

/ MANUAL DE BUENAS PRÁCTICAS





/ TRANSPORTE DE CARGA

elaborado en el marco de la comisión cuatripartita del sector

AUTORIDADES


 Ing. MAURICIO MACRI
Presidente de la Nación


 Lic. JORGE TRIACA
Ministro de Trabajo, Empleo y Seguridad Social

 C.P.N. GUSTAVO DARÍO MORÓN
Superintendente de Riesgos del Trabajo

 Dr. PEDRO MARIEZCURRENA
Gerente de Prevención

 Producción de Contenidos y Diseño

 Superintendencia de Riesgos del Trabajo

 Enero 2016

Índice

Guía de Íconos Gráficos	4
1. Comisión de trabajo cuatripartita	5
2. Prólogo	8
3. Contextualización	11
4. Simbología	23
5. Flujograma	26
6. Descripción del proceso y análisis del Flujograma	29
7. Riesgos y buenas prácticas generales de a todo el proceso de trabajo del conductor	50
8. Sistema de Riesgos del Trabajo	62

Guía de íconos gráficos

Estos botones gráficos se ubicarán en la columna asistente (derecha) del Manual y representan una serie de recursos complementarios del contenido principal.



Destacados

Son conceptos o ideas importantes del desarrollo de contenidos, los más importantes de la página en donde aparecen.



Glosario

Encontrarán bajo este ícono las acepciones de la terminología específica utilizada en el Manual.



Materiales complementarios

Con este recurso se recomiendan contenidos complementarios para profundizar y ampliar lo desarrollado en la columna principal. Pueden ser artículos impresos o digitales, películas, libros o direcciones web, entre otros.



Notas

Las notas son ampliaciones breves o complementos de conceptos o referencias presentes en el cuerpo principal del manual (columna izquierda).

1. Comisión de trabajo cuatripartita

Los integrantes de la Comisión Cuatripartita del sector transporte de cargas que participaron en la elaboración de este Manual de Buenas Prácticas fueron:



**Sindicato de Choferes de Camiones,
Obreros y Empleados del Transporte de
Cargas por Automotor**



**Federación Nacional de Entidades Empresarias
del Autotransporte de Cargas**

La **Federación Nacional de Entidades Empresarias del Autotransporte de Cargas (FADEEAC)** representa, a nivel nacional, al sector empresarial que realiza servicios de transporte automotor de cargas por cuenta de terceros, siendo sus integrantes cámaras y asociaciones.

A la fecha, 43 entidades son sus entidades asociadas, con asiento en los principales centros operativos del país y de las diversas especialidades de tráfico.



**Confederación Argentina del
Transporte de Cargas**

El 6 de enero de 1954, tras la realización de la Asamblea General Constitutiva se cristaliza la fundación de la Confederación Argentina del Transporte Automotor de Cargas C.A.T.A.C., agrupando en sus filas a entidades de transporte de todo el país.



La **Unión de Aseguradoras de Riesgos del Trabajo (UART)** es la única cámara de ART de la República Argentina. Cuenta actualmente con 21 asociadas de las 23 ARTs existentes, las cuales representan el 99,8% del mercado.

La UART es conducida por un Consejo Directivo compuesto por la totalidad de las asociadas. El mismo es integrado por los miembros del Directorio, o Consejo de Administración o Gerente General de cada una de las empresas asociadas.

Entre sus objetivos se encuentra el de propender el perfeccionamiento de la legislación vigente relacionada con la actividad de las Aseguradoras de Riesgos del Trabajo (ARTs), como entidades destinadas a la prestación de servicios de cobertura de los riesgos del trabajo en los términos de las leyes, decretos, resoluciones, instrucciones, etc. vigentes a la fecha o que se aprueben en el futuro.



La **Superintendencia de Riesgos del Trabajo** es un organismo creado por la Ley N° 24.557 que depende de la **Secretaría de Seguridad Social del Ministerio de Trabajo, Empleo y Seguridad Social de la Nación**.

El objetivo primordial de la Superintendencia de Riesgos del Trabajo es garantizar el efectivo cumplimiento del derecho a la salud y seguridad de la población cuando trabaja. Por ello, en base a las funciones que la Ley establece, centraliza su tarea en lograr trabajos decentes preservando la salud y seguridad de los trabajadores, promoviendo la cultura de la prevención y colaborando con los compromisos del Ministerio de Trabajo, Empleo y Seguridad Social de la Nación y de los Estados Provinciales en la erradicación del Trabajo Infantil, en la regularización del empleo y en el combate al Trabajo no Registrado.

Sus funciones principales son:

► Controlar el cumplimiento de las normas de Higiene y Seguridad en el Trabajo.

- ▶ Supervisar y fiscalizar el funcionamiento de las Aseguradoras de Riesgos del Trabajo (ART).
- ▶ Garantizar que se otorguen las prestaciones médico-asistenciales y dinerarias en caso de accidentes de trabajo o enfermedades profesionales.
- ▶ Promover la prevención para conseguir ambientes laborales sanos y seguros.
- ▶ Imponer las sanciones previstas en la Ley N° 24.557.
- ▶ Mantener el Registro Nacional de Incapacidades Laborales en el cual se registran los datos identificatorios del damnificado y su empresa, época del infortunio, prestaciones abonadas, incapacidades reclamadas y además, elaborar los índices de siniestralidad.
- ▶ Supervisar y fiscalizar a las empresas autoaseguradas y el cumplimiento de las normas de Higiene y Seguridad del Trabajo en ellas.



Ministerio de Trabajo,
Empleo y Seguridad Social
Presidencia de la Nación

El Ministerio de Trabajo, Empleo y Seguridad Social es un organismo nacional, dependiente del Poder Ejecutivo, que tiene la misión de servir a los ciudadanos en las áreas de su competencia.

Es parte de la estructura administrativa gubernamental para la conformación y ejecución de las políticas públicas del trabajo y la seguridad social.

Propone, diseña, elabora, administra y fiscaliza las políticas para todas las áreas del trabajo, el empleo y las relaciones laborales, la capacitación laboral y la Seguridad Social.

2. Prólogo

Trabajo decente y crecimiento económico

A través de la **Ley No 25.877 de Ordenamiento del Régimen Laboral** -sancionada por el Congreso Nacional en marzo de 2004- se otorgó al Ministerio de Trabajo, Empleo y Seguridad Social (MTEySS) la responsabilidad de promover el concepto de “**Trabajo Decente**”, definido por la **Organización Internacional del Trabajo (OIT)**.

El cambio de paradigma instala a la Argentina ante un nuevo escenario, en el que adquiere especial relevancia la salud y la seguridad en el trabajo e impulsa al Estado Nacional a revalorizar y fortalecer el compromiso que asumió en setiembre de 2015, cuando adoptó los “**Objetivos de Desarrollo Sostenible 2015-2030**”, que tiene como línea de acción “**promover el crecimiento económico sostenido, inclusivo y sustentable, el empleo pleno y productivo y el trabajo decente para todos**”.

Otros hechos significativos en esta línea fueron el Convenio sobre el **Marco Promocional para Seguridad y Salud en el Trabajo (OIT, 2006)** y la **Estrategia Iberoamericana de Seguridad y Salud en el Trabajo desarrollada por la Organización Internacional de la Seguridad Social (OISS)** para los años 2010-2013. Esta última motivó -en abril de 2010- la firma de un Acuerdo de implementación entre el MTEySS, la SRT, la Confederación General del Trabajo (CGT), la Central de los Trabajadores Argentinos (CTA), la Confederación Sindical de Trabajadores/as de las Américas (CSA) y la misma OISS.

El dictado de la “**Política Nacional de Salud y Seguridad de los Trabajadores y del Medio Ambiente de Trabajo**”, aprobada en 2012 por el Comité Consultivo Permanente de la Ley de Riesgos del Trabajo.

También se puede mencionar como destacable la ratificación y entrada en vigor de los Convenios OIT sobre el marco promocional para la Seguridad y Salud en el Trabajo 2006 (núm 187), sobre seguridad y salud de los trabajadores de 1981 (núm. 155) y su protocolo 2002.



El cambio de paradigma instala a la Argentina ante un nuevo escenario, en el que adquiere especial relevancia la salud y la seguridad en el trabajo.

Y el acuerdo para la implementación de la “II Estrategia Argentina de Salud y Seguridad en el Trabajo 2015 - 2019”, rubricado por el Ministerio de Trabajo, Empleo y Seguridad Social; la Superintendencia de Riesgos del Trabajo; la CGT, la UIA, la CGERA, La CAME y la APyME. A nivel internacional fue refrendado por la Secretaría General de la Organización Iberoamericana de Seguridad Social (OISS), la Asociación Internacional de la Seguridad Social (AISS) y la Conferencia Interamericana de Seguridad Social (CISS).

De este modo, la Argentina en sintonía con las acciones y normativas internacionales, tiene el gran desafío de enfocar sus políticas públicas en el trabajo, la producción y la inclusión social con la participación de todos los actores sociales involucrados en esta nueva etapa.

Estructura de contenidos / Lo que van a encontrar en este Manual

Con la finalidad de que este material sea de utilidad para los trabajadores, pero también para el resto de los sectores representados en la **Comisión de Trabajo Cuatripartita**, está organizado en 8 apartados. Los primeros y los finales son de incumbencia para todos los actores del sistema y los centrales están referidos al proceso de trabajo y destinados principalmente a los trabajadores.

Además de este prólogo, van a poder consultar un **tercer apartado con una contextualización del sector de actividad**, que incluye índices de accidentabilidad procesados por la Superintendencia de Riesgos del Trabajo.

En el cuarto, detallamos la simbología que representa riesgos, cargas y exigencias consensuados en las Comisiones.

En los **apartados 5 y 6** encontrarán el **flujograma**, que es el desarrollo del proceso productivo graficado como un sistema ordenado de bloques, acompañado de una **descripción detallada de los riesgos identificados y las buenas prácticas sugeridas** para los empleadores y trabajadores.

En **apartado 7** podrán acceder a una **reseña de los riesgos y buenas prácticas generales de proceso** identificadas para todas las ramas de actividad.

En **apartado 8** y final se desarrollan sintéticamente algunos



(...) La Argentina en sintonía con las acciones y normativas internacionales, tiene el gran desafío de enfocar sus políticas públicas en el trabajo, la producción y la inclusión social con la participación de todos los actores sociales involucrados en esta nueva etapa.



COMISION CUATRIPARTITA

Es un ámbito de debate y producción colaborativa que integra a los sindicatos, empresarios, aseguradoras de riesgos del trabajo y los órganos de fiscalización estatal que es la Superintendencia de Riesgos del Trabajo, el Ministerio de Trabajo de la Nación y Administradoras de Trabajo Local (A.T.L.).



FLUJOGRAMA

Es una herramienta en la que se muestra la dinámica de un proceso productivo conformado por bloques en los que se identifica la presencia de los distintos tipos de riesgos, cargas y exigencias laborales.

conceptos fundamentales del Sistema de Riesgos del Trabajo y los derechos y obligaciones de cada uno de los actores.

Empecemos ahora a recorrer el contenido específico con la caracterización del sector de actividad y las estadísticas sobre accidentabilidad ilustradas con infografías elaboradas por la SRT.



Este manual es fruto del aporte de todos los actores del sistema, una herramienta importante para el desarrollo de políticas preventivas en los establecimientos que integran las distintas ramas de actividad y un soporte de capacitación permanente para los trabajadores.

3. Contextualización en la especialidad de Tráfico de Transporte Automotor de Carga de larga distancia

La creación de rutas y caminos surgió de la necesidad de comunicación entre los pueblos, entre las distintas regiones del país y el continente para el intercambio de bienes y servicios. Al permitir el transporte de alimentos y de materiales para la construcción de obras, junto al abastecimiento de escuelas, hospitales y otros servicios necesarios, su existencia se convirtió una herramienta esencial para el desarrollo social y económico de las poblaciones. Junto a ellos, el transporte automotor de cargas pasó a cumplir un importante rol en la sociedad desde su aparición.

En la década del '20 se construyeron las primeras autopistas en Europa y, en América, la ruta o carretera Panamericana, que permite atravesar todo el continente de Norte a Sur (Alaska a Ushuaia). En nuestro país la longitud total de la red nacional de caminos al 30 de diciembre de 2014 es de 40.193,72 km. (DNV, 2014).

Con la creación de caminos a gran escala y con la fabricación de vehículos automotores y el avance tecnológico de los mismos, el transporte automotor de cargas sufrió grandes cambios a partir del siglo XX dejando atrás en proporción a los vehículos de carga de tracción a sangre.

A mediados de la década del cincuenta el transporte automotor de carga comenzó a ocupar más mercados debido a una disminución de la operatividad ferroviaria (el cual nace en la segunda mitad del siglo XIX). A fines de la década del '50 y principios de la del '60 se produce un fuerte salto en la cantidad de operadores independientes.

En la actualidad, con la fabricación de vehículos cada vez más veloces y con el gran número de personas y mercancías que transitan, algunos puntos del territorio que antes parecían distantes ahora se acercan. El 95% de los desplazamientos de mercaderías en recorridos de larga distancia son responsabilidad del modo carretero y casi un 5% del modo ferroviario.

En las últimas décadas ocurrieron profundos cambios en el transporte de cargas: al incorporarse el concepto de "logística" en



En la actualidad, con la fabricación de vehículos cada vez más veloces y con el gran número de personas y mercancías que transitan, algunos puntos del territorio que antes parecían distantes ahora se acercan. El 95% de los desplazamientos de mercaderías en recorridos de larga distancia son responsabilidad del modo carretero y casi un 5% del modo ferroviario.

la actividad, cambió radicalmente el comportamiento de la demanda. El cliente ya no busca el precio más bajo por el transporte de sus productos sino la optimización del movimiento completo de los mismos, incluyendo además el almacenamiento, el cuidado de las cargas, el cumplimiento de los horarios de salida y arribo en los tiempos preestablecidos, etcétera. La logística es la actividad que incluye el transporte de las mercaderías, su almacenamiento y distribución y que encadena, en tiempo y forma, las diferentes fases del movimiento de los bienes desde el origen hasta el destino final, incluyendo, en varios casos, el manejo de la documentación requerida.

Esta mayor complejidad de la actividad afecta a la organización del trabajo incorporando las tareas del conductor de transporte de carga dentro de un esquema donde la flexibilidad de los tiempos es aun menor.

Economía

En el Informe de Avance del Nivel de Actividad de las estimaciones provisorias del PIB para el tercer trimestre de 2013 del INDEC, el sector transporte registró un incremento del 10,9% con relación al mismo trimestre del año anterior. Esta variación se generó a expensas de las siguientes variaciones: en el transporte terrestre se registró una variación positiva del 9,8%, el transporte por agua subió el 6,4%, las actividades complementarias aumentaron el 13,8% y el transporte aéreo creció el 12,7%.

El comportamiento dentro de cada modo no es uniforme con la variación general de los mismos. Dentro del transporte terrestre, el transporte ferroviario interurbano disminuyó un 9,6%, con un decrecimiento en las cargas del 9,9% y una caída en el transporte de pasajeros del 7,4%. **El comportamiento del transporte automotor interurbano registró un aumento en las cargas del 14,8%, un aumento en los pasajeros nacionales del 9,1%, y en los pasajeros internacionales del 19,4%.**

Características de la actividad

En esta rama existen distintas modalidades de contratación: directa del transportista por parte del dador de carga, contratación



El comportamiento del transporte automotor interurbano registró un aumento en las cargas del 14,8%, un aumento en los pasajeros nacionales del 9,1%, y en los pasajeros internacionales del 19,4%.

del transportista por parte de un tercero (otro transportista, agente de cargas o agencia de cargas), empresas que contratan a un servicio permanente de transporte y finalmente empresas cuya actividad principal no es el transporte de cargas y poseen vehículos de carga que son utilizados para transportar mercaderías de su propiedad.

En el parque automotor se distinguen los denominados genéricamente camiones, los cuales poseen una estructura portante llamada chasis sobre la que se instala una superestructura (caja, furgón, cisterna), y los que se denominan tractores, que no presentan una superestructura para el transporte y solo disponen de un elemento (plato) que permite el acoplamiento de un vehículo remolcado. Según el tipo de carga puede tratarse de transporte de cargas generales (aquellos que no requieren equipos especiales para su traslado) o especializadas (aquellos que requieren de vehículos especializados tales como para el ganado en pie, automóviles, a granel, cal, cemento, leche líquida, aceites entre otros).

