

**Sănătate, siguranță și securitate:
posibile contribuții ale psihologiei în
analiza și gestionarea riscurilor**

Dongo Rémi Kouabenan,
Universitatea Pierre Mendès France
Grenoble II, Franța

Traducere:
Nicoleta Meslec & Cristina Mogoșe
Universitatea Babeș – Bolyai, Cluj Napoca

Analiza și prevenția riscurilor și a accidentelor este în zilele noastre una dintre preocupările esențiale ale organizațiilor, cu precădere a celor industriale, indiferent dacă acestea se află în țări industrializate sau în curs de dezvoltare. Sistemele moderne de producție, câteodată înalt sofisticate, generează riscuri și boli care afectează atât sănătatea angajaților cât și a populației care locuiește în proximitatea zonelor de producție, iar în unele cazuri chiar și cea a generațiilor următoare. Cazurile de poluare industrială datorate accidentelor nucleare sau chimice din ultimii ani sunt foarte edificatoare în acest sens. Printre catastrofele cele mai cunoscute amintim accidentul nuclear survenit în data de 26 aprilie 1986, la Cernobâl, în Ucraina (7 milioane de persoane afectate conform secretarului general ONU), cel din 3 decembrie 1984 de la uzina de pesticide Union Carbide din Bhopal, India (peste 8000 de morți în primele trei zile și peste 20.000 în următorii 20 de ani), accidentul de la reactorul nuclear de pe insula Three Mile Island din Pennsylvania (Statele Unite) din martie 1979, accidentul de la Seveso, Italia din 10 iulie 1976 (193 de persoane contaminate) sau, foarte recent în Franța, explozia de la uzina AZF din Toulouse, în 2001 (30 de morți și grele pierderi materiale) etc. În afara consecințelor umane (decese, handicapuri) aceste catastrofe au determinat pagube foarte importante la nivelul mediului (poluare, compromiterea solului pentru agricultură, etc), pierderi materiale apreciabile, având în același timp efecte nocive asupra sănătății salariaților, a populației învecinate, a membrilor societăților care oferă ajutor, asupra sănătății și procreării în general (cancere, dificultăți de procreare, malformații genetice etc). Consecințele acestor accidente traversează în anumite cazuri nu doar frontierele întreprinderii ci și frontierele mai multor țări (accidentul de la Cernobâl a avut repercusiuni asupra mai multor țări, inclusiv Franța). Aceste catastrofe, în ciuda reacțiilor emoționale pe care le-ar putea declanșa, nu reprezintă totuși decât un aspect al accidentelor la care sunt expuși zilnic milioane de angajați din întreaga lume.

Conform unei estimări realizate de Biroul Internațional de Muncă (BIM) și făcută publică în aprilie 2005 cu ocazia zilei mondiale a siguranței și sănătății muncii, accidentele de muncă și bolile profesionale cauzează moartea a două milioane de oameni în fiecare an; riscul profesional este în creștere datorită rapidei industrializări a anumitor țări dezvoltate. Conform acestei evaluări, riscul bolilor profesionale ar fi astăzi cel mai mare pericol la care sunt expuși angajații la locul de muncă. De fapt, aceste boliucid anual 1.7 milioane de oameni,

raportul fiind de patru decese cauzate de o boală profesională - la un deces cauzat de un accident.

Din ultimele estimări ale Biroului Internațional de Muncă reiese, de asemenea, că pe lângă decesele de la locul de muncă, în fiecare an se produc aproape 268 de milioane de accidente care sunt urmate de cel puțin 3 zile consecutive de concediu fără să numărăm cele 160 de milioane de noi cazuri de boli profesionale care sunt înregistrate în fiecare an. BIM-ul a estimat deja la aproape patru procente partea de indemnizații și absențe de la locul de muncă datorate accidentelor de muncă și bolilor profesionale din PIB-ul mondial. Repartiția pe regiuni demonstrează faptul că numărul accidentelor de muncă a sfârșit prin a se diminua în multe dintre țările industrializate sau recent industrializate, spre deosebire de anumite țări din Asia și America Latină care cunosc o dezvoltare rapidă și unde aceste accidente sunt în creștere. Reiese în mod particular din analiza BIM că dacă numărul de accidente mortale sau fără să cauzeze moartea angajaților a stagnat în marea majoritate a regiunilor, în China, dimpotrivă, numărul de accidente mortale a crescut puternic trecând de la 73000 la 90500 între 1998 și 2001, iar numărul de accidente care a cauzat cel puțin trei zile de absență de la locul de muncă a crescut de la 56 de milioane la 69 de milioane. Între timp, în America Latină creșterea efectivelor sectorului de construcții și dezvoltarea acestui sector mai ales în Brazilia și Mexic a declanșat o puternică creștere a accidentelor mortale, care au crescut de la 29500 la 39500 în decursul aceleiași perioade (<http://www.who.int/mediacentre/news/releases/2005/pr18/fr/index.html>).

