



**Universidad Abierta Interamericana.**

**Facultad de Derecho y Ciencias Políticas.**

**Carrera: Abogacía.**

**Agencia Nacional de Seguridad Vial: Trabajo de riesgo,  
en búsqueda de su reconocimiento. -**

**Tutor:** Julieta Villegas

**Alumno:** Víctor Emanuel Ruber

**Título al que aspira:** Abogado.

**Fecha de Presentación:** Febrero

**Teléfono:** 1169693832

**Correo Electrónico:** [victor.e.ruber@gmail.com](mailto:victor.e.ruber@gmail.com)

**Localización:** Berazategui

## Agradecimientos.

*A mi mama Alicia Adriana Ragnini, que es la mujer que hizo lo mejor para que nunca me falte nada, a la persona que me enseñó que la vida se trata de premios y castigos, siempre hacia adelante, a no darme por vencido, ni aun vencido, porque el “No” siempre lo tenemos, que probando no perdemos nada. El primero y como esta en esta lista es para ella, por formarme como la persona que soy.*

*A mi papa Angel Omar Ruber, por mostrar que el amor no se mide con palabras, o cosas materiales, si no con acciones. El valor de las buenas acciones y su buena reputación y buen nombre son, cosas que realmente llenan el alma. Hoy me toca a mi agradecerle por la familia que me dio y los valores que nos enseñó. Gracias.*

*A mis hermanos Angel Adrian Ruber y Néstor Osmar Ruber. No me alcanzarían las líneas para agradecer, porque además de ser mis hermanos son mis amigos e ídolos. Indudablemente no podría haber logrado la mitad de lo que hice de mi vida si no los hubiera tenido a ellos como una figura de ejemplo. Quisiera destacar la inteligencia de mi hermano Adrián; y la voluntad, conjuntamente de la determinación de mi Hermano Néstor.*

*A mi tía Mirta Ragnini quien también es una parte importante de mi vida y siempre va hacer como una segunda madre.*

*A Andrea Gisela Spalletta por hoy ser mi compañera de vida, quien estuvo día a día en este último año de estudio, y por haberme ayudado a cumplir mi sueño de finalizar mi carrera universitaria.*

*Al Dr. Mauro Anagrafe, por enseñarme en el espacio laboral a conocer la profesión con tanta paciencia, y entender mis tiempos de estudio.*

*Y por último a la Dra. Julieta Villegas, por ser una inspiración de la profesión, por haber aceptado ser mi tutor, por haberme acompañado en este camino y siempre con una buena predisposición y con mensajes de aliento cuando uno quiere bajar los brazos. es un gran orgullo para mí que un profesional de su talla me haya guiado y pueda llamar el día de mañana colega.*



# Universidad Abierta Interamericana

**Facultad de Derecho y Ciencias Políticas**

**Carrera de Abogacía**

## **CARTA AL TUTOR**

**Dra. Julieta Villegas:**

*Estimada, por medio de la presente me dirijo a Ud. a fin de solicitarle tenga a bien colaborar con la Suscripta y aceptar el cargo de tutor para mi respectivo trabajo final, el cual tratará sobre el tema “: Agencia Nacional de Seguridad vial: Trabajo de riesgo, en búsqueda de su reconocimiento”.*

*Atte.*

***Ruber, Victor Emanuel***

***D.N.I: 39.484.171***



# Universidad Abierta Interamericana

## Facultad de Derecho Y Ciencias Políticas

### Carrera de Abogacía

#### **Estimado:**

Es para mí un motivo de gran satisfacción su propuesta así como un alto honor haberme elegido para acompañarla en este tramo tan importante de su carrera de Abogacía.- Sabe de mi favorable opinión que tengo de Ud. en consecuencia acepto el cargo deferido. -

Saluda a Ud. muy atentamente;

Abogada Julieta Villegas

DNI 35.266.407

**Aceptación de la reserva de tema y del tutor seleccionado emitida por la Dirección de la Carrera.**

**De:** victor ruber <[victor.e.ruber@gmail.com](mailto:victor.e.ruber@gmail.com)>

**Enviado:** jueves, noviembre 23, 2023 3:18:19 p. m.

**Para:** Miceli, Marilina <[Marilina.Miceli@UAI.edu.ar](mailto:Marilina.Miceli@UAI.edu.ar)>

**Asunto:** "Reserva de tema"

**ATENCIÓN:** Este email proviene de un origen externo a la institución. No ingrese a links y tampoco abra archivos adjuntos en el mismo, salvo que Ud. conozca a la persona que se lo envía y sepa que el contenido es seguro.

Estimada, buenos días

Mi nombre es Victor Emanuel Ruber DNI 39484171, Leg. A0990004219 y soy estudiante de Abogacia, de ultimo año en la UAI Berazategui. El motivo de mi mail es la reserva de tema para trabajo final y ver la posibilidad de que mi tutor sea un profesional graduado de la uai (ex alumno)

Titulo academico: Agencia Nacional de Seguridad vial: Trabajo de riesgo, en búsqueda de su reconocimiento. -

Titulo comercial:

Reconocimiento del trabajo de riesgo para el trabajador perteneciente a la Agencia de Seguridad Vial.

Tutor: Julieta Villegas.

Desde ya, muchas gracias.

Saludos cordiales

Miceli, Marilina mié, 24 ene, 9:48 (hace 11 días)

Registrado. Atte

Enviado desde [Outlook para Android](#)

**From:** victor ruber <[victor.e.ruber@gmail.com](mailto:victor.e.ruber@gmail.com)>

**Sent:** Monday, January 15, 2024 1:21:06 PM

**To:** Miceli, Marilina <[Marilina.Miceli@UAI.edu.ar](mailto:Marilina.Miceli@UAI.edu.ar)>

**Subject:** Re: "Reserva de tema"

# **PROYECTO**

## **DE**

# **INVESTIGACIÓN.**

**SUMARIO:** 1. Resumen. - 2. Preguntas Problema - 3. Metodología. - 4. Hipótesis. 5. Marco Teórico. 6. Introducción.

**TITULO ACADEMICO:** Agencia Nacional de Seguridad vial: Trabajo de riesgo, en búsqueda de su reconocimiento. -

**TITULO COMERCIAL:** Reconocimiento del trabajo de riesgo para el trabajador perteneciente a la Agencia de Seguridad Vial.

---

**RESUMEN:**

En el desarrollo del presente trabajo intentaremos argumentar porque es necesario que la labor del empleado de la Agencia de seguridad vial sea considerada como trabajo de riesgo. Realizaremos un recuento histórico del derecho del trabajo y la implementación de las primeras nociones de riesgo de trabajo, a raíz de la aparición de los primeros nucleamientos sindicales y las primeras huelgas.

Una vez desarrollada la parte histórica y la raigambre de nuestra área temática, desarrollaremos conceptos y explicaremos las funciones de la Agencia de Seguridad vial comenzando la argumentación y la comparación con otros entes autárquicos para el reconocimiento de la actividad como riesgosa.

Asimismo, es dable destacar la opinión de reconocidos autores como Jiménez, Bernardo Moreno, Carmen Báez León, Lalanne, Julio E, Humberto y Juan Biale Mass; y analizar el derecho comparado.

**PREGUNTAS PROBLEMA:**

I - ¿Qué es el Derecho del Trabajo y el riesgo de trabajo?

II - ¿Qué es la Agencia de seguridad Vial Nacional y cuáles son sus funciones?

III - ¿Por qué no es considerado como trabajo de riesgo la actividad del empleado de la Agencia de Seguridad Vial Nacional?

IV - ¿Qué derechos se están vulnerando en la actividad de los trabajadores de la Agencia de Seguridad Vial?

V - ¿Cuáles son los posibles cambios que podrían realizarse?

### **METODOLOGIA:**

Utilizaremos diferentes modos de explicación científica a saber:

- ✓ Descriptiva Explicativa.
- ✓ Investigación Bibliográfica.
- ✓ Metodología Cualitativa.

### **HIPOTESIS:**

La actividad de los trabajadores de la agencia de Seguridad Vial Nacional dependiente del Ministerio de Transporte, no es considerada trabajo de riesgo lo que trae como consecuencia la vulnerabilidad de derechos básicos de los trabajadores como el derecho a la salud y el derecho a un salario acorde a su actividad.

### **MARCO TEORICO:**

Para llevar a cabo el desarrollo de la problemática en cuestión utilizaremos como base, la Constitución Nacional, la ley Nacional de Transito 24.449; La Ley de creación de la Agencia de Seguridad Nacional 26.363. la Ley de Procedimiento Administrativo Ley 19.449 entre otras legislaciones.

