación de medios de emergencia. - No planificar desplazamientos - Movilidad en jornada de turnos rotatorios o nocturno.	Muy baja	Importante	Tolerable

## 7 Elaboración del Plan

Se define como un instrumento esencial para la gestión y aplicación del Plan de Seguridad Vial, donde se establecen los objetivos a alcanzar y las acciones para la consecución de los objetivos fijados.

### 7.1 Definición del objetivo a alcanzar

Los objetivos a alcanzar, deben ser realizables y lo suficientemente ambiciosos que promuevan el esfuerzo para su consecución, los podríamos dividir en objetivos cuantitativos y objetivos cualitativos:

#### -Objetivos cuantitativos

La meta propuesta para los objetivos cuantitativos sería la reducción del número de accidentes a través de las acciones puestas en marcha.

#### - Objetivos cualitativos

Los objetivos cualitativos están orientados a la adquisición de la cultura de prevención y a la adopción de hábitos de seguridad como el uso del cinturón de seguridad aun en el caso de que la ley bajo determinadas circunstancias no obligue su uso, el respeto a la normativa de tráfico salvo en las circunstancias de circular como vehículo prioritario y la adopción de medidas preventivas en el uso de equipo de radiocomunicaciones o consola de activación de luces policiales.

## 7.2 Selección de acciones. Plan de Acción <sup>[13]</sup>

Se tomarán en consideración los siguientes criterios a la hora de decidir qué acciones formarán parte del Plan de Seguridad Vial:

- Recursos necesarios para la implementación de la acción
- Coste de implementación de la acción
- Beneficios esperados de la acción
- Dificultad de implementación de la acción
- Impacto de la acción en la Policía Nacional y en el problema detectado al que se dirige
- Los riesgos que conlleva la implementación de la acción
- El elemento temporal (plazo de implementación, duración de la acción,...)
- Experiencia en la implementación de acciones similares o análogas en la Policía Nacional
- Alineamiento de la acción con las contempladas en el Plan de Prevención de Riesgos Laborales en la Policía Nacional

Las acciones propuestas son las descritas a continuación:

- a) Acciones orientadas a influir sobre el factor humano/conducción desde la formación. Las acciones irán orientadas a formar a los miembros de la Policía Nacional en el conocimiento de la normativa de tráfico y seguridad vial, así como en las técnicas de conducción de seguridad. Se proponen:
  - Curso de formación de seguridad vial
  - Curso de técnicas de conducción de seguridad
  - Curso de conducción eficiente
  
- b) Acciones orientadas a influir sobre el factor humano/conducción desde la sensibilización. Busca la concienciación sobre los factores de riesgo que influyen en la conducción como puedan ser la fatiga, el sueño, el estrés, el estado de salud, el consumo de alcohol o medicación que reduzca la capacidad de conducción.

Se proponen:

- Campañas de divulgativas de concienciación en seguridad vial. La “cultura preventiva” frente a la “cultura del riesgo”. A través de los medios de difusión corporativa o cartelería confeccionada al efecto.
  - Jornadas de sensibilización con la participación del Servicio Sanitario.
- c) Acciones orientadas a mejorar la seguridad del vehículo. Se propone:
- Actuar sobre el pliego de condiciones y kit policial para la provisión de vehículos con destino a la Dirección General de la Policía.
  - Actuar sobre los tipos de mantenimiento y responsabilidades en la gestión de la flota policial.
  - Recopilación y tratamiento de la información recogida en los libros de control periódico.
  - Adopción de las medidas de seguridad adecuadas al equipamiento policial que portan los vehículos.
- d) Acciones dirigidas a la seguridad de la gestión de los desplazamientos. Se propone:
- Actuar sobre la gestión sobre los desplazamientos “en misión” de unidades con movilidad geográfica, estableciendo reglamentariamente periodos de descanso y limitación de kilometraje adaptado a las condiciones de la vía y la misión policial.
  - Planificación de rutas.
- e) Acciones dirigidas a la seguridad de las comunicaciones. Se propone la instalación de aplicaciones que eviten el uso manual de equipos de radio comunicaciones o consola de activación de medios.
- f) Acciones dirigidas a la vigilancia de la salud. Mediante reconocimientos médicos dentro del Plan de Prevención de Riesgos Laborales de la Policía Nacional y remisión de informe al funcionario con el detalle de la afectación que tienen algunas enfermedades y medicamentos sobre la conducción.

