

Mantenimiento Seguro, Salud para Todos

Del 25 al 29 de octubre se ha celebrado la **Semana Europea para la Seguridad y Salud en el Trabajo** de este año que, siguiendo con la campaña "Trabajos Saludables" 2010-2011 ha tenido como tema central el **mantenimiento seguro y preventivo**.



La norma europea EN 13306 define el mantenimiento como "el conjunto de todas las acciones técnicas, administrativas y de gerencia durante el ciclo de vida de un bien destinadas a mantenerlo o repararlo para ponerlo en un estado en el que pueda realizar las funciones requeridas", abarcando actividades tan variadas como la inspección, ensayo o comprobación, medición, sustitución, ajuste, reparación, conservación, detección de fallos, cambio de piezas, revisión, lubricación o limpieza.

Fundamental para la seguridad de las empresas. Las tareas de mantenimiento se llevan a cabo en todas las actividades y lugares de trabajo, siendo fundamentales para garantizar que no disminuye el nivel de seguridad de herramientas, equipos, e instalaciones, influyendo directamente en las condiciones de trabajo puesto que la falta de mantenimiento o que se lleve a cabo de forma inadecuada, puede provocar daños a la salud en muchas ocasiones de consecuencias muy graves.

Fundamental para la seguridad de las empresas.

Este trabajo implica llevar a cabo actividades que no son habituales, frecuentemente en condiciones excepcionales (trabajos a la intemperie, en lugares confinados, posturas forzadas, etc.) y tener un contacto directo con máquinas y equipos de trabajo que, de otro modo, estaría limitado por las protecciones de seguridad de las mismas.

Todos estos factores hacen que aumente considerablemente la probabilidad de que se produzca un accidente laboral. Si a esto le unimos que, en la mayoría de los casos, es necesario parar la producción o la actividad de la empresa para llevar a cabo el mantenimiento o la reparación y se presiona a estos trabajadores/as para que terminen lo antes posible, el riesgo de cometer un error humano es muy grande y, por tanto, lo es aún más de que haya daños para la salud, tanto de los que realizan el mantenimiento (por llevar a cabo actuaciones inseguras como trabajar sin EPIs, no desconectar las máquinas o la toma de corriente, usar herramientas para un uso que no es el suyo, etc.), como del resto (por ejemplo por fallos en equipos que no han sido reparados adecuadamente, caída de objetos del personal de mantenimiento, falta de señalización de estas tareas, etc.).

Trabajadores/as expuestos a múltiples riesgos. Como por ejemplo:

- Físicos: ruido, vibraciones, radiaciones, temperaturas extremas...
- Químicos: amianto, gases, disolventes, polvo...
- Biológicos: legionella, hongos...
- Ergonómicos: posturas forzadas
- Psicosociales: falta de tiempo, turnicidad...

Trabajadores/as expuestos a múltiples riesgos.

- Según la VI Encuesta Nacional sobre las Condiciones de Trabajo (Año 2007), los operarios/as de mantenimiento están más expuestos al ruido y a las vibraciones de la mano, del brazo y de todo el cuerpo, así como a sustancias, gases y humos peligrosos que el resto de trabajadores/as. También están más expuestos al calor en verano. (44 % frente al 19 % correspondiente a otras ocupaciones), al frío en invierno (44 % frente al 17 %) y a una elevada humedad (25 % frente al 13 %), pudiendo desarrollar múltiples patologías como: Trastornos musculoesqueléticos, problemas de audición, problemas respiratorios, asma, enfermedades dermatológicas, alergias, asbestosis, cáncer, hepatitis A, legionela, estrés o fatiga.

Según la VI Encuesta Nacional sobre las Condiciones de Trabajo (Año 2007), los operarios/as de mantenimiento están más expuestos al ruido y a las vibraciones de la mano, del brazo y de todo el cuerpo, así como a sustancias, gases y humos peligrosos que el resto de trabajadores/as. También están más expuestos al calor en verano. (44 % frente al 19 % correspondiente a otras ocupaciones), al frío en invierno (44 % frente al 17 %) y a una elevada humedad (25 % frente al 13 %), pudiendo desarrollar múltiples patologías como: Trastornos musculoesqueléticos, problemas de audición, problemas respiratorios, asma, enfermedades dermatológicas, alergias, asbestosis, cáncer, hepatitis A, legionela, estrés o fatiga.