La Agencia Nacional de Seguridad Vial, funciona como organismo descentralizado en el ámbito del Ministerio del Interior, con autarquía económica financiera, personería jurídica propia y capacidad de actuación en el ámbito del derecho público y del privado. Tiene como misión específica la reducción de la tasa de siniestralidad en el territorio nacional, mediante la promoción, coordinación, control y

seguimiento de las políticas de seguridad vial, nacional e internacional. A fin de lograr una reducción drástica de la tasa de siniestralidad en todo el territorio nacional, la Ley 26.363, prevé la conformación de una base de datos como una herramienta fundamental para centralizar en la Agencia Nacional de Seguridad Vial, la totalidad de la información relativa al tránsito y la seguridad vial del país con el objeto de asegurar el cumplimiento de la misión de este organismo, para lo que deberá interconectar sus áreas de funcionamiento, con las distintas jurisdicciones del país para la concreción eficaz de las medidas acordadas. Se propicia asimismo, la constitución de un Registro Nacional de Licencias de Conducir, a la vez que la optimización del Registro Nacional de Antecedentes de Tránsito, con acceso de todas las jurisdicciones. Las funciones de la Agencia Nacional de Seguridad Vial pueden sintetizarse en: coordinar, impulsar y fiscalizar la implementación de las políticas y medidas estratégicas para el desarrollo de un tránsito seguro en todo el territorio nacional.

Pondremos en dialogo opiniones de reconocidos autores y profesionales en la materia como entre otros, que han tratado la temática en diversas obras. Añadiremos nuestra opinión al respecto. Además, se efectuará en este trabajo un análisis pormenorizado de la evolución histórica del ente autárquico, como así también el análisis constitucional del caso. El análisis del trabajo se fundamentará en el ámbito del Derecho del trabajo.

## **INTRODUCCION:**

La Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) es un organismo creado en el año 2008 por iniciativa del Gobierno Argentino, por la presidenta de la Nación, a través de la Ley N° 26.363 la cual complementa y modifica la Ley de tránsito 24.449.<sup>1</sup>

Este organismo es responsable de la coordinación y seguimiento del Plan Nacional de Seguridad Vial contemplado en el Convenio Federal sobre Acciones en Materia de Tránsito y Seguridad Vial.

Con la creación de este organismo, la definición de su marco normativo y el aporte de los recursos para financiarla, el Estado Argentino definió el corazón de la

---

<sup>1</sup> <https://www.argentina.gob.ar/seguridadvial> 11/05/2023

política de estado sobre seguridad vial y estableció como los ejes fundamentales de la misma a las tareas de concientización, prevención, control y sanción en materia vial.

Una vez desarrollado el concepto del organismo para el entendimiento de las funciones del mismo realizaremos una breve reseña del derecho laboral encausandolo en el tema que nos ocupa el riesgo en el trabajo, los accidentes y la evaluación según la normativa vigente para precisar si la actividad que realizan los trabajadores de la Agencia encuadra como una actividad de riesgo.

**CAPITULO I:**

**Derecho Laboral.**

**Normativa de Riesgos de**

**Trabajo**

## **CAPITULO I**

Las normas sobre prevención de los riesgos del trabajo tienen como objeto eliminar o evitar las situaciones laborales que puedan ser una amenaza a la salud de las personas que trabajan. En este sentido, es menester recordar que el trabajador necesita el salario para subsistir y que es fundamental impedir que pierda capacidad laboral como resultado de haberse puesto a disposición del empleador. Y esto porque en toda actividad desarrollada por el hombre, tanto en su relación autónoma como en su relación subordinada, existe siempre la posibilidad de un riesgo que afecte su salud.<sup>2</sup>

En nuestro país, como sucedió en general en toda la región latinoamericana, la evolución del Derecho del Trabajo y su consolidación, entendido como un derecho social, fluctuó a la par del pulso político y económico de la región. Tal como sostiene Villasmil Prieto, “...la irrupción de un discurso garantista, como signo del debate jurídico que surgió al final del siglo XIX, fue el marco que sirvió de referencia al nacimiento del Derecho Latinoamericano del Trabajo”<sup>3</sup>.

La figura del “contratante protegido” nos da entonces a entender la idea de que uno de los sujetos de la relación jurídica laboral no podía hallarse arrojado a la igualdad formal entre los contratantes. surgía la idea de desigualdad.

En el año 1929, se sancionó la ley N° 11.544 que reguló la duración de la jornada laboral estableciéndose –norma que rige en la actualidad- que la misma no puede superar las ocho horas diarias o los cuarenta y ocho semanales. La norma también prevé el trabajo de mujeres y menores, el nocturno y el insalubre, supuestos estos donde las jornadas se reducen. Unos años más tarde, en 1933, a través de la ley 11.723 se introdujeron las indemnizaciones y las vacaciones pagas, aunque solo para el sector comercial. Luego de numerosos reclamos del sector sindical, en el año 1945, se generalizó el derecho a gozar

---

<sup>2</sup> BAÑOS, José María. “*Breve reseña histórica de los riesgos del trabajo*”, Revista Verba Iustitiae, Revista de la Facultad de Derecho de Morón, N° 5, 73, Sistema Argentino de Información Jurídica

<sup>3</sup> VILLASMIL PRIETO, Humberto. “*Pasado y presente del Derecho Laboral Latinoamericano y las vicisitudes de la relación de trabajo (Primera Parte)*”, Revista Latinoamericana de Derecho Social, Biblioteca Jurídica Virtual del Instituto de Investigaciones Jurídicas de la UNAM, 16/2/2015

de vacaciones pagas a los trabajadores del sector. El período comprendido entre los años 1946 y 195. Se dictan muchas leyes de creación de nuevos estatutos profesionales, pero se destaca en 1953 la sanción de la Ley de Convenciones Colectivas de Trabajo -Ley N° 14.250- y la ley 14.295.<sup>4</sup>

Lo más importante del período fue la Reforma constitucional de 1949, la que consagró los derechos del trabajador, pero no se incluyó el derecho de huelga. De este modo, se integraron a nuestra Carta Magna derechos tales como: al trabajo, a la retribución justa, a la capacitación, a las condiciones dignas de trabajo, al cuidado de la salud y el bienestar personal del trabajador y sus familiares, a la seguridad social, al progreso económico y a la agremiación.

La Constitución Nacional del año 1949 fue suprimida tras el golpe de Estado de 1955. En 1957 se produjo una nueva reforma constitucional durante la autodenominada “Revolución Libertadora”. Si bien esta reforma convalidó la derogación de las reformas constitucionales del 49’, incorporó a la Constitución Nacional el artículo 14 bis, especialmente referido a los derechos laborales.

Juan Bialet Massé, nacido en Cataluña y radicado en Córdoba –Argentina-, en el año 1904 recibe un encargo del aquel entonces ministro del interior Joaquín V. González de llevar a cabo un estudio sobre el estado de los trabajadores y la producción en nuestro país. El médico se interna en el territorio, mucho más allá de las grandes ciudades. Conversa con pueblos originarios, criollos y colonos extranjeros; también con peones, capataces y dueños de talleres y establecimientos rurales. Registra y confronta opiniones. Finalmente, el informe en que Bialet Massé expone los resultados de su investigación, tiene por título “Informe sobre el estado de las clases obreras en el interior de la República” y abarca más de ochocientas páginas.<sup>5</sup>

El trabajo presentado por Bialet Massé, sentó las bases de la legislación laboral argentina. Con la aparición de los primeros nucleamientos sindicales y las primeras huelgas, se hizo necesaria una legislación obrera que diera respuesta a las necesidades planteadas por esta clase social, compuesta, además por un caudal enorme de inmigrantes.

---

<sup>4</sup> <http://www.infoleg.gob.ar/> 11/05/2023

<sup>5</sup> BIALET MASSÉ, Juan. “*Informe sobre el estado de las clases obreras en el interior de la República, Tomo I*”, Imprenta y Casa Editora de Adolfo Grau, Buenos Aires, 1904, p. 195

En el Congreso Nacional, son varias las leyes propuestas para regular los accidentes de trabajo. Por ejemplo, cabe recordar el Anteproyecto de Código de Trabajo propiciado por el presidente de la Nación, General Julio Argentino Roca (en su segunda presidencia, año 1904), siendo el autor el Ministro del Interior Dr. Joaquín V. González. En el Título V, a partir del artículo 89, se regulaban los “accidentes de trabajo”, enrolándose el citado Proyecto en la “teoría del riesgo objetivo por industria peligrosa”, la que consagraba una indemnización tarifada y la posibilidad de establecer un seguro optativo por parte del empleador (artículos 89 a 122 del Anteproyecto)

No habiendo logrado el Anteproyecto de 1904 sanción legislativa, recién en septiembre del año 1915 se sanciona la ley 9688 que tuvo como base un proyecto presentado por los diputados socialistas Marco y Palacios. Esta ley toma como antecedentes del Derecho Comparado, la ley de accidentes de Francia, y como fuentes locales, el Anteproyecto del Dr. Joaquín V. González. La nueva norma se embarca en la teoría del riesgo objetivo industrial que ampara a los siniestrados en industrias peligrosas, siendo el Poder Ejecutivo el que por vía reglamentaria debe indicar cuáles industrias eran consideradas como tales.

