

Asociación Internacional de la Seguridad Social
Conferencia de la AISS
Hacia sistemas de seguridad social sostenibles
Chipre, noviembre de 2003

**Condiciones básicas para el establecimiento o la reforma
de un sistema de seguro de accidentes del trabajo**

Joachim Breuer
Administrador General
Federación Nacional de Cajas del Seguro de Accidentes
del Trabajo en la Industria
Alemania

**ISSA/CONF/MA
SSOL/2003**

CONDICIONES BÁSICAS PARA EL ESTABLECIMIENTO O LA REFORMA DE UN SISTEMA DE SEGURO DE ACCIDENTES DEL TRABAJO

Joachim Breuer

Administrador General - Federación Nacional de Cajas del Seguro de Accidentes del Trabajo en la Industria Alemania

El mundo del seguro de accidentes es complejo, y no todos los regímenes pueden basarse en la experiencia de cientos de años de un régimen en continuo desarrollo. Muchos regímenes, particularmente en los Estados en transición de Europa del Este, se enfrentan a una historia breve y sujeta a continuos cambios. El régimen de seguro social de otro grupo, al que pertenece, por ejemplo, la República Popular China, está atravesando actualmente un importante proceso de reforma y renovación, que también incluye la reestructuración clave del seguro de accidentes del trabajo. Por lo general, prima la voluntad general de obtener de las experiencias de otros países soluciones e ideas que aplicar a los propios proyectos de reforma, para poder crear o transformar rápidamente un régimen estable y satisfactorio. El mejor modo de ayudar a estos países es establecer un catálogo de factores y condiciones generales, que no sólo influyen en la introducción o reforma de un régimen de seguro de accidentes en algunos países, sino en la mayoría de ellos.

Al objeto de elaborar este catálogo, la Comisión Técnica del Seguro de Accidentes del Trabajo y Enfermedades Profesionales ha realizado una encuesta para averiguar el papel que pueden desempeñar algunos factores clave al hacer frente a los problemas relativos a la reforma o creación de un régimen de seguro de accidentes¹.

La encuesta se ha limitado a algunos países y regímenes europeos, asiáticos, africanos y americanos, conocidos por haber innovado o reformado su régimen de seguro de accidentes en los últimos años, y cuyas respuestas se esperaban que fueran en cierto grado representativas - aunque esto no fuera estadísticamente comprobable.

El presente informe presenta los resultados de la encuesta. Influyeron en la evaluación las experiencias de los siguientes países:

- Europa: Bulgaria, Estonia, Letonia, Rumania y la Federación de Rusia.
- Asia: la República Popular China, Camboya, la República Democrática Popular Lao.
- África: Senegal, Zimbabwe, Gambia.
- América del Norte y del Sur: Argentina, Brasil, México y Canadá.

Sin pretender ser exhaustiva, la encuesta demostró la particular importancia que revisten los seis puntos siguientes:

1. Inclusión y activación de los interlocutores sociales.
2. Condiciones sociales y administrativas.
3. Comparación de buenas prácticas y transferencia internacional de conocimientos.
4. Especialización del régimen de seguro.
5. Cotizaciones diferenciadas y prestaciones flexibles.
6. Integración de la prevención.

INCLUSIÓN Y ACTIVACIÓN DE LOS INTERLOCUTORES SOCIALES (AGENTES INTERESADOS)

La creación de voluntad política

La reforma o la introducción de un régimen de seguro de accidentes es el resultado de un proceso de creación de voluntad política. Dicho proceso brinda una excelente oportunidad para presentar los conocimientos de la organización de seguro de accidentes y aplicarlos de un modo creativo.

La primera medida legislativa se tomó normalmente durante un proceso político de discusión, según la presente encuesta, que duró entre dos y cinco años. En función de la complejidad de las medidas planificadas, y de la inclusión de los actores políticos en el proceso, este proceso puede ser de mayor o menor duración - en la medida en que el órgano legislativo toma por sí mismo la decisión sin necesidad de un discurso social. El gobierno, es decir, los ministerios, las autoridades o las administraciones federales o provinciales competentes, desempeña el papel principal en todos los procesos de reforma y aplicación. Ninguna reforma del régimen de seguro de accidentes puede llevarse a cabo sin la intervención del Estado - pero éste no siempre desempeña el papel más importante.

