



## Regla de Oro de la Seguridad nº 7

Respetaré la prioridad del tráfico de vehículos ferroviarios y me mantendré fuera de las zonas de seguridad próximas a las vías, excepto si se han adoptado las precauciones adecuadas

# Explicación del estándar de Seguridad

El "Estándar de Seguridad 004 de ArcelorMittal: Seguridad en Vías y Trenes" es de aplicación a todos los trabajos en vías y equipos ferroviarios, así como a los trabajos realizados cerca de los mismos. El objeto de este estándar es mejorar la protección de las personas y los equipos en las actividades ferroviarias y durante los trabajos de mantenimiento efectuados en el entorno de las vías y los pasos a nivel habilitados para peatones o vehículos.

Las actividades ferroviarias conllevan un elevado riesgo de accidente, o incluso de accidente mortal, tanto en nuestra vida privada como en el ámbito profesional. Desgraciadamente, la inadecuada gestión de estas actividades y de los riesgos asociados a las mismas ha sido causa de accidentes mortales, accidentes

### Recuerda

Los vehículos ferroviarios siempre tienen prioridad.

graves, accidentes leves e incidentes en nuestra industria y en ArcelorMittal. En la mayoría de los casos, se trata de accidentes sufridos por enganchadores y conductores de locomotoras, causados por equipos ferroviarios en movimiento (descarrilamiento, caída o atrapamiento entre topes), accidentes sufridos por trabajadores

de mantenimiento mientras trabajan en las vías y accidentes sufridos por peatones o vehículos arrollados al cruzar la vía.

Cuando se realicen trabajos cerca de las vías de ferrocarril o de vehículos ferroviarios, es fundamental adoptar las siguientes medidas:

- Toda persona que deba trabajar en una vía o a una distancia inferior a 3 metros (10 pies) de la misma deberá estar protegida frente a posibles movimientos en la vía. Para ello, se aislará la vía mediante la consignación de las agujas de descarrilamiento o de cambio.
- Antes de iniciar cualquier trabajo para el que sea necesario el aislamiento de la vía férrea, el supervisor o la persona designada a tal efecto deberá notificar a los responsables de la actividad ferroviaria el trabajo a realizar.

En nuestro Estándar relativo a la Seguridad en Vías y Trenes se establecen las siguientes normas, aplicables a todas las maniobras de ferrocarril:

- Toda persona que intervenga en el manejo de material rodante debe ser un trabajador formado y competente en la materia; ninguna otra persona podrá subirse a los vagones o locomotoras.
- Deberá llevarse a cabo una adecuada evaluación de riesgos documentada para establecer las velocidades máximas que resulten seguras y para identificar las zonas



Vehículo ferroviario en ArcelorMittal Ostrava (República Checa), equipado con faros y paneles reflectantes.

de seguridad contiguas a la vía férrea que se deban mantener libres de obstáculos; dichas zonas deberán estar claramente señalizadas.

- Se deberá definir un procedimiento de inspección para comprobar que todos los equipos se encuentren



Antes de cruzar una vía de ferrocarril, los vehículos deben detenerse completamente.

en adecuado estado de funcionamiento antes de su utilización.

- Las locomotoras deberán estar equipadas con faros y dispositivos audibles (ej.: una sirena); antes de mover la locomotora, se deberán encender los faros y hacer sonar el dispositivo audible.
- El procedimiento para subir y bajar de los trenes deberá incluir la utilización de estribos, asideros y escaleras/escalones, situados de modo que eviten lesiones en las piernas.

En aquellos casos en los que pueda existir interacción entre vehículos ferroviarios y peatones o vehículos, nótese que:



- Antes de cruzar una vía de ferrocarril, los vehículos deberán detenerse completamente.
- Está prohibido caminar por las vías.
- Los vehículos ferroviarios tendrán prioridad en todo momento; se deberá proporcionar una formación introductoria y contar con una señalización adecuada para garantizar que todos los empleados, contratistas y visitantes conozcan esta regla.
- Sólo se podrá cruzar la vía en pasos autorizados, los cuales deberán estar señalizados y debidamente iluminados; no podrá

cruzarse la vía entre vagones parados cuando la distancia entre ellos sea inferior a 3 metros (10 pies), a menos que la vía esté aislada (es decir, protegida de posibles movimientos mediante la consignación de las agujas de descarrilamiento o de cambio).

