

RESUMEN ANALÍTICO DE INVESTIGACIÓN -RAI-

ACCIDENTES DE TRÁNSITO DE TIPO LABORAL Y SU RELACIÓN CON LA CALIDAD DE VIDA DE LOS TRABAJADORES DE LA EMPRESA SUMSER DURANTE EL AÑO 2018 EN LA CIUDAD DE YOPAL- CASANARE.

LIZARAZO, Luis; ROZO, Ricardo; URIBE, Carolina; MEJIA, Carmen**

PALABRAS CLAVE

Ausentismo Laboral (Res. 1562 del 2012), Calidad de Vida (MinSalud), Calidad de Vida (RAE). Accidente de Trabajo (Dec. 1072 del 2015), Incapacidad Laboral (Res. 1562 del 2012).

DESCRIPCIÓN

La investigación tuvo como objetivo principal, Relacionar los accidentes de tránsito de tipo laboral y como están afectando la calidad de vida de los trabajadores de la empresa SUMSER S.A.S., durante el año 2018 en la ciudad de Yopal, Casanare, situación que es una constante en todas las zonas del Municipio, mostrando un aumento progresivo de este flagelo, aun por encima de estadísticas de otras ciudades.

En este caso, se llevó la investigación a una entidad privada, donde analizamos los accidentes e incidentes, a partir de una base de datos entregada por el área de HSEQ, e hicimos la selección de una muestra de los trabajadores que por diferentes razones sufrieron accidentes de tránsito de tipo laboral, donde nos enfocamos a partir del análisis estadístico y el uso de una herramienta (encuesta) aplicada a los trabajadores que se vieron expuestos a este factor de riesgo.

Con esta encuesta, analizamos la relación de los accidentes de tránsito de tipo laboral y como estos afectaron y continúan generando traumatismo en la calidad de vida de los trabajadores, para esto se usó una encuesta de 17 preguntas, las cuales fueron posteriormente tabuladas en una herramienta de Excel, arrojando datos fundamentales para el proceso y desarrollo de esta investigación.

FUENTES

Se consultaron un total de 19 referencias bibliográficas distribuidas de la siguiente manera: 7 Referente a la investigación de accidentes de trabajo, 3 sobre indicadores de ausentismo y

accidentalidad en la industria privada, 2 sobre el Programa Estratégico de Seguridad Vial, 2 consultas sobre calidad de vida; igualmente se tiene una consulta bibliográfica que aporta a la investigación sobre: Investigación de Tesis, Variables de Investigación, Consumo de Alcohol, Accidentes de Tránsito, Riesgo Mecánico Vehicular, Ausentismo Laboral y Paradigmas de Investigación.

CONTENIDO

Nuestro proceso de investigación inicia con la introducción al documento, donde vemos la importancia de este proceso desarrollado por más de 11 meses, trabajo en conjunto con diferentes compañeros de todas las partes del país bajo un proceso 100 virtual, donde seleccionamos una empresa del Capital de Casanare, para analizar la incidencia que tienen los accidentes de tránsito de tipo laboral en la calidad de vida de los trabajadores de la empresa SUMSER.

Iniciamos el planteamiento de los problemas, hablando de modo general sobre los accidentes de tránsito en el mundo, causas y consecuencias, para iniciar a profundizar en el contexto organizacional de la empresa seleccionada.

Para esto, formulamos la siguiente pregunta, desde ahí ípartimos para el desarrollo del proceso: ¿Cuál es la relación entre los accidentes de tránsito de tipo laboral y la calidad de vida de los trabajadores de la empresa SUMSER SAS durante el año 2018?

Continuamos con la formulación de objetivos, donde queremos dar respuesta a la relación de los accidentes de tránsito y que tanto afectó la calidad de vida de los trabajadores de la empresa, durante el año 2018.

