

BINVAC

ACCIDENTES DE TRABAJO INVESTIGADOS

La base **ACCIDENTES DE TRABAJO INVESTIGADOS. BINVAC** del portal SITUACIONES DE TRABAJO PELIGROSAS, en la que esta ficha está inscrita, está orientada a ofrecer información de situaciones de trabajo peligrosas con fines preventivos. En ella se describen situaciones de trabajo reales en las que se han producido o se pueden producir daños a la salud de los trabajadores, identificando los elementos más relevantes para su prevención, así como las medidas preventivas adecuadas.

La aplicación de estos contenidos a situaciones concretas de riesgo laboral debe ser evaluada previamente y llevada a cabo siempre por profesionales competentes en Prevención de Riesgos Laborales.

Uno de los objetivos de esta base es ayudar al cumplimiento de la legislación en Prevención de Riesgos Laborales, pero no debe presuponerse una automática conformidad de los contenidos con la legislación vigente.

En esta base se incluyen fichas de accidentes elaboradas y revisadas por un grupo de expertos de los organismos públicos dedicados a la seguridad y salud en el trabajo cuyos logotipos se muestran al final de esta página, que en el listado web figuran como "Grupo BINVAC", así como otras elaboradas exclusivamente por alguno de estos organismos, y en ese caso en el listado web figura su nombre como autor de la ficha.

La información contenida en estas páginas proviene de diversas fuentes. El grupo de expertos en Prevención de Riesgos Laborales las ha seleccionado y ha considerado de utilidad su divulgación. Ni el INSHT ni los autores de los contenidos pueden asumir ninguna responsabilidad derivada de la utilización que terceras personas puedan dar a la información aquí presentada.

participan:



ACCIDENTES DE TRABAJO INVESTIGADOS. **BINVAC****073. Golpe en la pierna al chocar la transpaleta eléctrica que conducía el trabajador contra la carga de un palé que sobresalía de la estantería metálica**

DATOS DEL ACCIDENTE

dato	código	texto
Actividad económica (CNAE)	4 6 3	Comercio al por mayor de artículos de alimentación y droguería
Actividad física específica	3 1	Conducir una transpaleta eléctrica
Desviación	4 2	Pérdida de control visual de la línea de desplazamiento de la transpaleta
Forma (contacto, modalidad de la lesión)	4 5	Colisión contra un palé mal ubicado
Agente material de la actividad física	1 1 0 4 0 1 0 4	Transpaleta eléctrica
Agente material de la desviación	1 1 0 4 0 1 0 4	Transpaleta eléctrica
Agente material causante de la lesión	1 1 0 8 0 2 0 0	Palé

DESCRIPCIÓN

Actividad realizada

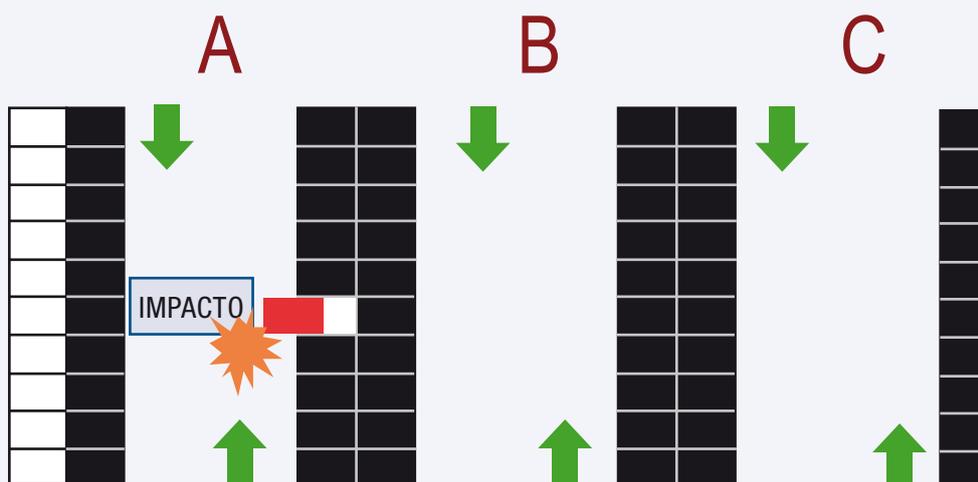
El trabajador lesionado desplazaba un palé, formado por cajas de distintos pesos y tamaños, en una transpaleta eléctrica por uno de los pasillos del almacén de mercancías. Dado que la altura del palé de cajas limitaba su campo de visión, el trabajador, subido sobre la plataforma de la transpaleta, circulaba marcha atrás.

