465.TEC.01 Requisitos de reporte de accidentes tránsito, lesiones y kilometraje/millaje de la flota

1.0 OBJETO

Los accidentes de tránsito, las lesiones y el kilometraje/millaje deben reportarse con exactitud de acuerdo con las definiciones descritas en el presente documento para garantizar una reporte de datos coherente y puntual en J & J en todo el mundo.

2.0 ÁMBITO DE APLICACIÓN

Véase 465.TEC.02 Código de Conducta de Seguridad de la Flota (FSCC) Apéndice 1 para conocer el alcance completo de esta Norma: Aplicación de las normas de seguridad de los vehículos a las categorías de conductores/motociclistas y vehículos.

3.0 REFERENCIAS

- 3.1 Normas EHS&S
  - 465 Seguridad en los vehículos
- 3.2 Otros documentos de J&J:

465.TEC.02 Código de conducta sobre seguridad de la flota (FSCC)
465.TEC.03 Vehículos motorizados de dos ruedas
465.TEC.04 Proveedores preferentes de servicios de transporte terrestre

- 3.3 Normas/documentos externos o de terceros
  - N/A

4.0 DEFINICIONES

Todos los términos con definiciones se identifican mediante el uso de ***AZUL, MAYÚSCULAS, NEGRITA*** y fuente ***ITALIC***.
Las definiciones de los términos que figuran en las normas sobre medio ambiente, salud y seguridad se encuentran en el Glosario sobre medio ambiente, salud y seguridad.

Definiciones y criterios de kilometraje/millaje

Millas/kilómetros personales:

- Desplazamiento al/del trabajo: el lugar de trabajo habitual.
- Si un empleado tiene varios lugares de trabajo habituales y se desplaza entre su domicilio y varios lugares de trabajo durante el día: el trayecto desde su domicilio hasta el primer lugar de trabajo o, el trayecto desde el último lugar de trabajo hasta su domicilio se consideran kilómetros personales.

Millas/kilómetros de negocios/punto de ventas:

- Conducir a una reunión de trabajo que se celebre fuera de su lugar habitual de trabajo.
- Desplazamientos de ida y vuelta a un punto de llamada, para visitar a un cliente, acudir a las instalaciones de un cliente para una reunión o realizar una llamada de reparación.
- Conducción entre lugares de trabajo.

Vehículo correctamente estacionado

Un "vehículo correctamente estacionado" es un vehículo estacionado en una zona pública o privada, donde está permitido el estacionamiento o la carga y descarga de pasajeros o mercancías. Un vehículo correctamente estacionado es aquel que está estacionado en un lugar seguro designado legalmente, con el freno de mano activado y las puertas cerradas. Un vehículo que espera en el tráfico por cualquier motivo no se considera correctamente estacionado.

Desgaste Normal

Los arañazos muy finos que se acumulan a lo largo del uso de un vehículo son un ejemplo de "desgaste" normal. Los arañazos, abolladuras y otros sucesos visibles atribuidos a un acontecimiento específico identificable no se consideran "desgaste" normal y, como tales, deben reportarse como ***ACCIDENTE DE TRÁNSITO*** si se han producido daños, ***LESIONES*** o víctimas mortales.

Accidentes por millón de millas (*CPMM*)

El CPMM es una medida del índice de colisiones. Para calcular el CPMM, el número de colisiones se multiplica por 1.000.000 y el resultado se divide por el millaje total recorrido por los vehículos. Dicha métrica se expresa mediante la siguiente fórmula:

$$\text{CPMM} = \frac{\text{Número de colisiones x 1.000.000}}{\text{Millaje total de los vehículos}}$$

Lesiones por millón de millas (*IPMM*)

El IPMM es una medida de la gravedad de las LESIONES. Para calcular el IPMM, el número de colisiones con LESIONES se multiplica por 1.000.000 y el resultado se divide por el millaje total recorrido por los vehículos. Esta métrica se expresa mediante la siguiente fórmula:

$$\text{IPMM} = \frac{\text{Número de conductores heridos x 1.000.000}}{\text{Millaje total del los vehículos}}$$

Las lesiones deben reportarse en los siguientes casos:

1. Accidentes con LESIONES para un empleado de J&J o un ***CONDUCTOR AUTORIZADO*.***
2. Colisiones con LESIONES al otro conductor
3. Colisiones con LESIONES a peatones, ciclistas o transeúntes

* Esta categoría se comparará con los objetivos mundiales y regionales del IPMM e incluye únicamente los accidentes "reportables" relacionados con el trabajo, tal y como se definen a continuación.