- Sólo se podrá acceder a las zonas de seguridad contiguas a la vía siguiendo un procedimiento documentado, desarrollado en función de una evaluación de riesgos.

## Estándar de Seguridad en Vías y Trenes

La dirección de la planta siempre debe tener conocimiento de toda situación en la que empleados o subcontratistas se encuentren realizando trabajos en la vía. Todos los trabajadores deben aplicar las normas de seguridad en vías y trenes.

Los conductores de locomotoras y los enganchadores deben haber recibido una formación adecuada, deben ser aptos para este trabajo según se desprenda del correspondiente reconocimiento médico y debe haberse reconocido su competencia para el desempeño de su actividad. Deben conocer y aplicar el Estándar de Seguridad



Equipos de protección individual (EPIs) adecuados.

004 de ArcelorMittal: Seguridad en Vías y Trenes. Deben utilizar equipos de protección homologados incluyendo, en particular, prendas de alta visibilidad, casco, gafas y botas de seguridad y radio transmisores-receptores portátiles (walkie-talkies) como dispositivos de comunicación.



Inspección exhaustiva de los equipos antes de su utilización.

Los conductores de locomotoras y los enganchadores deben aplicar el procedimiento de inspección establecido para comprobar que los equipos se encuentren en adecuado estado de funcionamiento antes de su utilización. Dicha inspección deberá incluir todos los equipos que se hayan identificado en la correspondiente evaluación de riesgos.

Asimismo, los conductores de locomotoras y los enganchadores deben seguir los procedimientos establecidos para subir y bajar de los trenes, incluyendo la utilización



Ejemplo de mejores prácticas: los operadores comprueban que las zonas adyacentes a las vías estén despejadas y libres de baches o desniveles, para eliminar el riesgo de tropiezo o caída.

de estribos, asideros y escaleras/escalones, correctamente colocados para evitar lesiones en piernas, pies y manos.

Además de lo indicado anteriormente, el jefe de maniobras y el enganchador deberán aplicar asimismo las siguientes normas específicas:

- Deben asegurarse de que ningún empleado o vehículo (camiones, carretillas elevadoras, coches) interrumpa el paso de los vehículos ferroviarios.
- Junto con el conductor de la locomotora, deben vigilar en todo momento el trazado de la vía; al llegar a los pasos a nivel, el conductor de la locomotora hará sonar un dispositivo acústico, en especial en tramos de vía con

escasa visibilidad (por ejemplo, entre naves de instalaciones).

- Deben inmovilizar los vehículos ferroviarios en las rampas de carga, utilizando cuñas homologadas; está prohibido inmovilizar vehículos ferroviarios utilizando trozos de madera, objetos metálicos u otros medios sustitutos.

### Recuerda

Las maniobras de enganche o desenganche de vehículos ferroviarios sólo pueden realizarse cuando los vehículos estén completamente detenidos. ¡Está estrictamente prohibido situarse delante de los vehículos o entre los mismos para realizar estas maniobras!

### Recomendaciones generales

Las personas que trabajen cerca de vías y vehículos ferroviarios deben tener siempre presente que:

- Toda persona que deba trabajar en una vía o a una distancia inferior a 3 metros (10 pies) de la misma deberá estar protegida frente a posibles movimientos en la vía. Para ello, se utilizarán dispositivos de aislamiento de la vía o se consignarán las agujas de cambio.
- Debe llevarse a cabo una

evaluación de riesgos para identificar las zonas de seguridad contiguas a la vía de ferrocarril que se deben mantener libres de obstáculos; dichas zonas deberán estar claramente señalizadas.

- Está prohibido acceder a las zonas de seguridad contiguas a la vía de ferrocarril si ésta no ha sido aislada; incluso así, sólo se podrá acceder a estas zonas siguiendo un procedimiento específico documentado.

Los peatones y todos los vehículos



Mal ejemplo: vehículo aparcado junto a la vía, sin respetar la distancia de seguridad.



La señal y las rayas negras y amarillas señalizan la zona de seguridad.



Está prohibido caminar por las vías.

no ferroviarios deberán detenerse completamente antes de cruzar una vía de ferrocarril. Recuérdese, asimismo, que está prohibido caminar por las vías.