## 8 Implantación del Plan

### 8.1 Planificación las actividades a desarrollar y plazo de ejecución

Planificación temporal de las actividades a desarrollar mediante la elaboración de un cronograma con las diferentes acciones, indicando objetivos, metas, fechas de inicio y fin.

La planificación de la actividad preventiva implica a los responsables de las unidades afectadas y Jefes de Dependencia, quienes deberán ser los responsables de integrar la acción preventiva en el sistema de gestión. El plazo recomendado de puesta en marcha del Plan de Acción viene determinado por la IOPRL-006 Instrucción Operativa para la determinar las acciones a seguir una vez realizada la Evaluación de Riesgos Laborales (cuadro 3).

Cuadro 3. Acciones y plazos de ejecución.

Riesgo	Acción	Plazo de ejecución
Trivial	No se requiere acción específica	Realizar un seguimiento y mantenimiento adecuado.
Tolerable	No se necesita mejorar la acción preventiva. Se deben considerar soluciones más rentables o mejoras que no supongan una carga económica importante. Se requieren comprobaciones periódicas para asegurar la eficacia de las medidas de control.	Las mejoras que se requieran deben implantarse en un plazo entre 6 meses y un año
Moderado	Se deben hacer esfuerzos para reducir el riesgo, determinando las inversiones precisas. Las medidas para reducir el riesgo deben implantarse en un periodo de tiempo determinado.	Las medidas para reducir el riesgo deben implantarse en un plazo entre 2 y 6 meses
Moderado/ Importante	Se deben hacer esfuerzos para reducir el riesgo, determinando acciones y/o inversiones para controlar el mismo. Cuando el riesgo corresponda a un trabajo que se está realizando, el problema debe ser remediado en un tiempo inferior a los riesgos moderados.	Las medidas preventivas deben implantarse en el plazo inferior a 2 meses
Importante	No debe comenzar el trabajo hasta que se haya reducido el riesgo. Puede que se precisen recursos considerables para controlar el riesgo. Cuando el riesgo corresponda a un trabajo que se está realizando, debe remediarse el problema en un tiempo inferior al de los riesgos moderados.	Es necesaria la implantación inmediata de la medida preventiva

Importante/ Intolerable	No debe comenzar ni continuar el trabajo hasta que no se hayan implantado acciones que reduzcan el riesgo.	Es necesaria la implantación de la medida preventiva con carácter urgente
Intolerable	No debe comenzar ni continuar el trabajo hasta que se reduzca el riesgo. Si no es posible reducir el riesgo, incluso con recursos limitados, debe prohibirse el trabajo.	Es necesaria la implantación de la medida preventiva y se deberá paralizar la actividad en tanto no se realice

Fuente: Instrucción Operativa de Prevención de Riesgos Laborales IOPRL-006

## 8.2 Difusión a la organización

La normativa en prevención de riesgos laborales reconoce el derecho de los trabajadores, a estar informados en relación a los riesgos existentes en su ámbito laboral, en este caso a aquellos relacionados con la seguridad vial.

Una de las funciones del Servicio de Prevención de Riesgos Laborales, establecida por el artículo 7 del Real Decreto 2/2006, es la de informar a los empleados y a sus representantes, así por la Dirección General de la Policía se adoptarán las medidas adecuadas para que los funcionarios del Cuerpo Nacional de Policía reciban la información necesaria en relación con:

- a. Los riesgos para la seguridad y la salud en el trabajo, teniendo en cuenta la naturaleza de la actividad que van a desarrollar.
- b. Las medidas y actividades de protección y prevención adoptadas en relación con los riesgos indicados en el párrafo anterior.

Para llevar a cabo la función informativa que le ha sido encomendada el Servicio de Prevención de Riesgos Laborales se sirve de los siguientes cauces:

- 1) Página Web del Servicio de Prevención de Riesgos Laborales. Cuenta con diversos apartados, entre los que destacan el de documentación y normativa, recursos y actividades formativas, Procedimientos (PPRL) e Instrucciones Operativas (IOPR), descarga de formularios, y enlaces a portales Web relacionados con la materia.
- 2) Cuadernos de prevención. Que incluye diverso material informativo de materia preventiva, incluyendo temas de actualidad que afectan a la Policía Nacional. Este

boletín puede ser consultado a través de la página Web del Servicio de Prevención o recibirlo, previa suscripción, por correo electrónico.