La ley consagró una indemnización tarifada, no reparando la totalidad del riesgo. Permitió que el dueño de la industria peligrosa pudiera asegurar el riesgo por intermedio de una compañía aseguradora, siendo facultativo para el empleador contratar o no el riesgo. Creaba la “Caja de Accidentes”, órgano que debía cubrir el riesgo en los supuestos de insolvencia patronal. Daba también al trabajador una opción entre demandar por la acción especial que la ley consagraba y obtener una indemnización tarifada, o bien perseguir una reparación integral, pero en este supuesto, debía acreditar la culpa de su empleador, indicándose previamente que la elección de una de las dos acciones excluía a la otra.

En el año 1972, se sanciona la ley N° 19.587 relativa a la higiene y la seguridad en el trabajo, la que continúa en la actualidad con vigencia excepto para las actividades que tienen una reglamentación específica. La ley 9688, por su parte, tuvo una vigencia de setenta y dos años y fue objeto de veintisiete modificaciones, hasta que en 1991, mediante la sanción de la ley N° 24.028 se le introducen reformas sustanciales lo que hizo que muchos interpretaran que se estaba en presencia de una nueva ley.

Se da toda creación pretoriana de las “enfermedades accidentes”, que eran aquellas patologías que el trabajador tiene en su trabajo, haciendo responsable al empleador cuando el trabajo actuó, de este modo, con causalmente. Esto fue motivo de numerosos litigios, a lo que se sumó la reforma en el año 1967 del Código Civil por parte de la ley N° 17.711, aplicándose la teoría del riesgo objetivo a la responsabilidad extracontractual del artículo 1113 del mencionado dispositivo legal.

Entonces en sede laboral se discutió si el artículo 1113 reformado, era aplicable a los accidentes y enfermedades reguladas por la Ley de Accidentes de Trabajo, cuando el trabajador hacía uso del derecho de opción consagrado por el artículo 17 de la ley 9688 y sus reformas. A partir del plenario de la Cámara Nacional del Trabajo “Alegre c/ Manufactura Algodonera Argentina”<sup>6</sup>, salvo que la acción del trabajador tuviera una duda muy evidente en cuanto a la aplicación del artículo 1113 del derogado Código Civil, todas las acciones por accidentes de trabajo, por enfermedades profesionales y las denominadas “enfermedades accidentes”, buscaron la protección de dicha normativa. En primer lugar, porque la víctima no debía probar la culpa del empleador, ya que la responsabilidad objetiva supone que el empleador, dueño o guardián de la cosa, es el responsable. En segundo lugar, porque no existía tarifa alguna, debiendo pagar el daño emergente y el lucro cesante, agregándose también el daño moral regulado por el artículo 1078 de la ley civil. En este contexto, muchos juicios se tramitaron por ante los tribunales laborales y los empleadores, como las compañías aseguradoras debieron afrontar cuantiosas indemnizaciones, porque se sumaba a ello la indexación consagrada por la ley laboral en su artículo 276 –como bien explica Baños

Frente a este panorama, las compañías aseguradoras buscaron otros medios de protección. Así, cambiando las cláusulas de los contratos de seguro, limitaron los montos indemnizables en materia de responsabilidad extracontractual por accidentes de trabajo. Por su parte los empresarios, buscaron la modificación de la ley 9688 de accidentes laborales, a fin de que el legislador pusiera un límite a lo que ellos consideraban un “excesivo costo laboral”.

---

<sup>6</sup> [https://www.argentina.gob.ar/sites/default/files/04\\_antecedentes\\_de\\_la\\_ley\\_de\\_riesgos\\_del\\_trabajo.pdf](https://www.argentina.gob.ar/sites/default/files/04_antecedentes_de_la_ley_de_riesgos_del_trabajo.pdf)

Con la sanción de la ley 24.038 <sup>7</sup> se trató de alivianar esta realidad previéndose un mecanismo para evitar que los reclamos relativos a “enfermedades accidentes” pudieran tener cabida. Esta reforma si bien mantuvo el derecho a opción, estableció que cuando el trabajador demandara por la reparación integral del artículo 17, debía hacerlo no en la Justicia del Trabajo, sino en sede civil. Se invitó, además, a todas las provincias a adoptar igual criterio en materia de procedimiento.

Tanto la ley 9688 –reformada por la ley 23.643 de 1988-, como la ley 24.028 que suplió a dicho cuerpo leal, reparaban las siguientes contingencias producidas al trabajador por el hecho o en ocasión del trabajo, o por accidente in itinere: muerte de la víctima y pago de un subsidio por entierro; incapacidad absoluta; incapacidad parcial y permanente; e incapacidad temporaria. Además, cubría los gastos médicos, farmacéuticos, prótesis y recambio de las mismas. Establecía mediante la opción del artículo 17, tal como hemos señalado anteriormente, la posibilidad de una reparación integral mediante la invocación del artículo 1113 del Código Civil de Vélez. Se preveía, también, una “Caja de Accidentes” para los supuestos de insolvencia patronal. Además, cabe aclarar, la toma por parte del empleador de un seguro de accidentes era “optativa”.

Luego de la vigencia de las leyes mencionadas anteriormente (Ley 9688 de 1915 y Ley 24.028 de 1991), en el año 1995 fue sancionada la Ley 24.557<sup>8</sup> la que entró a regir en julio de 1996. Sus principales objetivos fueron: reducir la siniestralidad laboral a través de la prevención de los riesgos derivados del trabajo; reparar los daños derivados de accidentes de trabajo y de enfermedades profesionales; rehabilitación, recalificación y recolocación del trabajador damnificado; y promover la negociación colectiva laboral para la mejora de las medidas de prevención y de las prestaciones reparadoras (Conf. Art. 1º, apart. 2º, ley 24.557).

En líneas generales, creó un sistema de seguro obligatorio para prevenir y cubrir los infortunios del mundo del trabajo. Incluyó en su ámbito de aplicación y cobertura a los trabajadores en relación de dependencia, ya sean estos públicos o privados, y a sus respectivos empleadores.

---

<sup>7</sup> <http://www.infoleg.gob.ar/> Visitado 02/04/2023

<sup>8</sup> <http://www.infoleg.gob.ar/> Visitado 11/05/2023

El artículo 6º de la LRT, estipula las contingencias cubiertas, las que son:

a) los accidentes de trabajo, que incluye a los infortunios causados en el trayecto entre el domicilio del trabajador y el lugar de trabajo -accidentes in itinere–

b) las enfermedades profesionales (ap. 2), que definidas así surgen de un listado elaborado por el Poder Ejecutivo Nacional (en adelante, PEN), plasmado en el Decreto 658/96, que en principio era cerrado y taxativo, pero que anualmente debía ser revisado. Dicho listado identifica agente de riesgo, cuadros clínicos y actividades, en capacidad de determinar por sí la enfermedad profesional.

Art. 6, tenía una cláusula de cierre al ingreso de otras enfermedades a fines de su potencial resarcimiento: “Las enfermedades no incluidas en el listado como sus consecuencias en ningún caso serán consideradas resarcibles.”<sup>9</sup>.

La novedad que tuvo la LRT fue la creación de un nuevo sujeto que convive junto a los trabajadores y empleadores, en el ámbito de prevención y reparación de infortunios del trabajo. Este nuevo sujeto fue denominado: Aseguradora de Riesgos del Trabajo (en adelante, ART). Las ART, son personas jurídicas que, junto al empleador y a los trabajadores, están obligados a adoptar las medidas legalmente previstas para prevenir eficazmente los riesgos del trabajo (Art. 4, ap. 1). Asimismo, ocupan el lugar de obligadas al pago de los resarcimientos por las contingencias previstas en el sistema y que afecten a los trabajadores asegurados (Art. 1, ap. 2, inc. a). De esta manera, el empleador que contrata a una ART, queda liberado de la obligación de resarcimiento de los daños a la salud de sus empleados. También existe la posibilidad de que el empleador se “auto asegure” (Art. 3, inc. 2), cumpliendo el rol que la LRT destinó a las ART.

