

## SERVICIOS QUE BRINDAN LAS ART

- ASESORAMIENTO EN PREVENCIÓN.
- ATENCIÓN INMEDIATA AL TRABAJADOR.
- RAPIDEZ Y PUNTUALIDAD EN EL PAGO DE INDEMNIZACIONES.
- RECALIFICACIÓN PARA LA REINSERCIÓN LABORAL.
- COBERTURA TOTAL EN MEDICAMENTOS, PRÓTESIS, REHABILITACIÓN Y TRASLADOS.

## 15 AÑOS DE TRABAJO Y RESULTADOS

QUE EL SISTEMA DE ART FUNCIONE SIGNIFICA QUE:

- BRINDA COBERTURA A MÁS DE 8 MILLONES DE TRABAJADORES.
- EL ASESORAMIENTO A EMPRESAS EN MATERIA DE PREVENCIÓN CRECIÓ UN 330%.
- SE REDUJO UN 59% LA MORTALIDAD EN EL TRABAJO.
- DA ATENCIÓN INMEDIATA Y DE CALIDAD A MÁS DE 600.000 TRABAJADORES POR AÑO.

### PANORAMA

## Hacia una cultura de prevención de los riesgos laborales y tecnológicos (1ra. entrega)

Escriben: Adrián Darmohraj, Jorge Walter - Programa Interinstitucional para la prevención de riesgos laborales y tecnológicos. UdeSA/ITBA/ICSI<sup>1</sup>

La gestión de la prevención en organizaciones líderes ha transitado por diferentes etapas a lo largo del tiempo (próximo gráfico). **Las primeras iniciativas para reducir los incidentes y accidentes en el trabajo tuvieron un carácter fundamentalmente técnico**, que ponía el acento en la mejora de los procesos y la integridad de las instalaciones. **En cuanto a lo que hoy llamamos "factor humano", esta primera etapa coincidió con un incipiente interés por el rol de las personas en materia de seguridad, pero con un enfoque centrado en el nivel individual**, que asignaba al trabajador la responsabilidad principal por los accidentes que sufría. Ciertas estrategias típicas de esta época consistían en detectar a los sujetos propensos a asumir riesgos (para desplazarlos de los puestos riesgosos) y en supervisar estrictamente el desempeño de los trabajadores para asegurarse, eventualmente sancionándolos, de que respetasen las reglas de seguridad.

Con el incremento de la complejidad tecnológica y organizacional, **a comienzos de los años ochenta estos avances se estancaron**, obligando a las empresas líderes mundiales en seguridad a **un replanteo de sus estrategias de prevención**. Se descubrió entonces que las causas de los accidentes e incidentes provenían de complejas combinaciones de factores conductuales/humanos pero también organizacionales/sistémicos. **El interés viró así rápidamente desde "el individuo" como unidad de análisis, hacia el management y la organización**.

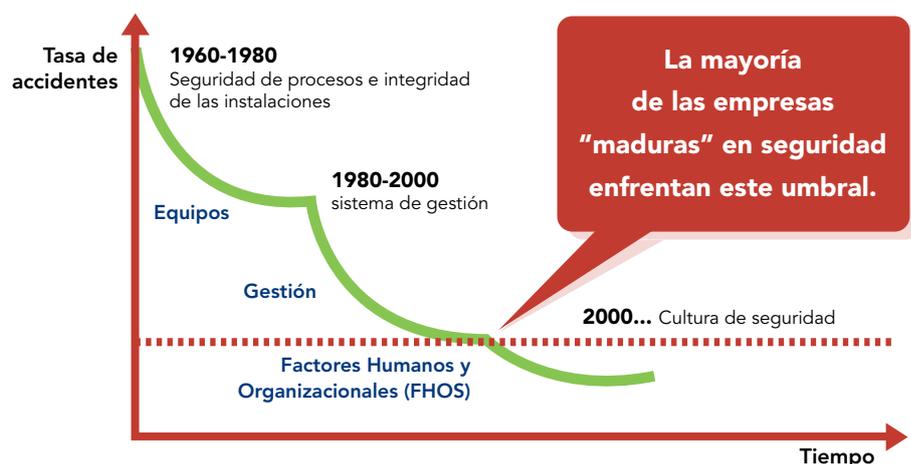
El desarrollo de sistemas de gestión que procesaran información, gestionaran datos y permitieran asumir nuevas responsabilidades de toma de decisiones en temas específicos de seguridad surgió como una nueva y fuerte tendencia en las empresas más avanzadas. **En el transcurso de los años noventa se progresó significativamente en el desarrollo y la difusión de costosos sistemas de gestión de la prevención** que ordenaron y jerarquizaron las áreas responsables de la

seguridad, la higiene y el medio ambiente. También **se crearon ámbitos de formación de profesionales especializados** que se convertirían en actores clave del funcionamiento de los sistemas de gestión.