Tres puntos importantes para mejorar la seguridad en las vías:

- Todas las vías deben estar iluminadas con focos instalados sobre mástiles, tanto por la noche como en condiciones de limitada luminosidad, en especial en los pasos a nivel y en los puntos donde existen otros riesgos potenciales.
- Los pasos a nivel deben estar señalizados.
- Se deben instalar espejos de seguridad para el tráfico en los puntos críticos, como los pasos a nivel.





Respetaré la prioridad del tráfico de vehículos ferroviarios y me mantendré fuera de las zonas de seguridad próximas a las vías, excepto si se han adoptado las precauciones adecuadas

## Buenos y malos ejemplos

### Buen ejemplo 1

#### Nuestro trabajo cotidiano

En un Grupo con el tamaño y la extensión de ArcelorMittal, cada día se llevan a cabo decenas de miles de actividades con movimientos ferroviarios. Tanto en nuestra vida privada como en el ámbito laboral, a veces cruzamos pasos a nivel en circunstancias de escasa visibilidad (por ejemplo, de noche o en condiciones de lluvia). En la mayoría de los casos, no se producen incidentes; se llevan a cabo correctamente las identificaciones de peligros y

evaluaciones de riesgos para establecer los límites de velocidad, se dispone de procedimientos de seguridad claramente definidos y ampliamente difundidos entre todas las personas afectadas, se cumplimentan las listas de comprobación (checklists) previas a la ejecución de los trabajos y se respetan todas las normas. Pero, como sabemos, basta una sola anomalía para provocar un incidente grave. Las actividades ferroviarias siempre conllevan un elevado riesgo de accidente grave o mortal para los conductores de locomotoras, los enganchadores,

las personas que se encuentren trabajando cerca de la vía y los peatones.



Paso a nivel correctamente señalizado.

### Buen ejemplo 2

#### ArcelorMittal Acindar (Argentina)

La única forma segura de evitar el riesgo de atrapamiento entre topes es utilizar mecanismos de enganche, respetar en todo momento los procedimientos de trabajo y permanecer en las zonas de seguridad designadas mientras la locomotora está en funcionamiento. En Acindar se ha tomado la iniciativa de adaptar los vagones y locomotoras, sustituyendo los topes y ganchos por mecanismos de enganche.



Adaptación de vehículos ferroviarios en Acindar.

### Accidente 1

Cada año se registran en el Grupo accidentes por colisión entre vehículos y equipos ferroviarios. Desgraciadamente, este tipo de accidentes se producen con demasiada frecuencia y sus consecuencias pueden ser muy graves.

#### ArcelorMittal Francia

En nuestra planta de Gandrange, un tren colisionó contra el remolque de un camión de una empresa contratista que estaba cruzando la vía. Aunque no existía ningún obstáculo que limitase la visión del conductor del camión, éste no vio el tren. El



Lugar del accidente totalmente destruido.

#### ArcelorMittal Rumanía

La víctima conducía un camión cargado con chatarra por la carretera que conecta el parque de chatarra y la planta de Galati. Al cruzar la vía en un paso a nivel en el que se cruzan dos vías, sin haber realizado las comprobaciones oportunas, el camión fue arrollado por una locomotora y el conductor quedó atrapado en la cabina. Tras ser excarcelado, fue trasladado inmediatamente al hospital, donde falleció en la unidad de cuidados intensivos a consecuencia de las heridas y de una parada cardiorrespiratoria.

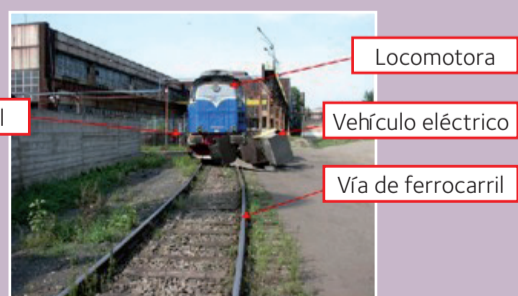


Colisión en Gandrange. El conductor de la locomotora resultó herido al saltar del tren.

conductor de la locomotora resultó herido al saltar del tren para escapar de la colisión.

#### ArcelorMittal Rumanía

El accidente se produjo cuando un vehículo eléctrico fue alcanzado por una locomotora en un paso a nivel. El conductor no respetó el procedimiento establecido y no detuvo completamente el vehículo antes de cruzar la vía. Afortunadamente, nadie resultó herido, pero el vehículo eléctrico quedó



Lugar del accidente. En la fotografía puede verse la posición de la locomotora y del vehículo eléctrico.