Sindicalización

En la actualidad, la actividad sindical se encuentra en su punto de mayor expansión. Existen sindicatos en todas las provincias, que conforman la Federación Nacional de Trabajadores Camioneros y Obreros del Transporte Automotor de Cargas, Logística y Servicios, y la mayoría cuenta con delegaciones en el interior de cada jurisdicción. El convenio colectivo de trabajo 40/89, es el que rige actualmente.

Cámaras de empleadores

Las cámaras empresariales más representativas son la Federación Argentina de Entidades Empresarias del Auto transporte de Cargas (FADEEAC) y la Confederación Argentina de Transporte Automotor de Cargas (CATAC).

Problemática

Los accidentes de tránsito a nivel mundial se han transformado en un gran problema de salud de los gobiernos por los impactos que provocan (muertes, incapacidades, altos costos médicos para

rehabilitación, pérdida de la capacidad productiva, daños materiales entre otros).

Se estima que cada año en el mundo mueren 1,24 millones de personas por accidentes de tránsito, representando así la octava causa mundial de muerte principalmente en personas jóvenes (OMS, 2013). Según el informe de estadísticas vitales del año 2013 en la Argentina murieron a causa de accidentes de tránsito 5289 personas y otras 276 más por las secuelas derivadas de accidentes de tránsito. Varones jóvenes entre los 15 y 44 años son los más afectados.

La Dirección Nacional de Observatorio de Seguridad Vial en su informe del año 2013 establece que la principal causa de siniestros se debió a colisión de vehículos con un 89,94% de los casos seguido de los vuelcos con un 2,42%. Según las víctimas involucradas el 51,5 % presentaron lesiones leves y graves, un 45,9% no presentó lesiones (siniestros simples) y un 2,6 % fue acompañado de víctimas fatales. De acuerdo al tipo de vía utilizada el 11,37 % de los casos usaron rutas nacionales, provinciales, autopistas, caminos de tierra/ripio o un puente.

En la serie histórica de accidentabilidad de la SRT la actividad de transporte ocupa el primer lugar entre los trabajadores fallecidos por AT/EP según sector económico sin embargo se evidencia un descenso en los últimos años publicados correspondientes a 2012 y 2013 respectivamente.

Según los índices del periodo 2009 a 2014¹ en la actividad económica de transporte automotor de carga CIIU 711411 (la cual no solo abarca a conductores de camiones sino también otros trabajadores que realizan diferentes tareas tales como peones, mecánicos, mantenimientos etc.) se evidencia un pico en la cantidad de fallecidos AT/EP en los años 2011 y 2012, para luego descender a partir de 2013. Debe aclararse que los datos de 2014 son provisorios por lo cual podrá variar al finalizar el consolidado de los datos estadísticos (Tabla N° 1).



Se estima que cada año en el mundo mueren 1,24 millones de personas por accidentes de tránsito, representando así la octava causa mundial de muerte principalmente en personas jóvenes (OMS, 2013).

¹ Resultados provisorios.

Tabla N° 1. Transportes de carga (CIIU 711411). Casos notificados, AT/EP con días de baja laboral y casos Mortales por AT/EP, e Índices de incidencia. **Años 2009 a 2014.**

Períodos	Total de Casos Notificados	Con casos de Bajas	AT/EP Totales	AT/EP con Baja	Mortales	Mortales AT/EP	Promedio de Cubiertos	Índices de Incidencia (II) AT/EP	II de fallecidos por AT/EP
2009	14956	13876	12814	11886	58	42	126489	94,0	332,0
2010	15931	14669	13524	12462	65	50	127197	98,0	393,1
2011	17175	15951	14593	13555	91	75	135171	100,3	554,9
2012	17868	16698	14805	13854	85	72	143043	96,9	503,3
2013	18912	17803	15208	14398	64	52	147057	97,9	353,6
2014	18327	17261	14542	13807	49	42	148982	92,7	281,9

Fuente: Superintendencia de Riesgos del Trabajo, 2015.

Los trabajadores de la rama de actividad de transporte de carga (CIIU 711411) cubiertos por el sistema de riesgos del trabajo para el año 2014¹ fueron 148.982. La totalidad de casos notificados fueron 18.327 de los cuales 13.807 fueron AT/EP con baja.

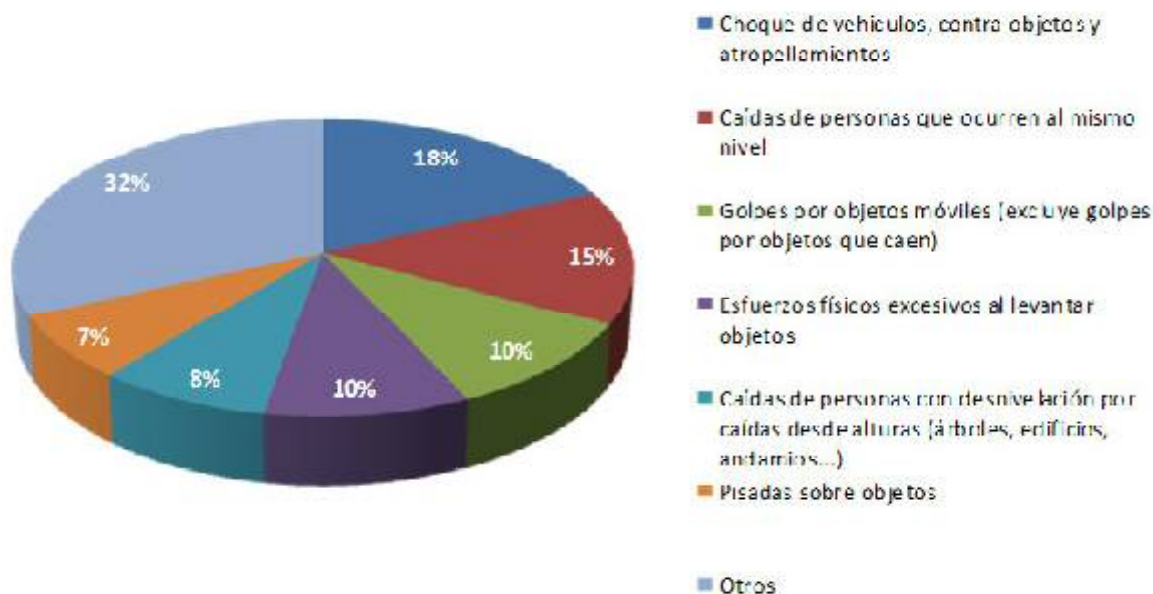
Ese mismo año las formas de ocurrencia de los accidentes fueron las siguientes: choque de vehículos, contra objetos y atropellamientos, 18 %; caídas de personas que ocurren al mismo nivel, 15%; golpes por objetos móviles (excluye golpes por objetos que caen), 10%; esfuerzos físicos excesivos al levantar objetos, 10%; caídas de personas con desnivelación por caídas de altura, 8%; y pisadas sobre objetos, 7 %; entre los más frecuentes (Gráfico 1 en la página siguiente).

Según la naturaleza de la lesión las contusiones con un 36,4% de los casos fueron las más representativas, seguidas de los traumatismos internos con un 11,3%, las distensiones musculares con un 10,8%, las torceduras con un 7,9 % y las heridas cortantes con un 7,8 entre los más frecuentes (Gráfico 2 en la página siguiente).



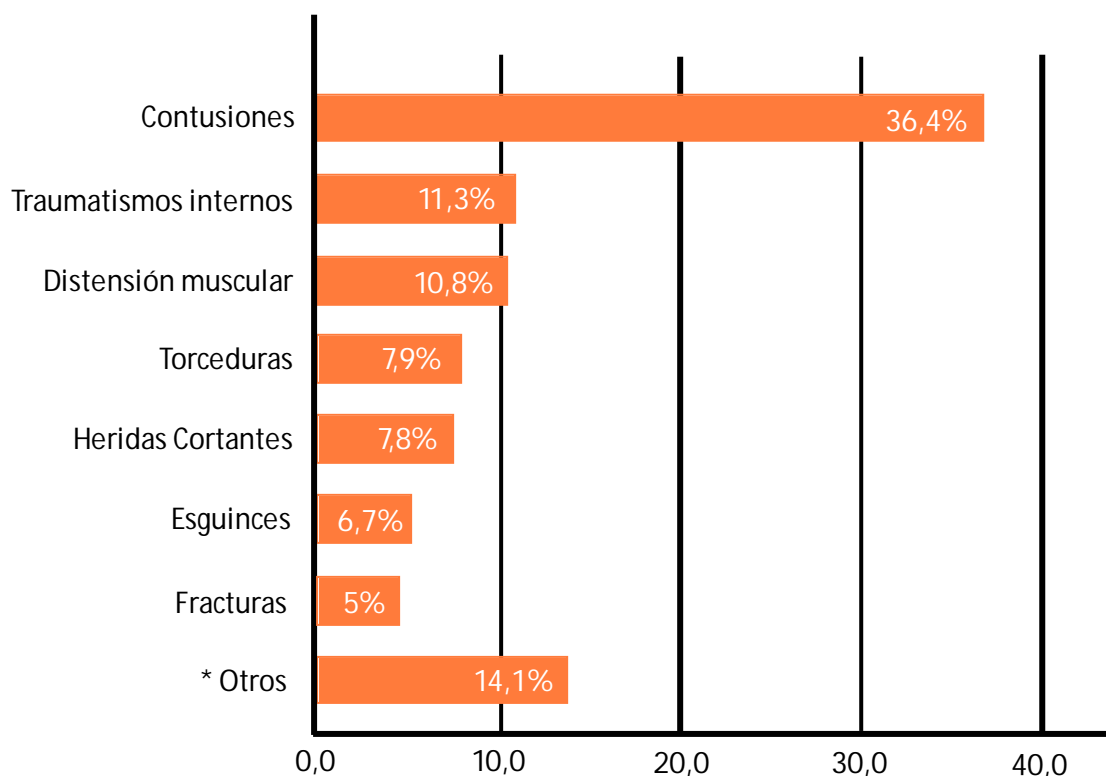
** En todos los gráficos en los que aparezca la categoría **Otros**, deberá tenerse en cuenta que incluyen aquellos casos que representan un porcentaje/números no significativos en relación al conjunto de variables analizadas.*

Gráfico N°1 / Casos de AT/EP en Transporte de Carga (CIU 711411) según forma de ocurrencia / Año 2014
(N=18.327)



Fuente: Superintendencia de Riesgos del Trabajo

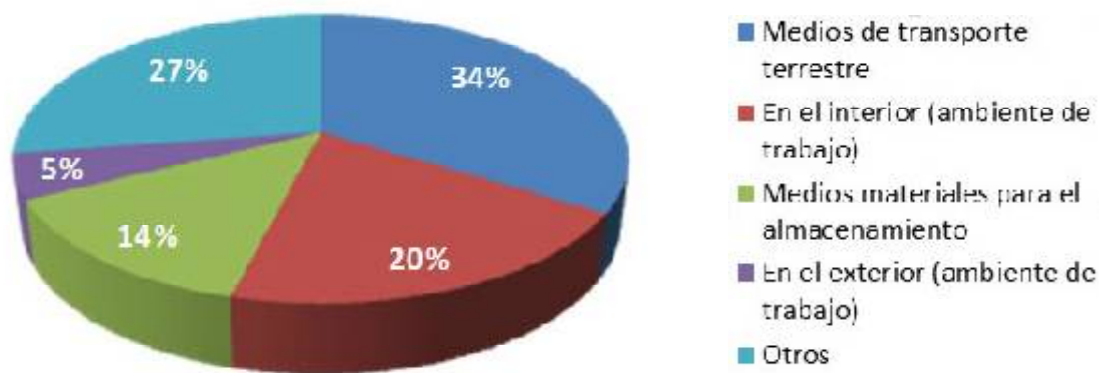
Gráfico N° 2 / Casos de AT/EP en Transporte de Carga(CIU711411) según naturaleza de la lesión / Año 2014
(N=18.327)



Fuente: Superintendencia de Riesgos del Trabajo

Otra variable observada fue la relacionada a los agentes materiales asociados a los accidentes: en el 33,8% de los casos el agente fue medios de transporte terrestre; en el interior (ambiente de trabajo), un 20,1%; los medios materiales para el almacenamiento, 13,7%; y el exterior (ambiente de trabajo), 5,1%. Gráfico N° 3).

Gráfico N° 3 / Distribución porcentual de casos AT/EP en transporte de carga (CIU711411) según agente material asociado / Año 2014 (N=18.327)



Fuente: Superintendencia de Riesgos del Trabajo

Respecto a la zonas del cuerpo afectadas, los miembros inferiores lo fueron en un 33,8% de los casos, siendo la rodilla la más frecuente (12,6%). La región de cabeza y cuello, 14%, la región lumbosacra (columna vertebral y músculos adyacentes), 10,9%; y muñeca y mano con inclusión de dedos, 7,5 %.

A continuación se describen las variables analizadas anteriormente en forma específica para conductores de camiones pesados durante el período 2010-2014 según CIUO (Clasificación Internacional Uniforme de Ocupaciones) 8324 a partir del CIU 711411. En la tabla siguiente se observa datos absolutos dado que no se cuenta con información de la población total cubierta. Esta información depende de la declaración que realizan los empleadores al dar el alta temprana a un trabajador ante la AFIP. Se observa que la mayor cantidad de notificaciones en toda la actividad de transporte de carga CIU 711411 fue en el año 2013 con 18.912 casos. De la totalidad de los casos notificados por año los específicos a conductores de camiones pesados fueron en el año 2010, 2.018; en



Respecto a la zonas del cuerpo afectadas, los miembros inferiores lo fueron en un 33,8% de los casos, siendo la rodilla la más frecuente (12,6%).

el año 2011, 3.654, en el 2012, 3.792; en el 2013, 3.781; y en el año 2014, si bien son resultados provisorios, 3.283 (hasta el momento del corte en abril de 2015).

Es importante señalar que los casos mortales por AT/EP de conductores de camiones pesados presentó un comportamiento decreciente a partir del 2012 en adelante.

Tabla N° 2	2010	2011	2012	2013	2014
Total de casos notificados por Transporte de corta, media y larga distancia (711411).	15.931	17.175	17.868	18.912	18.327
Total de casos de Conductores de camiones pesados (CIUO 8324) dentro de Transporte de corta, media y larga distancia (CIIU 711411).	2.307	4.197	4.447	4.567	3.913
Total de AT/EP de Conductores de camiones pesados (CIUO 8324) dentro de 711411.	2.018	3.654	3.792	3.781	3.283
AT/EP con días de baja de Conductores de camiones pesados (CIUO 8324) dentro de Transporte de corta, media y larga distancia (CIIU 711411).	1.885	3.383	3.549	3.562	3.104
Casos Mortales por AT/EP de conductores de camiones pesados (CIUO 8324) dentro de Transporte de corta, media y larga distancia (CIIU 711411).	15	43	35	31	21

Fuente: Superintendencia de Riesgos del Trabajo, 2015.

Estos datos podrán variar dado que el año 2014 corresponden, como se señaló anteriormente, a datos provisorios aún no consolidados (Tabla N° 2).

En los siguientes gráficos se observan que de la totalidad de casos notificados AT/EP por año las caídas fueron la principal forma de ocurrencia seguidas de los esfuerzos físicos; los choques de vehículos, contra objetos y atropellamientos; golpes y atrapamientos entre otros.