Descripción del accidente

Las cajas ubicadas en el palé no estaban flejadas ni sujetas con film retráctil, por lo que a consecuencia del movimiento tendían a abrirse, con riesgo de caer hacia los lados o directamente sobre el conductor de la transpaleta. El trabajador, al tiempo que circulaba (marcha atrás, como se indica con anterioridad), intentaba sujetar con su mano libre la fila superior de cajas, razón por la que perdía continuamente la visual de la zona por la que avanzaba, ya que tenía que girar continuamente la cabeza para controlar la situación de las cajas y evitar que se cayesen.

En un determinado momento, la transpaleta que conducía el trabajador colisionó contra la carga de un palé apoyado en el suelo que sobresalía en el pasillo de circulación, produciéndose de ese modo el golpe de la carga contra el trabajador.

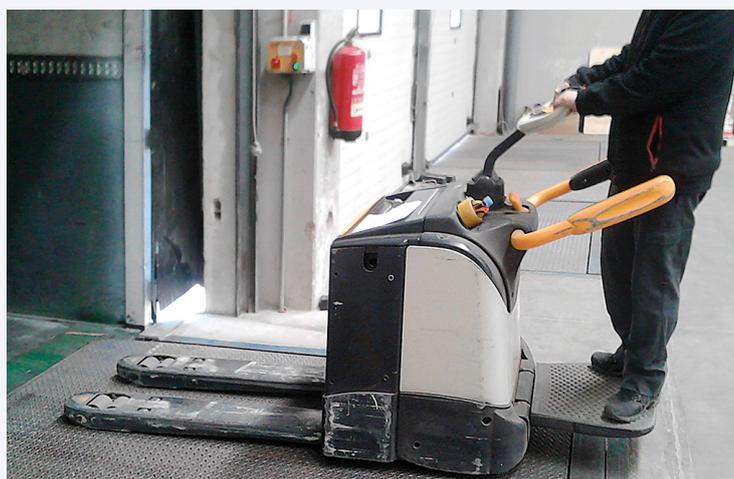
CROQUIS DE SITUACIÓN PREVIA AL ACCIDENTE - SENTIDO DE CIRCULACIÓN EN CALLES DE ALMACÉN



ZONA DE MUELLE

Datos complementarios

- La transpaleta implicada en el accidente es de tipo eléctrico; dispone de una plataforma abatible sobre la que se sitúa el trabajador y un sistema de retención compuesto por dos brazos laterales que quedan a la altura de la parte superior de los muslos o cadera del conductor. Ambos sistemas pueden abatirse para facilitar la conducción a pie de la transpaleta. Su velocidad de marcha máxima es de 8 km/h, que se reduce a 5,5 km/h si se conduce a pie. Su antigüedad no llega al año; dispone de marcado CE, declaración de conformidad y manual de instrucciones.