### Accidente 2

En el primer semestre de 2010, seis de los accidentes graves registrados se produjeron por atrapamiento por vehículos ferroviarios. En estos accidentes fallecieron tres compañeros.



Un trabajador muestra la zona de acceso prohibido, entre la locomotora y el vagón.

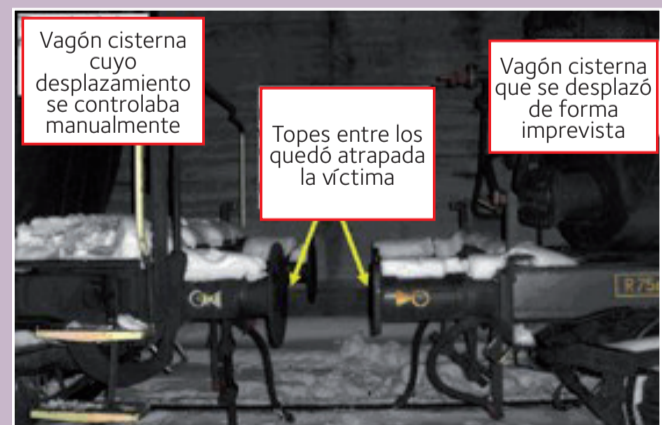
#### ArcelorMittal Luxemburgo

La víctima (un conductor de locomotora cualificado) estaba estacionando la locomotora para permitir la descarga de un vagón. Su cuerpo fue encontrado posteriormente, atrapado entre la locomotora y el vagón, en una zona a la que está prohibido acceder o acercarse cuando la locomotora o el vagón están en movimiento.

#### ArcelorMittal Polonia

Durante una maniobra con vagones cisterna en nuestra planta de Cracovia, todos los empleados habían recibido claras instrucciones de mantenerse a una distancia segura del vagón

mientras se procedía a su desplazamiento. La víctima se situó entre los topes de dos vagones cisterna, donde resultó atrapada. Falleció a consecuencia del accidente.



Lugar del accidente, entre dos vagones cisterna.

#### ArcelorMittal Francia

Un operador del parque de chatarra de nuestra planta de Dunkerque fue encontrado muerto, atrapado entre los topes

de un vagón de transporte de chatarra y una locomotora.

### Accidente 3

Cada año se registran numerosos accidentes graves, en los que las víctimas resultaron atrapadas bajo las ruedas de vehículos ferroviarios en movimiento.



Un pie de la víctima quedó atrapado bajo la rueda de un vagón.

#### ArcelorMittal Argelia

La locomotora estaba parada, pero no se habían activado los frenos ni se habían bloqueado adecuadamente las ruedas. El vagón de transporte de cucharas desequilibró la locomotora y ésta comenzó a

#### ArcelorMittal Liberia

La víctima se encontraba demasiado cerca de un vagón en movimiento y una rueda del vagón le aplastó un pie.

desplazarse. La vía comenzó a hundirse y la víctima, que se encontraba sobre los raíles, resultó herida al quedar su pie atrapado bajo una rueda del vagón. Debido a la gravedad de las heridas, no se pudo evitar la amputación del pie.

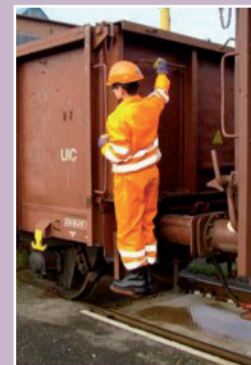


Accidente por atrapamiento. La víctima sufrió la amputación de un pie.

### Accidente 4

Cada año se registran numerosos accidentes graves en ArcelorMittal, en los que se producen lesiones en piernas o pies al subir o bajar de los trenes. Este tipo de accidentes se producen cuando se intenta subir o bajar del tren antes de que éste se haya detenido por completo.

Procedimiento correcto para bajarse de un tren: con todos los EPIs necesarios, utilizando la escalera, y sólo cuando el tren se haya detenido por completo.



Puedes consultar los informes REX relativos a todo tipo de accidentes en [www.myclarmittal.com](http://www.myclarmittal.com) > My Company > Group/Corporate > Health and Safety > Rex and Alert system

Para acceder a los análisis de informes REX (REX de REX), entra en [www.myclarmittal.com](http://www.myclarmittal.com) > My Company > Group/Corporate > Health and Safety > Rex of Rex

Para obtener más información sobre los informes, puedes dirigirte a Marc Hatz ([marc.hatz@arcclarmittal.com](mailto:marc.hatz@arcclarmittal.com)).