Seguidamente ingresamos a la justificación de la problemática. ¿Por qué hacemos este estudio investigativo?, como lo hacemos y para que lo hacemos. Por ende, nos enfocamos en buscar las

estrategias para contribuir a mejorar los procesos de la empresa seleccionada y brindar un soporte investigativo para el PESV. En los antecedentes investigamos, se consultó bastante norma aplicada a seguridad y salud en el trabajo, en Colombia existe la constante sobre actualización. En este caso se consultó la documentación competente y algunos estudios investigativos referentes a este proceso que se adelantó por parte de nosotros.

En el marco conceptual, revisamos los conceptos más relevantes desde el 2012, cuando la seguridad y salud en el trabajo cambió su enfoque legal, pasando de una PSO a un SG-SST, desde ahí se empezó a observar desde otro enfoque estratégico, al final, se hace énfasis en el concepto de calidad de vida y plan estratégico de seguridad vial, mostrando la correlación conceptual con el estudio investigativo bajo un paradigma mixto.

Dentro del marco conceptual, veremos términos como seguridad vial, calidad de vida, ausentismo, accidentes y otros términos de mucha importancia para entender eficientemente el proceso desarrollado y cada etapa llevada a cabo.

Se analizó todo el marco legal correspondiente a este seminario de investigación, con el objetivo de tomar en cuenta todos los conceptos para interrelacionar todas las etapas del proceso investigativo, dando respuesta a la pregunta de investigación y consolidando recursos que afronten los procesos una discusión argumentada y que brinde hipótesis de forma adecuada para responder este proceso.

METODOLOGÍA

Para este proceso de investigación, se buscó inicialmente encontrar los factores de riesgo que generaban accidentes de tránsito de tipo laboral, pero con el pasar de la investigación, se transformó para revisar que tanto afecta la calidad de vida de los trabajadores que sufrieron un evento por esta causa, ahí entramos metodológicamente el paradigma mixto por la complejidad de la situación y donde vamos analizar números, pero también datos tangibles del año 2018, donde los trabajadores sufrieron la mayoría de eventos.

A partir de esto, se desarrolla todo el proceso de investigación, analizando las variables establecidas y dando respuesta a la problemática planteada desde un inicio.

CONCLUSIONES

Se desarrolló un proceso de gestión investigativa, donde se logra determinar a una escala menor, la afectación de la calidad de vida de los trabajadores, que se ven expuestos a peligros como son la accidentalidad vial, cuando está el contexto organizacional como accidente de trabajo.

En este proceso, se logró realizar la identificación e importante de la Seguridad Vial en la empresas, su estabilización y la importancia de adquirir cultura en las organizaciones sobre el Plan Estratégico de Seguridad Vial y la intervención desde el área de Seguridad Salud en el Trabajo, para proteger no solo la empresa, sino también la calidad de vida de la población trabajadora.

ANEXOS

La investigación incluye 2 anexos: El Anexo A, incluye la encuesta de percepción de calidad de vida post-accidente de trabajo y el Anexo B hace referencia al consentimiento informado

**ACCIDENTES DE TRÁNSITO DE TIPO LABORAL Y SU RELACIÓN CON LA
CALIDAD DE VIDA DE LOS TRABAJADORES DE LA EMPRESA SUMSER SAS,
DURANTE EL AÑO 2018 EN LA CIUDAD DE YOPAL – CASANARE.**

**LIZARAZO LUIS, MEJIA CARMEN, MOLINA CAROLINA, ROZO
RICARDO, AUTORES**

**CORPORACIÓN UNIVERSITARIA UNITEC
ESCUELA CIENCIAS ECONÓMICAS Y ADMINISTRATIVAS
ESPECIALIZACIÓN EN GESTIÓN DE LA SEGURIDAD Y SALUD EN EL
TRABAJO
BOGOTÁ D.C; JUNIO DE 2019**

**ACCIDENTES DE TRÁNSITO DE TIPO LABORAL Y SU RELACIÓN CON LA
CALIDAD DE VIDA DE LOS TRABAJADORES DE LA EMPRESA SUMSER SAS,
DURANTE EL AÑO 2018 EN LA CIUDAD DE YOPAL – CASANARE.**