La fuerza motora de la reforma del seguro de accidentes en la República Popular China la constituyen, junto con el Estado, las empresas estatales que no se consideraban suficientemente protegidas por el régimen establecido. La última reforma llevada a cabo en Senegal en este ámbito (1973) se basó de un modo determinante en la presión política de los sindicatos, que no consideraban aplicable la legislación que se había tomado de Francia hacia algunos años.

Asimismo, en las reformas mucho más especializadas que se introdujeron en las provincias de Canadá en el decenio de 1990, el papel decisivo no lo desempeñaron los gobiernos territoriales y provinciales, sino los interlocutores sociales. La reforma de la ley de indemnización a trabajadores (*Workers' Compensation Act*) en Manitoba (1991-92) se apoyó principalmente en la presión política ejercida por las organizaciones de los empleadores, que deseaban establecer un régimen más rentable y económico.

El estudio ha puesto de relieve un hecho destacado, a saber, que los países en que los interlocutores sociales participaron de un modo decisivo en la elaboración de los principios legislativos de una reforma o introducción de un seguro de accidentes, si bien la preparación y aplicación de dicha reforma llevó mucho tiempo, la fase de transformación e introducción de la misma fue más corta. Aunque la discusión con los trabajadores y los empleadores, y con los distintos grupos de interés, pueda parecer larga y tediosa, e incluso considerarse inicialmente más bien un impedimento, es sin embargo una condición esencial para que las medidas previstas puedan aplicarse sin problemas.

La fase de transformación

En la fase de transformación, la participación de los interlocutores sociales también demuestra ser una condición importante para que la introducción y reforma de un régimen tenga éxito. Asimismo, el estudio ha revelado que las fases de reforma eran

más breves en los regímenes que propiciaban la participación activa de los agentes interesados en el proceso político.

Merced a la estrecha participación de los asegurados, a quienes los expertos encuestados consideraron impulsores particularmente importantes del proceso, en tan sólo ocho meses se introdujeron más de 100 enmiendas legislativas de la Junta de Indemnización a Trabajadores (*Workers' Compensation Board*) de Northwest Territories y Nunavut, en Canadá. Las reformas del seguro de accidentes introducidas en Terranova (2001) y Québec (1995-1996) muestran asimismo que Canadá ilustra perfectamente lo que supone la participación satisfactoria de los interlocutores sociales. La reforma fundamental que tuvo lugar en Terranova, que pretendía evitar nada menos que la amenazadora insolvencia del régimen establecido, se centró fundamentalmente en la participación de los interlocutores sociales en la misma. En la medida en que éstos no se consideraron meramente objeto de las actividades administrativas del seguro de accidentes, sino más bien "agentes interesados", copropietarios y partes con una responsabilidad común, las organizaciones de empleadores y de trabajadores pudieron movilizarse.

En Québec, la reforma financiera del régimen de seguro de accidentes se basó en una iniciativa de la Comisión de la Salud y de la Seguridad del Trabajo (*Commission de la santé et de la sécurité du travail* (CSST)). La Comisión, en consulta con más de 100 organizaciones de empleadores, procuró alcanzar un amplio acuerdo con los mismos y, un año después, este acuerdo se aprobó como nueva ley del Gobierno de Québec.

Aun cuando la inclusión de los interlocutores sociales requiera una preparación intensiva y, probablemente, prolongue la gestación del proyecto de reforma, la sostenibilidad de las medidas reformadas sólo puede garantizarse con ayuda de los mismos. Por consiguiente, la participación paritaria de empleadores y trabajadores constituye un factor de éxito clave para un régimen de seguro de accidentes recientemente establecido o reformado.