Respetaré la prioridad del tráfico de vehículos ferroviarios y me mantendré fuera de las zonas de seguridad próximas a las vías, excepto si se han adoptado las precauciones adecuadas

## Buenas prácticas

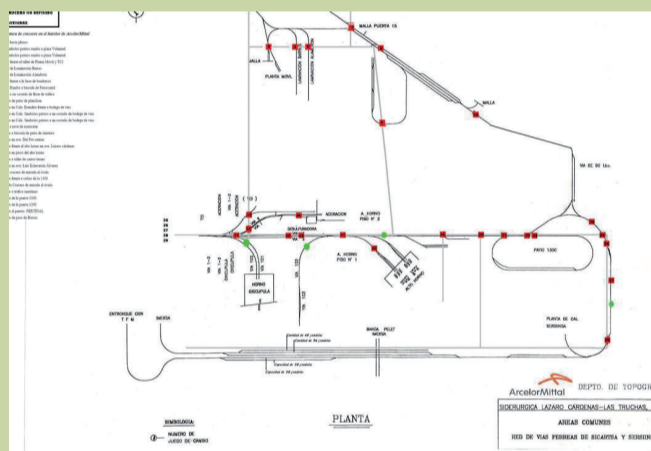
### Buena práctica 1

#### Identificación de Peligros y Evaluación de Riesgos (HIRA)

Como se puede ver en la sección "Buenos y malos ejemplos", en la página 2 de este suplemento, no establecer o no aplicar adecuados procedimientos de seguridad puede tener trágicas consecuencias. Nuestro Estándar sobre Seguridad en Vías y Trenes estipula que para toda actividad con vehículos ferroviarios se debe llevar a cabo una evaluación de riesgos documentada para determinar las velocidades máximas que resulten seguras; asimismo, se deben identificar y señalar todas las zonas de seguridad adyacentes a las vías que deben permanecer libres de obstáculos y se deben evaluar todos los demás riesgos

vinculados a estas actividades. Al objeto de facilitar la aplicación de este proceso, la Dirección Corporativa de Seguridad y Salud ha elaborado un documento de ayuda para la realización de las HIRA (Identificación de Peligros y Evaluación de Riesgos), que se encuentra disponible en nuestra base de datos de buenas prácticas (véase la dirección indicada abajo).

Dicho documento también contiene elementos de ayuda para la elaboración de gráficos o planos para su uso en señales o carteles informativos.



En este plano se indican los riesgos ligados al tráfico ferroviario en nuestra planta de Lázaro Cárdenas (México).

### Buena práctica 2

#### Evitar accidentes entre trenes y peatones

La mejor forma de prevenir accidentes en los que se ven implicados vehículos ferroviarios y peatones es asegurarse de que no transiten por las mismas zonas y pasos a nivel y que las vías de ferrocarril estén siempre aisladas del paso de los peatones.

En ArcelorMittal Temirtau (Kazajstán) se han instalado pasarelas elevadas para evitar cualquier interferencia entre los peatones y los vehículos ferroviarios en movimiento y reducir así el riesgo de accidentes.

En aquellos casos en los que no resulte posible separar



Pasarela peatonal construida sobre las vías en Temirtau (Kazajstán).

totalmente las zonas de tránsito de trenes y peatones, se deberán establecer pasos a nivel autorizados y claramente señalizados, tras realizar la correspondiente identificación de peligros y evaluación de riesgos.



Vallas amarillas que impiden el acceso a la zona de los topes de la vía.

### Buena práctica 3

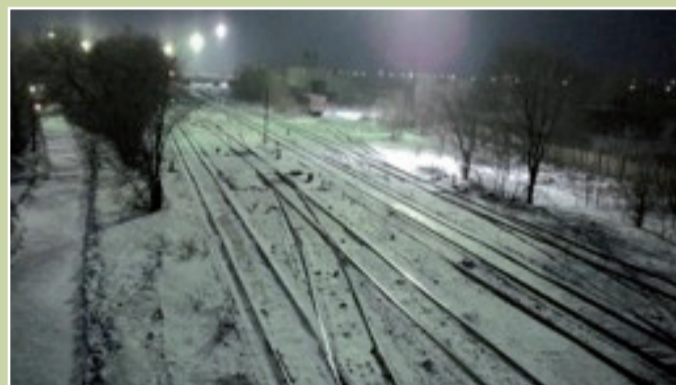
#### Evitar colisiones entre trenes y vehículos

Nuestro Estándar sobre Seguridad en Vías y Trenes establece que, "Sólo podrán utilizarse pasos a nivel autorizados, los cuales deberán estar señalizados y adecuadamente iluminados".