En España, entre el 14 y el 17% de los accidentes laborales y cerca del 17% de los accidentes mortales están relacionados con actividades de mantenimiento.



Garantizar un mantenimiento seguro.

Además de ser fundamental la participación de los trabajadores/as y sus representantes puesto que mejora tanto la seguridad como la calidad del trabajo, hay cinco normas básicas que nos ayudarán a tener un mantenimiento seguro:

1. **Planificar** para ello tendrá en cuenta el alcance de la tarea (qué se va a hacer, dónde, durante cuanto tiempo, etc.), los riesgos existentes (el empresario/a debe evaluar los riesgos de la actividad contando con la participación de los trabajadores/as), qué se necesita (recursos tanto humanos como materiales), las medidas de emergencia (medios de extinción de incendios, evacuación, botiquines, etc.) y la formación/información de los trabajadores/as (tanto del personal de mantenimiento como del que trabaja con él o del que pueda verse afectado por estas tareas).
2. **Asegurar el área de trabajo y trabajar en un entorno saludable**, impidiendo el acceso al personal no autorizado mediante señales y barreras, interrumpir el suministro eléctrico, bloquear los equipos, etc.
3. **Utilizar los equipos adecuados**, tanto herramientas como equipos de protección individual.
4. **Seguir el plan de trabajo** aunque se trabaje a contrarreloj, simplificar o improvisar puede provocar un accidente. Además, es importante que haya procedimientos de trabajo ante sucesos imprevistos.
5. **Control final**. Hay que comprobar y revisar el trabajo para garantizar que se ha realizado el trabajo completa y adecuadamente. Para terminar, habría que elaborar un informe describiendo el trabajo, las dificultades encontradas y recomendaciones de mejora, de modo que puedan aplicarse en el futuro.

EL ASESOR RESPONDE

Soy un trabajador de la Administración y estoy continuamente haciendo fotocopias, imprimiendo documentos, etc. Nosotros mismos somos los que cambiamos los toners de las impresoras láser y de las fotocopiadoras. Estoy preocupado debido a que alguna vez que otra se ha derramado algo de toner en estas manipulaciones. ¿Que riesgos existen? He oído comentar que es cancerígeno.

Para ver si un producto es tóxico o peligroso deberemos conocer su composición. Básicamente el toner está formado por:

RESINAS TERMOPLÁSTICAS:

Nos van a proporcionar la fijación y estabilidad de la "tinta" o pigmento sobre el papel, al ser moldeadas por el calor.

Las más frecuentemente son:

Poliestireno: El polímero al ser estable, no es tóxico, ni sensibilizante. Pero si la temperatura se eleva puede desprenderse el monómero, irritante de la piel y de las mucosas oculares y respiratorias. A concentraciones elevadas puede dar lugar a trastornos gastrointestinales, leucopenia, laxitud, pero son reversibles al cesar la exposición. El TLV-TWA es 215mg/m³

Metacrilato de n-butilo: El producto final no suele ser tóxico por lo general, pero sí lo son el monómero así

como los productos intermedios. Cuando se exponen a la luz ultravioleta, endurecen en pocos segundos. Tienen capacidad alergénica. Los vapores del monómero metacrilato de butilo producen irritación de las mucosas e incluso en la mucosa bronquial, desórdenes neurovegetativos como la fatiga, anorexia, irritabilidad, hipotensión...

Acetato de polivinilo. Los polímeros de vinilo que por sí mismos son inertes, no son sensibilizantes pero pueden serlo si se alcanzan temperaturas superiores a 200° C pues se desprenderían vapores de ácido acético, responsables de lesiones oculares, conjuntivitis e incluso opacidad de la córnea. La toxicidad del monómero es débil, es un irritante de las mucosas oculares.

PIGMENTOS DEL TONER:

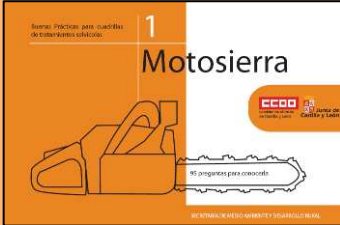
Negro de humo Tiene más del 85% de carbono en forma de partículas y agregados, obtenidas de la combustión parcial de hidrocarburos (benzopireno). Para el negro de humo el TLV-TWA es de 3,5mg/m³. La recomendación de valores límites ambientales se basa en que la exposición a este producto puede ser la causa de daño pulmonar e irritación cutánea. El benzopireno está clasificado como A2, que nos indica su efecto cancerígeno sobre los animales y se sospecha, aunque no está confirmado, que puede ser cancerígeno para las personas.