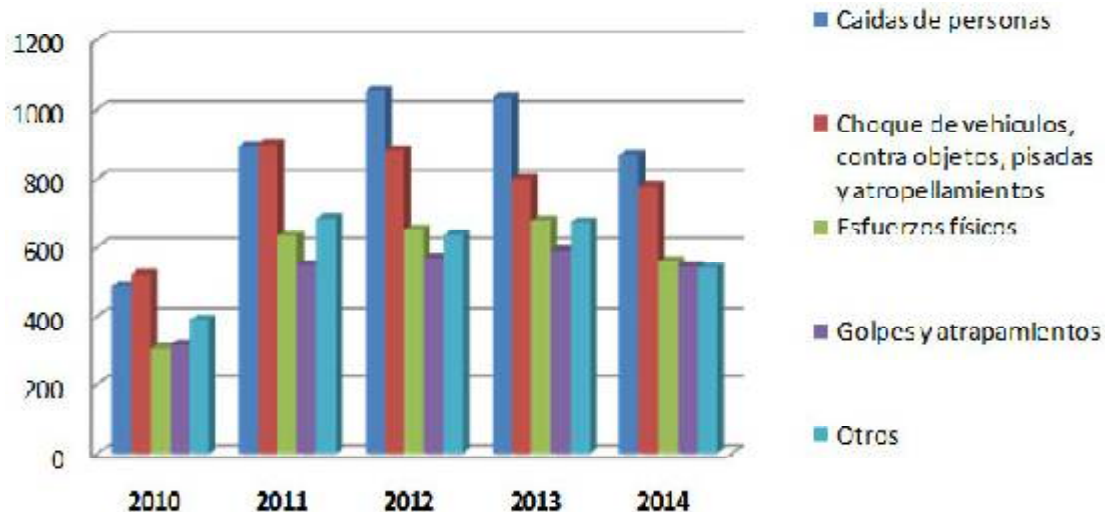
Casi todas las formas de ocurrencia presentaron un comportamiento similar en los cinco años observados presentando un pico en los años 2012 y 2013. Los choques de vehículos, contra objetos, pisadas y atropellamientos a partir del año 2012 empieza lentamente a descender el número de casos notificados presentando el pico máximo en el año 2011 (Gráfico N° 4).



Es importante señalar que los casos mortales por AT/EP de conductores de camiones pesados presentó un comportamiento decreciente a partir del 2012 en adelante.

Gráfico N° 4. Casos de AT/EP en conductores de camiones pesados (CIUO 8324) según forma de ocurrencia agrupados / Período 2010-2014.

(N= 16528)



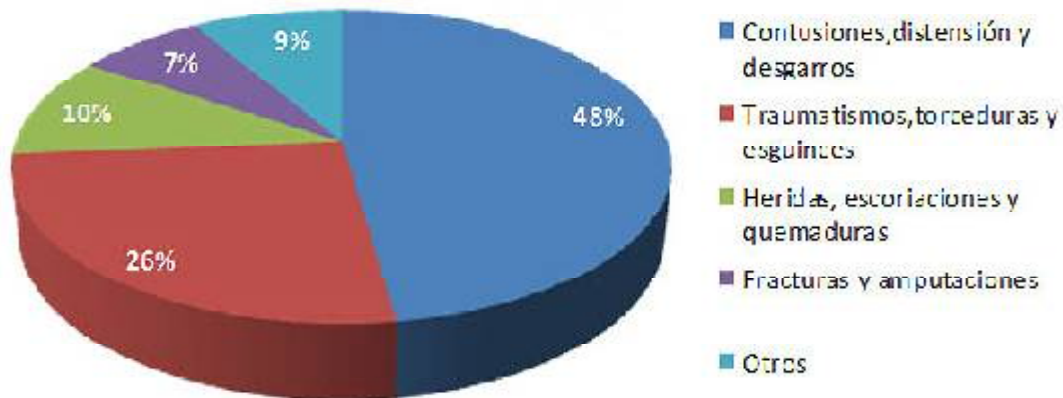
Fuente: Superintendencia de Riesgos del Trabajo

* La categoría **Otros** incluye aquellos casos en que la naturaleza de la lesión presentó un porcentaje menor al 5 %.

A continuación se observa que los casos notificados según la naturaleza de la lesión, las contusiones, distensiones y desgarros fueron la primera causa de AT/EP en todo el período analizado con un 48%, seguido de los traumatismos con un 26%, entre las principales causas. Esto podría tener una estrecha relación con las formas de ocurrencia donde las primeras causas se deben a mecanismo violentos tales como caídas en distinto nivel, de altura y los choques de vehículos, contra objetos y atropellamientos.

A su vez con los esfuerzos físicos debido a los mecanismos de lesión del sistema músculo esqueléticos tales como las distensiones y desgarros entre otros (Gráfico N° 4 y N° 5).

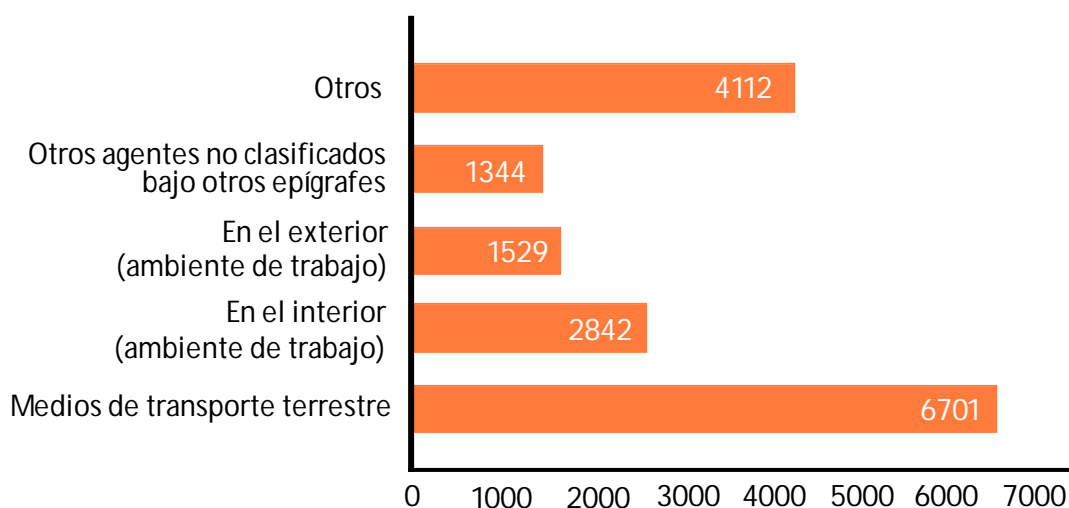
Gráfico N° 5 / Distribución porcentual de casos de AT/EP en conductores de camiones pesados (CIUO 8324) según naturaleza de la lesión agrupados. Período 2010-2014 / (N: 16.528)



Fuente: Superintendencia de Riesgos del Trabajo

En el siguiente gráfico se pueden observar los principales agentes materiales asociados a los casos de AT/EP para todo el período entre los cuales los principales en orden de prioridad son los medios de transporte, 6701 casos; seguidos los agentes del interior (ambiente de trabajo), 2842 casos; y los del exterior (ambiente de trabajo), 1529 casos; entre los principales notificados.

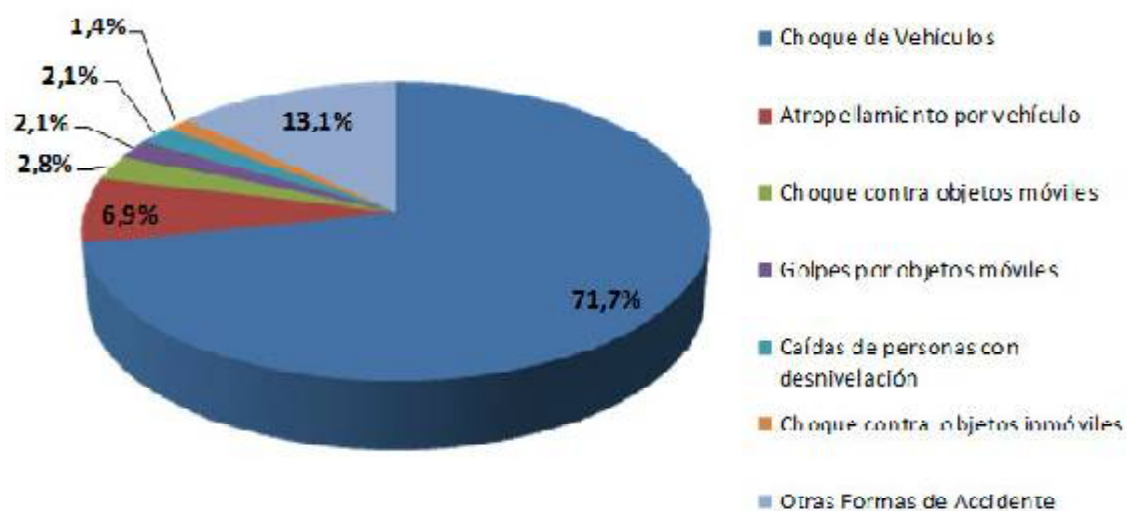
Gráfico N° 6 / Casos de AT/EP en conductores de camiones pesados (CIUO 8324) según agente material asociado (agrupado) / Período 2010-2014. (N= 16.528)



Fuente: Superintendencia de Riesgos del Trabajo

A continuación se observan el detalle de los casos mortales en conductores de camiones para la totalidad del periodo 2010-2014 (Nº =145). Las formas de ocurrencias más frecuentes son los choques de vehículos con 71,7% de los casos seguido de los atropellamientos por vehículos con 6,9% entre las principales causas.

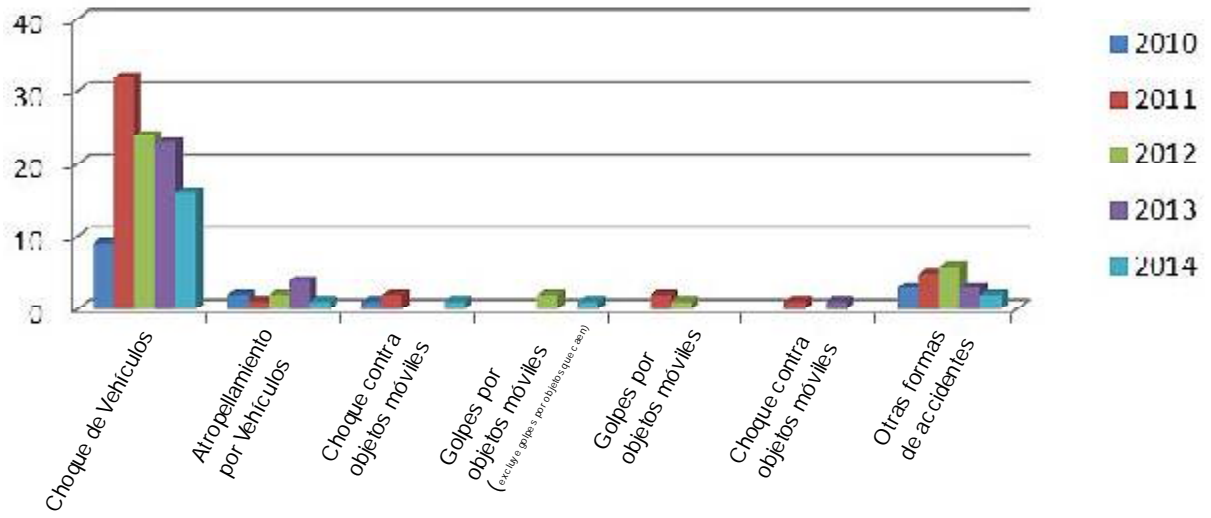
Gráfico N° 7 / Distribución porcentual de casos mortales en conductores de camiones (CIUO 8324) pesados según forma de ocurrencia (agrupados) / Periodo 2010-2014. (N=145)



Fuente: Superintendencia de Riesgos del Trabajo

En el siguiente gráfico se observa el comportamiento de los casos mortales en conductores de camiones pesados por año. Como fue mencionado en el gráfico anterior la primera forma de ocurrencia fueron los choques de vehículos. Al observar todo el período el comportamiento de los casos varía según los años, presenta un pico en el año 2011 con un marcado descenso a partir del año 2012 en adelante, sin embargo es importante señalar que los datos provistos del 2014 son provisorios.

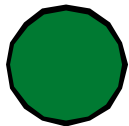
Gráfico N° 8 / Conductores de camiones pesados fallecidos (CIUO 8324) según forma de ocurrencia (agrupados) / Periodo 2010-2014.



Fuente: Superintendencia de Riesgos del Trabajo

4. Simbología

El siguiente ordenamiento de riesgos, cargas y exigencias representados en esta simbología, fue consensuado en las Mesas Cuatripartitas de cada rama de actividad. En este apartado figura la tipificación por tipo de riesgos generales. Los específicos de los procesos descritos para la actividad transporte automotor de cargas por carreteras se desarrollan en los apartados correspondientes al flujograma y su análisis.



Riesgos Físicos del Ambiente de Trabajo

1. Temperatura / 2. Ruido / 3. Iluminación / 4. Humedad
5. Ventilación / 6. Vibraciones / 7. Radiaciones.
8. Presión barométrica



Riesgos Químicos

1. Gases (irritativos, tóxicos, inflamables, combustibles, explosivos, asfixiantes) / 2. Vapores (irritativos, tóxicos, inflamables, explosivos, asfixiantes) / 3. Humos (irritativos, tóxicos, asfixiantes) / 4. Aerosoles (irritativos, tóxicos, inflamables o explosivos, asfixiantes) / 5. Polvos (irritativos, tóxicos, combustibles, explosivos, asfixiantes) / 6. Líquidos (irritativos, tóxicos, inflamables o explosivos).



Riesgo Exigencia Biomecánica

1. Movimientos repetitivos / 2. Posturas forzadas / 3. Esfuerzo o Fuerza física / 4. Movimiento manual de cargas
5. Posturas estáticas.



Riesgo de Accidentes

1. Caídas / 2. Torceduras / 3. Quemaduras / 4. Picaduras
5. Cortes / 6. Golpes / 7. Atrapamientos / 8. Atropellamientos
9. Choques / 10. Agresiones por terceros / 11. Electricidad
12. Incendio / 13. Traumatismo de ojo / 14 Explosión.