La mejor práctica en esta materia es el uso de barreras automáticas. En nuestra planta de Dunkerque (Francia) existen 115 km de vías, 41 km de carreteras interiores y 117 pasos a nivel, y prácticamente todos estos pasos



Póster que ilustra las normas de seguridad vial aplicables en pasos a nivel (en francés).



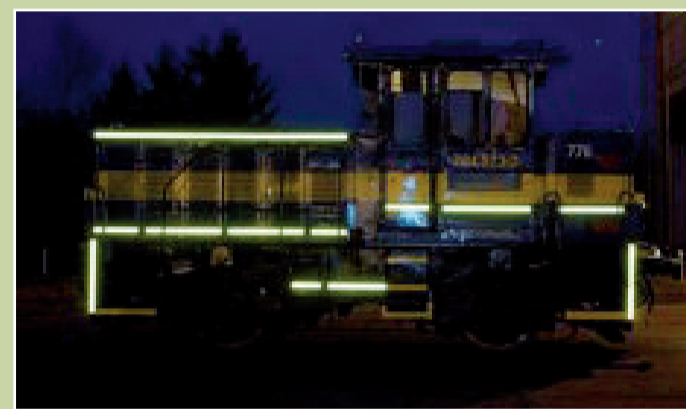
Izda.: Iluminación de las vías para mejorar la seguridad en Temirtau (Kazajstán).

Abajo: Paneles reflectantes instalados sobre una locomotora en la planta de Ostrava (República Checa).

a nivel están protegidos con barreras.

En nuestra planta de Temirtau (Kazajstán), para mejorar la seguridad de los trabajadores por la noche, se han instalado farolas de 10 metros de altura junto a las vías de ferrocarril, en las zonas de las agujas de control, en las zonas de recepción de mercancías y en las zonas de trabajo de inspectores u operadores de vehículos ferroviarios.

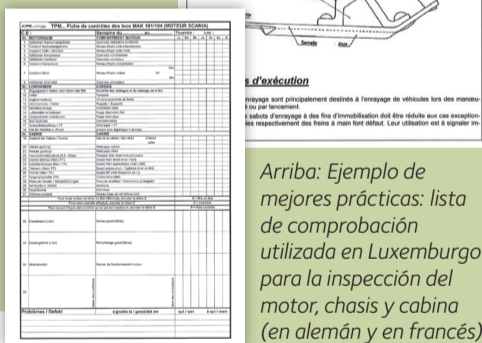
En muchas plantas se utiliza pintura reflectante en las locomotoras y los vagones.



### Buena práctica 4

#### Listas de comprobación para la inspección previa al inicio del trabajo y Procedimientos de Trabajo Seguro (PTS)

En todas nuestras plantas de producción se utilizan adecuados procedimientos y listas de comprobación (checklists) para comprobar el correcto estado de funcionamiento de los equipos.



Arriba: Ejemplo de mejores prácticas: lista de comprobación utilizada en Luxemburgo para la inspección del motor, chasis y cabina (en alemán y en francés).

Izda.: Ejemplo de mejores prácticas: método de trabajo descrito en un PTS.

Los ejemplos anteriormente expuestos no son las únicas soluciones posibles. Se anima a todas las plantas a desarrollar ideas que permitan resolver sus problemas específicos. No obstante, antes de que una nueva solución pueda ser aprobada, deben cumplirse una serie de condiciones:

- Las propuestas deben ser conformes a lo dispuesto en las normas de Seguridad y Salud, tanto corporativas como locales.
- Para cada propuesta de mejora deberá llevarse a cabo una Identificación de Peligros y Evaluación de Riesgos (HIRA).
- Las propuestas deberán ser validadas por la dirección local.
- Toda persona que tenga una idea de mejora deberá analizarla con la dirección antes de ponerla en práctica. Se debe evitar, siempre y en toda circunstancia, experimentar con nuevas ideas.