Por su parte, la LRT a su vez otorgó nuevas facultades a las Comisiones Médicas (en adelante, CCMM), y a la Comisión Médica Central (en adelante, CMC), organismos que fueron creados por la Ley 24.241 (Art. 51).

Los trabajadores damnificados, por el hecho o en ocasión del trabajo, deben acudir a dichos organismos administrativos, los que están encargados de determinar (Art. 21):

---

<sup>9</sup> <https://www.senado.gob.ar>

- a) la naturaleza laboral del accidente o profesional de la enfermedad;
- b) El carácter y grado de la incapacidad; y c) el contenido y alcances de las prestaciones en especie.

Otra modificación de suma relevancia y necesidad fue la producida en el año 2009, mediante la sanción del decreto 1694. A partir de las facultades conferidas por el inc. 3 del Art. 11 de la LRT al PEN, y los cambios económicos sufridos en el país, las prestaciones dinerarias no satisfacían la idea reparatoria de los daños, lo cual provocó una nueva inequidad sistemática. Dicha disposición normativa provocó una mejora, en tanto:

- a) transformó los topes máximos legales en pisos mínimos. Es decir, ningún trabajador damnificado en su salud podría percibir, en concepto de prestación dineraria, un importe inferior a la suma que resulte de multiplicar \$180.000 por el porcentaje de incapacidad;
- b) elevó los importes en concepto de compensación dineraria adicional de pago único;
- c) mejoró también el cálculo de las sumas que se abonan al trabajador, durante su licencia médica, correspondientes a la incapacidad laboral temporaria, asimilando su cálculo al de las enfermedades y accidentes inculpables regulados en el Art. 208 de la Ley de Contrato de Trabajo (en adelante, LCT).

La Ley de Riesgos del Trabajo (LRT) se sancionó en el año 1996, cuando habían pasado unos ochenta años desde la sanción de la primera norma referida a las condiciones laborales, la Ley N° 9688 del año 1915, norma que había respondido, de alguna manera, a las preocupaciones surgidas del Informe sobre el estado de las clases obreras en el interior de la república elaborado por el médico Juan Biale Massé diez años antes.

### **Sistema de Riesgos de Trabajo.**

Pese a dichas reformas, continuaron los cuestionamientos constitucionales por parte de los tribunales de todo el país al sistema de riesgos del trabajo. Por ello, en el año 2012, se sancionó la Ley 26.773. La nueva reforma modificó ciertos aspectos del sistema de riesgos, entre los que se destacaron: a) La eliminación definitiva del pago mediante renta periódica, dejando como principio general el pago único; b) la creación de una nueva indemnización denominada “adicional de pago único” equivalente al 20% de los importes

sistémicos que le correspondieren. Este beneficio está destinado para cuando el daño se produzca en el lugar de trabajo o lo sufra el dependiente mientras se encuentre a disposición del empleador. Esta disposición, sin ser clara, habría dejado al margen del beneficio al accidentado in itinere y volvió a la escena de discusión a la teoría de la “ocasionalidad” de los accidentes; c) la erradicación de la teoría del “cúmulo” de acciones sistémica y extra sistémica, es decir el trabajador que quisiera reclamar dentro del sistema en contra de la ART le esté vedado accionar por la diferencia de reparación integral en contra de su empleador; d) el ajuste semestral de los importes por incapacidad laboral permanente mediante la variación del índice RIPTE, en el intento de mantener vigente el valor económico de las sumas dinerarias reparadoras; e) derogó el Art. 39.1 de la LRT, por el cual el empleador quedaba exento de responsabilidad, no obstante lo advertido acerca de la inaplicabilidad de la teoría del cúmulo; f) en caso de optar por el reclamo judicial por la vía de la reparación integral, se aplicarán los principios y normas del derecho civil; g) en estos casos, en el ámbito de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires (en adelante, CABA), dichas acciones serían tramitadas ante el fuero civil, invitando a las provincias a aplicar dicho criterio.

Luego de un largo año de discusiones y debates jurídicos acerca de la aplicabilidad o no del índice RIPTE<sup>10</sup> (Remuneraciones Imponibles Promedio de los Trabajadores Estables) a los infortunios acaecidos con anterioridad a la vigencia de la ley 26.773, y sobre a qué prestaciones dinerarias se destinaba su ajuste, en el año 2014, el PEN dicta el Decreto 472, reglamentario de la ley 26.773. A través de dicha reglamentación, se zanja la discusión y se determina que solamente las compensaciones dinerarias de pago único y los pisos mínimos determinados por el decreto 1694/09 se incrementarían semestralmente mediante la variación del índice RIPTE (Art. 17 del anexo al decreto 472/14). Dicho ajuste semestral es realizado por la Secretaría de Seguridad Social del Ministerio de Trabajo de la Nación.<sup>i</sup>

---

<sup>10</sup> RIPTE se define como la remuneración promedio sujeta a aportes al Sistema Integrado Previsional Argentino (SIPA) que perciben los trabajadores que se encuentran bajo relación de dependencia y que han sido declarados en forma continua durante los últimos 13 meses. Las variaciones de la RIPTE intervienen en el cálculo de la movilidad jubilatoria del Régimen General del Sistema Integrado Previsional Argentino (SIPA) y en el cálculo de las indemnizaciones por accidentes de trabajo. Su publicación se realiza a los 45 días de finalizado el periodo correspondiente debido al tiempo que transcurre entre la recepción y el procesamiento de las Declaraciones Juradas que los empleadores presentan ante la AFIP

También puede entenderse, que tras la reforma subyace la intención de otorgar al trabajador dañado en su salud, o a sus derechohabientes, una respuesta expedita y favorable a sus intereses resarcitorios, evitando de este modo el reclamo a una justicia abarrotada de causas y con demoras procesales inevitables conforme a los plazos legales de los códigos rituales. Sin embargo, en tanto el acceso a la justicia es mediante un recurso de apelación que limita un control amplio del reclamo, y posiblemente ante un juez que no será el natural, son circunstancias que alejan al trabajador de las garantías constitucionales. Creemos que el acceso a la justicia, con el debido proceso legal ante el juez natural, no está asegurado con la reforma al sistema de riesgos del trabajo. Así, un órgano médico administrativo con facultades jurisdiccionales no puede tener más potestades de justicia que el propio Poder Judicial; y el trabajador, como sujeto de preferente tutela constitucional merece una mejor protección a sus derechos, más aún cuando es su salud la que está en juego.

## **CAPITULO II:**

# **Encuadre conceptual Riesgos de trabajo y la Seguridad Social**

## **CAPITULO II**

Analizando las diferentes perspectivas de autores y doctrinarios, especializados en la materia. Con el propósito y la finalidad de deliberar un debate más teórico, técnico entre doctrinarios.

Existen dos modelos predominantes: el modelo alemán basado en la seguridad social, denominado de “socialización de los riesgos laborales”, y el modelo francés que establece la responsabilidad individual del empleador con posibilidad de descargar dicha responsabilidad en un seguro. Llegados los noventa Argentina tenía un sistema de seguro voluntario evidentemente atrasado en relación a los sistemas obligatorios de muchos países del mundo. Las críticas del sector empresario -y de los ideólogos neoliberales- se referían sobre todo a la “incertidumbre” que suponía para el empleador la alta litigiosidad, quitándole objetividad al sistema en la definición de accidente o enfermedad profesional. En efecto, las prestaciones eran indeterminadas, en el sentido de que no estaba tabulado en un sistema, sino que cada juez tenía la potestad de definir el resarcimiento de cada uno de los daños causados. Otra de las críticas era que las indemnizaciones eran gestionadas por compañía de seguros de ramos generales, lo que implicaba que la prevención estaba escindida de la reparación. Las prestaciones eran parciales, sólo dineradas, no en especie y muy fuera de tiempo. Parte de estas críticas eran compartidas desde perspectivas opuestas, pero la diferencia estaba en las soluciones que finalmente se encararon. Para un recorrido sobre los actores e intereses vinculados a la reforma, véase Etchemendy y Palermo (1998).

### **2.1) Accidentes:**

“Heinrich (1930) define al accidente como un "evento no planeado ni controlado en el cual la acción, o reacción de un objeto, sustancia, persona o radiación, resulta en lesión o probabilidad de lesión".