Riesgos Biológicos

1. Hongos / 2. Virus / 3. Bacterias / 4. Parásitos.

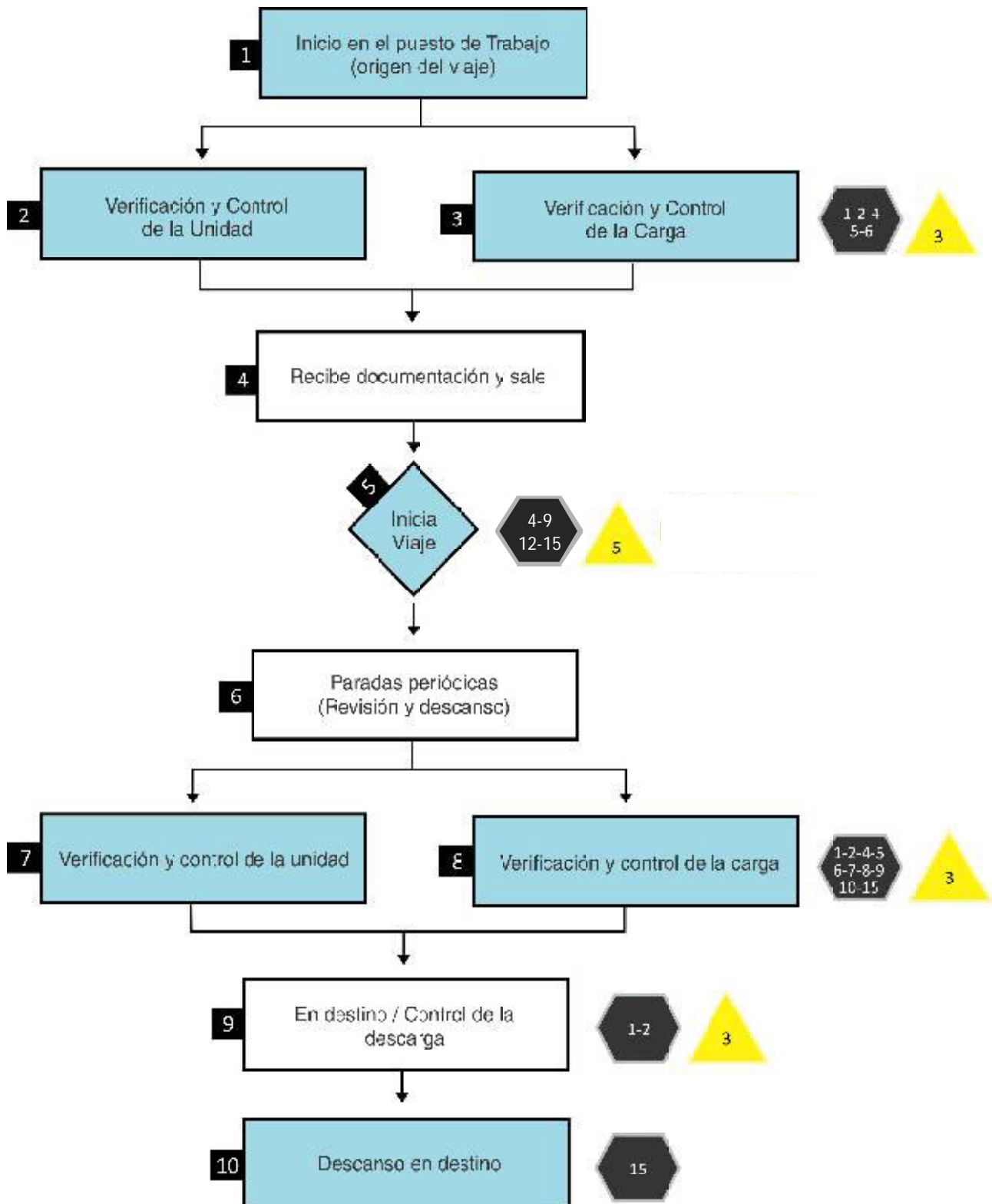


Factores de la Organización del Trabajo

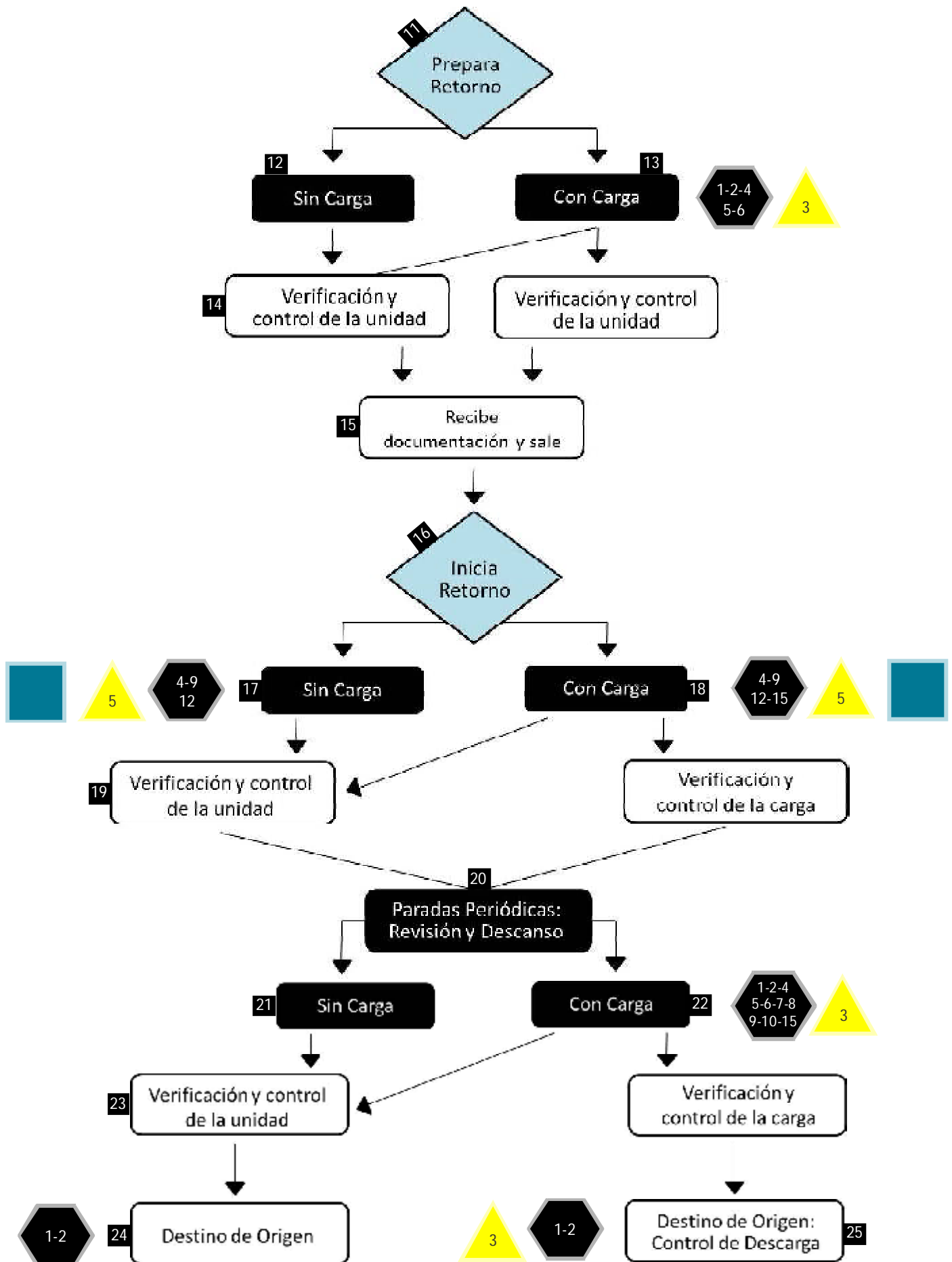
5. Flujogramas

5. Flujograma

Proceso de trabajo del Conductor de Transporte de Carga por Carretera . Partida



Proceso de trabajo del Conductor de Transporte de Carga por Carretera . Retorno



6. Descripción del proceso y análisis del flujograma

Descripción general del proceso

El proceso de trabajo del conductor de transporte de carga por carretera es una actividad compleja de caracterizar ya que en la misma intervienen múltiples factores entre ellos: el tipo de carga que se transporta, el lugar de inicio y destino del viaje, los trayectos que realiza y el tiempo de trabajo. Cabe destacar que este último es un factor dinámico y varía en función de las distancias que debe recorrer entre el lugar de origen y el destino al que debe llegar. Si bien las jornadas están establecidas por el convenio colectivo de trabajo 40/89 (8 hs. de lunes a viernes y 4 hs. los sábados) en la práctica puede no cumplirse debido a que es muy difícil diferenciar entre días laborales y fines de semanas, además de la restricción para circular durante feriados, en temporada estival con el recambio de quincenas y actualmente en horarios picos durante los ingresos y egresos a la Ciudad Autónoma de Buenos Aires (Disposición N° 19/ 2009 Subsecretaría de Transporte Automotor; Disposición N° 421, 232, 627/ 2012, 255 y 333/ 2013 de la ANSV; Resolución N° 161/2014 DNV). Esta actividad se ve altamente influenciada por este factor. Por el contrario, el trabajador debe adaptarse a los ciclos de trabajo de sus viajes que son organizados en función de las demandas y requerimientos de la empresa y de la carga que se transporta como en los casos de cargas refrigeradas.

El proceso de trabajo inicia en el momento en que el conductor cuenta con la carga en el vehículo sin embargo en ocasiones el dador de carga no es el único responsable de situarla en el acoplado y el conductor debe participar en ambos procesos. Luego de verificar el estado de la unidad y controlar la carga con la documentación que acredita a la misma, inicia el viaje transcurriendo la mayor parte del tiempo dentro de la cabina del vehículo (posición sentada), deteniéndose periódicamente para verificar la unidad y controlar la carga, para descansar o aprovisionarse. Mientras conduce, el camionero no está aislado del exterior, por el contrario, se encuentra en relación y conexión permanente con su entorno en estado de alerta para lograr anticiparse a posibles imprevistos de la conducción, es una actividad solitaria que no permite distracciones.



Mientras conduce, el camionero no está aislado del exterior, por el contrario, se encuentra en relación y conexión permanente con su entorno en estado de alerta para lograr anticiparse a posibles imprevistos de la conducción, es una actividad solitaria que no permite distracciones.

Su medio ambiente de trabajo no se circunscribe a la cabina, sino que está compuesto por toda la unidad (acoplado, furgón, plato), la carga (la misma debe ser bien distribuida asegurando que no se desplace durante el movimiento de transporte), el lugar por donde transita (camino y rutas) y los sitios donde se detiene a descansar o aprovisionarse (paradores, estaciones de servicio entre otros), etc.

El viaje es la etapa del proceso donde puede presentarse la mayor cantidad de riesgos como accidentes por choques, colisiones, caídas, golpes, entre otros.

Finalmente, al llegar a destino con la carga, el trabajador deberá controlar la misma y en algunos casos cooperar con la descarga. Luego deberá descansar y preparar el viaje de retorno, donde los riesgos a los cuales puede estar expuesto serán similares o con pequeñas variaciones de acuerdo a la presencia o la ausencia de carga.

A continuación se analizarán los riesgos más comunes a los cuales puede estar expuesto el conductor de transporte de carga por carretera durante su jornada graficados en el flujograma. En el mismo no se incluye una ponderación por el número de frecuencia de casos.

Debido a la dificultad de representar a todos los tipos de transporte de carga de larga distancia por carretera se consensuó trabajar el proceso de transporte de cargas generales de alcance nacional sin incluir en este manual el transporte de cargas peligrosas debido a que para este último proceso existe una normativa específica (Decreto N° 799/95, anexos: "Reglamento general para transporte de mercancías peligrosas por carretera"). Asimismo es necesario seguir investigando y estudiando todos los riesgos presentes en los diferentes tipos de procesos de trabajo en el transporte de carga de forma colectiva con todos los actores involucrados de manera de seguir elaborando y documentando todas las medidas preventivas adecuadas según el tipo de carga específica que se transporte.



Finalmente, al llegar a destino con la carga, el trabajador deberá controlar la misma y en algunos casos cooperar con la descarga. Luego deberá descansar y preparar el viaje de retorno, donde los riesgos a los cuales puede estar expuesto van a ser similares o con pequeñas variaciones de acuerdo a la presencia o la ausencia de carga.

Análisis del flujograma

Bloques

1 (Inicio en puesto de trabajo, origen del viaje)

2 (Verificación y control de la unidad)

3 (Verificación y control de la carga)

4 (Recibe documentación y sale)

Bloques 1 a 4 equivalentes a los bloques 11 a 15

Las tareas que comprenden esta etapa del proceso son: evaluar el estado de la unidad, verificar la carga que transporta y que se cuente con todo lo necesario para iniciar el viaje, incluida la documentación que acredite la carga.



Las tareas que comprenden esta etapa del proceso son: evaluar el estado de la unidad, verificar la carga que transporta y que se cuente con todo lo necesario para iniciar el viaje, incluida la documentación que acredite la carga.



Riesgos de accidentes

(Caídas, Torceduras, Cortes, Golpes, Picaduras)

Entre los accidentes que pueden desarrollarse se encuentran las caídas desde diferentes o el mismo nivel, torceduras de pie o rodilla, cortes o golpes en múltiples zonas del cuerpo ocasionadas durante el descenso o ascenso de la unidad, al acomodar la lona del acoplado o al subir a la reja de la jaula del ganado. En el caso del transporte de granos y/o frutas, el conductor puede sufrir picaduras de insectos u otros vectores transmisores de enfermedades que se encuentran entre la carga pudiendo desencadenar reacciones alérgicas cuya gravedad dependerá del agente que intervenga (arañas, alacranes, escorpiones, roedores entre otros).



Riesgo de Exigencia Biomecánica (Esfuerzo o fuerza física)

Suele suceder que durante las verificaciones de la unidad y de la carga, el conductor realice un esfuerzo físico derivado del trabajo que podría repercutir en el sistema músculo esquelético como por ejemplo al acomodar la lona del camión (levantar y bajar), al apretar las fajas o amarras para sujetar la carga, al sostenerse para subir a la reja de la jaula de animales debiendo usar en algunos casos la picana cuando algún animal se desvanece ocasionalmente debe ingresar a la jaula del ganado y realizar un esfuerzo físico al tener que fajar a un animal desvanecido.



Buenas prácticas dirigidas al Trabajador

Durante el ascenso y descenso de la unidad:

- ▶ Hacerlo siempre tomado del pasamanos de las escaleras
- ▶ Mantener las manos libres
- ▶ Evitar el uso del celular. Recuerde que está prohibido por normas nacionales de tránsito conducir utilizando auriculares y sistemas de comunicación de operación manual continua (telefonía móvil - Ley de Tránsito N° 24.449, Art. 48 Inc. x)
 - ▶ Garantizar los tres puntos de apoyo y de sostén permanente (dos manos y un pie o dos pies y una mano).
 - ▶ Es importante verificar la seguridad y resistencia del medio de acceso, evitando escaleras húmedas o peldaños inestables.
 - ▶ Durante la manipulación de elementos que puedan resultar resbaladizos o cuando exista la posibilidad de corte, por ejemplo al



Evitar el uso del celular. Recuerde que está prohibido por normas nacionales de tránsito conducir utilizando auriculares y sistemas de comunicación de operación manual continua (telefonía móvil - Ley de Tránsito N° 24.449, Art. 48 Inc. x)

sostenerse de la jaula, al ajustar las fajas o amarras, cadenas o en caso necesario de usar la picana para estimular al animal.

▶ Usar ropa de trabajo que no sea holgada o que quede suelta y puedan atraparse.

▶ Usar calzados y guantes adecuados que deberán ser provistos por el empleador.

▶ Evitar el uso de accesorios en cuello y manos como ser: bufandas, tirantes, pulseras, cadenas, collares, anillos y otros.

Durante las tareas de Revisión y Control de la unidad (mantenimiento):

▶ Se recomienda mantener ordenada y limpia la unidad (acoplado, furgón, jaula de animales y cabina).

▶ Realice el control técnico y mecánico de la unidad: verificar cierres, precintos, presión de cubiertas, herramientas y neumáticos de reemplazo, frenos, control de fluidos (niveles de agua, aceites, líquido de frenos) funcionamiento eléctrico, dirección, luces, bocina, parabrisas y demás cristales limpios. Evite ajustar los espejos retrovisores ajustados para su perfecta visualización durante el movimiento de la unidad.

▶ Se debe contar con los elementos de seguridad, dentro de los cuales es importante incluir; extintores manuales apropiados, botiquín de primeros auxilios, linterna, sistemas de señalamiento de emergencia (chaleco refractario, conos y balizas reglamentarias), sumado al equipamiento de seguridad propio de la unidad, apoyacabeza, cinturón de seguridad, etc.

▶ El extintor de incendio reglamentario (Ley de tránsito N° 24.449), debe encontrarse en un lugar visible y de fácil acceso en caso de emergencia



. Usar ropa de trabajo que no sea holgada o que quede suelta y puedan atraparse.

. Usar calzados y guantes adecuados, que deberán ser provistos por el empleador.



El extintor de incendio reglamentario (Ley de Tránsito N° 24.449), debe encontrarse en un lugar visible y de fácil acceso en caso de emergencia.

La carga:

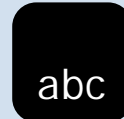
- ▶ Debe estar bien distribuida estratégicamente en el acoplado
- ▶ Asegurar que se encuentre acomodada y estable a fin de evitar desplazamientos internos durante el movimiento del camión.

Si fuera necesario realizar un esfuerzo físico:

- ▶ Evitar **posturas estáticas** que fuercen las articulaciones y el sistema músculo esquelético.
- ▶ Realizar ejercicios físicos de precalentamiento, estiramiento y relajación al inicio y durante la jornada de trabajo.

Es muy importante que respete las detenciones periódicas planificadas por el empleador**Buenas Prácticas dirigidas al Empleador**

- ▶ Planificar el viaje y las detenciones periódicas y comunicarlas al trabajador.
- ▶ En caso de utilizar telefonía celular para comunicarse con el trabajador recuerde que este solo puede atender una vez detenida la unidad en un lugar seguro.
- ▶ Informar al trabajador los riesgos derivados de la carga que transporta.
- ▶ Se recomienda proveer de ayuda mecánica para eliminar o reducir el esfuerzo físico (por ejemplo uso de enlonadora entre otros).