Premisa de reportes de lesiones (para lesiones relacionadas con vehículos)

Una lesión debe reportar si cumple alguno de los siguientes criterios:

- Se presta tratamiento médico más allá de los primeros auxilios.
- Se impone una actividad laboral restringida o un empleado es transferido temporal o permanentemente a otro trabajo.
- Se pierde uno o varios días de trabajo.
- Hay pérdida de conocimiento.
- Se considera un ***CASO DE LESIÓN O ENFERMEDAD GRAVE (SIIC)***, si se trata de una LESIÓN que tiene un impacto o efecto importante en la salud del trabajador. Esto incluye el fallecimiento, la amputación, la fractura (excepto una fractura por fisura de cualquier hueso o una fractura no desplazada de un dedo), la hospitalización (excepto para observación), intervención quirúrgica e ***IMPEDIMENTO*** continuo.

Si desea más información sobre estas categorías, consulte a su representante de EH&S y/o de Global Health Services & Well-Being.

El protocolo de reporte de LESIONES/enfermedades más allá de los requisitos de reporte de ***SAFE FLEET*** debe seguirse según los requisitos de reporte del sector/franquicia.

El reporte de lesiones debe capturar las lesiones de los empleados de J&J u otros conductores/ pasajeros autorizados. Dependiendo de la gravedad de la lesión o el accidente, SAFE FLEET debe seguir un PROCESO DE ESCALAMIENTO, hasta el nivel de dirección ejecutiva en algunos casos. En casos de fatalidad u otras lesiones que pongan en peligro la vida (que involucren a nuestro conductor o a terceros), su gerencia y el SME regional de SAFE FLEET (Gerente Senior/Gerente) deben ser reportados dentro de las 24 horas de conocido el incidente. El término "Precursor de Impacto Severo o Fatalidad" (SIFp) se utiliza para categorizar un subconjunto de los tipos de lesiones, enfermedades, impactos ambientales y fatalidades potencialmente más graves, incluyendo aquellas que amenazan la vida, alteran la vida, implican un impacto ambiental severo o resultan en una fatalidad. Existen ocho tipos de SIFps relacionados con vehículos que los empleados deben reportar a su EH&S, al SME de SAFE FLEET y a los contactos locales de GHS que pueden ayudar con el proceso de reporte. Consulte el Apéndice 2 en relación con los tipos de accidentes de vehículos que deben reportarse como SIFp. Los “casi-accidentes” (Good Saves) relacionados con vehículos y tránsito también deben reportarse a su responsable de SAFE FLEET o EH&S. Un “casi-accidente” (Good Save) se refiere a un incidente que estuvo a punto de ocurrir o a un percance medioambiental que estuvo a punto de ocurrir. Incluye cuasi accidentes, condiciones inseguras identificadas y comportamientos inseguros que podrían haber provocado una lesión o enfermedad, un impacto medioambiental o daños a la propiedad.

Más información sobre “Good Saves” a través este de link .

5.0 REQUISITOS

- 5.1 Funciones y responsabilidades
  - 5.1.1 Los especialistas en la materia (SMEs) de SAFE FLEET son responsables de garantizar que los conductores de sus flotas reporten con exactitud los accidentes y lesiones basándose en estas definiciones.
  - 5.1.2 Los analistas de SAFE FLEET se encargan de clasificar los accidentes y las lesiones de acuerdo con estas definiciones.
  - 5.1.3 Los especialistas en la materia (SMEs) de SAFE FLEET son responsables de garantizar que las empresas de gestión de flotas, arrendamiento y gestión de accidentes están reportando los resultados de manera precisa utilizando estas definiciones.
  - 5.1.4 Los equipos deben realizar revisiones anuales del programa en ***CURVE*** para garantizar la exactitud de los datos sobre kilometraje/millaje, colisiones, lesiones, tipo de vehículo y coste de las colisiones.
  - 5.1.5 Los equipos en colaboración con EH&S, deben asegurar el reporte oportuno de accidentes, y proporcionar información para apoyar el proceso de entrada en ***CURVE*** de EH&S y el cierre de CEPA.
- 5.2 kilometraje/millaje del vehículo
  - 5.2.1 Al final de cada período de reporte (mensual o trimestral según la región), el conductor debe comunicar al especialista de SAFE FLEET el total de millas/kilómetros recorridos por el vehículo de empresa.
  - 5.2.2 Los empleados que conduzcan vehículos propiedad de la empresa o alquilados por ésta en países que exijan tanto kilometraje/millaje profesional y personal, deben cumplir la legislación y los requisitos locales.
  - 5.2.3 Los empleados que conducen vehículos personales por negocios (es decir, más del 10% de su kilometraje/millaje anual total se conduce por negocios de la empresa) y que reciben un subsidio, compensación o comisión deben informar apenas el millaje relacionado al trabajo.
  - 5.2.4 Los empleados son responsables del registro preciso de su kilometraje/millaje. El kilometraje/millaje indicado en el cuentakilómetros, los datos de la tarjeta de combustible