Transpaleta

- La anchura de la carga (palé) transportada en el momento del accidente era de 0,80 m, mientras que su altura, era de 1,80 m.
- En el almacén de alimentación coexisten de manera habitual dos tipos de tareas:
 - o Traslado de palés con cajas desde el muelle de carga y descarga a su correspondiente zona de almacenamiento.
 - o Operaciones de preparación de pedidos o *picking*. El trabajador recibe el pedido y se desplaza por el almacén sobre su transpaleta hasta las distintas ubicaciones en las que recoge el número de cajas o bultos demandados en dicho pedido.
- La realización simultánea de ambos tipos de tareas implica que el tráfico de transpaletas en circulación y de trabajadores a pie, realizando preparación de pedidos, sea relevante en un espacio delimitado.
- Se recaba información de que, de manera habitual, se extraen parcialmente (una distancia variable que puede llegar, incluso, a 0,80 – 0,90 m) palés de mercancías, ubicados a nivel de suelo, para facilitar la retirada de cajas durante la preparación de los pedidos, de manera que aquellos invaden parcialmente el pasillo de circulación.
- El pasillo (A) en el que tuvo lugar el accidente está habilitado para la circulación de transpaletas en los dos sentidos; su anchura es de 3,10 m.
- La antigüedad del trabajador en la empresa es de 2 años. Durante todo ese tiempo ha ocupado el puesto de trabajo en el que sufrió el accidente.
- Se acredita documentalmente que:
 - o El trabajador ha realizado un curso de “Seguridad en operaciones de almacenamiento y conducción de equipos automotores”, de una hora de duración, realizado en la empresa en la que trabajó con anterioridad a la actual, impartido por la organización preventiva (servicio de prevención ajeno) de aquella. Dada la fecha, realizó dicho curso 3 meses antes de ingresar en su actual empresa.
 - o Asimismo, la realización de un curso sobre “Riesgos ergonómicos en operaciones de carga, descarga y preparación de pedidos” en fecha correspondiente a su quinto mes de trabajo en la empresa actual.
- De igual modo, la empresa aporta sendos documentos denominados “Registro de entrega de ficha informativa en tareas de almacenamiento” y “Control y entrega de equipos de protección individual”. En ninguno de dichos documentos figura la firma del trabajador, puesto que se trata de meras plantillas de registro en las que figuran nombre y apellidos de los trabajadores y la denominación del puesto de trabajo; de igual modo, tampoco se identifican los equipos de protección individual entregados.
- Asimismo, cabe señalar que el documento “Normas de circulación en almacenes”, elaborado por la organización preventiva de la empresa y que aparece como anexo de la evaluación de riesgos, indica en uno de sus párrafos: “(...) Se mantendrán expeditos en todo momento los pasillos de circulación, sin interponer palés u otro tipo de mercancías, evitando que sobresalgan de la línea de puntales. Los equipos de manutención se estacionarán en los lugares habilitados a tal efecto...”. De igual modo, en otro de sus párrafos se indica: “(...) No se realizarán tareas en zonas de paso de maquinaria.”

CAUSAS

A. Circulación (marcha atrás) sin mirar en el sentido de la marcha, de manera que el trabajador no advierte la presencia del obstáculo.

A su vez, el trabajador circula marcha atrás sin mirar por la concurrencia de las siguientes causas:

- **Altura de la mercancía** ubicada sobre el palé superior a la línea de los ojos, lo que implica la necesidad de circular marcha atrás. Esta circunstancia no es por sí sola una causa del accidente, puesto que es posible la circulación marcha atrás con la transpaleta en determinados supuestos.
- **Necesidad de sujetar la carga con la mano libre al no estar las cajas flejadas o sujetas de otro modo**, con evidente riesgo de caída de dicha carga; de manera que la atención del trabajador tenía que repartirse entre la conducción de la carretilla y la sujeción de la carga.

B. Espacio para la circulación de la transpaleta limitado, a consecuencia de:

- **La anchura del pasillo de circulación es insuficiente** si dicho pasillo está habilitado **para la circulación de equipos en doble sentido**; esta circunstancia motivaba la necesidad de que los trabajadores se vieran forzados en la práctica a circular muy próximos a la línea de puntales de las estanterías para sortear el eventual paso de transpaletas en sentido contrario.
- Existencia de **un palé de mercancía invadiendo parcialmente el pasillo** de circulación. La existencia del palet se debe, a su vez, a la concurrencia de una serie de factores o déficits preventivos que se constituyen como causas:
 - o **Incumplimiento** expreso de las “**Normas de circulación en almacenes**” que constaba en la documentación preventiva de la empresa, en las cuales se reflejaba la prohibición de interponer obstáculos en los pasillos.
 1. **Ausencia de supervisión efectiva** para erradicar esta práctica, puesto que como se indica con anterioridad, no era esporádica sino que se realizaba de manera habitual.
 2. **Dificultad** e, incluso, **imposibilidad de cumplir dichas normas**, puesto que, no son compatibles con la organización del trabajo, en particular, con las tareas de preparación de pedidos.