**Posturas Estáticas**

Posición mantenida por un período de tiempo suficiente como para generar molestia, dolor y/o enfermedad, consecuencia de la contracción muscular sin movimientos visible. Se caracteriza por una elevada presión sanguínea al interior de los músculos en contracción, y una baja frecuencia cardíaca y de gasto energético)

**Informar al trabajador los riesgos derivados de la carga que transporta.**

Se recomienda proveer de ayuda mecánica para eliminar o reducir el esfuerzo físico (por ejemplo uso de enlonadora entre otros).

- ▶ Entregar al trabajador en el caso que fuera necesario los Elementos de Protección Personal (EPP).

Los elementos de protección personal (EPP) no eliminan los riesgos pero constituyen una barrera para disminuir la probabilidad de ocurrencia de accidentes y de enfermedades profesionales.

► Establecer un programa de ejercicios de precalentamiento, estiramiento y relajación, con seguimiento de servicio médico laboral.



Los ejercicios repetidos y frecuentes de estiramiento muscular -a través de movimientos de torsión, lateralización, flexión y extensión de cuello, brazos, pecho y columna- deben realizarse en forma pausada y llevando la atención a la zona del cuerpo que se está trabajando.

Esto favorece la relajación muscular, el flujo sanguíneo, transporte de oxígeno y liberación de tensiones de orden físico y mental.

- Proveer de conos y balizas reglamentarias.
- Disponer de un extintor de incendio reglamentario (matafuegos - Ley de Tránsito N° 24.449) en condiciones adecuadas, fabricado, mantenido y con control de carga periódico.

Bloque 5 (Inicio de viaje)

Equivalente al bloque 16 a 18 (“Retorno con o sin carga”)

Durante el viaje el conductor permanece la mayor parte del tiempo en la cabina, según el modelo del vehículo que conduzca varía el confort de la misma, manteniendo una única postura estática en

posición sentada con mínimo movimiento de miembros superiores e inferiores.

Debe mantenerse en estado de alerta constante a fin de prestar atención a la ruta y tomar las precauciones necesarias debido a que se trata de un trabajo que se realiza en forma individual en el cual intervienen múltiples factores, entre ellos el mantenimiento de la propia unidad, la carga que transporta, las rutas donde transita, el estado de las mismas, falta de lugares diseñados especialmente para el descanso de los conductores de camiones en las rutas, factores climatológicos y propios del conductor.



Riesgos de accidentes

(Choques, Picaduras, Incendio, Intoxicación).

En esta etapa el conductor puede estar expuesto a uno de los riesgos más importantes de la actividad. Los **choques o colisiones** con otros transportes de cargas, con vehículos particulares o transportes automotores de pasajeros son una de las causas más frecuentes de accidentes graves, donde se ven afectados tanto el conductor como terceros.

Estos accidentes también pueden suceder durante el arribo a peajes, donde intervienen vehículos que se encuentran detenidos.

No puede mencionarse una única causa que desencadenen estos accidentes. Por el contrario, la sumatoria de múltiples causas es lo que favorece su ocurrencia: el estado de las rutas, las banquetas, la concentración de vehículos en la ruta, la falta de mantenimiento de la unidad (desperfectos técnicos), las particularidades de la época estival tales como las vacaciones de verano, los tiempos de cosecha o la quema de pastizales, los factores climatológicos como la presencia de bancos de niebla o tormentas que disminuyen la visibilidad y **la fatiga** como factor humano, el cual se desarrollará en el apartado 7 de Riesgos y buenas prácticas generales a todo el proceso de trabajo del conductor de transporte de carga por carretera donde serán abordados los factores de la organización del trabajo (fatiga, trabajo nocturno, control de tiempos).

En los casos del transporte de granos, frutas y otros, el trabajador podría estar expuesto a picaduras de insectos u otros vectores transmisores de enfermedades así como a productos tóxicos que pueden encontrarse en la carga. Estas picaduras o intoxicaciones, pueden contar con el agravante de ocurrir mientras el conductor maneja, desencadenando reacciones alérgicas e inflamatorias cuya gravedad dependerá del agente que intervenga (arañas, alacranes,



El conductor debe mantenerse en estado de alerta constante a fin de prestar atención a la ruta y tomar las precauciones necesarias debido a que se trata de un trabajo que se realiza en forma individual en el cual intervienen múltiples factores (...)

escorpiones, avispas, ofidios, roedores o fosfinas) de la susceptibilidad y reacción individual de la persona.

El uso de fosfina en el transporte de carga se encuentra totalmente prohibido, su uso es altamente peligroso.

Los riesgos de incendios se desarrollarán en el **Apartado 7** de Riesgos y buenas prácticas generales a todo el proceso de trabajo del conductor de transporte de carga por carretera.



Riesgo de Exigencia Biomecánica (Posturas estática)

Durante el proceso de conducción la posición sentada mantenida por períodos de tiempo prolongados podría provocar molestias o dolores en la columna vertebral (especialmente en la zona dorsal y lumbar) y en los músculos adyacentes por las contracturas vertebrales y paravertebrales que se originan por la falta de relajación de la musculatura viéndose agravado en los casos de sobrepeso. En los miembros inferiores, podría verse comprometida la irrigación sanguínea.

Buenas Prácticas dirigidas al Trabajador

Antes de iniciar el viaje:

► Realice el control técnico y mecánico de la unidad: verificando cierres, precintos, presión de cubiertas, herramientas y neumáticos de reemplazo, frenos, control de fluidos (niveles de agua, aceites, liquido de frenos) funcionamiento eléctrico, dirección, luces, bocina, parabrisas y demás cristales limpios. Ajustar los espejos retrovisores para su perfecta visualización (no realizarlo durante el movimiento de la unidad).

► Descansar adecuadamente previo al inicio del viaje.

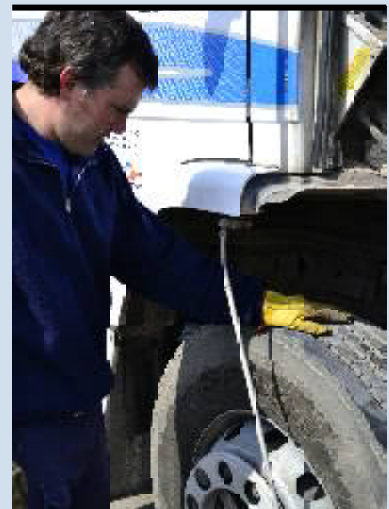
► Evitar consumir comidas pesadas y en exceso previo al viaje, las mismas pueden prolongar el proceso de digestión provocando sueño.

► Se debe contar con los elementos de seguridad, dentro de los cuales es importante incluir; extintores manuales apropiados, botiquín de primeros auxilios, linterna, sistemas de señalamiento de emergencia (chaleco reflectario, conos y balizas reglamentarias), sumado al equipamiento de seguridad propio de la unidad, apoyacabeza, cinturón de seguridad, etc.

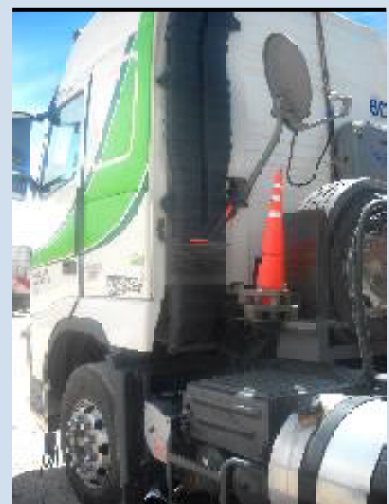


Fosfina o trihidruro de fósforo (PH₃)

Se trata de un gas incoloro, inflamable y altamente tóxico usado como insecticida o fumigante para el tratamiento de granos almacenados, semillas o subproductos de cereales y oleaginosas entre otros.



Realice el control técnico y mecánico de la unidad



Se debe contar con los elementos de seguridad.

► Evitar conducir:

/ Si se encuentra bajo el efecto de medicación que pueda disminuir el alerta (Antialérgicos, miorrelajantes, sedantes). Siempre que concurra al médico es conveniente que le informe a qué se dedica y consulte si la medicación que le prescribe puede afectar su capacidad de atención y reacción (solicite las indicaciones para proceder correctamente).

/ Otras sustancias como alcohol o drogas (Ley Nacional de Lucha contra el Alcoholismo N° 24.788, Art.17, Ley de Tránsito, Art.48)

/ Si se encuentra cursando alguna enfermedad aguda acompañada de fiebre.

/ Cuando desee fumar. Además de ser un hábito perjudicial para la salud, da lugar a distracciones que pueden entorpecer la conducción (buscar el cigarrillo o encendedor, volcar la ceniza, o buscar donde apagarlo (Ley N° 26.687 Tabaco y Disposición 3226/2011 ANMAT).

/ Cuando deba utilizar el celular. Recuerde que está prohibido por normas nacionales de tránsito conducir utilizando auriculares y sistemas de comunicación de operación manual continua (telefonía móvil) (Ley de Tránsito N° 24.449, Art. 48 Inc. x).

► Tener especial cuidado al conducir:

/ En horario nocturno y primeras horas de la mañana.

/ En las horas de intenso tránsito.

/ En condiciones de lluvia y de niebla que pueden reducir la capacidad de ver y de ser visto.

/ Manténgase alerta: Observe las señales que efectúa el conductor que va adelante sobre las maniobras que piensa hacer.

/ Anticípese a la situación: Observe más allá del vehículo que va adelante para prever situaciones que puedan forzar al conductor a actuar rápidamente, convirtiéndose en una amenaza para usted.

/ Conserve la distancia: Desde que el sentido de la vista alerta de un peligro, el cerebro envía la orden de frenar y efectivamente comenzamos a pisar el freno cuando transcurre, como mínimo 3/4 segundos, durante los cuales el vehículo sigue circulando a la misma velocidad.



**Anticípese a la situación:
Observe más allá del
vehículo que va adelante
para prever situaciones
que puedan forzar al
conductor a actuar
rápidamente,
convirtiéndose en una
amenaza para usted.**



Conserve la distancia: Desde que el sentido de la vista alerta de un peligro, el cerebro envía la orden de frenar y efectivamente comenzamos a pisar el freno cuando transcurre, como mínimo 3/4 segundos, durante los cuales el vehículo sigue circulando a la misma velocidad.

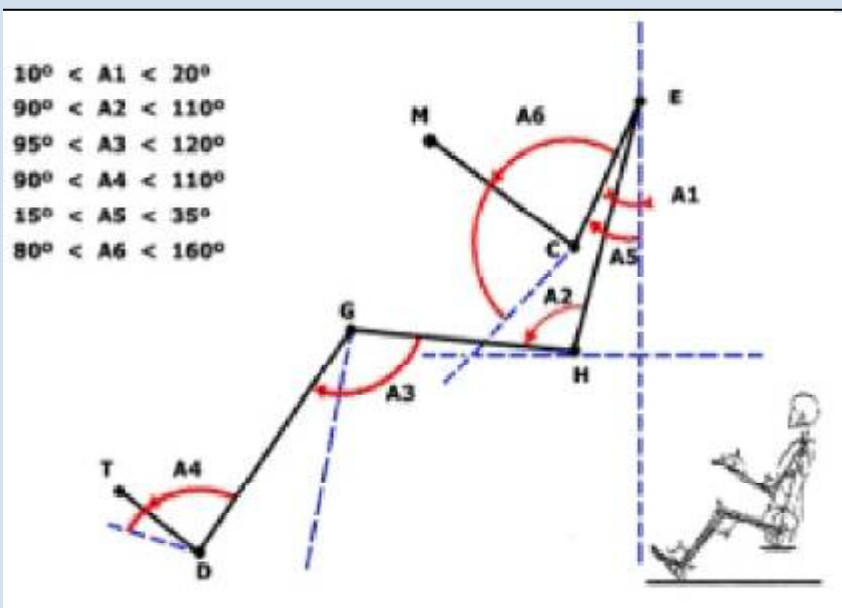
Aunque se trata de un tiempo de reacción muy optimista, a una velocidad de 90 Km/h, el vehículo habrá recorrido 19 metros sin que su conductor haya comenzado a frenar, 25 metros, si la velocidad es de 120 Km./h. y 29 si el velocímetro marca 140.

En caso de tener que realizar una detención de emergencia:

▶ Siempre colocar los conos y balizas portátiles reglamentarias (Ley de Tránsito Nº 24.449) y llevarlas en un lugar accesible al igual que los chalecos reflectantes.

En relación a las posición que adopta el cuerpo:

▶ Se recomienda cumplir con los ángulos de confort expuestos en el siguiente cuadro:



. Mantener la espalda erguida y apoyando la columna sobre el respaldo.

. Controlar que las manos no permanezcan ubicadas por encima de los hombros ni que los brazos queden totalmente extendidos.

- ▶ Verificar la comodidad del asiento respecto a las distancias del torso al manubrio y de los pies a los pedales.
- ▶ Mantener la espalda erguida y apoyando la columna sobre el respaldo.
- ▶ Controlar que las manos no permanezcan ubicadas por encima de los hombros ni que los brazos queden totalmente extendidos.

En relación a la carga:

- ▶ Es de buena práctica estar presente al momento de la carga y del acopio, a una distancia prudencial en función de las características del lugar y de la carga.
- ▶ Está totalmente prohibido el uso de fosfina en el transporte de carga.
- ▶ Procure verificar que no se utilice este tipo de productos antes de acceder a la unidad, en caso de registrar su uso, haga la denuncia correspondiente y bajo ningún concepto se exponga a realizar el viaje.
- ▶ En caso de haberse constatado la colocación de este tipo de elementos químicos, realizar las acciones necesarias para determinar cuándo el vehículo se encontrará libre de toxicidad.
- ▶ En caso de presentar síntomas tales como: falta de aire, tos, presión en el pecho, dolor de cabeza, mareos, vértigo, vómitos, dolor abdominal, diarrea, irritación en los ojos y la piel, es preciso detener el vehículo y buscar o solicitar auxilio médico inmediatamente. Es posible, que ello se deba a que está cursando un cuadro de intoxicación aguda, por ello, es necesario que sea evaluado por un profesional a fin de que determine la causa de los síntomas para una intervención terapéutica eficaz y oportuna.

Buenas Prácticas dirigidas al Empleador

- ▶ El trabajo de conducción debe ser organizado y planificado de manera tal que el conductor pueda hacer pausas para la realización de ejercicios de estiramiento y relajación muscular y para recuperación de las funciones psicofísicas.
- ▶ Debe mantener en adecuadas condiciones la unidad con las revisiones técnicas que realiza periódicamente la autoridad de aplicación.
- ▶ Es beneficioso para el confort que los asientos cuenten con reposabrazos, apoyos lumbares y asientos con regulación del asiento (horizontal y vertical) y el respaldo.



Es beneficioso para el confort que los asientos cuenten con reposabrazos, apoyos lumbares y asientos con regulación del asiento (horizontal y vertical) y el respaldo.

▶ Por lo tanto es recomendable desarrollar los “asientos suspendidos”, los cuales aíslan al conductor mediante barras de torsión o muelles, graduables según el peso del conductor, y combinados con amortiguación hidráulica.

▶ Se debe asegurar la hermeticidad en la cabina a fin de aislar el ruido externo e interno y el ingreso de contaminantes ambientales.

▶ Proveer conos y balizas portátiles reglamentarias.

▶ En caso de utilizar telefonía celular para comunicarse con el trabajador recuerde que este solo puede atender una vez detenida la unidad en un lugar seguro

▶ No utilizar gas fosfina en la carga de granos. Su uso está totalmente prohibido (las resoluciones del Ministerio de Salud Res. N° 456/09 impide su "producción, importación, comercialización y/o uso" y la Res. N° 1631/2013 "Prohíbese la utilización de compuestos liberadores de gas fosfina para cualquier uso, doméstico o de salud pública, en todas sus categorías"; el Servicio Nacional de Sanidad y Calidad Agroalimentaria (SENASA) prohíbe a través de la disposición tercera del año 1983 "el tratamiento con plaguicidas fumigantes de los granos, productos y subproductos de cereales y oleaginosas, durante la carga de los mismos en camiones y durante el tránsito de estos hasta su destino"

Por último, la Resolución N° 319/11 (M.T.y S.S Provincia de Santa Fe), "Reglamento de condiciones básicas de Higiene y Seguridad" prohíbe el uso de fosfina en las playas de estacionamiento de camiones en empresas cerealeras y/o agroexportadoras en territorio santafesino.