Accidentelor de muncă li se adaugă bolile profesionale care sunt din ce în ce mai numeroase și care se datorează expunerii la condiții defectuoase de muncă sau chiar penibile precum sunt accidentele care au loc în timp ce angajatul se deplasează de la domiciliu la locul de muncă sau invers. Numărul bolilor profesionale progresează într-o mică măsură atât în țările dezvoltate cât și în țările mai puțin dezvoltate. Această recrudescență a bolilor profesionale se explică nu doar prin condițiile de muncă, din ce în ce mai nocive și stresante, ci și prin evoluția mentalităților, a cunoștințelor științifice precum și a evoluției legislației muncii care recunoaște, din ce în ce mai mult, bolile cu origine profesională. Dimpotrivă, dacă numărul accidentelor de muncă stagnează, chiar se diminuează în anumite țări industrializate, ele tind să crească în țările nou industrializate sau în curs de dezvoltare. Date statistice cu privire la accidente de muncă sunt redată pentru România (țară în curs de industrializare) și pentru Franța (țară industrializată) în studiul realizat de Oprea și Kouabenan.

Consecințele accidentelor nu se apreciază însă exclusiv prin intermediul statisticilor care vizează mortalitatea (numărul de persoane ucise), morbiditatea (numărul de răniți și persoane cu dizabilități apărute în urma unui accident), sau prin efectele pe care le au asupra mediului și a generațiilor viitoare; aprecierea consecințelor accidentelor se realizează și prin luarea în considerare a efectelor psihologice, sociale și economice a acestora, atât la nivelul victimelor, a familiilor acestora, a organizației sau întreprinderii cât și la nivelul colectivității în ansamblul său. (vezi pentru mai multe detalii: Kouabenan & Alladom, 1997; Kouabenan, 1999).

Necesitatea studierii și prevenției accidentelor nu poate fi deci pusă la îndoială. Numeroase studii sunt întreprinse în acest domeniu, atât pentru înțelegerea mecanismelor de producere a accidentelor cât și pentru inițierea acțiunilor care vizează gestionarea riscurilor și îmbunătățirea condițiilor de muncă. Cu toate acestea, gestionarea riscurilor reprezintă o acțiune atât de complexă încât nicio disciplină științifică singură nu poate pretinde o circumscriere completă a acestora. Se impune o adevărată intervenție pluridisciplinară. În lipsa unei astfel de intervenții, care în realitate este greu de pus în practică, numeroase discipline științifice tind să o abordeze prin lumina propriei științe și a propriei metodologii. Așadar, tehnicianul sau inginerul se ocupă, în general, cu transformarea dispozitivului tehnic într-unul cât mai puțin periculos sau cât mai fiabil, adăugându-i de exemplu elemente de protecție; medicul poate interveni în prevenirea, atenuarea sau tratarea rănilor; legislatorul - prin intermediul legilor dintre care unele vor merge până la a considera accidentul ca un act criminal, comparabil cu delictele (criminale) obișnuite (deci pasibile de sancțiuni penale) - poate să aducă în joc amenințarea penală sau juridică în favoarea prevenției accidentelor; economistul poate estima costurile relative ale procedurilor de lucru sigure, sau mai puțin sigure și poate realiza estimări cu privire la câștigurile realizate prin prevenție; antropologul poate examina influența valorilor culturale asupra aprecierii riscurilor precum și a valorilor culturale societale sau organizaționale care privesc protecția; istoricul se poate interesa de dezvoltarea legislației și a studiilor asupra siguranței și a securității înainte de a clarifica acțiunile curente; politologul poate analiza forțele politice care influențează legislația cu privire la protecție etc. În aceeași ordine de idei, contribuția psihologiei și ergonomiei rămâne foarte importantă.