- 3) Programa informático SERPRE. El citado programa informático permite a los Delegados de Prevención y a los miembros del Comité de Seguridad y Salud tener acceso a la Evaluación de Riesgos Laborales y a la Planificación de la Actividad Preventiva. Desde este mismo programa se daría acceso al contenido del Plan de Seguridad Vial.

De igual forma el Servicio de Prevención de Riesgos Laborales será receptor de propuestas, de los responsables de unidades o dependencias y de los funcionarios policiales, bien de forma directa bien a través de los Delegados de Prevención, que mejoren la actividad preventiva. En el PPRL-900 se regula el procedimiento de comunicación con el Servicio de Prevención.

### 8.3 Establecimiento de procedimientos para la gestión del plan

De acuerdo con el Real Decreto 39/1997, de 17 de enero, Reglamento de los Servicios de Prevención, la integración de la actividad preventiva afecta en su conjunto a la Dirección General de la Policía. La planificación de la actividad preventiva no solo implica al Servicio de Prevención, sino a todo el conjunto de centros policiales. Una vez hecha la propuesta serán los responsables de las unidades afectadas los que deberán garantizar de su ejecución integrando la actividad preventiva en el Sistema de Gestión.

La Jefatura Central de Recursos Humanos y Formación, unidad que tiene asignada la gestión de la Prevención de Riesgos Laborales, a través del Servicio de Prevención, deberá elaborar y mantener al día un procedimiento documentado específico propio para la planificación de la actividad preventiva.

A través de los Procedimientos de Prevención de Riesgos Laborales (PPRL) y las Instrucciones Operativas de Prevención de Riesgos Laborales (IOPRL) se facilita la integración de la actividad preventiva en la Dirección General de la Policía.

## 9 Seguimiento y evaluación

Para el seguimiento del desarrollo del plan, se implantará un sistema de indicadores que permita al Servicio de Prevención disponer de información sobre la materialización de las acciones del plan o sobre los resultados. Además, de que permita detectar desviaciones al objeto de introducir aquellas medidas correctoras que sean necesarias.

Un buen sistema de indicadores debe facilitar la recogida de información cuantitativa y cualitativa, detectar desviaciones e introducir medidas correctivas o revisar las ya adoptadas en caso de que se detecten accidentes o nuevos riesgos que influyan sobre el estado de la seguridad vial en la empresa.

### 9.1 Indicadores del Plan de Seguridad Vial

Se establecerán dos tipos de indicadores:

- Indicadores de resultado

Son aquellos que van a permitir conocer el grado de cumplimiento de los objetivos que se han marcado facilitando valores numéricos, posibilitando el análisis estadístico (por ejemplo número de accidentes de tráfico laboral).

- Los indicadores de actividad.

Que ofrecen información sobre el grado de consecución de las acciones que conforman el plan (por ejemplo número de acciones de formación llevadas a cabo, o porcentaje de funcionarios policiales formados).

Algunos ejemplos de indicadores son:

- a) Número de accidentes por kilómetros recorridos
- b) Total de accidentes ocurridos por kilómetros recorridos
- c) Número de accidentes por vehículo o por conductor

- d) Porcentaje de reducción de la tasa de accidente
- e) Porcentaje de trabajadores formados en seguridad vial
- f) Número de recomendaciones o sugerencias recibidas en la dirección de correo corporativo del Servicio de Prevención para tal efecto, y porcentaje de las sugerencias puestas en marcha
- g) Número de vehículos policiales que cuentan con nuevas dotaciones de seguridad vial

## 9.2 Obtención del valor de los indicadores

Los indicadores definidos pueden ofrecer información tanto cuantitativa como cualitativa y su utilización permite contrastar las mediciones que se hagan con carácter periódico de estos indicadores con las estimaciones iniciales acerca de los resultados esperados de la aplicación del plan.

Se puede obtener la información para la medición de estos indicadores a través de:

- La información facilitada a través de las comunicaciones llevadas a cabo a través de los procedimientos PPRL-1300 y PPRL-1301, sobre la comunicación e investigación de accidentes desde las Secretarías de las distintas dependencias policiales al Servicio de Prevención.