... es recomendable desarrollar los “asientos suspendidos”, los cuales aíslan al conductor mediante barras de torsión o muelles, graduables según el peso del conductor, y combinados con amortiguación hidráulica.

Riesgos no incluidos



Riesgos Físicos del Ambiente de Trabajo (Ruido, Vibraciones)

En el flujograma del proceso de trabajo no fueron incluidos aquellos riesgos cuyos factores determinantes son las condiciones del ambiente de trabajo, ya que no se cuenta con investigaciones oficiales sobre los mismos en Argentina. La comisión cuatripartita del sector consensuó realizar en el futuro estudios sobre estos riesgos para determinar la presencia de los mismos. En caso de que las mediciones señalen la existencia de riesgos como el ruido y las vibraciones, estos serán incluidos en el flujograma de las ediciones futuras de este manual.

Bloques

6 (Paradas periódicas, revisión y descanso)

7 (Verificación y control de la unidad)

8 (Verificación y control de la carga)

Equivalentes a los bloques 20 a 23 (“Retorno con o sin carga”).

En esta etapa del proceso es probable que el conductor realice paradas periódicas para revisión, verificación y control de la carga y de la unidad, o con el objeto de aprovisionarse para satisfacer sus necesidades alimenticias y sanitarias, para descansar o realizar ejercicios de estiramiento muscular de todo el cuerpo debido al malestar que puede generar el conducir por largos periodo de tiempo y en caso de tener que realizar una detención de emergencia para auxiliar a otro transporte. Si bien esta etapa se entiende como un proceso protector para el trabajador también puede convertirse en un proceso peligroso si no se extreman las medidas de prevención necesarias.



Riesgo de Accidentes

(Caídas, Torceduras, Picaduras, Cortes, Golpes, Atropellamientos, Choques, Atrapamientos, Agresiones por terceros, Intoxicación)

Los riesgos de accidentes que pueden presentarse son similares a los descritos en bloques anteriores tales como las caídas en diferente o en el mismo nivel y torceduras en miembros inferiores (esguinces de pie y tobillo o de rodilla, entre los más frecuentes), en algunos casos, debido a que luego de varias horas de manejo, puede darse una disminución de la fuerza que se traduce en una sensación de adormecimiento en los miembros inferiores. Además, pueden generarse golpes o cortes en múltiples zonas del cuerpo, ocasionadas durante el descenso y/o ascenso de la unidad, al acomodar la lona del acoplado, o al subir a la reja de la jaula del ganado y en algunos casos al ingresar a la misma para fajar al animal desvanecido pudiendo sufrir atrapamiento por el ganado que traslada.

También puede suceder que al detenerse en zonas de pastizales altos puedan encontrarse insectos u otros vectores transmisores de enfermedades o en la misma carga provocando picaduras o mordeduras al conductor lo cual puede desencadenar reacciones



Los riesgos de accidentes que pueden presentarse son similares a los descritos en bloques anteriores tales como las caídas en diferente o en el mismo nivel y torceduras en miembros inferiores (esguinces de pie y tobillo o de rodilla, entre los más frecuentes), en algunos casos, debido a que luego de varias horas de manejo puede darse una disminución de la fuerza que se traduce en una sensación de adormecimiento en los miembros inferiores.

alérgicas, inflamatorias, acompañadas de dolor local e incluso generalizarse dependiendo del agente que intervenga (arañas, alacranes, escorpiones, avispas, ofidios o roedores).

Durante las paradas también pueden suceder choques, colisiones y/o atropellamientos por problemas de visualización del conductor, por ausencia de los conos y balizas correspondientes o porque la ubicación de las mismas no están sujetas a las distancias convenientes, impidiendo que otros vehículos tomen las medidas de precaución necesarias. El conductor podría encontrarse expuesto a agresiones de terceros ya sea por discusiones con otros conductores o por asaltos llamados "piratas del asfalto" durante las paradas periódicas o durante el viaje. Otro riesgo de accidente al que podría estar expuesto el conductor durante estas detenciones y al descansar es la intoxicación con Fosfina usado como insecticida o fumigante (rociado en la carga).



Riesgo de Exigencia Biomecánica

Esfuerzo o fuerza física

Durante las paradas periódicas al igual que al inicio del proceso, al realizar las verificaciones de la unidad y de la carga es posible que el conductor realice un esfuerzo físico derivado del trabajo que podría repercutir en el sistema músculo esquelético tales como al acomodar la lona del camión (levantar y bajar), al apretar las fajas o amarras para sujetar la carga, al sostenerse para subir a la reja de la jaula de animales debiendo usar en algunos casos la picana o al ingresar a la jaula y manualmente ayudar a levantar al ganado mediante faja cuando se desvanece.

Buenas prácticas dirigidas al Trabajador

Al detenerse:

► Siempre colocar los conos y balizas reglamentarias portátiles y llevarlas en un lugar accesible al igual que los chalecos reflectarios.

Las distancias de seguridad recomendadas por la Comisión Nacional de Regulación del Transporte (CNRT) en sus cursos de capacitación a conductores de transporte de carga, sugieren que en caso de circular en ruta durante las detenciones las balizas deben colocarse 50 metros antes y 50 metros después del vehículo.



Al detenerse, colocar siempre los conos y balizas reglamentarias portátiles y llevarlas en un lugar accesible al igual que los chalecos reflectarios

▶ Durante las detenciones las balizas deben colocarse 50 metros antes y 50 metros después del vehículo.

Durante el ascenso y descenso de la unidad:

- ▶ Hacerlo siempre tomado del pasamanos de las escaleras.
- ▶ Mantener las manos libres.
- ▶ Evitar el uso del celular mientras baja o sube de la unidad y recuerde que está prohibido por normas nacionales de tránsito conducir utilizando auriculares y sistemas de comunicación de operación manual continua (telefonía móvil - Ley de Tránsito N° 24.449, Art. 48 Inc. x)
- ▶ Garantizar los tres puntos de apoyo y de sostén (dos manos y un pie o dos pies y una mano).

Durante la manipulación de elementos que puedan resultar resbaladizos o cuando exista la posibilidad de corte, por ejemplo al sostenerse de la jaula, al ajustar las fajas o amarras, cadenas o usar la picana para estimular al animal:

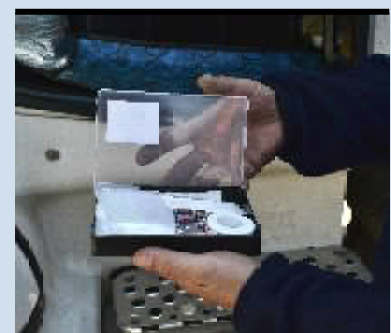
- ▶ Usar ropa de trabajo que no sea holgada o que quede suelta y puedan atraparse.
- ▶ Utilizar calzado y guantes adecuados, que deberán ser provistos por el empleador.
- ▶ Evitar el uso de accesorios en cuello y manos como ser: bufandas, pulseras, cadenas, collares, anillos y otros.

Durante las tareas de Revisión y Control de la unidad (mantenimiento):

- ▶ Se recomienda mantener ordenada y limpia la unidad (acoplado, furgón, jaula de animales y cabina).
- ▶ Realice el control técnico y mecánico de la unidad: verificando cierres, precintos, presión de cubiertas, herramientas y neumáticos de reemplazo, frenos, control de fluidos (niveles de agua, aceites, liquido de frenos) funcionamiento eléctrico, dirección, luces, bocina, parabrisas y demás cristales limpios. Evitar el ajuste de espejos retrovisores durante el movimiento de la unidad.
- ▶ Se debe contar con los elementos de seguridad, dentro de los cuales es importante incluir extintores, manuales apropiados, botiquín de primeros auxilios, linterna, sistemas de señalamiento de emergencia (chaleco reflectante, conos y balizas reglamentarias), sumado al equipamiento de seguridad propio de la unidad, apoyacabeza, cinturón de seguridad, etc.



Durante el ascenso y descenso de la unidad, hacerlo siempre tomado del pasamanos de las escaleras.



Se debe contar con los elementos de seguridad, dentro de los cuales es importante incluir; extintores manuales apropiados, botiquín de primeros auxilios (...)

▶ El extintor de incendio reglamentario (Ley de Tránsito N° 24.449), debe encontrarse en un lugar visible y de fácil acceso en caso de emergencia

La carga:

▶ Asegurar que se encuentre acomodada y estable a fin de evitar desplazamientos internos durante el movimiento del camión.

▶ En caso de haberse constatado o ante la sospecha de colocación de fosfina entre la carga, denuncie e informe inmediatamente tal situación y realice las acciones necesarias para determinar cuándo el vehículo se encontrará libre de toxicidad.

Durante las paradas:

▶ Realice ejercicios de estiramiento y relajación muscular.

▶ Para reponerse del cansancio físico y mental, descansar lo necesario para poder reiniciar el viaje en óptimas condiciones.

▶ Evite consumir comidas pesadas y en exceso, las mismas pueden prolongar el proceso de digestión provocándole sueño.

▶ Es recomendable beber abundantes líquidos sin alcohol (agua, jugos de frutas).

▶ Está prohibido conducir con cualquier concentración de alcohol en sangre (Ley de Tránsito N° 24.449, Art. 48; Ley Nacional de Lucha contra el Alcoholismo N° 24.788, Art.17).

▶ En caso de presentar síntomas tales como: falta de aire, tos, presión en el pecho, dolor de cabeza, mareos, vértigo, vómitos, dolor abdominal, diarrea, irritación en los ojos y la piel, es preciso **buscar o solicitar auxilio médico inmediatamente**. Es posible, que ello se deba a que está cursando un cuadro de intoxicación aguda, por ello, es necesario que sea evaluado por un profesional a fin de que determine la causa de los síntomas para una intervención terapéutica eficaz y oportuna.

▶ Mantener el vehículo siempre a la vista al detenerlo.

▶ Estacionarse en sitios seguros y autorizados.

▶ Evitar posturas sostenidas que fuercen las articulaciones y el sistema músculo esquelético.

Antes de reiniciar el viaje:

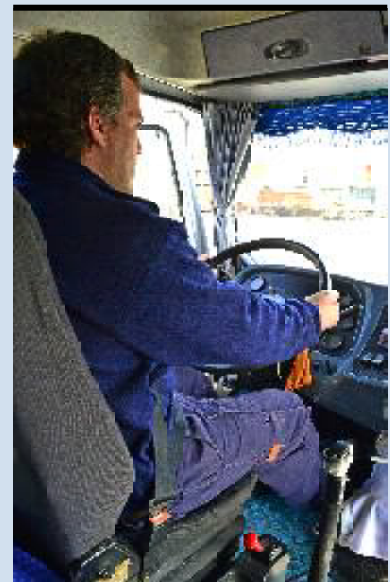
▶ Ajustar el asiento en inclinación, altura y profundidad según sus necesidades.

Buenas prácticas dirigidas al Empleador

▶ Proveer ayuda mecánica para eliminar o reducir el esfuerzo (por ejemplo la enlonadora entre otros).



En caso de haberse constatado la colocación de fosfina, realizar las acciones necesarias para determinar cuándo el vehículo se encontrará libre de toxicidad.



Evitar posturas sostenidas que fuercen las articulaciones y el sistema músculo esquelético.

▶ El trabajo de conducción debe ser organizado de manera tal que el conductor pueda hacer pausas para la realización de ejercicios de estiramiento, relajación y muscular y para la recuperación del funcionamiento psicofísico.

▶ Proveer conos y balizas reglamentarias.

▶ En caso de utilizar telefonía celular para comunicarse con el trabajador recuerde que este solo puede atender una vez detenida la unidad en un lugar seguro.

▶ Disponer de un extintor de incendio reglamentario (Ley de Tránsito N° 24.449), en condiciones adecuadas, fabricado, mantenido y con control de carga periódico.

▶ **No utilizar gas fosfina en la carga de granos. Su uso está totalmente prohibido** (las resoluciones del Ministerio de Salud Res. N° 456/09 impide su “producción, importación, comercialización y/o uso” y al Res. N° 1631/2013 “Prohíbese la utilización de compuestos liberadores de gas fosfina para cualquier uso, doméstico o de salud pública, en todas sus categorías”; el Servicio Nacional de Sanidad y Calidad Agroalimentaria (SENASA) prohíbe a través de la disposición tercera del año 1983 “el tratamiento con plaguicidas fumigantes de los granos, productos y subproductos de cereales y oleaginosas, durante la carga de los mismos en camiones y durante el tránsito de estos hasta su destino”. Por último, la Resolución 319/11, “Reglamento de condiciones básicas de Higiene y Seguridad en las playas de estacionamiento de camiones en empresas cerealeras y/o agroexportadoras de la Provincia de Santa Fe”).



En caso de utilizar telefonía celular para comunicarse con el trabajador recuerde que este solo puede atender una vez detenida la unidad en un lugar seguro.

Bloques

9 (En destino: control de la descarga)

10 (Descanso en destino)

Equivalente al 24 al 25 (“Retorno con o sin carga”).

Al llegar a destino se realiza la descarga y eventualmente el conductor participa de la misma con el objeto de entregarla en tiempo y forma según lo requerido por el dador de la carga. A su vez, deberá mantenerse una distancia prudencial en función de las características del lugar y de la carga. En algunos casos suele suceder que a la llegada de los puertos se forman largas colas de camiones para poder realizar las descargas prolongándose la entrega.

Finalizada la descarga el conductor descansa a fin de estar en condiciones psicofísicas de poder retornar o continuar el viaje. Eventualmente el descanso es realizado mientras espera que se complete la descarga.



Riesgo de accidente: (Caídas, Torceduras, Intoxicación, Golpes)

Al llegar a destino, luego de varias horas de manejo (postura estática), la misma puede provocar una disminución de la fuerza o sensación de adormecimiento en uno o ambos miembros inferiores siendo las caídas en diferente o en el mismo nivel, las causas más frecuentes de accidentes con consecuencias tales como esguinces o torceduras de pie y tobillo o de rodilla, ocasionadas durante el descenso de la unidad. También puede suceder que al estar cerca de la maniobra de descarga pueda sufrir algún golpe por desplazamiento o caída.

Mientras el conductor espera poder entregar la carga, puede suceder que al descansar en el camión sufra intoxicación con algún compuesto químico usado como insecticida o fumigante (rociado en la carga). Recordamos como vimos en el bloque 5, el uso de fosfina en el transporte de carga esta totalmente prohibido, su uso es altamente peligroso.



Riesgo de Exigencia Biomecánica (Esfuerzo o fuerza física)

Los esfuerzos físicos derivados del trabajo pueden deberse a que durante la verificación y control de la descarga deban participar de la misma o al levantar la lona del acoplado, al sostenerse al subir a la reja de la jaula del ganado para facilitar el descenso de los animales, entre otros.

Buenas prácticas dirigidas al Trabajador:

Es una buena práctica al descender de la unidad:

- ▶ Hacerlo siempre tomado del pasamanos de las escaleras.
- ▶ Las manos deben estar libres.
- ▶ Evite el uso del celular mientras baja o sube de la unidad y recuerde que está prohibido por normas nacionales de tránsito



Mientras el conductor espera poder entregar la carga, puede suceder que al descansar en el camión sufra intoxicación con algún compuesto químico usado como insecticida o fumigante (rociado en la carga). Recordamos como vimos en el bloque 5, el uso de fosfina en el transporte de carga esta totalmente prohibido, su uso es altamente peligroso.

conducir utilizando auriculares y sistemas de comunicación de operación manual continua (telefonía móvil - Ley de Tránsito Nº 24.449, Art. 48 Inc. x)

▶ Garantizar los tres puntos de apoyo y de sostén (dos manos y un pie o dos pies y una mano).

Durante la manipulación de elementos que puedan resultar resbaladizos por ejemplo al sostenerse de la jaula, al desajustar las fajas o amarras, cadenas o en caso necesario de usar la picana para estimular al animal.

▶ Usar ropa de trabajo que no sea holgada o que quede suelta y puedan atraparse.

▶ Alejarse del lugar donde se realiza la maniobra de descarga.



Alejarse del lugar donde se realiza la maniobra de descarga.