PUBLICACIONES

“LOS ÚLTIMOS DATOS”



Buenas Prácticas para Cuadrillas de Tratamientos Selvícolas. MOTOSIERRA

Uno de los sectores con mayor índice de sinistralidad es el de los trabajos forestales.

Comisiones Obreras viene denunciando ante la Administración Autónoma que más del 80% de los trabajadores/as de las cuadrillas de tratamientos selvícolas de la región no reciben la formación obligatoria necesaria.

Si estas actividades son de por sí duras y muy peligrosas, los riesgos aumentan considerablemente al carecer de la adecuada formación de seguridad teórica y práctica: de nada sirve dotar de equipos de protección individual (EPIs) a una persona que no sabe utilizar adecuadamente las herramientas necesarias para desarrollar su tarea.

Para informar a estos trabajadores/as, la **Secretaría de Medio Ambiente y Desarrollo Rural** ha elaborado la colección “**Buenas Prácticas para Cuadrillas Forestales**”, siendo el primer número sobre buenas prácticas con la motosierra, ya que es una de las herramientas que más accidentes provoca, en donde se recogen 95 preguntas tanto de los riesgos que implica su uso como de los dispositivos de seguridad que debe incluir, técnicas de manejo o EPIs. Si estás interesado en esta publicación escribe a:

medioambiente-cyl@cleon.ccoo.es

El pasado 27 de Octubre CC.OO Castilla y León organizó las primeras jornadas sobre las consecuencias de la Fatiga y las Alteraciones del Sueño en el puesto de trabajo del conductor profesional.

La jornada sirvió para reflexionar acerca de las condiciones sobre las que se asienta la actividad diaria de un sector con el que convivimos y que desconocemos ampliamente, poniendo al descubierto la fuerte incidencia que sobre la salud de los profesionales del volante generan las consecuencias tanto de la fatiga como de los trastornos del sueño para el desempeño con seguridad de su cometido cotidiano.

La jornada arrancó con la videoconferencia de **Ron Grunstein**, responsable del Grupo de Investigación del Sueño en el Instituto de la Medicina Respiratoria en Camperdown, realizó un desglose de los por menores de un modelo que a obtenido resultados más que satisfactorios en la reducción del número de accidentes. Pautas como la cadena de responsabilidades en la gestión del servicio de transporte, control efectivo del tiempo de conducción, clasificación de las licencias, vigilancia y tratamiento adecuado para la salud de los conductores y cooperación entre las diferentes partes del problema, conductores, médicos de atención primaria y reglamentación, parecen ser las claves del éxito del modelo australiano.

Por su parte Joaquín Terán nos ofreció una profunda visión de los problemas de la apnea dentro del sector de transporte por carretera, el cual destacó la profesionalización de los conductores por encima del riesgo de la apnea. Así mismo resalto la posibilidad de reinserción al puesto de trabajo posterior al tratamiento es posible sin ningún tipo de trauma o secuela que ponga en peligro la seguridad del trabajador y la de terceros.

La jornada se completó con la presencia de **Raúl Quevedo**, profesor del Departamento de Personalidad, Evaluación y Tratamiento Psicológico de la Universidad de Granada, que constató la evidencia de la necesidad de un descanso adecuado y recuperador para afrontar las duras jornadas de un sector como es el del transporte por carretera.

Por su parte **Javier Mielgo**, técnico de Prevención de la Secretaría de Salud Laboral de la U.S de CC.OO Castilla y León puso de manifiesto la escasa información relativa a la Fatiga, siendo esta catalizadora de variables daños a la salud de los trabajadores así como de múltiples y mórbidos accidentes laborales en carretera, en los que se ven implicados los profesionales del sector del transporte.