Aportul psihologiei în studierea riscurilor este cu atât mai important cu cât « ne imaginăm greșit un accident în care activitatea omului nu este implicată, acest om nefiind de altfel neapărat victima

sau agentul imediat. În consecință, mediul tehnic- în sens larg- care contribuie la producerea accidentului, nu este el însuși fructul activităților umane ? » (Leplat, 1982, p. 623).

S-au făcut progrese importante din punct de vedere al dispozitivelor tehnice și al sistemelor de producție, dar acestea pot fi considerate în marea lor parte încă relativ slabe; mai puțin în țările înalt industrializate. În ciuda acestor progrese, există încă un număr mare de accidente la nivelul cărora intervenția componentei umane a sistemului sociotehnic pare a juca un rol apreciabil. Fără să cădem într-un discurs facil care să facă din om țapul ispășitor, ci considerând-ul, din contră, ca verigă a unui sistem (sistemul sociotehnic) în care fiabilitatea se bazează pe o bună articulare între social și tehnic, pare important să căutăm a înțelege funcționarea sociocognitivă a omului confruntat cu o situație de muncă și mecanismele pe care acesta le utilizează pentru a face față riscurilor și a le gestiona. Contribuțiile psihologiei în studiul și prevenția accidentelor și a riscurilor sunt numeroase. Ele pornesc de la analiza cauzală a accidentelor până la definirea strategiilor de prevenție. Nu avem intenția de a relata toate lucrările din care vom regăsi aspecte în diferitele noastre scrieri (Exemplu : Kouabenan, 1999, 2003, 2004, 2006). Spre exemplu, un anumit număr de lucrări psihologice au vizat examinarea caracteristicilor individuale care influențează expunerea la risc și accidentabilitate, mai ales trăsăturile de personalitate, percepțiile, reacțiile tipice și caracteristicile psihosociologice ale persoanelor expuse la riscuri sau implicate în accidente. Toate aceste studii au fost realizate cu intenția de a se elabora teste psihotehnice de securitate. S-au realizat, de asemenea, studii asupra analizei psihologice a activității care vizează reconstituirea genezei accidentului, identificării surselor de dificultate în execuția muncii, descrierii erorilor, a incidentelor și a riscurilor de la locul de muncă, precum și asupra identificării modalităților de interacțiune în cadrul muncii și a lacunelor susceptibile de a influența negativ securitatea generală a sistemului (Faverge, 1967; Leplat, 1995). În final, mai putem cita studiile care urmăresc să cuprindă funcționarea sociocognitivă a indivizilor confrunțați cu situațiile de risc. În aceste ultime lucrări căutăm să identificăm cauzele și mecanismele reprezentărilor și percepției riscurilor sau mecanismele explicațiilor cauzale ale riscurilor precum și legătura lor cu comportamentele de apreciere a riscurilor sau de autoprotecție. Lucrările reunite în acest număr special vizează tocmai oferirea unei imagini de ansamblu cu privire la această ultimă tendință a studiilor care reprezintă, de altfel, un curent care promite mult și se află în

plină expansiune. El acoperă în egală măsură diverse domenii ale riscului (muncă, circulație rutieră, sănătate).

Așadar, după ce a prezentat câteva definiții ale noțiunii de risc și a subliniat dificultățile evaluării sale, Bernard Cadet a descris un anumit număr de metode de studiu cu privire la evaluarea subiectivă a riscului și menționează câteva dintre biasările relaționate cu percepția pe care o au oamenii asupra riscurilor. În articolul lor, Bruno Chauvin, Dimitri Macri și Etienne Mullet demonstrează prin intermediul unei comparații realizate între 19 țări aparținând diferitelor zone geografice, că percepția riscurilor variază în funcție de țară și mai ales în funcție de cultura răspândită de media. Celelalte articole se angajează să demonstreze într-o manieră concretă cum anume operează percepția riscurilor și explicația spontană sau naivă a accidentelor (Kouabenan, 1999) în diverse contexte de risc. Aproape toate aceste studii se referă la lucrările lui Kouabenan (1999, Kouabenan *et al.*, 2006) asupra explicațiilor naive ale accidentelor și percepției riscurilor. De asemenea, Stéphanie Bordel *et al.*, demonstrează că explicațiile naive sau spontane ale accidentelor rutiere sunt supuse unor biasări defensive și de autocomplezență, victimele încercând astfel să-și apere stima de sine și să se protejeze de o eventuală vină; pentru observatori biasul care apare este acela de a se proteja de ideea că ar putea să se regăsească în aceeași situație de accident.