▶ Utilizar calzado y guantes adecuados, que deberán ser provistos por el empleador.

▶ Evitar el uso de accesorios en cuello y manos como ser: bufandas, pulseras, cadenas, collares, anillos y otros.

Al realizar un esfuerzo físico:

▶ Realizar ejercicios de estiramiento y relajación al llegar a destino.

▶ Evitar posturas estáticas o fuerza excesiva que fuerce las articulaciones y el sistema músculo esquelético.

Esta totalmente prohibido el uso de Fosfina en el transporte de carga.

▶ En caso de haberse constatado o ante la sospecha de colocación de fosfina entre la carga, denuncie e informe inmediatamente tal situación y realice las acciones necesarias para determinar cuándo el vehículo se encontrará libre de toxicidad.



En caso de presentar síntomas tales como: falta de aire, tos, presión en el pecho, dolor de cabeza, mareos, vértigo, vómitos, dolor abdominal, diarrea, irritación en los ojos y la piel, es preciso buscar o solicitar auxilio médico inmediatamente.

▶ En caso de presentar síntomas tales como: falta de aire, tos, presión en el pecho, dolor de cabeza, mareos, vértigo, vómitos, dolor abdominal, diarrea, irritación en los ojos y la piel, es preciso buscar o solicitar auxilio médico inmediatamente. Es posible, que ello se deba a que está cursando un cuadro de intoxicación aguda, por ello, es necesario que sea evaluado por un profesional a fin de que determine la causa de los síntomas para una intervención terapéutica eficaz y oportuna.

En destino:

- ▶ Es necesario descansar adecuadamente.
- ▶ Para poder reiniciar el viaje en óptimas condiciones psicofísicas se sugiere dormir un mínimo de 7 u 8 horas.

Buenas prácticas dirigidas al Empleador

▶ El descanso del conductor en destino debe ser una prioridad, organizado de manera tal de favorecer una recuperación psicofísica adecuada para iniciar el viaje de retorno.

▶ Proveer ayuda mecánica para eliminar o reducir el esfuerzo evitando posturas sostenidas que fuercen las articulaciones y sistema músculo esquelético (la enlonadora entre otros).

▶ No utilizar gas fosfina en la carga de granos. Su uso está totalmente prohibido por las resoluciones del Ministerio de Salud Res. N° **456/09** impide su "producción, importación, comercialización y/o uso" y la Res. N° **1631/2013** "Prohíbese la utilización de compuestos liberadores de gas fosfina para cualquier uso, doméstico o de salud pública, en todas sus categorías"; el Servicio Nacional de Sanidad y Calidad Agroalimentaria (SENASA) prohíbe a través de la disposición tercera del año 1983 "el tratamiento con plaguicidas fumigantes de los granos, productos y subproductos de cereales y oleaginosas, durante la carga de los mismos en camiones y durante el tránsito de estos hasta su destino".

Por último, la **Resolución N° 319/11 del M.T.y S.S. de la Provincia de Santa Fe** establece el "Reglamento de condiciones básicas de Higiene y Seguridad" en las playas de estacionamiento de camiones en empresas cerealeras y/o agroexportadoras en territorio santafesino.

Bloques 11 al 25

Durante el retorno se mantienen todos los riesgos mencionados a excepción de los producidos por esfuerzos, cuando el retorno se realiza sin carga.



El descanso del conductor en destino debe ser una prioridad, organizado de manera tal de favorecer una recuperación psicofísica adecuada para iniciar el viaje de retorno.

7. Riesgos y buenas prácticas generales a todo el proceso de trabajo del conductor

La comisión cuatripartita de transporte ha caracterizado en esta actividad diferentes riesgos, los cuales atraviesan a todo el proceso de trabajo del conductor de transporte de carga, desde el inicio del viaje con carga a destino hasta el retorno del mismo al lugar de origen el cual puede ser con o sin carga, con consecuencias que repercutirán directa e indirectamente en el estado de salud del conductor. Es decir, que muchas de estas consecuencias podrán tener una presentación aguda o algunas de ellas tendrán una presentación insidiosa con una tendencia a hacerse crónicas con el tiempo.

Las de presentación aguda serán aquellas que ocurren producto de un hecho fortuito tales como los accidentes descritos en el flujograma. Los traumatismos en miembros inferiores o superiores o en múltiples regiones del cuerpo variando las características de las mismas según el tipo de traumatismo (contuso, cortante, punzante entre otros), serán consecuencia de las caídas, golpes, cortes, torceduras, picaduras, atropellamientos, atrapamientos, choques o colisiones, agresiones por terceros.

Otros eventos fortuitos que podrán presentarse son las intoxicaciones por compuestos químicos tales como el uso de Fosfinas en las cargas de cereales o incendios secundarios a choques o colisiones de vehículos u otra circunstancia que pueda generar combustión de la carga. Además existe la posibilidad de quedar con secuelas invalidantes que se verán reflejadas en todos los momentos de la vida del trabajador e indirectamente en terceros que se ven involucrados en los accidentes (choques o colisiones, atropellamientos) y en el peor de los casos con la muerte del trabajador y o de terceros.

Las de presentación gradual, entre ellas, las producidas por los esfuerzos o fuerza físicas o posturas estáticas tendrán una tendencia a la cronicidad y repercutirán sobre el estado de salud del trabajador en forma insidiosa. Las mismas, son de difícil identificación debido a que cuando el trabajador presenta signos y/o síntomas es probable que se encuentre en un estado intermedio o avanzado de la enfermedad con posibilidad de remediar las



La comisión cuatripartita de transporte ha caracterizado en esta actividad diferentes riesgos, los cuales atraviesan a todo el proceso de trabajo del conductor de transporte de carga, desde el inicio del viaje con carga a destino hasta el retorno del mismo al lugar de origen (...)

lesiones pero debiendo instaurar distintos tipos de tratamientos a mediano y largo plazo (entre ellos médicos o quirúrgico, kinésicos u otros tipos de rehabilitación mas complejos).

Los síntomas que podrían presentarse son principalmente sobre el sistema músculo esquelético, derivados de largo tiempo en una única postura estática o en aquellas derivadas de esfuerzos físicos reiterados que impactan sobre el eje vertebral, o en algunos casos, sobre todo el cuerpo produciendo molestias o dolores y contracturas paravertebrales, lo cual dependerá del nivel anatómico comprometido originando cervicalgias, dorsalgias, lumbalgias, molestias o dolores en los hombros, o adormecimientos en ambos miembros superiores o inferiores. Otro síntoma que podrá presentarse gradualmente es la fatiga por insomnio o por falta de los descansos necesarios, entre otros.

Retomando y a modo de síntesis la presentación de los factores de la organización del trabajo esta dada durante todo el proceso de trabajo del conductor de transporte de carga por carretera y en estrecha relación con los factores de riesgos de accidentes y de exigencias biomecánicas analizados anteriormente. Entre los factores que podrían llegar a incidir sobre los riesgos mencionados se encuentran el trabajo nocturno, el trabajo individual (monoconducción), control de los tiempos y posibilidad de pausas durante la jornada.

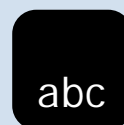
En el trabajo del conductor de transporte de carga por carretera es fundamental la organización de los tiempos a fin de poder realizar las detenciones necesarias para descansos y las verificaciones a la carga y a la unidad. La falta de pausas o detenciones está relacionadas con la aparición de **fatiga** física y mental, como se describió en el análisis del diagrama de bloques durante el inicio del viaje a destino (Bloque 5) y en el de retorno, siendo un factor de riesgo importante por la magnitud de la gravedad que podrían representar (choques o colisiones con otros transportes de menor, igual o mayor porte).

La **fatiga** es un factor de riesgo importante a tener en cuenta. Diferentes estudios hacen referencia a la misma como un factor humano productor de accidentes de tránsito en todo el mundo y sin importar el transporte involucrado.

Si a esto le añadimos el conducir al final de la tarde o durante la noche o primeras horas de la mañana cuando se empiezan a evidenciar los primeros síntomas y signos de cansancio, nos



La fatiga es un factor de riesgo importante a tener en cuenta. Diferentes estudios hacen referencia a la misma como un factor humano productor de accidentes de tránsito en todo el mundo y sin importar el transporte involucrado.



FATIGA

Es un cuadro de cansancio físico y mental producido por no realizar los descansos necesarios para una recuperación óptima de su estado psicofísico debido a los pocos descansos entre las jornadas de trabajo, por los horarios irregulares que presentan o durante los largos trayectos que deben recorrer sin las pausas necesarias.

encontramos con una sumatoria de factores que van a contribuir a la ocurrencia de accidentes si no se toman las precauciones necesarias.

Los primeros signos y síntomas de cansancio corresponden a un estado de adormecimiento o sueño, con un aletargamiento en las respuestas motoras y reflejas a estímulos cognitivos, disminución en el estado de alerta producto de una respuesta fisiológica esperable por cada persona con un ciclo circadiano normal (descenso del cortisol nocturno con aumento progresivo a partir de las primeras horas de la mañana).

A su vez la fatiga también tiene una tendencia a hacerse crónica si se prolonga en el tiempo y no logra recuperar un descanso adecuado para un funcionamiento normal del organismo. Es por ello que el cuerpo podría experimentar cambios fisiológicos como hipertensión arterial, enfermedades cardiovasculares, gastrointestinales y de su sistema inmunológico con la mayor posibilidad de contraer enfermedades de tipo infeccioso.



(...) la fatiga también tiene una tendencia a hacerse crónica si se prolonga en el tiempo y no logra recuperar un descanso adecuado para un funcionamiento normal del organismo.

Estudios de Fatiga en Conductores de Camiones



Del trabajo de la comisión cuatripartita surgió la necesidad de estudiar a este factor de riesgo, con lo cual se realizó a fines de octubre del 2013 una prueba piloto de evaluación psicométrica a conductores de transporte de carga por carretera con recorridos mayores a 300 km en el peaje de San Vicente, KM 34, provincia de Santa Fe.

En la prueba participaron 51 conductores. Del análisis de los datos relevados por los integrantes designados por

la mesa cuatripartita surgió que los datos no fueron concluyentes y dado que se trató de una prueba piloto los resultados en esta primera evaluación no fueron tomados en consideración consensuándose repetir la evaluación en otra oportunidad.

Esta experiencia volvió a realizarse en octubre de 2014 con participación de la CNRT en las localidades mendocinas Punta de Vacas (campamento de Vialidad Nacional), y Uspallata (ACI Área de control integrado de cargas). En la prueba participaron 78 conductores. Las mediciones fueron realizadas por profesionales técnicos de la Superintendencia de Riesgo del Trabajo y de la empresa proveedora de la batería psicométrica a pedido de los integrantes de la mesa cuatripartita.

Del análisis de los datos relevados surgió que la calificación general obtenida a partir de los cuatro test (Reacción simple, Percepción, Toma de decisiones y Coordinación motriz) un 29% de los evaluados aprobó los cuatro test sin observaciones, un 40% aprobó los test con observaciones y un 31% presentó un marcado desvío. En el test de reacción simple un 14 % de los evaluados presentaron indicadores de fatiga es decir una respuesta aletargada o marcada desvío, un 8% presentó un ligero desvío y en el 78% restante no hubo observaciones.

Buenas prácticas dirigidas al Empleador

► Implementar un Programa de Ergonomía Integrado (Res. MTEySS N° 295/03 Anexo I) con la participación de representantes de la empresa, del área de ingeniería, de ergonomía, del Servicio Médico y de Higiene y Seguridad y de los trabajadores, por sí mismos o a través de sus representantes.

► Los trastornos y enfermedades musculoesqueléticas tienen un origen multicausal, por lo cual el abordaje de sus soluciones debe ser en forma transdisciplinaria.

► Organizar el trabajo de manera que los trabajadores pueden hacer pausas o ampliarlas lo necesario, a lo largo de la jornada de trabajo a fin de evitar la aparición de fatiga.



Organizar el trabajo de manera que los trabajadores pueden hacer pausas o ampliarlas lo necesario, a lo largo de la jornada de trabajo a fin de evitar la aparición de fatiga.

► Utilizar métodos de ingeniería del trabajo, estudio de tiempos y análisis de movimientos, para eliminar esfuerzos y movimientos innecesarios.

► Utilizar la ayuda mecánica para eliminar o reducir el esfuerzo que requiere manejar las herramientas y objetos de trabajo.

► Seleccionar o diseñar herramientas que reduzcan el requerimiento de la fuerza, el tiempo de manejo y mejoren las posturas.

► Realizar programas de control de mantenimiento que reduzcan las fuerzas innecesarias y los esfuerzos asociados especialmente con el trabajo añadido sin utilidad.

Buenas Prácticas para el Trabajador

► Descansar adecuadamente antes de iniciar la jornada, dormir un promedio de 7 a 8 horas corridas.

► No consumir comidas pesadas y en exceso antes de iniciar el viaje.

► No consumir bebidas con alcohol (tampoco consumir en la noche previa al viaje, si bien nos puede ayudar a conciliar el sueño, este no va a ser el adecuado debido a que produce un sueño fragmentado con lo cual no realizaremos el descanso óptimo).

► No tomar medicamentos que puedan disminuir su estado de alerta (miorrelajantes, antihistamínicos, sedantes).

► Es conveniente no usar la calefacción alta ya que la misma puede inducirle el sueño.

► Durante las detenciones es conveniente realizar siestas de 15 a 20 minutos.



No consumir bebidas con alcohol (tampoco consumir en la noche previa al viaje, si bien nos puede ayudar a conciliar el sueño, este no va a ser el adecuado debido a que produce un sueño fragmentado con lo cual no realizaremos el descanso óptimo).

- ▶ Realizar detenciones cada 2 horas (evitar largos trayectos)
- ▶ Evitar adoptar posturas excesivamente relajadas y tome firmemente el volante.
- ▶ Dirigir las salidas de aire al cuerpo o a los brazos, nunca directamente a los ojos con el efecto de evitar que los ojos se sequen y produzcan fatiga ocular.
- ▶ No es saludable abusar de bebidas energizantes, estas suelen provocar un efecto rebote peligroso y solo enmascaran el síntoma (al principio puede sentir el efecto de estar mas despierto, reapareciendo la fatiga de forma inesperada).
- ▶ Beber abundante agua o jugos de frutas durante el viaje.
- ▶ Procurar no escuchar música que lo relaje o en las horas donde se nota mas propenso al sueño.
- ▶ Si debe conducir de noche extreme las recomendaciones.

Es importante a tener en cuenta la franja horaria de mayor peligrosidad por la posibilidad de aparición de somnolencia o sueño la cual suele ocurrir entre las primeras horas de la tarde (2 a 4 de la tarde) y de la madrugada (3 a 5 de la mañana).

Para una mejora integral de la salud de los trabajadores es una buena práctica implementar programas de salud integrales destinados a la sensibilización frente a los riesgos derivados del trabajo, la incorporación de una cultura de la seguridad en el trabajo y de hábitos saludables en general (alimentación, actividad física, recreativa y social). Los malos hábitos de alimentación o la falta de actividad física contribuyen a la aparición de enfermedades como la obesidad, hipertensión arterial, diabetes y problemas cardiovasculares.

El hábito de fumar es perjudicial para la salud y a la vez constituye un riesgo mientras conduce. La falta de actividad recreativa, esparcimiento o de intercambio familiar y social facilita la aparición de otros trastornos tales como estrés, nerviosismo, estados depresivos, dificultad para relacionarse con sus pares, por mencionar algunas situaciones que puede generar la falta de sociabilidad. Todo ello repercute no solo en las etapas reproductivas de la vida mencionadas sino también en la etapa productiva o de actividad laboral.



Los malos hábitos de alimentación o la falta de actividad física contribuyen a la aparición de enfermedades como la obesidad, hipertensión arterial, diabetes y problemas cardiovasculares.

Es necesario que el trabajador reconozca algunos signos o síntomas que le pueden estar alertando de la posibilidad de estar fatigado, y que los utilice como alarmas o señales que el cuerpo le está dando:

- ▶ Malestar y cansancio general.
- ▶ Necesidad de cambiar de postura y estirarse constantemente mientras conduce.
- ▶ Adormecimiento de brazos y piernas.
- ▶ Tensión en el cuello y pesadez de cabeza.
- ▶ Picazón en los ojos, parpadeo y lagrimeo constante.
- ▶ Zumbidos en los oídos.
- ▶ Aparición de bostezos, sueño o párpados pesados.
- ▶ Dificultad para concentrarse en la ruta y realizar maniobras reflejas.