### Buena práctica 5

#### Maniobras de enganche y desenganche

Como hemos visto en la sección "Buenos y malos ejemplos", en la página 2 de este suplemento, muchos de los accidentes registrados en ArcelorMittal se producen durante las maniobras de enganche o desenganche de vagones y locomotoras. Debe seguirse en todo momento el procedimiento establecido, respetando asimismo todas las medidas de Prevención aplicables. Se puede encontrar un procedimiento específico que recoge las mejores prácticas para este tipo de maniobras en nuestra base de datos de buenas prácticas (véase la dirección indicada abajo) > Good Practices > Corporate > SOP used in the ArcelorMittal world coupling and uncoupling cars

En ArcelorMittal Annaba (Argelia) se utiliza un documento con elementos de soporte visual para



Fotografía extraída del PTS: el trabajador se mantiene alejado de la zona de riesgo durante la maniobra de enganche o desenganche.

explicar las normas aplicables en maniobras de enganche o desenganche de vagones y locomotoras. Todos los trabajadores han firmado un documento por el que se comprometen a aplicar estas normas en todo momento.

### Buena práctica 6

#### Descarrilamiento

Aunque en los últimos años no se han producido accidentes mortales por descarrilamiento en el Grupo, este tipo de incidentes siguen siendo frecuentes. Los descarrilamientos son extremadamente peligrosos para los operadores de las locomotoras, y su prevención requiere constante atención. Nuestra planta de Asturias (España), ha llevado a cabo un detallado estudio de todas las causas posibles de descarrilamiento y ha elaborado

un informe muy instructivo. El documento se encuentra disponible, en español, en nuestra base de datos de buenas prácticas (véase la dirección

indicada abajo) Good Practices > Flat Carbon Europe > Bd South West > Asturias > Railway Safety: Causes of derailments



Peligro: el desgaste de los carriles puede provocar un descarrilamiento

Existen miles de ejemplos de buenas prácticas, desarrolladas en todo el Grupo, que pueden consultarse en nuestra base de datos de buenas prácticas, disponible en [www.mylarcelormittal.com](http://www.mylarcelormittal.com) > Health and Safety > Good Practices Database

Para consultar más ejemplos de prácticas conformes a nuestras Normas de Prevención de Accidentes Mortales, véase [www.mylarcelormittal.com](http://www.mylarcelormittal.com) > Health and Safety > Good Practices Database > FPS-FPA

Para consultar consejos relativos a la obtención de la certificación OHSAS 18001, véase [www.mylarcelormittal.com](http://www.mylarcelormittal.com) > Health and Safety > Good Practices Database > OHSAS Step by Step

La guía de usuario de la base de datos de buenas prácticas se encuentra disponible, en 12 idiomas, en [www.mylarcelormittal.com](http://www.mylarcelormittal.com) > Health and Safety > H&S Programme > Good Practices DB - Training

Para obtener más información sobre la base de datos de buenas prácticas, puedes dirigirte a Jacques Pirenne ([jacques.pirenne@arcelormittal.com](mailto:jacques.pirenne@arcelormittal.com)).





Respetaré la prioridad del tráfico de vehículos ferroviarios y me mantendré fuera de las zonas de seguridad próximas a las vías, excepto si se han adoptado las precauciones adecuadas

¿Sabías que...

...un tren que circula a tan sólo 6 km/h necesita para detenerse una distancia de frenado de 20 metros? A una velocidad ligeramente superior, y en función del peso de la carga, la distancia mínima de frenado puede ser de hasta 150 metros.

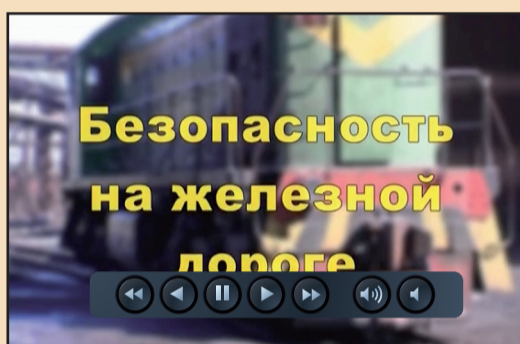


En ArcelorMittal existen numerosos vídeos disponibles en los que se explican las normas de Seguridad en Vías y Trenes.

Para visualizar un vídeo en inglés, puedes acceder a nuestra base de datos de buenas prácticas (véase la dirección indicada abajo) y seguir la ruta > Good Practices > Flat Carbon USA > Rail Safety Video, o introducir el texto <Rail Safety Video> en el motor de búsqueda.