Condiciones sociales y administrativas

Para crear o reformar un régimen de seguro de accidentes, el establecimiento o la adaptación de fundamentos administrativos importantes para dicho régimen reviste una importancia decisiva. En algunas circunstancias, esto conlleva grandes dificultades de orden práctico.

En la Federación de Rusia, por ejemplo, las estadísticas disponibles sobre accidentes y la falta de conocimientos no figuraban en la definición de riesgos ni en el cálculo de las cotizaciones como los principales obstáculos de la reforma del régimen de seguro de accidentes que comenzó en 1998. La falta de datos para fines estadísticos y de planificación también dificultaron la introducción del régimen de seguro de accidentes en Gambia (1990-1996).

Los siguientes ejemplos ilustran que la introducción de un régimen de seguro de accidentes algunas veces se ha enfrentado a problemas más importantes que los de carácter administrativo. En la República Democrática Popular Lao, donde en 2001 se introdujo un régimen de seguro para los trabajadores del sector privado de la economía, el mayor impedimento fue el hecho de que los empleadores se negaran a pagar las cotizaciones para este nuevo seguro. Este problema clave tuvo

consecuencias prácticas, ya que el régimen carecía de suficientes personas para llevar a cabo una supervisión con miras a sancionar a los contribuidores negligentes. En Brasil, por ejemplo, se planteó un problema similar. En este país, la recaudación de cotizaciones se obstaculiza debido a que más del 90 por ciento de las empresas son empresas pequeñas y a que, en muchos casos, los empleadores se niegan a pagar las cotizaciones.

Incluso los factores religiosos pueden hacer que fracase la reforma de un régimen de seguro de accidentes, como demuestra el caso de Senegal. Dado que, hace unos treinta años, en este país se obligaba a las viudas de los trabajadores fallecidos a consecuencia de accidentes del trabajo mortales, a presentar un certificado para poder cobrar sus prestaciones de supervivencia, en el que constara que no entrarían en segundas nupcias, más del 90 por ciento de la población senegalesa, de confesión musulmana, se opuso considerablemente a la reforma. La ley del seguro de accidentes contravenía en este aspecto importante las leyes religiosas dominantes, que se oponen firmemente a las segundas nupcias.

En consecuencia, la sostenibilidad de una reforma no sólo depende de las estadísticas, de un personal cualificado y de unos conocimientos administrativos. Es fundamental integrar el seguro de accidentes en el contexto social y legislativo de una sociedad. Los interlocutores sociales también desempeñan un papel importante en la sostenibilidad de una reforma.

COMPARACIÓN DE BUENAS PRÁCTICAS Y TRANSFERENCIA INTERNACIONAL DE CONOCIMIENTOS

La transferencia internacional de conocimientos entre los regímenes de seguro de accidentes es muy importante. Sobre la base de esta sencilla fórmula, los estudios actuales han obtenido resultados clave, ya que los expertos entrevistados pudieron valorar en una escala de cinco niveles la importancia que reviste recibir asesoramiento de otras entidades internacionales (el espectro de respuesta abarcó desde “ninguna importancia” hasta “muchísima importancia”). En promedio, la mayoría de las respuestas marcaron “mucho importancia”, es decir, el segundo nivel más alto.

Entre las organizaciones internacionales cuyo asesoramiento y apoyo revestían gran importancia para la introducción y reforma de regímenes de seguro de accidentes, se mencionaron la Oficina Internacional del Trabajo (OIT) y la Asociación Internacional de la Seguridad Social (AISS). Entre los regímenes nacionales, destacó principalmente la ayuda prestada por Austria (en el caso de la Federación de Rusia), Bélgica (para el establecimiento del seguro de accidentes en la República Democrática Popular Lao), Suiza (en el caso de la República Popular China) y Alemania (para la Federación de Rusia, Letonia y la República Popular China).

En las reformas de los regímenes canadienses de seguro de accidentes administrados a nivel de provincias, se tuvieron en cuenta fundamentalmente las experiencias de otros regímenes canadienses o estadounidenses y, en el caso de Ontario, también las de regímenes australianos y neocelandeses.