Si esto llega a pasar no lo dude...

Debe PARAR y DESCANSAR

NO olvide que lo más importante en la prevención de accidentes por Fatiga es PARAR!!!



Riesgo de Incendios

Incendios

Introducción

El incendio es el resultado de un fuego incipiente no controlado, cuyas consecuencias afectan tanto a la vida y salud como a las condiciones estructurales de un establecimiento. El valor de su prevención radica en evitar la generación del fuego o su rápida extinción.



Prevención de focos de fuego no deseados

Para que se origine un incendio es necesario que estén presentes 3 elementos: combustible (madera, cartón, hidrocarburos, aceites, etc.), comburente (oxígeno) y fuente de calor.

Un cuarto elemento llamado reacción en cadena, es necesario para el mantenimiento o la propagación del fuego.

Si algunos de estos elementos está ausente o su cantidad no es suficiente, la combustión no tiene lugar o se extingue, evitando la formación o propagación del fuego.

Causas:

1. Instalaciones eléctricas inadecuadas.
2. Cigarrillos y fósforos.
3. Almacenamiento de líquidos inflamables/combustibles.
4. Falta de orden y limpieza.
5. Chispas generadas por trabajos mecánicos.
6. Superficies calientes.



Para que se origine un incendio es necesario que estén presentes 3 elementos: combustible (madera, cartón, hidrocarburos, aceites, etc.), comburente (oxígeno) y fuente de calor.

7. Calentamiento por fricción de partes móviles de maquinarias.
8. Llamas abiertas.
9. Residuos calientes de una combustión.
10. Corte y Soldadura.
11. Electricidad estática, etc.

Recomendaciones:

- ▶ Tener en cuenta que la sección de los cables se adapte a la potencia instalada de los artefactos eléctricos a conectar, a fin de evitar cortocircuitos, líneas recargadas, etc.
- ▶ Apagar correctamente colillas de cigarrillos y fósforos.
- ▶ Almacenar los productos inflamables en lugares ventilados, rotulados y ubicarlos lejos de fuentes de calor.
- ▶ Evitar acumulación de residuos en áreas de trabajos para disminuir la carga de fuego.
- ▶ Capacitar para el buen manejo de equipos industriales que producen calor y quemadores portátiles.
- ▶ En trabajos de corte y soldadura mantener los locales ventilados.
- ▶ En operaciones que generen electricidad estática mantener la humedad elevada para evitarla.

¿Cómo utilizar un extintor?

1. Al seleccionar el extintor hay que tener presente el tipo de fuego a efectos de usar el adecuado.

Materiales combustibles (tipos de fuego)

- A** - Combustibles sólidos.
- B** - Líquidos o gases inflamables.
- C** - Equipos eléctricos energizados.
- D** - Metales combustibles.
- K** - Aceites y grasas de origen vegetal o animal.

Tipos de extintores

A / AB / BC / ABC / HCFC.

2. Revisar la ubicación, clase y el estado de carga, verificando que el manómetro de los extintores portátiles esté en el rango verde.

Composición del extintor



1. Manguera.
2. Manómetro de Control.
3. Seguro.
4. Palanca de accionamiento.
5. Manija de Transporte.
6. Pictogramas de uso.
7. Tobera de descarga.
8. Cuerpo del extintor.

3. Girar la clavija para romper el precinto y quitar el seguro.



Al girar la clavija hacia adelante, tal como lo muestra la foto, cortar el precinto y luego retirar el seguro.

4. En caso de tener que usar el extintor colocarse a una distancia de 3 metros, en dirección a favor del viento y apunte la boquilla hacia la base de la llama.

5. Apretar el gatillo mientras mantiene el extintor vertical.

6. Mover la boquilla en forma de zigzag lentamente, atacando por la base toda la parte frontal del fuego antes de avanzar, para evitar quedar atrapado por atrás.

7. Tener en cuenta que la capacidad del extintor es limitada y de corta duración (aproximadamente 2 minutos en chorros intermitentes).

Abandonar inmediatamente el área en los siguientes casos:

- ▶ Si su camino de escape se ve amenazado por llamas o bloqueos.
- ▶ Si se le acaba el agente de su extintor.
- ▶ Si el uso de su extintor no parece dar resultado.
- ▶ Si no puede seguir combatiendo el fuego en forma segura.

Además

- ▶ En el equipo encontrará un recordatorio de cómo usar el extintor.
- ▶ Es importante tener conocimiento de la ubicación de los



Nunca se coloque entre el fuego y un lugar sin escape.



Recuerde que en caso de incendios siempre debe llamar primero a los bomberos.

extintores, clase y estado de la carga, verificando que el manómetro esté en el rango de color verde.

- ▶ Mantener libres los accesos a los extintores.
- ▶ Si se usó un equipo o se observó que hay uno vacío, avisar para su recarga.
- ▶ No combatir un incendio que se está propagando más allá del lugar donde empezó.
- ▶ Antes de abandonar la zona del incendio, una vez extinguido el mismo, verificar que no haya posibilidades de reignición.

Señales de equipos contra incendio

- ▶ Forma rectangular o cuadrada. Pictograma blanco sobre fondo rojo.



Antes de abandonar la zona del incendio, una vez extinguido el mismo, verificar que no haya posibilidades de reignición.

8. Sistema de Riesgos del Trabajo

¿Qué es el Sistema de Riesgos del Trabajo?

Es uno de los componentes del Sistema de Seguridad Social Argentino. La **Ley de Riesgos del Trabajo Nº 24.557** tiene como objetivos prevenir los riesgos en la actividad laboral y reparar los daños ocasionados por accidentes de trabajo y enfermedades profesionales.

¿Quiénes están cubiertos?

Obligatoriamente están cubiertos los funcionarios y empleados del sector público nacional, de las provincias y sus municipios y la Ciudad Autónoma de Buenos Aires; los trabajadores en relación de dependencia del sector privado; y las personas obligadas a prestar un servicio de carga pública. Es requisito que el trabajador se encuentre registrado, es decir, que trabaje "en blanco".

¿Qué es un accidente de trabajo?

Es un hecho súbito y violento ocurrido en el lugar donde el trabajador realiza su tarea y por causa de la misma o en el trayecto entre el domicilio del trabajador y el lugar de trabajo o viceversa (in itinere), siempre que el damnificado no hubiere alterado dicho trayecto por causas ajenas al trabajo.

¿Qué es una enfermedad profesional?

Una enfermedad profesional es la producida por causa del lugar o del tipo de trabajo. Existe un Listado de Enfermedades Profesionales en el cual se identifican cuadros clínicos, exposición y actividades en las que suelen producirse estas enfermedades y también agentes de riesgo (factores presentes en los lugares de trabajo y que pueden afectar al ser humano, como por ejemplo las condiciones de temperatura, humedad, iluminación, ventilación, la presencia de ruidos, sustancias químicas, la carga de trabajo, entre otros). Figuran en este listado varios tipos de cánceres; enfermedades relacionadas con disminución en la audición, con la realización de movimientos repetitivos específicos de la tarea realizada, con la exposición a radiación o a sustancias tóxicas; problemas en la piel, en los huesos, en músculos o tendones; enfermedades relacionadas con la voz, etc.



Un accidente de trabajo es un hecho súbito y violento ocurrido en el lugar donde el trabajador realiza su tarea y por causa de la misma o en el trayecto entre el domicilio del trabajador y el lugar de trabajo o viceversa (in itinere), siempre que el damnificado no hubiere alterado dicho trayecto por causas ajenas al trabajo.

Si la enfermedad no se encuentra en el Listado y se sospecha que es producida por el trabajo, hay que realizar la denuncia ante la Aseguradora de Riesgos del Trabajo (ART) o ante el Empleador Autoasegurado (EA).

Si la ART o el EA rechaza la denuncia o deriva al trabajador a la obra social, por considerar que la enfermedad no fue causada por el trabajo, será una Comisión Médica la que definirá si se reconoce la enfermedad profesional en ese caso.



Para mayores precisiones consultar el Listado de Enfermedades Profesionales establecido por el Decreto Nº 658/96 y la norma modificatoria Decreto Nº 1167/03.

¿Qué es una ART y qué funciones tiene?

Las Aseguradoras de Riesgos del Trabajo (ART) son empresas privadas contratadas por los empleadores para asesorarlos en las medidas de prevención y para reparar los daños en casos de accidentes de trabajo o enfermedades profesionales.

Están autorizadas para funcionar por la Superintendencia de Riesgos del Trabajo y por la Superintendencia de Seguros de la Nación, Organismos que verifican el cumplimiento de los requisitos de solvencia financiera y capacidad de gestión.

Son funciones de las ART:

- ▶ Brindar todas las prestaciones que fija la ley: dinerarias y en especies.
- ▶ Efectuar los exámenes médicos periódicos para vigilar la salud de los trabajadores expuestos a riesgos.
- ▶ Visitar periódicamente a los empleadores para controlar el cumplimiento de las normas de prevención de riesgos del trabajo.
- ▶ Promover la prevención, informando a la SRT acerca de los planes y programas exigidos a las empresas.
- ▶ Mantener un registro de accidentabilidad por establecimiento.
- ▶ Informar a los interesados acerca de la composición de la entidad, de sus balances y de su régimen de alicuotas.
- ▶ Controlar la ejecución del Plan de Acción de los empleadores y denunciar ante la Superintendencia de Riesgos del Trabajo los incumplimientos.
- ▶ Brindar asesoramiento y asistencia técnica a los empleadores en materia de prevención de riesgos del trabajo.
- ▶ Denunciar los incumplimientos de los empleadores a la Superintendencia de Riesgos del Trabajo.

¿Qué es la SRT y qué funciones cumple?

La **Superintendencia de Riesgos del Trabajo** es el Organismo del Estado encargado de:

▶ Controlar el cumplimiento de las normas en Salud y Seguridad en el Trabajo colaborando con las administraciones provinciales que tienen la competencia en primer grado para intervenir y fiscalizar el cumplimiento de las normas laborales por parte de los empleadores (entre ellas las de higiene y seguridad). La Ley Nº 25.212 ratificó el Pacto Federal del Trabajo suscripto entre el Poder Ejecutivo Nacional, los representantes de las provincias y de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires que así lo establece. La SRT colabora con esta función siendo su potestad los territorios federales.

▶ Controlar a las Aseguradoras de Riesgos del Trabajo (ART) y a los Empleadores Autoasegurados.

▶ Garantizar que se otorguen las prestaciones médico - asistenciales y dinerarias en caso de accidentes de trabajo o enfermedades profesionales.

▶ Capacitar y concientizar en buenas prácticas de salud y seguridad a empleadores, trabajadores, inspectores y alumnos del último año en escuelas medias.

▶ Promover la prevención para conseguir ambientes laborales sanos y seguros.

▶ Imponer sanciones previstas por la Ley de Riesgos del Trabajo Nº 24.557 y normas concordantes. De la SRT dependen las Comisiones Médicas y la Comisión Médica Central.

¿Qué son las Comisiones Médicas y la Comisión Médica Central?

Las Comisiones Médicas son las entidades encargadas de:

▶ Determinar la disminución de la capacidad laboral de los trabajadores incorporados en el Sistema de Seguridad Social.

▶ Resolver las diferencias entre las ART y los trabajadores damnificados, sobre el accidente laboral o enfermedad profesional, tanto en el porcentaje de incapacidad como en el tratamiento otorgado.

▶ Determinar la naturaleza laboral del accidente o enfermedad; el carácter y grado de incapacidad; el contenido y alcance de las prestaciones en especie.

Funcionan Comisiones Médicas en todo el país y hay una Comisión Médica Central ubicada en la Ciudad de Buenos Aires



Funcionan Comisiones Médicas en todo el país y hay una Comisión Médica Central ubicada en la Ciudad de Buenos Aires que actúa ante la apelación del dictamen de una Comisión Médica.

que actúa ante la apelación del dictamen de una Comisión Médica. Están integradas por cinco médicos que son seleccionados mediante concurso público.

Derechos del trabajador

¿Cuáles son los derechos del trabajador?

- ▶ Trabajar en un ambiente sano y seguro.
- ▶ Conocer los riesgos que puede tener su trabajo.
- ▶ Recibir información y capacitación sobre cómo prevenir accidentes o enfermedades profesionales.
- ▶ Recibir los elementos de protección personal según su trabajo.
- ▶ Estar cubierto por una ART a través de la afiliación de su empleador.
- ▶ Conocer cuál es su ART.
- ▶ Si su empleador no tiene ART, o no lo ha declarado como empleado ante la misma, tiene derecho a denunciarlo ante la SRT para intimarlo a que se afilie o lo declare.

¿Cuáles son las obligaciones del trabajador?

- ▶ Denunciar ante su empleador o ART, los accidentes de trabajo o enfermedades profesionales.
- ▶ Cumplir con las normas de seguridad e higiene.
- ▶ Comunicar a su empleador, ART o a la Superintendencia de Riesgos del Trabajo (SRT) cualquier situación peligrosa para usted o para el resto del personal relacionada con el puesto de trabajo o establecimiento en general.
- ▶ Participar de actividades de capacitación sobre salud y seguridad en el trabajo.
- ▶ Utilizar correctamente los elementos de protección personal provistos por el empleador.
- ▶ Cumplir con la realización de los exámenes médicos periódicos.

Derechos y obligaciones del empleador

¿Cuáles son los derechos del empleador?

- ▶ Recibir información de la ART sobre el régimen de alícuotas y sobre las prestaciones, así como también asesoramiento en materia de prevención de riesgos.



Si su empleador no tiene ART, o no lo ha declarado como empleado ante la misma, tiene derecho a denunciarlo ante la SRT para intimarlo a que se afilie o lo declare.

▶ Exigir a su ART la realización de los exámenes periódicos que correspondan y el cumplimiento de la asistencia médica y económica a sus trabajadores en caso de accidentes o enfermedades profesionales.

▶ Elegir una ART y cambiar de Aseguradora, luego de cumplir los plazos mínimos de afiliación.

¿Cuáles son las obligaciones del empleador?

▶ Estar afiliado a una ART o autoasegurarse (sólo si cumplen con los requisitos establecidos).

▶ Notificar a la ART la incorporación de nuevo personal.

▶ Informar a sus trabajadores a qué ART está afiliado.

▶ Cumplir con las normas de higiene y seguridad en el trabajo establecidas a través de las Leyes N° 19.587 y N° 24.557 y sus normativas complementarias.

▶ Informar a sus trabajadores de los riesgos que tiene su tarea y protegerlos de los mismos.

▶ Adoptar las medidas necesarias para prevenir riesgos en el trabajo.

▶ Proveer a sus trabajadores de los elementos de protección personal y capacitarlos para su correcta utilización.

▶ Capacitar a sus trabajadores en métodos de prevención de riesgos del trabajo.

▶ Realizar los exámenes médicos preocupacionales y por cambio de actividad (si dicho cambio implica el comienzo de una eventual exposición a agentes de riesgo), e informar los resultados de los mismos al trabajador.

▶ Solicitar a la ART la atención médica inmediata en caso de accidentes de trabajo o enfermedad profesional.

▶ Denunciar ante la ART los accidentes de trabajo o enfermedades profesionales que ocurran en su establecimiento.

▶ Denunciar incumplimientos de su ART ante la Superintendencia de Riesgos del Trabajo.



Realizar los exámenes médicos preocupacionales y por cambio de actividad (si dicho cambio implica el comienzo de una eventual exposición a agentes de riesgo), e informar los resultados de los mismos al trabajador.



/ MANUALES DE BUENAS PRÁCTICAS

0800-666-6778

www.srt.gob.ar

Facebook/ **SRTArgentina**

Twitter/ **@SRTArgentina**

Youtube/ **Superintendencia de Riesgos del Trabajo**



Bartolomé Mitre 755 (C1036AAM) - Ciudad Autónoma de Buenos Aires

Teléfono: 011-4321-3500

CONSTRUIR PREVENCIÓN ENTRE TOD@S