proporcionados a través del proveedor de gestión de flotas, el proveedor de combustible o el sitio de J&J, las aplicaciones de planificación/registro de kilometraje/millaje o los informes de viaje, son fuentes de kilometraje/millaje aceptables.
    - 5.2.5 El kilometraje/millaje calculado en función del consumo de combustible, las horas de servicio o cualquier otro método, no son fuentes aceptables de recopilación de datos.
    - 5.2.6 Los centros de J&J que informen sobre el kilometraje/millaje de esta forma, deberán cambiar a un método aceptable de recopilación de fuentes de kilometraje/millaje en el plazo de un año, a partir de la recepción de esta norma. Las excepciones deben ser aprobadas por escrito por la Oficina Regional y el SME de Seguridad Vial (Senior Manager/Managers).
- 5.3 Criterios de reporte de accidentes
    - 5.3.1 Debe reportar todo accidente en el que esté implicado un vehículo propiedad de la empresa o alquilado (o un vehículo de uso personal mientras se conduce por cuenta de la empresa).
    - 5.3.2 Una colisión relacionada con el trabajo que provoque lesiones a cualquier persona o daños al vehículo, tal y como se define en el Apéndice 1, se considera una colisión, y debe comunicarse al jefe del empleado o, si no está disponible, a otro miembro de la línea de gestión en las 24 horas siguientes a la colisión y a un miembro del equipo SAFE FLEET local o al proveedor de la flota.
    - 5.3.3 Toda colisión de vehículos que provoque la muerte de "nuestro conductor", del "otro conductor" o de otros usuarios de la vía pública (peatón o ciclista) también debe comunicarse a la Oficina del Director Global y de Seguridad Vial y a la Oficina Regional y de Seguridad Vial SME (Senior Manager o Manager) en el plazo de 24 horas desde que se tenga conocimiento de su ocurrencia.
    - 5.3.4 Todos los accidentes y lesiones a terceros internos o externos deben reportarse a la herramienta de gestión de incidentes CURVE, a través de los especialistas de datos locales de SAFE FLEET.
    - 5.3.5 Los daños materiales (a nuestro vehículo o a otro vehículo) derivados de las categorías que figuran en el Apéndice 1 (independientemente del coste de reparación), se consideran un accidente y deben comunicarse al jefe del empleado o, si no está disponible, a otro miembro de la línea de gestión en un plazo de 24 horas.
    - 5.3.6 No informar de un accidente en un plazo de 24 horas puede considerarse una falta grave y dar lugar a medidas disciplinarias, que pueden incluir el despido del empleado o la retirada del uso del vehículo.
- 5.4 Criterios de reporte CURVE
    - 5.4.1 Si el ***VEHÍCULO DE LA FLOTA*** estaba correctamente estacionado, las ocurrencias que sólo resulten en daños al vehículo o a la propiedad, no tienen que ser reportadas en CURVE.
    - 5.4.2 El "desgaste" normal (véase definición) que pueda producirse con el tiempo y no se atribuya a un suceso específico identificable y que no altera visiblemente el aspecto o las prestaciones del vehículo, no se considerará ni reportará como accidente.

6.0 ANEXOS

- 6.1 Apéndice 1: Clasificación para el reporte de accidentes

Cada centro de J&J debe asegurarse de que existe un sistema para clasificar los accidentes como se indica a continuación y debe garantizar que todos los proveedores externos siguen las mismas convenciones de reporte.