No obstante los avances logrados, **una porción significativa de incidentes y accidentes permaneció irreductible**, aún en aquellos sistemas que habían alcanzado niveles de desarrollo y madurez considerables. Ello estimuló el planteo de nuevas preguntas y la búsqueda de nuevas soluciones. **¿Qué factores no estaban siendo contemplados todavía?** Una serie de nuevos estudios proporcionaron la respuesta: más allá de la potencialidad que los equipos y los sistemas de gestión tienen en teoría, la clave de su buen o mal funcionamiento **reside en las culturas, es decir, en las prácticas de seguridad por parte de los trabajadores**. Dicho en otros términos, reside en valores, creencias y supuestos fuertemente arraigados y difícilmente modificables por la vía del mero entrenamiento, tributarios de costumbres adquiridas a todos los niveles en una -a veces muy larga- historia previa de la organización.

**Conocer esos supuestos y valores**, para poder actuar sobre ellos mediante nuevas y más sofisticadas estrategias de desarrollo de las personas y la organización **se convirtió desde entonces en el nuevo desafío con vistas a la mejora en la gestión de la seguridad**. A los logros de la ingeniería, tradicionalmente dominantes en materia de seguridad, deben ahora sumarse los aportes de la psicología, la ergonomía y la sociología, por la vía de un fuerte involucramiento de las gerencias de recursos humanos, tradicionalmente ausentes o totalmente subordinadas en cuanto a sus contribuciones a la mejora en la gestión de la seguridad. Se aprendió también que las culturas organizacionales no son homogéneas. En un mismo sistema conviven subculturas que afectan el comportamiento de las personas según épocas, sectores y profesiones. Asimismo, cada organización o parte de ella desarrolla sus propias culturas y subculturas que en determinados momentos pueden favorecer o perjudicar la prevención de los riesgos. En la próxima emisión desarrollaremos los distintos tipos de culturas que se pueden identificar y sus implicancias en la gestión del riesgo en las organizaciones.

### FASES EN LA MEJORA DE LA SEGURIDAD



<sup>1</sup> Universidad de San Andrés, Instituto Tecnológico de Buenos Aires e Institut pour un Culture de Sécurité Industrielle de Toulouse, Francia.

# Construcción (tercera entrega)

Escriben: Lic. HyST Gustavo Eduardo D'Auria, miembro de la Comisión de Prevención de la UART.

Entre las obligaciones establecidas para las Aseguradoras de Riesgos del Trabajo (ART) al comienzo del Sistema de Riesgos del Trabajo, se encontraba la de llevar a cabo planes de mejoramiento. Estos planes eran difíciles de establecer para obras ya que su duración es variable, una empresa podía tener varias obras simultáneas con distintos trabajadores, existencia de movimiento de trabajadores entre ellas, distintas características constructivas y, además, cada obra que se iniciase volvía a necesitar un plan de mejoramiento adecuado a la misma.

Como si esto fuera poco, los contratos de afiliación sólo recogían la información de la empresa y no la de las obras que ejecutaba, haciendo imposible que las ART pudieran cumplir con sus obligaciones. Es por ello que la Superintendencia de Riesgos del Trabajo (SRT) en su Resolución 32/1997 resolvió que los empleadores de la actividad de la construcción no podían celebrar planes de mejoramiento.

A partir de allí, la SRT emitió una serie de normas destinadas a comunicarse entre Empresas y ART y establecer un mecanismo eficiente para la adopción de las medidas de seguridad, preventivas, correctivas y de control en las obras de construcción.

La primera norma emitida por la SRT es la **Resolución SRT 51/1997**, donde se establece que los empleadores de la industria de la construcción deben:

- a. Comunicar a su ART con al menos 5 días hábiles de anticipación, la fecha de inicio de todo tipo de

obra que emprendan.

- b. Confeccionar el Programa de Seguridad de Obra (PSO) para cada obra que inicien, cuando éstas tengan alguna de las siguientes características:
  1. excavación;
  2. demolición;
  3. Construcciones que indistintamente superen los 1000 m<sup>2</sup> de superficie cubierta o los 4 m de altura a partir de la cota 0.
  4. Tareas sobre o en proximidades de líneas o equipos energizados con Media o Alta tensión, definidas MT y AT según el Reglamento del ENTE NACIONAL REGULADOR DE LA ELECTRICIDAD (E.N.R.E.)
  5. En aquellas obras que la Aseguradora del empleador considere pertinente.

Esta resolución define también los contenidos mínimos de los PSO que presentan los empleadores y que deben ser evaluados por la ART para establecer si son adecuados para las características y riesgos de la obra informada.