Por otro lado, si bien no se pueden identificar de manera unívoca como causas del accidente, se aprecian otras circunstancias en torno a la materialización del mismo que bien pudieron tener influencia:

- No consta que la empresa formara específicamente al trabajador en los riesgos asociados al uso de la transpaleta, así como a los existentes en el propio centro de trabajo, derivados de sus características y de las tareas desarrolladas en el mismo. La empresa dio por buena la realización de un curso de formación en otra empresa, es decir, en fecha anterior a la contratación y del que, además, desde un punto de vista valorativo, no parecen compatibles su duración (una hora) y su carácter omnicomprensivo (seguridad en almacenamientos y conducción de equipos automotores).
- Se advierten, a su vez, deficiencias en la gestión preventiva básica asociada a la información de los trabajadores y la entrega de equipos de protección individual: en los registros de entrega aportados tras la materialización del accidente no consta la firma del trabajador accidentado, lo cual dota de cierta inconsistencia a la documentación aportada.

RECOMENDACIONES PREVENTIVAS

Con el fin de evitar la repetición de un accidente de similares características, se propone:

A. Frente a la circulación de la transpaleta sin mirar en el sentido de la marcha y a la **necesidad de sujetar la carga con la mano** para evitar su caída:

Dado el tipo de actividad se considera que no existe una recomendación única que pueda ser aplicada a la totalidad de los casos ya que son diversas las variables a tener en cuenta. De manera que las medidas preventivas aplicables son de distinta índole:

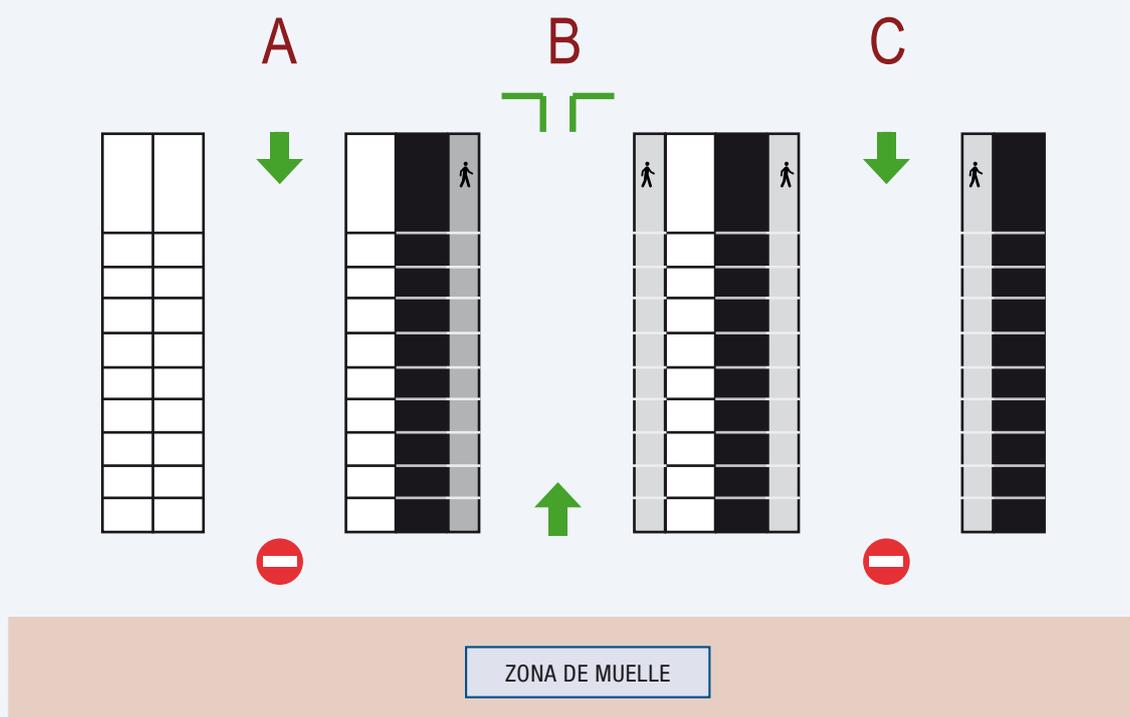
- En la medida de lo posible, **limitar la altura de los palés recibidos en el centro de trabajo**, instando a proveedores y compañías de transporte a que no superen la altura que mejor compatibilice la seguridad en el desplazamiento de cargas frente a la necesaria optimización de las operaciones de transporte y logística.
- De manera complementaria, si no es viable el cumplimiento de lo anterior con la totalidad de las mercancías recibidas, puede trabajarse en **rebajar la altura de los palés en el propio muelle de carga**. De esta manera se prioriza la circulación marcha adelante con la transpaleta en la circulación por el centro de trabajo.
- Asimismo, **asegurar la fila superior de cajas con un fleje, cinta o similar** cuya retirada sea sencilla para el trabajador una vez llegue a la primera zona de estanterías donde se va a realizar la descarga parcial del palé. De este modo se consigue que el primer desplazamiento desde el muelle de carga hasta la zona de estanterías, es decir, con el palé completo, se realice con la carga más estable. Sucesivos desplazamientos, con menor número de cajas y, por tanto, con una altura de palé inferior, ya serían realizados con una carga más estable en la que el flejado de la misma no se torna tan determinante.