Los factores regionales revisten particular importancia para la transferencia internacional de conocimientos, por lo que es natural que, para la introducción de reformas, algunos Estados se guíen principalmente por los regímenes sociales de los países vecinos (la República de Corea y Japón, en el caso de la República Popular

China; Filipinas y Tailandia en el caso de la República Democrática Popular Lao; o Colombia, Chile y Argentina en el caso de México).

ESPECIALIZACIÓN DEL RÉGIMEN DE SEGURO

En la actualidad, se reconoce en todo el mundo que el seguro de accidentes es un pilar central del régimen de seguro social, y una condición sine qua non para la paz y la igualdad social. Esta importante clave, al igual que las particularidades funcionales que distinguen un seguro de accidentes de otros tipos de seguro, exigen que éste se gestione de una forma específica. Sin embargo, se observa que algunos regímenes de seguro de accidentes, particularmente en los países en desarrollo, no siguen el principio del seguro social. En estos regímenes, las empresas se aseguran individualmente a través de un seguro privado acordado o, con menos frecuencia, a través de un depósito de seguridad financiera ante las autoridades estatales. Este régimen se encuentra, entre otros países, en Botswana², pero también en la provincia canadiense de Ontario, donde sobre todo los empleadores del sector público y las empresas de transporte suprarregionales se responsabilizan personalmente de los accidentes del trabajo y garantizan su solvencia en caso de prestaciones a través de depósitos en efectivo.

En los casos en que se exige a los empleadores de responsabilidad por los accidentes o enfermedades de los trabajadores en el marco de un seguro social, se observan, como ilustran los resultados de la encuesta, dos tipos de organización de un régimen de seguro de accidentes: estos regímenes pueden integrarse como ramo particular en la estructura de la organización ya establecida, o bien complementar el régimen social como pilar independiente funcional y organizativo.

El primer tipo de régimen es más frecuente en los países donde se ha introducido recientemente un seguro especializado en accidentes del trabajo y que, por falta de recursos administrativos y organizativos, integran dicho seguro en una estructura administrativa ya establecida. Este es el caso de Bulgaria, donde el fondo de seguro de accidentes del trabajo creado en el año 2000 se integró en el régimen nacional de seguro social. Del mismo modo, en Letonia se incluyó el seguro de accidentes creado en 1997 como una sección de la autoridad estatal del seguro social, al igual que en Camboya (2002) y la República Democrática Popular Lao (2001).

De conformidad con la experiencia de los países que cuentan con una larga tradición de regímenes de seguro de accidentes del trabajo independientes y organizativos, la complejidad y la especialización de sus tareas exigen un tipo de organización independiente (lo que fundamentalmente pusieron de relieve todos los expertos canadienses encuestados); sin embargo, debe considerarse que, en un principio, apenas puede exigirse a un régimen social con recursos financieros limitados - como el de la República Democrática Popular Lao - que se organice en torno al nuevo fondo de seguro para personas que hayan sufrido accidentes del trabajo, ni que cree una estructura organizativa independiente, al menos a corto plazo.

No obstante, el hecho de que un seguro de accidentes independiente, también para los países en desarrollo y en transición, no deba estar orientado a una tarea imposible, muestra el camino que siguió, por ejemplo, Rumania, con respecto a su reforma de seguro de accidentes en 1996. De conformidad con el modelo de las Cajas del Seguro de Accidentes del Trabajo en la Industria en Alemania, Rumania comenzó estableciendo un seguro de accidentes con un amplio catálogo de

prestaciones (que incluía prestaciones de rehabilitación y de prevención), inicialmente sólo para un ramo único - la industria minera - y luego, poco a poco, creó un régimen que pudiera integrarse en todos los ramos de la industria. La posibilidad de establecer un seguro de accidentes a nivel de sector como institución independiente, hace, por así decirlo, de la necesidad una virtud, y explota el potencial del seguro de accidentes, es decir, su carácter diferencial entre los sectores.