En la base de datos de buenas prácticas también puedes encontrar un vídeo similar en ruso, producido por ArcelorMittal Temirtau en Kazajistán, siguiendo la ruta > Good Practices > Ukraine & Kazakhstan > AM Temirtau Steel > Video "Rail safety" (en ruso), o introduciendo el texto <Video "Rail safety" (en ruso)> en el motor de búsqueda.

Otro vídeo en el que explican estas normas, en francés con subtítulos en inglés, se encuentra disponible en Good practices > Corporate > Video sur le risque rail (version française, sous-titre Anglais); también se puede acceder a este vídeo introduciendo el texto <Video sur le risque rail> en el motor de búsqueda.



...el 20% de los accidentes mortales registrados en ArcelorMittal USA en los 12 últimos años se produjeron en actividades ferroviarias?



Estándares de Seguridad de ArcelorMittal

Las 10 Reglas de Oro de la Seguridad están relacionadas con nuestros estándares de Seguridad:

- Estándar de Seguridad 001 de ArcelorMittal: Aislamiento.
- Estándar de Seguridad 002 de ArcelorMittal: Espacios Confinados.
- Estándar de Seguridad 003 de ArcelorMittal: Trabajos en Altura.
- Estándar de Seguridad 004 de ArcelorMittal: Seguridad en Vías y Trenes.
- Estándar de Seguridad 005 de ArcelorMittal: Observaciones Preventivas.
- Estándar de Seguridad 006 de ArcelorMittal: Vehículos y Conducción.
- Estándar de Seguridad 007 de ArcelorMittal: Grúas y Equipos de Elevación.
- Estándar de Seguridad 008 de ArcelorMittal: Gestión de Empresas Contratistas.
- Estándar de Seguridad 012 de ArcelorMittal: Trabajos en Zonas con Riesgo por Gas.

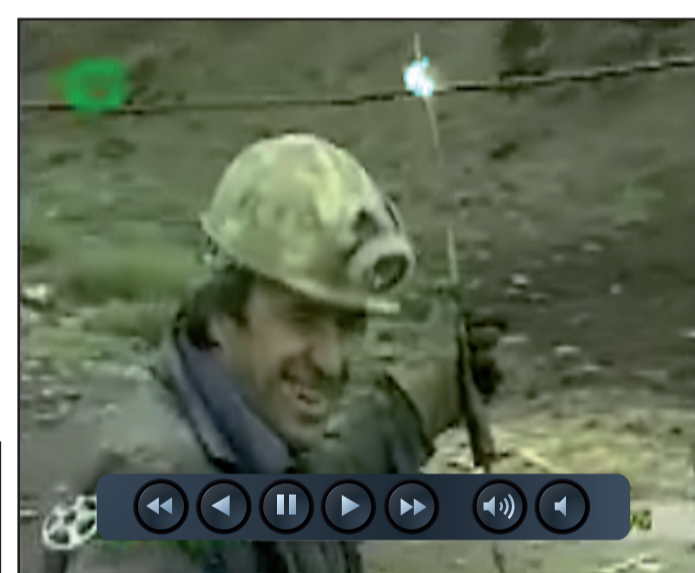
Seguridad en vías y trenes en nuestra vida privada

Naturalmente, la seguridad en las vías también es una cuestión fundamental en nuestra vida privada. Quizá no podamos influir para prevenir descarrilamientos u otros accidentes ferroviarios, pero podemos adoptar adecuadas precauciones al cruzar las vías, tanto como peatones como al volante de un automóvil, y en todas las demás actividades relacionadas con el ferrocarril.

Debemos seguir en nuestra vida privada las mismas reglas que aplicamos en el ámbito laboral. Con demasiada frecuencia, se producen incidentes y accidentes mortales en los que intervienen niños o personas bajo la influencia del alcohol o drogas. Asimismo, pueden darse casos de intento de suicidio en las vías del ferrocarril. En este tipo de situaciones, velar constantemente por la seguridad de los demás puede salvar vidas.

En nuestra base de datos de buenas prácticas (véase la dirección indicada abajo) se puede

encontrar un vídeo en el que se muestran condiciones de trabajo peligrosas y situaciones que entrañan un alto riesgo; este vídeo está disponible en >Good Practices > Corporate > Video on awful safety conditions in Albania



Increíble pero cierto... no protagonices situaciones como éstas