Johnson (1973) define accidente como: "una transferencia indeseada de energía, debido a la falta de barreras o controles que producen lesiones, pérdidas de bienes o interfieren en procesos, precedidas de secuencias de errores de planeamiento los cuales: - no se adaptan a cambios en factores físicos o humanos, y producen condiciones y/o actos inseguros, provenientes del riesgo de la actividad que interrumpen o degradan la misma."<sup>11</sup>

#### Accidentes de trabajo:

La Ley 24.557 define como accidente de trabajo: El hecho súbito y violento ocurrido en el lugar del trabajador donde realiza sus tareas 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.

En los últimos años, el conocimiento sobre accidentes de trabajo se elevó drásticamente. Con el objetivo de poder generar un perfil general sobre los criterios utilizados y los resultados obtenidos en el estudio de los accidentes de trabajo. Para el desarrollo del análisis, se tuvieron que proveer diferentes factores (económico, la edad, el sexo y el tipo de daño, la parte del cuerpo afectada, tipo de lesión, gravedad del accidente, estrategias de seguridad e higiene) lo cual determino que el factor esencial como fue el uso de variables sobre la edad y es el elemento clave para el estudio de los mismos. Se encontró, que dependiendo del interés que se tenga, será la forma en que se abordará el problema. Por lo tanto, uno de los principales retos en la actualidad es llevar a la práctica los conocimientos alcanzados y seguir perfeccionando las iniciativas preventivas, para lo cual es necesario considerar no solamente las pérdidas monetarias como interés básico. Si no, el disminuir la frecuencia de los accidentes y la gravedad del daño, basándose en el bienestar del trabajador y su ámbito laboral.

#### Accidente de trabajo in-itinere:

“Doctrinarios argentinos sostienen esto mismo sobre los accidentes in itinere, según Vázquez Vialard (1988) el empleador no responde por el hecho del trabajo, ya que

---

<sup>11</sup> Copyright 2010 Derechos Reservados – 1a edición. Marzo 2010  
[https://higieneyseguridadlaboralcv.files.wordpress.com/2012/10/15 los\\_accidentes\\_trabajo\\_1a\\_edicion\\_marzo2010.pdf](https://higieneyseguridadlaboralcv.files.wordpress.com/2012/10/15 los_accidentes_trabajo_1a_edicion_marzo2010.pdf)

en el accidente in itinere el trabajo ha concluido o aún no ha comenzado. Recupero (2020) el art. 3 de la Ley 26.773, incorporó en el año 2012, una indemnización excepcional que es lo que en el fallo elegido se pide para la víctima del infortunio, que consta del 20% de la indemnización original. Diferentes doctrinarios, sostienen que tiene este adicional una razón de ser para sanear un daño moral del trabajador que no se contempló antes. Según Traverso (2018) es evidente que el accidente “in itinere” no responde a ningún riesgo que se encuentre bajo el dominio o control del empleador. Pero los legisladores en su momento considerando mantener la tradición normativa de la ley 9688 y por lo tanto el de accidente “in itinere” reflejaron su voluntad en el mencionado art 3° de la Ley 26773. También sostiene que algunas Salas de la Cámara Nacional del Trabajo, valiéndose de una redacción confusa del art. 3° de la ley 26.773 y haciendo referencia a ciertos principios del Derecho del Trabajo, como el de la “progresividad”, decidieron aplicar lo de la indemnización adicional del 20% al accidente “in itinere”<sup>12</sup>

“En este sentido Ancona y Barreiro (2019) sostienen que el sistema creado por la Ley de Riesgos del Trabajo define al accidente in itinere como aquellos que sufre el dependiente durante el recorrido entre su domicilio y el lugar de trabajo. Es decir, es una contingencia que sufre el trabajador al dirigirse desde su domicilio hasta su lugar de trabajo o viceversa, del cual deriva un daño a su salud”. “Según Traverso (2018) es evidente que el accidente “in itinere” no responde a ningún riesgo que se encuentre bajo el dominio o control del empleador. Pero los legisladores en su momento considerando mantener la tradición normativa de la ley 9688 y por lo tanto el de accidente “in itinere” reflejaron su voluntad en el mencionado art 3° de la Ley 26773. También sostiene que algunas Salas de la Cámara Nacional del Trabajo, valiéndose de una redacción confusa del art. 3° de la ley 26.773 y haciendo referencia a ciertos principios del Derecho del Trabajo, como el de la “progresividad”, decidieron aplicar lo de la indemnización adicional del 20% al accidente “in itinere”.<sup>13</sup>

<sup>12</sup> Ancona, M., & Barreiro, C. (2019). Accidentes de trabajo, in itinere y en misión. Thomson Reuters - La Ley Online, 2.

<sup>13</sup> Siglo XXI PUBLICACION 2020 “INTERPRETACIÓN DE LA LEY 26.773 PARA CASOS DE ACCIDENTES IN ITINERE”  
<https://repositorio.21.edu.ar/bitstream/handle/ues21/27684/TFG%20%20Balbuena%20Julio%20Cesar.pdf?sequence=1&isAllowed=y> Ley 24.557 “Riesgo de trabajo 585/96”  
<https://www.argentina.gob.ar/srt/comisionesmedicas/recursos-trabajador/respuestas-preguntas-frecuentes>  
[visitado 5/8/23](https://www.argentina.gob.ar/srt/comisionesmedicas/recursos-trabajador/respuestas-preguntas-frecuentes).

## **2.2) La Aseguradora de Riesgo de trabajo:**

La Aseguradora de Riesgos del Trabajo mejor conocida como ART, son entidades empresariales, contratadas por los empleadores para velar por su prevención y para resarcir los daños en casos de accidentes de trabajo o en su defecto enfermedades profesionales.

Están supervisadas y avaladas en funcionar por la Superintendencia de Riesgos del Trabajo y por la Superintendencia de Seguros de la Nación, Cuyos organismos que verifican el cumplimiento de los requisitos de solvencia.

Las obligaciones y funciones que deben cumplir, son:

- Brindar todas las prestaciones que fijadas por la ley, (preventivas como dinerarias, sociales y de salud).
- Evaluar los riesgos que declare el empleador.
- Realizar la evaluación periódica de los riesgos existentes en las empresas afiliadas y su evolución.
- Efectuar los exámenes médicos periódicos, vigilar la salud de los trabajadores y lo expuestos a riesgo.
- 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 siniestralidad por establecimiento.
- Informar a los interesados acerca de la composición de la entidad, de sus balances y de su régimen de alícuotas.
- 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 y a sus trabajadores en materia de prevención de riesgos del trabajo.
- Denunciar los incumplimientos de los empleadores a la Superintendencia de Riesgos del Trabajo.

También cuenta con el Sistema de Riesgos del Trabajo-Autoasegurados y implementar que los empleadores se autoaseguren en vez de afiliarse a una ART. Para esto deben contar con la aprobación de forma especial por la SRT (super intendencia de riesgo del trabajo) y cumplir los requisitos técnicos necesarios para poder brindar las prestaciones médico asistenciales, dinerarias y preventivas previstas.<sup>14</sup>

Las ART son los órganos de gestión del sistema que notifican a la SRT los siniestros ocurridos, realizan las indemnizaciones y las acciones de rehabilitación. Tienen funciones de prevención, debiendo establecer un plan de acción con el empleador que incluya la evaluación periódica de los riesgos existentes y su evolución, realizar visitas periódicas de control de cumplimiento de las normas de prevención, definir medidas correctivas y capacitar a empleadores y trabajadores en la materia. Las Comisiones Médicas son los órganos encargados de definir las contingencias a cubrir en cada caso, el contenido y los alcances de las prestaciones, y resolver conflictos entre ART y damnificados o sus derechohabientes.

Esto incluye la eliminación de la responsabilidad civil de los empleadores respecto de los siniestros laborales. Finalmente, el financiamiento del sistema se realiza con cuotas de los empleadores deducibles del impuesto a las ganancias, según la siniestralidad presunta.

La protección de los riesgos del trabajo:

Los sistemas de riesgos del trabajo evolucionaron por los avances científicos en la materia y las disputas y relaciones de fuerza entre capital y trabajo, lo cual necesariamente implicó, históricamente, tanto la protección de la salud laboral de los trabajadores como la minimización del riesgo empresario, así como -parafraseando a Guillermo O'Donnell en uno de sus trabajos pioneros- garantías para un orden económico más allá de las partes implicadas. En la práctica ello promovió el desarrollo de organizaciones de seguro especializadas en la catalogación y estudio de riesgos, lesiones y tipos de prestaciones, y de medidas preventivas para disminuir el costo de los accidentes evitables (Rey, 2001).