COTIZACIONES DIFERENCIADAS Y PRESTACIONES FLEXIBLES INCENTIVOS A TRAVÉS DE COTIZACIONES DIFERENCIADAS

Los obstáculos organizativos y administrativos que deben superarse en la fase de establecimiento de un seguro de accidentes son numerosos. A fin de evitar que la organización de los recursos financieros para la indemnización de los derechos a prestaciones llegue a ser un obstáculo insuperable, los países encuestados se han decantado, en la fase de establecimiento, por una financiación a través de contribuciones, en lugar de crear un procedimiento de ajuste de capital. Este es el caso de Argentina, Bulgaria, Letonia, la Federación de Rusia, la República Popular China, la República Democrática Popular Lao, Senegal y Zimbabwe. La fase de introducción podría superarse normalmente con los medios financieros del presupuesto nacional. En todos los países encuestados, los contribuyentes son los empleadores, por lo que, en algunos casos, las prestaciones médicas de los seguros de accidentes se aportan como complemento de los ingresos impositivos (Letonia).

El hecho de que los empleadores sean los únicos contribuyentes significa que los organismos gestores del seguro de accidentes no sólo asumen una gran responsabilidad social, sino también económica. Al crear los tipos de cotización - y, por lo tanto, una parte de los costes salariales accesorios -, el seguro de accidentes influye considerablemente en la competitividad de las empresas y, en consecuencia, en toda la economía de un país. Hacer frente a estas leyes económicas supone un desafío particular e, idealmente, liberar incluso las fuerzas productivas a través de una interdependencia idónea entre tasas bajas de accidente y tipos bajos de cotizaciones.

Otro resultado importante del estudio es que, el principio de la herencia y del recargo con respecto a las cotizaciones también se impone en los países en los que, hasta hace poco, no existía un seguro de accidentes.

Por ejemplo, en la República Popular China se reconoció que la cuantía de las cotizaciones y el modo de calcularlas suponen un factor importante que motiva a los empresarios a velar por la protección en el trabajo. En este país, las autoridades encargadas de la seguridad en el trabajo pueden determinar que las primas de seguro que deba pagar una empresa varíen entre el 5 y el 40 por ciento en relación con las cotizaciones habituales, dependiendo de la frecuencia de los accidentes y de los costes ocasionados por los accidentes producidos en la empresa el año anterior. Asimismo, principalmente en función del ramo de negocios y del riesgo profesional, se aplican diferentes tipos de cotizaciones, que se adaptarán nuevamente cada cinco años.

El régimen de seguro de accidentes de Zimbabwe brinda oportunidades similares y, asimismo, el seguro de accidentes establecido en la República Democrática Popular Lao hace apenas dos años se ha propuesto fomentar la participación de los empresarios y lograr la amplia aceptación de este tipo de seguro, a través de un

régimen de cotizaciones diferenciadas. Debido al caso de la República Democrática Popular Lao se concedió particular importancia a este punto de la encuesta, lo que se unió a la indicación de que los conocimientos necesarios a tales efectos de países que contaran con una estructura de empresa y social similar revestían suma importancia, pero eran difíciles de obtener. En Bulgaria, las cotizaciones diferenciadas son una de las medidas más difíciles de aplicar del seguro de accidentes establecido en el año 2000. El equilibrio de intereses entre el gobierno, las empresas y los sindicatos requiere mucho tiempo, de modo que no se prevé que éstos cambien satisfactoriamente antes de 2004. En México, también se flexibilizó el régimen de contribuciones con la reforma del seguro social de 1997, y las primas se calcularon en función de la frecuencia y la gravedad de los accidentes del trabajo y enfermedades profesionales producidos en las empresas.

PRESTACIONES FLEXIBLES

La gestión variable de los pagos de las primas es solamente un método para adaptar de un modo flexible un régimen de seguro de accidentes a las necesidades económicas de un país. También en lo que respecta al rendimiento, en el cumplimiento de la prestación, existe una necesidad de adaptación regular, para que las prestaciones atiendan debidamente las necesidades de las personas. Por consiguiente, no es en absoluto “deshonroso” para los regímenes públicos, no dejarse impulsar por motivos sociales y humanitarios. El potencial productivo del factor trabajo nos exige, también en lo que respecta al rendimiento, no descuidar las necesidades económicas y reaccionar de un modo flexible ante las necesidades de las personas y de la economía.