Cécile van de Leemput și Ophélie Amélin se interesează de explicarea naivă a accidentelor și de percepția riscurilor adresându-se colegilor victimelor accidentelor de muncă și pun în evidență printre altele o scădere a optimismului comparativ. Gandit *et al.* examinează cu exactitate legătura dintre scăderea optimismului comparativ, controlul perceput, cunoașterea dispozitivelor de securitate și comportamentul din timpul unui incendiu într-un tunel rutier.

Sylvie Bonin-Scaon și Gérard Chasseigne se interesează asupra riscurilor de sănătate, mai precis se ocupă de o metodă de învățare a riscurilor relaționate cu consumul combinat de alcool și tutun.

În cele din urmă, Raluca Oprea și Rémi Kouabenan prezintă un studiu cu privire la percepția riscurilor și explicarea accidentelor dintr-o întreprindere românească luând în considerare poziția ierarhică și vechimea salariaților. Rezultatele obținute au fost apropiate de cele obținute în cadrul unor studii anterioare. (Kouabenan, 1998, 1999).

Sperăm că cititorul va găsi plăcută lecturarea articolelor prezente în acest număr și că acestea îi vor insufla dorința de a iniția acțiuni de cercetare sau intervenție în favoarea prevenției

accidentelor și sănătății angajaților și a populației în general.

Bibliografie

- Faverge, J.-M. (1967). *Psychosociologie des accidents du travail*. Paris : Presses Universitaires de France
- Kouabenan, D.R. & Alladoum, D. (1997). Répercussions psychologiques et socio-économiques d'une situation de non-emploi consécutive à un accident du travail. *Carrièreologie*, 3/4, 339-360.
- Kouabenan, D.R. & Dubois, M. (2003) (s/direct. de). *Les risques professionnels : évolution des approches. Nouvelles perspectives*. Toulouse : Éditions Octarès
- Kouabenan, D.R. (1998). Beliefs and the perception of risks and accidents. *Risk Analysis, An International Journal*, 18(3), 243-252.
- Kouabenan, D.R. (1999). *Explication naïve de l'accident et prévention*. Paris : Presses Universitaires de France.

- Kouabenan, D.R. (2004). Contribuția psihologiei și ergonomiei la studiul și prevenția riscurilor (Contribution de la psychologie et de l'ergonomie à l'étude et à la prévention des risques). In H. Pitariu, *Ergonomie Cognitive: Teorii, Modele, Aplicații (Cognitive Ergonomics: Theory, Models*, Kouabenan, D.R., Cadet B., Hermand, D., Muñoz Sastre, M.T. (eds) (2006): *Psychologie du risque: Identifier, évaluer, prévenir*. Bruxelles : De Boeck Université.
- Leplat, J. (1982). Psychologie et étude des accidents. In *Psychologie du Travail: Perspective 1990*. Actes du 2^e congrès de psychologie du travail de langue française. Issy-Les-Moulineaux, France : Editions EAP, 623-631.
- Leplat, J. (1995). Cause et risque dans l'analyse des accidents. *Revue Roumaine de Psychologie*, 39, 9-24.

D&D Consultants, București

www.ddconsultants.ro



Instrumente psihometrice publicate de D&D Consultants / TestCentral

- CPI: California Psychological Inventory (462, 434, 260)
- NPQ: Nonverbal Personality Questionnaire
- FFNPQ: Five-Factor Nonverbal Personality Questionnaire
- SWS: Survey of Work Styles
- STAXI-2: State-Trait Anger Expression Inventory
- FPI: Freiburger Persönlichkeitsinventar (Formele G si R)
- LSI: Learning Styles Inventory
- MLQ: Multifactor Leadership Questionnaire (Forma 5X)
- STAI: State-Trait Anxiety Inventory
- STAI-C: State-Trait Anxiety Inventory for Children
- JVIS: Jackson Vocational Interest Survey

Instrumente psihometrice în curs de apariție

- AMI: Achievement Motivation Inventory
- ASSET: A Shortened Stress Evaluation Tool