- Los datos facilitados por el Área de Automoción de la División Económica y Técnica, con respecto a la flota de vehículos policiales.

- De la División de Formación respecto a los planes formativos y de sensibilización y alumnos formados.

## 9.3 Análisis y evaluación del resultado de los indicadores

Finalmente, la evaluación consiste en extraer aquellas conclusiones que se deriven del análisis de la información que ofrecen los indicadores de seguimiento del plan:

- Evaluaciones periódicas: para la evaluación del desarrollo del plan y de la consecución de los objetivos marcados. La evaluación durante el desarrollo permitirá

conocer si los objetivos del plan se están cumpliendo o por el contrario existen desviaciones que deben ser corregidas.

- Evaluación final: para conocer si se han cumplido o no los objetivos, si se han realizado satisfactoriamente las acciones incluidas en el plan. También conocer las causas que han motivado los resultados.

Toda esta información será publicada en la memoria anual realizada por el Servicio de Prevención de Riesgos Laborales.

#### 9.4 Establecimiento, en su caso, de medidas correctivas o revisar las ya adoptadas

Se realizará un seguimiento del plan a través del análisis de indicadores para verificar:

- Que se llevan a cabo las acciones programadas.
- Que se cumplen los plazos de ejecución.
- Que se alcanzarán los objetivos a alcanzar.

En caso necesario se establecerán nuevas acciones o se revisarán las ya adoptadas cuyos indicadores reflejan que no se están desarrollando según lo previsto.

A partir de la evaluación inicial se deberán realizar nuevas evaluaciones de los riesgos cuando cambien las condiciones de trabajo y en todo caso cada cuatro años.

Del mismo modo, se deberá revisar la evaluación a aquellos puestos de trabajo cuando hayan sido comunicados daños en la salud de los trabajadores o se hayan detectado a través de los controles periódicos de vigilancia de la salud, donde las acciones de prevención han sido inadecuadas o insuficientes.

## 10 CONCLUSIONES

A través del Trabajo Fin de Master se propone dotar a la Dirección General de la Policía de un Plan de Seguridad Vial, para lo que se ha realizado un estudio sobre las distintas funciones y actividades desarrolladas por los miembros de la Policía Nacional, identificando, describiendo y evaluando los riesgos a los que están sometidos durante su jornada laboral a consecuencia del uso del vehículo policial.

Incorpora un Plan de Acción, diseñado para alcanzar los objetivos de integración en el colectivo de una verdadera cultura de prevención, en lo que a seguridad vial se refiere, con acciones que pretenden influir sobre el factor humano desde la formación y la sensibilización, acciones orientadas a mejorar la seguridad de los vehículos de la flota policial, a gestionar los desplazamientos, a la seguridad durante el uso de los equipos de radio-comunicaciones y las dirigidas a la vigilancia de la salud.

Todo ello debería repercutir sobre el descenso de la siniestralidad de los desplazamientos “en misión”

Pero aún debemos ir más allá. El Plan de Seguridad Vial es un elemento vivo, sometido a continua revisión y mejora, con la implantación de nuevos procedimientos de gestión y la puesta en marcha de nuevas acciones que corrijan las posibles desviaciones que pudieran mostrarse, con aportaciones desde los distintos niveles de responsabilidad.

La mayor de las dificultades a la que me he enfrentado en la elaboración del presente TFM ha sido el acceso a la información. Sin desvelar contenidos que pudieran comprometer la seguridad de los miembros de la Policía Nacional, se ha acudido a fuentes abiertas para la obtención de los datos necesarios para su elaboración, de ahí que aunque considero de vital importancia evaluar los riesgos psicosociales a los que están sometidos los miembros de la Policía Nacional, no he podido valorarlos.

Ahora, tan solo queda implantar el Plan propuesto.