B. Frente a la limitación de espacio para la circulación de la transpaleta:

- Dada la anchura de los pasillos entre estanterías del centro de trabajo, **limitar la circulación de transpaletas en un único sentido** y, de manera complementaria, organizar las actividades y, en su caso, las mercancías almacenadas, de manera que sean compatibles con los sentidos de circulación establecidos.

De acuerdo con el criterio establecido en la NTP-852 del INSHT, se propone la configuración reflejada en el siguiente croquis, en la que se establece un único sentido de circulación y la existencia de pasillos de circulación de trabajadores.

CROQUIS DE SITUACIÓN PROPUESTA TRAS ACCIDENTE - SENTIDO DE CIRCULACIÓN EN CALLES DE ALMACÉN - DELIMITACIÓN DE PASILLOS PEATONALES



- e) Dotar a la empresa con unas **“Normas de circulación”** que sean **compatibles con la organización y realización de los trabajos**, evitando la inclusión de normas - tipo genéricas que no se corresponden con la realidad o hacen inviables los trabajos si se produjera su cumplimiento.
- f) Potenciar la **supervisión efectiva por parte de mandos intermedios, encargados o personal responsable**, con el fin de evitar la consolidación de prácticas que vayan en contra de las referidas “Normas de circulación” o, en general, de las condiciones de seguridad. De esta manera se evitaría, por ejemplo, que se consolide la ubicación deficiente de palés que sobresalen de las estanterías o situaciones análogas. En definitiva, se trata de integrar la gestión preventiva en la gestión general de la actividad.

Por otro lado, **respecto a la formación del trabajador:**

- En tanto no se establezca una norma o convenio colectivo o, de manera alternativa, a través de acciones del ámbito de la formación para el empleo, que permitan la convalidación o reconocimiento de la formación que se realice en diferentes empresas, es de plena aplicación el art. 19 de la Ley de Prevención de Riesgos Laborales que determina que el empresario deberá garantizar que cada trabajador, en el momento de su contratación, reciba una formación adaptada o centrada específicamente en su puesto de trabajo o función.

De manera que no es viable en el caso expuesto asumir que el trabajador ya se encuentra formado por el mero hecho de haber realizado un curso en otra empresa. Corresponde al empresario, con el apoyo y asesoramiento de su servicio de prevención, determinar la formación que ha de recibir el trabajador contratado.