---

<sup>14</sup> “Conceptos de la ART y SRT” <https://www.argentina.gob.ar/srt/art/funcion-de-las-art-ea> visitada 8/8/2023

### **2.3) Reforma:**

Ante el impulso del nuevo gobierno, en 2003 se presentaron varios proyectos de reforma del sistema. Dos proyectos de ley presentados en 2006 por las dos centrales sindicales permiten recorrer los puntos centrales de las alternativas propuestas.

Ambas coinciden en la enunciación de derechos de los trabajadores y de obligaciones de los empleadores según el marco propuesto por la OIT, la redefinición de la noción de prevención, asociándola a las nociones de condiciones y medio ambiente de trabajo, la indicación clara de límites al trabajo inseguro e insalubre, la reinstalación de la responsabilidad civil del empleador en la reparación y por ende del acceso a la vía judicial -a lo que se suma asistencia médica y letrada al trabajador, inexistente en la LRT-, la regulación respecto de las formas flexibles de contratación y el pluriempleo, la posibilidad de ampliación de la cobertura vertical a través de un listado abierto de enfermedades, el aumento de montos y garantías a las prestaciones, límites mínimos -no topes máximos- a las indemnizaciones, la prestación de única vez, responsabilidad por daños y perjuicios, y deberes de celeridad de las ART. A su vez, los dos proyectos establecen mecanismos de participación de los trabajadores: la figura del delegado de prevención para establecimientos con más de diez trabajadores y comités mixtos obligatorios para los que tienen más de cincuenta. Además, proponen la formulación de una política nacional en salud y seguridad del trabajador, basada en la coordinación entre diversas instancias y la asignación de funciones en prevención a las autoridades jurisdiccionales en materia laboral, sanitaria, educativa, de industria, de ciencia y tecnología y de defensa del consumidor.

El proyecto de la CTA incorpora elementos adicionales: la ampliación de la cobertura al ámbito de las relaciones reguladas por el derecho laboral común, y las regidas por estatutos profesionales y de empleo público en todos los ámbitos y niveles de la administración; las pasantías educativas; los trabajadores voluntarios y personas obligadas a la prestación de servicios de carga pública; las sociedades, asociaciones y cooperativas en las que existan socios o asociados cuya actividad consista en la prestación de su trabajo personal; y los trabajadores del servicio doméstico. También se hace referencia a la sensibilidad especial de los trabajadores a determinados riesgos, maternidad, trabajo nocturno, turnos rotativos y la protección de los menores, entre otros. Finalmente, este proyecto y el de la CGT deja la puerta abierta- propone además una

reorganización del seguro, constituyendo nuevas entidades denominadas también Aseguradoras de Riesgos del Trabajo, pero de derecho público, constituidas por el Estado en sus diferentes niveles, asociaciones mutuales y cooperativas y Obras Sociales sindicales.

## **CAPITULO III:**

Consideraciones respecto a  
el riesgo de la actividad del  
trabajador de la agencia  
nacional de Seguridad vial  
Argentina. Accidentologia  
Vial.

### **Capítulo III: CONSIDERACIONES RESPECTO A EL RIESGO DE LA ACTIVIDAD DEL TRABAJADOR DE LA AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL ARGENTINA. ACCIDENTOLOGIA VIAL.**

¿Por qué es una actividad de riesgo?

#### **3.1) INTRODUCCIÓN:**

Para poder abordar el siguiente capítulo, comenzaremos conceptualizando el derecho laboral enmarcándolo en la problemática que nos ocupa. Analizaremos diferentes perspectivas de autores y doctrinarios, especializados en la materia. Con el propósito y la finalidad de deliberar un debate más teórico, técnico entre doctrinarios. La Organización Mundial de la Salud, conmemoró en abril de 2004, el aniversario de su creación y declaró al año 2004 como el “AÑO DE LA SEGURIDAD VIAL”, por considerar que los accidentes de tránsito son una pandemia y causa de muerte en todo el mundo y si se proyecta, sin hacer nada al respecto, seguirá en ascenso.

En Argentina, el problema de los accidentes de tránsito, es un tema de extrema gravedad, con altos índices de muertes, heridos y pérdidas materiales. En tal sentido y en el marco del Sistema Nacional de Seguridad Vial, establecido en el Anexo T del Decreto N° 779/95 reglamentario de la Ley de Tránsito N° 24.449, se implementaron políticas estratégicas de armonización federal, para que fueran aplicadas a través del Consejo Federal de Seguridad Vial, con el objetivo de elaborar un “PLAN NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL”<sup>15</sup>.

En este sentido la Ley de Tránsito N° 24.449, fue la base jurídica indispensable para la planificación estratégica, con un moderno criterio accidentológico, que formó un

---

<sup>15</sup> Bertranou, Julián. "Creación de agencias especializadas, capacidad estatal y coordinación interinstitucional. Análisis del caso de la Agencia Nacional de Seguridad Vial de Argentina." *Revista Perspectivas de Políticas Públicas* 2.4 (2013): 11-39.

programa de acción, estableció medios y recursos usados para la prevención, y a pesar de ello, resultó insuficiente por sí sola como solución definitiva de tal problemática.

Desde el punto de vista institucional la Ley crea a través del decreto antes mencionado, el SISTEMA DE SEGURIDAD VIAL, conformado por el Consejo Federal de Seguridad Vial, el Registro Nacional de Antecedentes de Tránsito y la Comisión Nacional del Tránsito y la Seguridad Vial, que tiene como fin la coordinación eficiente de las acciones con el objeto de alcanzar la uniformidad en la aplicación de la ley en todo el país, mediante mecanismos imprescindibles de enlace tanto en las jurisdicciones provinciales como en la federal, que armonicen el accionar de todos los organismos públicos y privados interesados en la cuestión y tienda a establecer criterios únicos en todo el país sin agregar o restar las competencias propias a los organismos nacionales, provinciales o municipales que los tienen.

“De allí, es que se considera la elaboración del Plan Nacional de Seguridad Vial, como herramienta fundamental, para perfeccionar la política de Estado de Prevención de Accidentes de Tránsito en nuestra nación”<sup>16</sup>. En tal sentido, el plan se desarrollaría a partir de enero de 2006 hasta el 31 de diciembre de 2009, organizado sobre la base de la descentralización regional como un proceso de conducción, planeamiento y administración de las políticas de seguridad vial, proyectando sus objetivos estratégicos y prioridades.

En el entendimiento de la necesidad de elaborar políticas de Estado que perduren en el tiempo, se anuncia desde nuestra presidencia en febrero de 2008, y se eleva al Congreso de la Nación, un proyecto de Ley por el cual se establecía la creación de la Agencia Nacional de Seguridad Vial. Este proyecto resultó en dos leyes; la primera que recibe el N° 26.353 de fecha 28.02.08, por la cual se ratifica en lo que es materia de competencia del Congreso Nacional, el Convenio Federal sobre Acciones en Materia de Tránsito y Seguridad Vial, suscripto el 15 de agosto de 2007 entre el Estado nacional, las provincias y la Ciudad Autónoma de Buenos Aires., que fuera ratificado por Decreto del Poder Ejecutivo nacional N° 1232 del 11 de septiembre de 2007, y que como Anexo forma parte integrante de dicha ley.

---

<sup>16</sup> Corna, Hernán MP. *La educación vial como política de Estado en la Argentina*. Diss. Universidad del Salvador, 2007.

En las últimas décadas, la problemática del tránsito y la Seguridad vial representa un tema de creciente interés científico y social, y en general, buena parte de estos esfuerzos van orientados a estudiar el factor humano. Los trabajos realizados con el estudio de las variables psicológicas implicadas en la conducción han proliferado en los últimos años, debido en parte, a la importancia de la problemática que significa la siniestralidad vial, al relevante papel que juega el factor humano en el origen del accidente, y con él la necesidad de analizar aquellas variables psicológicas que subyacen y contribuyen al desarrollo de unas pautas de conducta más seguras y activas en el conductor.

El llamado factor humano está presente, por sí solo o junto a otros, en la causalidad de la mayor parte de los accidentes de tránsito. Es frecuente por eso que en los habituales balances que reflejan la accidentalidad en nuestras rutas, aspectos como las distracciones, la invasión de carril del sentido contrario, el exceso de velocidad – todos estos relacionados a la conducta humana-<sup>17</sup>, sean las circunstancias causales más frecuentes de la accidentalidad vial. A la base de la inmensa mayoría de los accidentes, como ya se ha dicho, hay una actuación humana, voluntaria o errónea; por eso, si se quiere entender, y así optimizar, las dimensiones básicas de la seguridad vial, hay que centrar la óptica, inevitablemente, en el comportamiento del conductor, un comportamiento para cuyo estudio y explicación se han desarrollado diversos modelos. Ciertamente, el hecho de que el estudio psicológico del comportamiento humano en la conducción de vehículos se lleve a cabo desde diversas perspectivas y modelos teóricos es algo que da cuenta de la complejísima realidad del comportamiento humano.