## 11 REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- 1.- DIRECCIÓN GENERAL DE LA POLICÍA. [sin fecha]. Organización Periférica: *Jefatura Superior de Policía de Madrid – Historia* [en línea] [consultado: 07 de mayo de 2018]. Disponible en: [https://www.policia.es/org\\_periferica/jsp\\_madrid/historia.html](https://www.policia.es/org_periferica/jsp_madrid/historia.html)
- 2.- DIRECCIÓN GENERAL DE LA POLICÍA. Servicio de Prevención de Riesgos Laborales. *Guía de Prevención de Riesgos Laborales de las Unidades de Gestión de la Dirección General de la Policía*.
- 3.- España. Constitución española. *Boletín Oficial del Estado*, 29 de diciembre de 1978, num. 311.
- 4.- España. Ley Orgánica 2/1986, de 13 de marzo, de Fuerzas y Cuerpos de Seguridad. *Boletín Oficial del Estado*, de 14 de marzo de 1986, num. 63.
- 5.- España. Real Decreto 2/2006, de 16 de enero, por el que se establecen normas sobre prevención de riesgos laborales en la actividad de los funcionarios del Cuerpo Nacional de Policía. *Boletín Oficial del Estado*, de 17 de enero de 2006, num. 14
- 6.- España. Ley Orgánica 9/2015, de 28 de julio, de Régimen de Personal de la Policía Nacional. *Boletín Oficial del Estado*, de 29 de julio de 2015, num. 180.
- 7.- España. Real Decreto 770/2017, de 28 de julio, por el que se desarrolla la estructura orgánica básica del Ministerio del Interior. *Boletín Oficial del Estado*, de 29 de julio de 2017, num. 180.
- 8.- España. Orden INT/28/2013, de 18 de enero, por la que se desarrolla la estructura orgánica y funciones de los Servicios Centrales y Periféricos de la Dirección General de la Policía. *Boletín Oficial del Estado*, de 24 de enero de 2013, num. 21.
- 9.- DIRECCIÓN GENERAL DE LA POLICÍA. Servicio de prevención de Riesgos Laborales. *Instrucción Operativa de Prevención de Riesgos IOPR-003, utilización de vehículos de la DGP*. 1ª Edición, de 26 de noviembre de 2013.

10.- España. Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Circulación para la aplicación y desarrollo del texto articulado de la Ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo. *Boletín Oficial del Estado*, de 23 de diciembre de 2003, num. 306

11.- DIRECCIÓN GENERAL DE LA POLICÍA. Circular de la Dirección General de la Policía, de 18 de diciembre de 2015, por la que desarrolla la jornada laboral de los funcionarios de la Policía Nacional.

12.- DIRECCIÓN GENERAL DE LA POLICÍA. Servicio de Prevención de Riesgos Laborales. *Procedimiento de prevención de Riesgos Laborales PPRL-601, procedimiento para determinar la metodología de evaluación de riesgos*. 1ª Edición, 2016.

13.- DIRECCIÓN GENERAL DE TRÁFICO. 2011. *Plan Tipo de Seguridad Vial en la Empresa, Guía Metodológica*. Madrid. NIPO 128-11-099-7.

## BIBLIOGRAFÍA

- DIRECCIÓN GENERAL DE LA POLICÍA. Circular de la Dirección General de la Policía, de 18 de diciembre de 2015, por la que desarrolla la jornada laboral de los funcionarios de la Policía Nacional.

- DIRECCIÓN GENERAL DE LA POLICÍA. Servicio de Prevención de Riesgos Laborales. *Guía de Prevención de Riesgos Laborales de las Unidades de Gestión de la Dirección General de la Policía*.

- DIRECCIÓN GENERAL DE LA POLICÍA. Servicio de Prevención de Riesgos Laborales. *Manual de Prevención de Riesgos Laborales de la Dirección General de la Policía*.

- DIRECCIÓN GENERAL DE LA POLICÍA. Servicio de Prevención de Riesgos Laborales. *Manual de Seguridad y Salud para Actividades Genéricas de la Policía Nacional*.

- DIRECCIÓN GENERAL DE LA POLICÍA. Servicio de Prevención de Riesgos Laborales. *Plan de Prevención de Riesgos Laborales de la Dirección General de la Policía. 2ª Edición. 2014.*
  
- DIRECCIÓN GENERAL DE LA POLICÍA. Servicio de Prevención de Riesgos Laborales. *Procedimiento PRL-402 para la integración de la prevención de los riesgos laborales en la adquisición de bienes y la contratación de servicios.*
  
- DIRECCIÓN GENERAL DE LA POLICÍA. Servicio de Prevención de Riesgos Laborales. *Procedimiento de prevención de Riesgos Laborales PPRL-600, procedimiento para determinar la estrategia de evaluación de riesgos. 1ª Edición, 2016.*
  