NOTICIAS BREVES

Según una circular del 20 de octubre de 2010 la Dirección General de Ordenación de la Seguridad Social, sobre la aplicación de la Orden TIN/971/2009, de 16 de abril, **en los procesos de incapacidad temporal por contingencia común en los que la mutua tiene la gestión económica de dicha contingencia, los gastos de desplazamiento de los trabajadores/as para realizar exámenes o controles médicos por parte de la mutua deben ser abonados o compensados por esta durante todo el tiempo que dure la incapacidad, incluso antes de los doce meses.**

A pesar de la complicada situación económica que atravesamos, para **el 83% de los trabajadores el principal factor que valora en su puesto de trabajo es el ambiente laboral**, en el que se incluyen aspectos relacionales (jefes, compañeros de trabajo, clientes...), estructurales (carga de trabajo, herramientas...) y físicos (temperatura, iluminación...), influyendo directamente en su rendimiento y productividad. Tan sólo un 2% de los trabajadores considera que el ambiente laboral no tiene ninguna importancia.

La falta de sueño eleva el riesgo de muerte. Según un estudio del Centro de Investigación del Sueño de Loughborough, Inglaterra, lo ideal es dormir entre 6 y 8 horas al día. Las personas que duermen menos tiempo tienen un 12% más de probabilidades de morir en un plazo de 25 años, además de aumentar el peligro de tener un accidente en caso de conducir un vehículo o manejar maquinaria pesada.

Hay que lamentar el fallecimiento de un trabajador en la localidad de Gomecello al caer este a una fosa séptica de 12 m. al pisar un panel de aglomerado en pésimo estado y ceder este. El fallecido estaba en compañía de otro trabajador que actuó de manera correcta al no arriesgarse a bajar a rescatarlo ya que de haber sido así hoy estaríamos hablando de dos víctimas.

El 5 de mayo del 2000 falleció un trabajador mientras manejaba un martillo rompedor para la extracción de tierra en el rebaje de un terreno al no poder hacerlo con la retroexcavadora. Sin embargo, por un retraso judicial se ha tardado 10 años en dictar sentencia por lo que a pesar de considerar a varias personas, como el constructor y el jefe de obra, culpables del accidente y de que el trabajador realizase su trabajo "en circunstancias inseguras" y con un equipo "inapropiado" para el rebaje de terrenos, éstos no irán a prisión.

LEGISLACIÓN Y JURISPRUDENCIA

El Tribunal Supremo determina que el Fallecimiento de un Transportista en la Cabina del Camión debe considerarse como un Accidente de Trabajo.

Una Sentencia de la sala de lo Social del Tribunal Supremo del 22 de julio de 2010 lo ha determinado como tal, sentando jurisprudencia al respecto.

El camionero, trabajador de una empresa de mudanzas, circulaba por la nacional 234 en enero de 2008. Paró a cenar y a hacer noche, acostándose en la cabina de su vehículo. Unas dos horas después falleció por muerte súbita a causa de problemas cardíacos.

En dos ocasiones, los tribunales consideraron que el fallecimiento no guardaba relación alguna con su trabajo, dado el carácter común de la dolencia que motivó la muerte (problemas cardíacos) y el momento en el que sucedió (varias horas después de cenar y haberse acostado).

Sin embargo, el Tribunal Supremo lo reconoce como un accidente laboral ya que:

- Se ha producido claramente en tiempo y lugar de trabajo
- El momento del fallecimiento no debería considerarse tiempo de descanso puesto que esas paradas son obligatorias, con la finalidad de evitar accidentes, y durante las mismas el trabajador/a suele permanecer en el camión para vigilar tanto la mercancía como el vehículo, prestando por lo tanto a la empresa un servicio de vigilancia además del habitual de conducción.

Además, considera que debe tenerse en cuenta la idea de "accidente en misión", que define como "una modalidad específica de accidente de trabajo, en la que se produce un desplazamiento del trabajador para realizar una actividad encomendada por la empresa", produciéndose el accidente en circunstancias especiales.

Por lo tanto, esta sentencia considera que el tiempo empleado para el descanso en la cabina del camión es tiempo de trabajo y, por lo tanto, cualquier accidente que se produzca durante el mismo, incluyendo la muerte repentina del trabajador, debe considerarse como laboral, con las correspondientes prestaciones por contingencia profesional tanto para el trabajador/a accidentado/a como para su familia en caso de fallecimiento.

Si quieres aportar alguna opinión o sugerencia, envíanos un correo a: boicoot@cleon.ccoo.es