Las actuales investigaciones sobre accidentalidad han mostrado con claridad, en primer lugar, el limitado peso de los errores en la ejecución de maniobras frente a los errores de reconocimiento y en la toma de decisiones; en segundo lugar, la importancia de las causas humanas indirectas –influencia del alcohol, drogas, fatiga, prisa, elevado nivel emocional, inexperiencia, etc.- en la génesis del accidente, y, por último, la relación de variables cognitivo-motivacionales con la accidentalidad –percepción de riesgo, actitudes ante las infracciones de tránsito, temeridad en la conducción, toma de decisiones arriesgadas, etc.-. El análisis de este tipo de modelos deriva en una consideración básica:

---

<sup>17</sup> del Cueto, Carla. "El Estado que repara: políticas públicas y medidas de gobierno en seguridad vial a nivel nacional 2008-2011." *XII Congreso Argentino de Antropología Social (CAAS)*(La Plata, junio, julio y septiembre de 2021). 2021.

minusvalora la intervención y el libre control del conductor sobre las demandas ambientales, al considerarlo simplemente como un elemento que percibe y responde a las exigencias del sistema de tránsito, dentro de una concepción general de la conducción como una tarea de “pasos impuestos”. No tiene en cuenta que factores como la velocidad, la distancia de separación respecto a otro vehículo o la frecuencia de adelantamientos, dependen del conductor, de sus decisiones y acciones, que en última instancia son las que determinan la dificultad de la tarea. Este punto de vista ha promovido también un desmedido optimismo con respecto a los efectos de seguridad del entrenamiento y educación del conductor, campañas informativas y medidas similares. La progresiva evidencia de la inecuación de estos planteamientos llevó, en el contexto más general de la emergencia de una psicología cognitiva, a la formulación de modelos cognitivo-motivacionales que ofrecen una interpretación más global y compleja del sujeto humano que conduce.

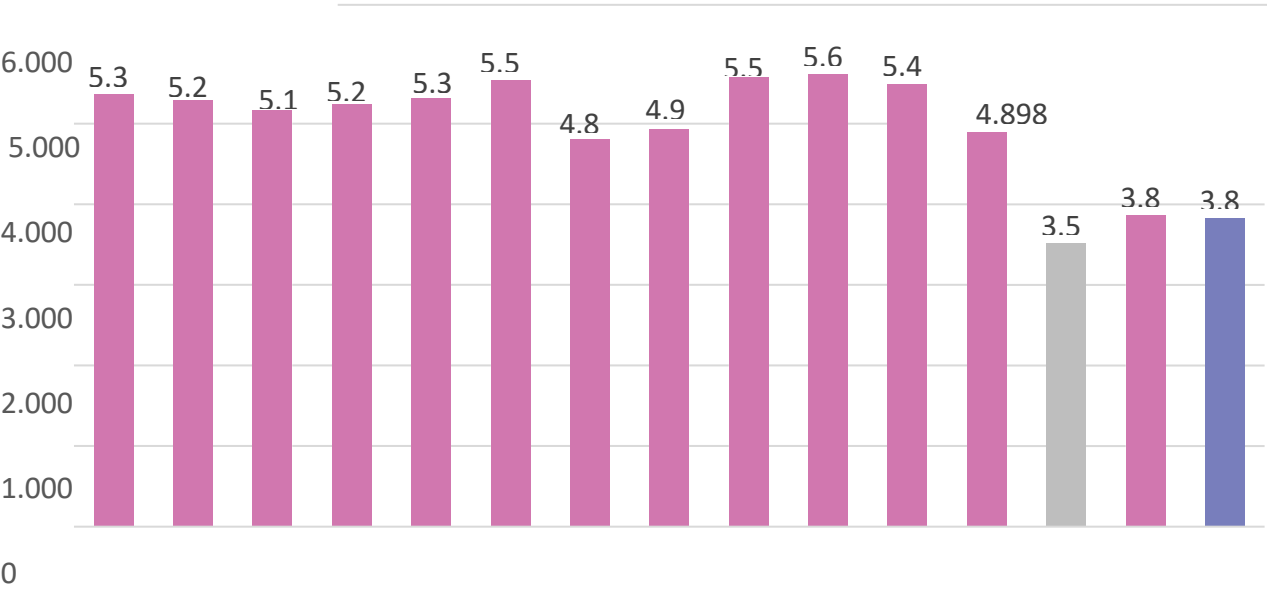
**Importancia de la Agencia de Seguridad Vial frente a la accidentología vial.**

**3.2) Esquemas graficos de la siniestralidad Vial Argentina.**

Víctimas fatales: serie histórica

Datos parciales y preliminares en valores absolutos | Período 2008-2022

Víctimas fatales y variación anual. Período 2008-2022



En síntesis para poder comprender el grafico, desde el año 2008 los siniestros fatales y víctimas fatales en el marco de rutas Nacionales a lo largo, ancho del país y en el momento del acto, hasta la actualidad fueron disminuyendo. Poniendo en primera línea a los Agentes de Seguridad Vial Nacional Vial a la hora de su prevención antes y después de los accidentes. Se habla de prevención antes para evitar el siniestro y después para causar un mal mayor después de este ser provocado.

Lo que fue del año 2022 fueron en cuanto a victimas en todo el país. Hubo un promedio de:

- VICTIMAS FATALES: 3.415
- SINIESTROS FATALES: 3.415

Si bien los índices parecen bajos, no lo son para nada. Por eso este respectivo trabajo habla de el riesgo eminente del agente, y su contemplación a ciertas contingencias que deben aplicarse.

Hoy en día el organismo cuentan con los debidos protocolos, capacitaciones de disuasión de manera resolutiva para repeler y afrontar los siniestros viales, para evitar incidentes o no agravar un accidente. Pero seguimos del otro lado de la vereda en cuanto el reconocimiento de estos riesgos laborales en cuanto a sus funciones. Los agentes, se afronta a muchas situaciones fortuitas y que si bien no dejan daños físicos en muchos caso, si se presentan daños psicológicos por lo que representa estar en ese momento y a lo que pueden llegar a estar expuestos.

**CAPITULO IV:**

Conclusiones y

Aportes.

#### Capítulo IV:

El desarrollo de esta investigación nos ha permitido constatar nuestra hipótesis puesto que consideramos que, al no considerar La actividad de los trabajadores de la agencia de Seguridad Vial Nacional dependiente del Ministerio de Transporte, como actividad de riesgo trae como consecuencia la vulnerabilidad de derechos básicos de los trabajadores como el derecho a la salud y el derecho a un salario acorde a su actividad.

A lo largo de este trabajo y luego de conceptualizar los diferentes factores que hacen que el organismo “SEGURIDAD VIAL NACIONAL”, tenga importantes fallas a la hora de otorgar a los trabajadores una remuneración acorde a su labor.

Para comenzar y en pos de formular una conclusión, como explicamos a lo largo de la investigación el riesgo de trabajo se le reconoce al trabajador a través de los “convenios colectivos de trabajo”, estos convenios se formulan y ratifican una vez por año, siempre que no haya pacto en contrario, o denuncia expresa de las partes (Empresarios/Gremios). En el organismo que nos ocupa, están contemplados dentro del CCT en la administración pública. Convenio el cual tiene su entrada en vigencia desde el 27/02/2006 Dec 214/2006<sup>18</sup>, y rige a toda la administración pública Nacional.

Convenio que contempla la “Administración Pública” (SINEP), el mismo considera a la administración publica como una actividad meramente administrativa, y no contempla al Agente que tiene la actividad operativa de la via publica, lo que desconoce los riesgos eminentes que pueden terminar en accidentes, que presentan las carreteras, vías y autopistas.