¿Cuál es el mejor modo de que hacer esto? ¿Qué prestaciones del seguro de accidentes influyen más, no sólo en los beneficiarios directos (los asegurados), sino también en sus empresas y en la economía en general?

Los resultados de la encuesta ponen de relieve que las expertas y expertos encuestados definen unánimemente la rehabilitación médica, profesional y social como el ámbito de servicios de un seguro de accidentes en el que mejor se atienden estas exigencias. Las distintas ventajas humanitarias y sociales, pero también económicas, que conlleva la reincorporación laboral de las personas que han sufrido accidentes del trabajo o enfermedades profesionales, convierten a los titulares del seguro de accidentes, que gestionan las prestaciones de rehabilitación en su plan de trabajo, en un factor productivo para toda la sociedad.

Esto ha sido reconocido por los organismos del seguro de accidentes en todo el mundo, que en sus actividades de reforma se preocupan por estructurar del modo más productivo posible sus prestaciones de rehabilitación ¿Cómo puede hacerse esto?

A modo de ejemplo, cabe mencionar las reformas introducidas en algunas provincias canadienses. Al igual que tres años atrás en Ontario, las reformas legislativas que tuvieron lugar en Terranova en 2001 allanaron el camino para la creación de programas *Return to Work*, que prevenían la reincorporación laboral en una fase temprana y en condiciones de seguridad de las personas que habían sufrido accidentes del trabajo. Los expertos de Terranova encuestados admitieron que este aspecto de la reforma general era el más difícil de cambiar. Se necesitarían amplias

medidas de formación y largos procesos de comunicación, así como la reorganización de los formularios.

En la encuesta se reconoció que un régimen de seguro de accidentes que puede contar con el firme apoyo de sus agentes interesados también adapta normalmente sus prestaciones a las necesidades reales. Este enfoque, inspirado en una filosofía de prestación de servicios establecida, sirve fundamentalmente para que el seguro de accidentes se reconozca y establezca a largo plazo en estos países. El seguro de accidentes podrá ser sostenible en los países en que se garantice con éxito que los intereses de las instituciones no se independizan, sino que están continuamente orientados hacia las necesidades de los asegurados y contribuyentes.

INTEGRACIÓN DE LA PREVENCIÓN

La encuesta también puso de relieve que las elevadas tasas de accidentes y de mortalidad que se atribuyen a los accidentes del trabajo, así como los elevados costes que esto supone para los empleadores y el Estado, explican que algunos países no hayan limitado su régimen de seguro de accidentes a la indemnización y la compensación, sino que hayan ampliado su espectro de prestaciones en torno a la prevención de accidentes. La idea subyacente es el reconocimiento de que el éxito sostenible en interés de los asegurados no sólo se consigue a través de una medicina particularmente moderna o de prestaciones de indemnización generosas, sino que el régimen de mayor éxito contra los accidentes es garantizar la protección de la salud en el trabajo y la reducción continua del riesgo de accidentes.

Por ejemplo, la reforma del seguro de accidentes en Québec que se acometió en 1990 tenía por objeto fomentar la prevención. El considerable aumento de los costes de indemnización, en particular de accidentes del trabajo graves, condujo a la Comisión de la Salud y de la Seguridad del Trabajo a vincular los esfuerzos intensivos desplegados en materia de prevención con incentivos mayores respecto al establecimiento de primas. Para alentar a las pequeñas empresas, se permitió a las compañías, *inter alia*, asociarse en régimen de reciprocidad para prestarse mutuo auxilio y organizar, junto con otras, un régimen de pensiones. En función del éxito de estos regímenes de prevención organizados libremente, las pequeñas y medianas empresas que participan en los mismos pueden reducir sus primas del seguro de accidentes.