La concurrencia de distintos empleadores en las obras hizo necesario establecer un mecanismo para la coordinación en la redacción de los PSO, de su verificación y adecuación de las medidas correctivas en las obras.

Es por ello que la SRT, a través de la **Resolución 35/1998**, define la necesidad de existencia de un **Plan de Seguridad de Obra Único (PSOU)** a ser confeccionado por el contratista principal o el comitente

y cuyo contenido debe contemplar todas las tareas que fueren a realizarse, tanto por parte de su personal como también del de las empresas subcontratistas. En el caso en que hubiere más de un contratista principal, la confección del PSOU será acordada por todos los contratistas intervinientes.

Los PSO que se presenten en las ART de los distintos subcontratistas que tenga una obra deben tomar al PSOU como referente de la misma y adaptarse a él.

Estas normas no dieron respuesta a 2 situaciones que se presentan frecuentemente en la actividad de la construcción:

- a. Obras repetitivas y de corta duración.
- b. Ausencia de un contratista principal presente durante la totalidad de la duración de la obra.

La SRT corrigió estas situaciones en la Resolución 319/1999, definiendo qué es una obra corta y repetitiva, estableciendo una tipología especial de PSO y su contenido mínimo y definiendo que en las obras donde no se encuentre un contratista principal, son las personas físicas o jurídicas que actúan como comitentes quienes deben llevar a cabo las acciones de coordinación de higiene y seguridad, durante todo el tiempo que dure la ejecución de la obra, implementando obligatoriamente un Servicio de Higiene y Seguridad. Adicionalmente, desarrolla cuáles son las acciones de coordinación que debe llevar adelante el servicio que el comitente implemente.

## Prevención: operación de autoelevadores

Escriben: Ing. Horacio G. F. Baño -Miembro de la Comisión de Prevención-

El autoelevador es una herramienta de trabajo indispensable para el desarrollo de tareas de estibaje en una variedad de actividades laborales. En la presente nota se destacan algunas consideraciones a tener en cuenta con el fin de minimizar riesgos para evitar accidentes.

### Elementos de seguridad

- Deben tener marcada en forma visible la carga máxima admisible a transportar.
- Los mandos de la puesta en marcha, aceleración, elevación y freno, deben tener condiciones de seguridad necesarias para evitar su accionamiento involuntario.
- Sólo pueden ser conducidos por personal capacitado.
- Los asientos de los conductores deben estar contruidos de manera que neutralicen en medida suficiente las vibraciones, ser cómodos y tener respaldo y apoyo para los pies.
- Deben estar provistos de luces, frenos, dispositivos de aviso acústico-luminoso de retroceso y espejos retrovisores. Deben estar dotados de matafuegos acorde con el riesgo existente.
- Deberán contar con protección contra las inclemencias del clima.
- Cuando exista riesgo por desplazamiento de carga o riesgo de caída de objetos las cabinas serán resistentes.
- Deben estar dotados de cinturón de seguridad.
- Contar e implementar un plan de mantenimiento preventivo del autoelevador.

### Normas generales

- No maneje ni opere los autoelevadores sin autorización de la empresa.
- No permita a nadie pasar o estacionarse debajo de la carga; ésta puede caer y causar lesiones.
- No permita que otra persona suba al autoelevador, ya sea como contrapeso o para transporte.
- No arranque, frene, gire o invierta el sentido de forma brusca o a gran velocidad.
- No apile o gire en las rampas, vaya siempre recto.
- Suba las rampas marcha adelante, descíndalas marcha atrás, principalmente cuando las uñas van cargadas.
- Nunca conduzca con la carga elevada. Su máquina puede atropellar y lesionar a otra persona o a usted mismo.
- Recargue combustible en lugares destinados a tal fin. En estas zonas no fume y apague siempre el motor.

### Recuerde

- El operador del autoelevador deberá usar siempre el cinturón de seguridad.
- Capacitarse previamente en:
  - El uso correcto del autoelevador, a fin de conocer la capacidad de maniobra, peso máximo a levantar, y toda recomendación enunciada en el manual del fabricante.

- Las características y riesgos de los materiales que manipula, y conocer la señalética que se presente en los mismos.
- Correcto uso de EPP (casco, guantes, calzado de seguridad, protectores auditivos, ropa de trabajo, o cualquier elemento que fuese necesario utilizar).

### Revisar a diario

- El lugar del asiento, a fin de lograr una cómoda posición de trabajo.
- El correcto funcionamiento de los frenos (de pie y de mano), antes de comenzar las tareas.
- El correcto funcionamiento de los elementos de iluminación, las bocinas y alarmas de retroceso.
- Que el circuito hidráulico no presente pérdida o filtraciones, y que no se encuentren derrames en el lugar de estacionamiento del autoelevador.