Descripción	Muerte o lesiones	Daños por chapa doblada u otros daños materiales
1) Colisión entre vehículos en movimiento: Colisionar o ser colisionado por un vehículo		
1.1) El conductor de J&J no cedió el paso.	Informe en CURVE	Informe en CURVE
1.2) El otro conductor no cedió el paso.		
1.3) El conductor de J&J golpeó la parte trasera de otro vehículo		
1.4) Otro conductor golpeó la parte trasera del vehículo de J&J.		
1.5) El conductor J&J estacionando/saliendo de estacionado *(en paralelo, en la calle o en garaje).		
1.6) Otro conductor estacionando/saliendo de estacionado.		
1.7) Conductor de J&J golpeó y huyó (golpeó a otro conductor).		
1.8) Otro conductor golpeó y huyó (golpeó al conductor de J&J).		
1.9) Nuestro conductor perdió el control y golpeó a otro vehículo.		
1.10) Otro conductor perdió el control y golpeó nuestro vehículo.		
2) Colisión con objeto inmóvil:		
2.1) Golpear un objeto estacionario; sin involucrar a otro vehículo (puerta/lado de garaje, poste, barreras, etc.).	Informe en CURVE	Informe en CURVE
3) Accidentes sin colisión		
3.1) El conductor de J&J perdió el control del vehículo (por ejemplo, vuelco del vehículo).	Informe en CURVE	No informar en CURVE
3.2) Actos de la naturaleza como árboles, rocas, animales, lluvia, rayos, terremotos, tormentas severas, etc.		
3.3) Vehículo correctamente estacionado: Daño a vehículo desocupado.		
3.4) Incendio, robo o vandalismo: Muerte o lesión resultante de incendio, vandalismo o robo (es decir, entrar forzadamente al vehículo).		
3.5) Falla del vehículo o equipo: Muerte o lesión resultante de la falla del vehículo o equipo (por ejemplo, incendio eléctrico, reventón de llanta).		
4) Contacto con peatones o ciclistas:		

Muerte o lesión causada por el impacto del vehículo incluido, un objeto transportado en el vehículo o puesto en movimiento por el vehículo.	Informe en CURVE	Informe en CURVE

- 6.2 Apéndice 2 Clasificación de vehículos de motor del ***IVM SIF-P***

Incidente con vehículo de motor (IMV) (automóviles, ***vehículos de dos ruedas con motor) (POTW)***, autobuses)	**Cualquier incidente automovilístico en el que pueda producirse un daño SIF.**	• Colisión provocada por un conductor bajo los efectos del alcohol o de una sustancia tóxica o que conduce fatigado (se queda dormido mientras conduce), o distraído (uso del teléfono móvil u otros). • Conductor, motociclista o pasajeros implicados en un accidente con despliegue del airbag, uso incorrecto del cinturón o cinturones de seguridad, casco o activación del chaleco inflable. • Peatones, ciclistas o transeúntes atropellados por un vehículo de J&J. • Pérdida de control del vehículo/volcadura o vehículo forzado fuera de la carretera. • Colisión frontal, colisión con un camión de gran tonelaje, o el conductor/motociclista de J&J tuvo que dar un “volantazo" para evitar una colisión frontal. • Colisión transversal en una intersección. • Colisión de un vehículo de dos ruedas J&J (scooter, motocicleta, bicicleta, etc.) • Colisión involucrando exceso de velocidad.	***VEHÍCULOS DE FLOTA*** por definición estándar, incluidos los vehículos de dos ruedas. Seguridad de los peatones. ***VEHÍCULOS COMPARTIDOS***. Proveedor externo de transporte terrestre (taxi, viajes compartidos, autobuses de transporte de empleados, ...)
Vehículos de transporte de obra (vehículos industriales motorizados, camiones de reparto, MEWP ´s, bicicletas)	Vuelco, colisión, golpe lateral o contacto con peatón a velocidad suficiente para causar daños SIF.	• Vuelco, colisión, golpe lateral o contacto con peatón a velocidad suficiente para causar daños SIF. • Contacto de un peatón con un vehículo en movimiento. • Contacto con materiales apilados o almacenados a más de 6 pies/2 metros, incluyendo estanterías. • Conductor atrapado o semi-atrapado durante la operación. • Vuelco. • Salida del muelle del camión o remolque, vuelco o colapso. • Vehículo por contacto con otro vehículo. • Pérdida de control de una PIV. • Uso no autorizado de vehículos de transporte del sitio. • Colapso de carga o pallet en vehículos de transporte.	Muelles: por ejemplo, placas de muelle, manejo del muelle, remolque no asegurado, colisión con peatones daños a la propiedad vuelco contacto con otro vehículo pérdida de control

-

*** FIN DEL DOCUMENTO ***

7.0 HISTORIAL DE REVISIONES

Número de expedición	Fecha de revisión	Autor	Descripción del cambio
3	Nov 2020		Formato TruVault
4	Nov 2021	G. Kardos	Actualizado para mayor claridad y añadido el Apéndice 2
5	Abril 2023	G. Kardos	Incorporación de SIF-p y Good Saves, actualización del logotipo de J&J