- DIRECCIÓN GENERAL DE LA POLICÍA. Servicio de Prevención de Riesgos Laborales. *Procedimiento de prevención de Riesgos Laborales PPRL-601, procedimiento para determinar la metodología de evaluación de riesgos. 1ª Edición, 2016.*
  
- DIRECCIÓN GENERAL DE LA POLICÍA. Servicio de Prevención de Riesgos Laborales. *Procedimiento de prevención de Riesgos Laborales PPRL-900, procedimiento para la comunicación con el Servicio de Prevención. 1ª Edición, 2016*
  
- DIRECCIÓN GENERAL DE LA POLICÍA. Servicio de Prevención de Riesgos Laborales. *Procedimiento de prevención de Riesgos Laborales PPRL-1300, procedimiento para la notificación de accidentes de trabajo y enfermedades profesionales en al Dirección General de la Policía. 2ª Edición, 2017.*
  
- DIRECCIÓN GENERAL DE LA POLICÍA. Servicio de Prevención de Riesgos Laborales. *Procedimiento de prevención de Riesgos Laborales PPRL-1301, procedimiento para la investigación de accidentes de trabajo en la Dirección General de la Policía. 2ª Edición, 2017.*
  
- DIRECCIÓN GENERAL DE LA POLICÍA. Servicio de prevención de Riesgos Laborales. *Instrucción Operativa de Prevención de Riesgos IOPR-003, utilización de vehículos de la DGP. 1ª Edición, de 26 de noviembre de 2013.*

- DIRECCIÓN GENERAL DE LA POLICÍA. Servicio de prevención de Riesgos Laborales. *Instrucción Operativa de Prevención de Riesgos IOPR-006, para determinar las acciones a seguir una vez realizada la evaluación de riesgos laborales*. 2ª Edición, de 01 de septiembre de 2014.
- DIRECCIÓN GENERAL DE TRÁFICO. 2011. *Plan Tipo de Seguridad Vial en la Empresa, Guía Metodológica*. Madrid. NIPO 128-11-099-7.
- España. Constitución española. *Boletín Oficial del Estado*, 29 de diciembre de 1978, num. 311.
- España. Ley Orgánica 2/1986, de 13 de marzo, de Fuerzas y Cuerpos de Seguridad. *Boletín Oficial del Estado*, de 14 de marzo de 1986, num. 63.
- España. Ley Orgánica 9/2015, de 28 de julio, de Régimen de Personal de la Policía Nacional. *Boletín Oficial del Estado*, de 29 de julio de 2015, num. 180.
- España. Ley 31/1995, de 8 de noviembre, de Prevención de Riesgos Laborales. *Boletín Oficial del Estado*, de 10 de noviembre de 1995, num. 269.
- España. Real Decreto 39/1997, de 17 de enero, por el que se aprueba en Reglamento de los Servicios de Prevención. *Boletín Oficial del Estado*, de fecha 31 de enero de 1997, num. 27.
- España. Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Circulación para la aplicación y desarrollo del texto articulado de la Ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo. *Boletín Oficial del Estado*, de 23 de diciembre de 2003, num. 306
- España. Real Decreto 2/2006, de 16 de enero, por el que se establecen normas sobre prevención de riesgos laborales en la actividad de los funcionarios del Cuerpo Nacional de Policía. *Boletín Oficial del Estado*, de 17 de enero de 2006, num. 14

- España. Real Decreto 67/2010, de 29 de enero, de adaptación de la legislación de Prevención de Riesgos Laborales a la Administración General del Estado. *Boletín Oficial del Estado*, de 10 de febrero de 2010, num.36
  
- España. Real Decreto 770/2017, de 28 de julio, por el que se desarrolla la estructura orgánica básica del Ministerio del Interior. *Boletín Oficial del Estado*, de 29 de julio de 2017, num. 180.
  
- España. Orden INT/28/2013, de 18 de enero, por la que se desarrolla la estructura orgánica y funciones de los Servicios Centrales y Periféricos de la Dirección General de la Policía. *Boletín Oficial del Estado*, de 24 de enero de 2013, num. 21.
  
- España. Orden INT/2573/2015, de 30 de noviembre, por la que se determinan las especificaciones técnicas que deben reunir los vehículos destinados a la conducción de detenidos, presos y penados. *Boletín Oficial del Estado*, de 04 de diciembre de 2015, num. 290