El mencionado convenio contempla a todos aquellos trabajadores administrativos, los cuales sus funciones son meramente de oficina o sin ningún tipo de operatividad especifica. Se nombra operatividad, para diferencia las tareas de un oficinista y un agente regulador de tránsito que cumplirían funciones mixtas de riesgo. Esta operatividad que

---

<sup>18</sup> <https://abqra.org.ar/wp-content/uploads/2022/06/Lev-14.250-Convenciones-Colectivas-de-Trabajo.pdf> 31/01/2023  
<https://servicios.infoleg.gob.ar/infolegInternet/anexos/145000-149999/148090/texact.htm> 31/01/2023

no se contempla en el CCT que venimos tratando, hace que la remuneración no sea la apropiada los agentes. Si bien dentro del Organismo se menciona esa diferencia de categoría o jerarquía, no lo hace de manera correcta. La manera correcta de poder contemplar el riesgo, sería que la Agencia se regule por un CCT que regularice esta situación, como es el caso de la CNRT (Comisión Nacional de Regulación de Transporte), Trenes Argentinos (ASFA), AUBASA (Autopistas Buenos Aires).

La importancia de su reconocimiento, se haya en la remuneración que estos perciben como Empleados de la Administración Pública y pertenecientes a este convenio. Un aumento en su remuneración de acuerdo a su actividad, contemplaría un seguro de vida por su función, y también una jubilación y/o pensión del trabajador, acorde a la actividad realizada

Ante esta irregularidad manifiesta emanada de un Organismo Autárquico descentralizado del Ministerio de Transporte buscamos la regulación correcta que contemple los derechos del trabajador establecidos en nuestra carta magna y otro también de raigambre constitucional como el derecho a la salud.

En pos de dar posibles soluciones, mencionaremos que se pueda regularizar en materia de convenio colectivo de trabajo, como primera medida modificar el CCT, para que contemple las tareas mixtas con la que cuenta la agencia. Generando en las paritarias que se dan cada año, una modificación/negociación, para una modificación de remplazo en la ultraactividad. Estas modificaciones lo contemplado en su capítulo primero (1) en sus artículos 6,7 y 8; en su capítulo tercero (3) ámbitos de negociación, artículos 16 y 17; y su capítulo cuarto (4), el 18 y 19, de la ley 14.250. Estos cambios destinarían que se contemplen un trabajo administrativo y un trabajo de riesgo, diferenciando las distintas funciones y las contingencias del riesgo por separados de los trabajadores administrativos y los agentes, que cumplen sus funciones en las rutas y caminos nacionales.

Estas garantías y derechos de los trabajadores están contemplados en nuestra carta magna, la misma debe ser aplicada igualdad a los trabajadores como es impuesto en sus artículos 14 y 14bis, específicamente en su segundo párrafo. Son el estado que dan cumplimiento a su labor, en este caso de riesgo no remunerada de acuerdo a derecho.

### **Ciclos Maestros del Derecho.**

Luego de hacer una observación a los ciclos del derecho y de acuerdo a el tópico realizado por el Dr. Juan Carlos Casanga, creemos pertinente de acuerdo a la temática desarrollada comentar la siguiente reflexión; Encontramos una dicotomía entre la moral y derecho. Siendo que la moral integra el derecho y notoriamente cada vez está más desaparecido. Hoy en día hay que evitar la arbitrariedad y buscar más el principio de razonabilidad en cuanto decisiones legislativas, administrativas y judiciales. Hay que ir a las fuentes y poder dar una solución a las diferentes problemáticas en concordancia con la constitución nacional. Es el poder velar por una actualización/modernización en las necesidades basadas en los principios generales<sup>19</sup>.

---

---

<sup>19</sup> <https://www.youtube.com/watch?v=VrfJq4RybHM> /Dr. Juan Carlos Cassagne 1/2/2024

---

### **Bibliografía General:**

- ❖ Constitución Nacional de la República Argentina.

### **Bibliografía Especial:**

- ❖ BAÑOS, José María. “*Breve reseña histórica de los riesgos del trabajo*”, Revista Verba Iustitiae, Revista de la Facultad de Derecho de Morón, N° 5, 73, Sistema Argentino de Información Jurídica
- ❖ VILLASMIL PRIETO, Humberto. “*Pasado y presente del Derecho Laboral Latinoamericano y las vicisitudes de la relación de trabajo (Primera Parte)*”, Revista Latinoamericana de Derecho Social, Biblioteca Jurídica Virtual del Instituto de Investigaciones Jurídicas de la UNAM, 16/2/2015
- ❖ BIALET MASSÉ, Juan. “*Informe sobre el estado de las clases obreras en el interior de la República, Tomo I*”, Imprenta y Casa Editora de Adolfo Grau, Buenos Aires, 1904, p. 195
- ❖ Ancona, M., & Barreiro, C. (2019). Accidentes de trabajo, in itinere y en misión. Thomson Reuters - La Ley Online, 2.
- ❖ Bertranou, Julián. "Creación de agencias especializadas, capacidad estatal y coordinación interinstitucional. Análisis del caso de la Agencia Nacional de Seguridad Vial de Argentina." *Revista Perspectivas de Políticas Públicas* 2.4 (2013): 11-39.
- ❖ <sup>i</sup> Corna, Hernán MP. *La educación vial como política de Estado en la Argentina*. Diss. Universidad del Salvador, 2007.
- ❖ Del Cueto, Carla. "El Estado que repara: políticas públicas y medidas de gobierno en seguridad vial a nivel nacional 2008-2011." *XII Congreso Argentino*

*de Antropología Social (CAAS)(La Plata, junio, julio y septiembre de 2021).*  
2021.

---

### **Páginas Web consultadas.**

- ❖ <https://www.argentina.gob.ar/seguridadvial> 11/05/2023
- ❖ <http://www.infoleg.gob.ar/> 11/05/2023
- ❖ [https://www.argentina.gob.ar/sites/default/files/04\\_antecedentes\\_de\\_la\\_ley\\_de\\_riesgos\\_del\\_trabajo.pdf](https://www.argentina.gob.ar/sites/default/files/04_antecedentes_de_la_ley_de_riesgos_del_trabajo.pdf)
- ❖ <https://www.senado.gob.ar>
- ❖ [https://higieneyseguridadlaboralcvs.files.wordpress.com/2012/10/15\\_los\\_accidentes\\_trabajo\\_1a\\_edicion\\_marzo2010.pdf](https://higieneyseguridadlaboralcvs.files.wordpress.com/2012/10/15_los_accidentes_trabajo_1a_edicion_marzo2010.pdf)
- ❖ *Siglo XXI PUBLICACION 2020 “INTERPRETACIÓN DE LA LEY 26.773 PARA CASOS DE ACCIDENTES IN ITINERE”*  
<https://repositorio.21.edu.ar/bitstream/handle/ues21/27684/TFG%20%20Balbuen%20Julio%20Cesar.pdf?sequence=1&isAllowed=y> Ley 24.557 “Riesgo de trabajo 585/96” <https://www.argentina.gob.ar/srt/comisionesmedicas/recursos-trabajador/respuestas-preguntas-frecuentes> visitado 5/8/23.
- ❖ <https://www.argentina.gob.ar/srt/art/funcion-de-las-art-ea> visitada 8/8/2022
- ❖ <https://abgra.org.ar/wp-content/uploads/2022/06/Ley-14.250-Convenciones-Colectivas-de-Trabajo.pdf> 31/01/2023
- ❖ <https://servicios.infoleg.gob.ar/infolegInternet/anexos/145000-149999/148090/texact.htm> 31/01/2023
- ❖ <https://www.youtube.com/watch?v=VrfJq4RybHM> /Dr. Juan Carlos Cassagne 1/2/2024

---

## Índice

|                                                                                                     |           |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------|
| <b>Proyecto de investigacion.....</b>                                                               | <b>6</b>  |
| 1. Resumen.....                                                                                     | 7         |
| 2. preguntas problema.....                                                                          | 7         |
| 3. Metodología .....                                                                                | 8         |
| 4. Hipótesis.....                                                                                   | 8         |
| 5. Marco teorico.....                                                                               | 8         |
| 6. Introducción .....                                                                               | 9         |
| <b>Capítulo 1. Encuadre conceptual .....</b>                                                        | <b>12</b> |
| <b>Capítulo 2. Encuadre Conceptual.....</b>                                                         | <b>21</b> |
| 2.1). Accidentes .....                                                                              | 22        |
| 2.2). La aseguradora de Riesgo de Trabajo.....                                                      | 25        |
| 2.3). Reforma.....                                                                                  | 27        |
| <b>Capítulo 3. Consideraciones respecto al Riesgo del Trabajador de la ANSV<br/>Argentina .....</b> | <b>29</b> |
| 3.1) Introducción .....                                                                             | 30        |
| 3.2). Esquema grafico .....                                                                         | 34        |
| <b>Capítulo 4. Conclusiones y aportes.....</b>                                                      | <b>36</b> |