También con el objeto de reforzar la prevención, en 1998 se reformó el régimen de seguro de accidentes en Ontario. A tales fines se creó una nueva base legislativa con la ley de seguridad en el trabajo (*Workplace Safety and Insurance Act*), a través de la cual el régimen se orientó más claramente hacia las actividades de prevención. Se creó un departamento de prevención en la Junta de Seguridad en el Trabajo (*Workplace Safety and Insurance Board*), autoridad encargada de velar por el cumplimiento de la ley, cuyos puntos esenciales de trabajo, en continua consulta con los interlocutores sociales (agentes interesados), se adaptan a sus necesidades.

El caso de Zimbabwe y Argentina muestra que las reformas del seguro de accidentes en los países en desarrollo también prevén la integración de la prevención. En Africa meridional, Zimbabwe ocupa una posición privilegiada, ya que las funciones de compensación y prevención se integran en un régimen único³. La reforma del régimen llevada a cabo en 1990 pone de manifiesto que la prevención de los accidentes es uno de sus objetivos prioritarios, al cambiar el antiguo nombre del

régimen *Workers' Compensation Scheme* por el de *Accident Prevention and Workers Compensation Scheme*.

En Argentina, la inclusión de la prevención en el régimen de seguro de accidentes reformado en 1996 ha contribuido además a establecer un registro para los casos de siniestro, a crear un sistema de cuotas que prevé una adaptación en función de la evolución de siniestros, a ofrecer asesoramiento a las empresas en materia de prevención, y a ampliar los conocimientos de los empleadores y trabajadores respecto a la seguridad y salud en el trabajo.

La inclusión de las actividades de prevención en el espectro de las prestaciones de un seguro de accidentes no sólo es importante desde el punto de vista práctico, sino, en particular, desde una perspectiva política. En ningún otro ámbito participan los interlocutores sociales de un modo tan eficaz en las actividades relativas a un seguro de accidentes y muestran tanto entusiasmo por las mismas como en el ámbito de la prevención. ¿Quiénes, si no los empleadores y asegurados, podrían ser los más apropiados para poner sus conocimientos adquiridos en la práctica al servicio de la prevención de futuros accidentes? La experiencia ha demostrado que la prevención es un medio idóneo para despertar el interés de los interlocutores sociales por las actividades relativas a un seguro de accidentes, y para fomentar su participación en las mismas.

RESUMEN

El objetivo de la encuesta fue determinar si algunos factores clave pueden desempeñar un papel para hacer frente a determinados problemas relativos a la reforma o introducción de un régimen de seguro de accidentes. Como resultado de la encuesta, se identificaron seis factores que, si bien no garantizan en absoluto el éxito de los nuevos regímenes de seguro de accidentes establecidos, probablemente sirven de indicadores o de "lista de control", basada en las experiencias prácticas de los países encuestados.

La inclusión y activación de los interlocutores sociales demuestra ser, como se ha mencionado anteriormente, un factor eficaz en la fase de establecimiento y de reforma de un seguro de accidentes que, entre otros aspectos, promueve de nuevo la creación de condiciones sociales y administrativas.

Gráfico. Condición recíproca de los factores clave para la introducción o reforma de un régimen de seguro de accidentes



Pero estos seis factores claves no son estáticos, ya que son el resultado de las experiencias vividas en una estructura socioeconómica en continuo cambio establecida en varios países en un periodo de tiempo determinado. Se trata, por tanto, de factores dinámicos. Exigen detenerse y comprobar regularmente qué nuevos factores se asocian y cuáles se convertirán poco a poco en reliquias del pasado.

A este respecto, podría servir de ejemplo una buena solución práctica que también hemos destacado en el presente estudio: en Terranova existe la obligación reglamentaria de someter el régimen de seguro de accidentes, al menos cada cinco años, a una revisión de base, para establecer la posible necesidad de reformas. Se trata de un ejemplo ideal, que tiene en cuenta el principio eterno de que la única constante fiable en este mundo es su continua transformación.