VARGAS IVAN DARIO

DIRECTOR

**CORPORACIÓN UNIVERSITARIA UNITEC
ESCUELA CIENCIAS ECONÓMICAS Y ADMINISTRATIVAS
ESPECIALIZACIÓN EN GESTIÓN DE LA SEGURIDAD Y SALUD EN EL
TRABAJO**

BOGOTÁ D.C; JUNIO DE 2019

Dedicatoria

Este trabajo de Grado lo dedicamos a nuestras familias, en especial a nuestras madres, esposos, esposas, así mismo a nuestras Hijos, quienes nos apoyaron durante todo nuestro proceso de formación profesional y que con gran anhelo y felicidad esperaron el día en que recibimos nuestro título profesional como Especialistas en Seguridad y Salud en el trabajo, infinitas gracias y bendiciones por el amor que como madres, esposos e hijas nos han brindado.

Agradecimientos

A Dios por permitirnos contar con las habilidades necesarias para este proceso y gozar de salud, ayudarnos a adquirir la sabiduría necesaria para ser mejores personas y profesionales día a día.

A nuestras familias por el gran apoyo y acompañamiento durante nuestro trayecto de formación profesional, por creer a diario en nuestros esfuerzos y acompañarnos incondicionalmente en cada etapa, para adquirir el Post Grado como Especialistas en Seguridad y salud en el Trabajo.

A la comunidad educativa de la Corporación Universitaria UNITEC, los monitores y todas las personas que hicieron posible este proceso, por sus conocimientos compartidos y enseñanzas en esta importante etapa de nuestras vidas.

A nuestro Docente Iván Darío Vargas y Edgar José González Gil Docente de la asignatura de Metodología de la Investigación de la Corporación Universitaria “UNITEC” por su acompañamiento, direccionamiento y enseñanzas para contribuir satisfactoriamente a este proceso de investigación.

CONTENIDO

RESUMEN	10
ABSTRACT	12
INTRODUCCIÓN.....	14
1. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA.....	16
1.1. Formulación Del Problema	18
2. OBJETIVOS	19
5.1. 2.1. Objetivo General	19
5.2. 2.2. Objetivos Específicos	19
3. JUSTIFICACIÓN	20
4. ANTECEDENTES	22
5. MARCO DE REFERENCIA	32
5.1. Marco Conceptual.....	32
<u>5.1.1. Accidente laboral...</u>	33
<u>5.1.2. Sistema de Gestión de Seguridad y Salud en el Trabajo (SG-SST):</u>	33
<u>5.2.3.Sistema General de Riesgos Laborales:</u>	34
<u>5.2.4.Trabajo:</u>	35
<u>5.2.5.Valoración de riesgo:</u>	35
<u>5.2.6.Calidad de vida:</u>	35
<u>5.2.7.Ausentismo:</u>	35
<u>5.2.8.Tabulación:</u>	35
<u>5.2.9.Metodología:</u>	36
<u>5.2.10.Marco muestral:</u>	36
<u>5.1.11. Seguridad vial:</u>	36
<u>5.1.12. Enfermedad Laboral:</u>	36
<u>5.1.13. Accidentalidad:</u>	37
<u>5.1.14. Acción correctiva:</u>	37
<u>5.1.15. Acción Inmediata:</u>	37
<u>5.1.16. Casi-accidente:</u>	37
<u>5.1.17. Causas básicas:</u>	37

5.1.18. Causas inmediatas:.....	38
5.1.19. Condiciones de salud:	38
5.1.20. Condiciones y medio ambiente de trabajo:	38
5.1.21. Consecuencia:	39
5.1.22. Controles:	39
5.1.23. Comportamiento:	39
5.1.24. Indicadores:	39
5.1.28. Investigación de accidente o incidente:	39
5.1.29. Prevención:	40
5.1.30. Probabilidad:.....	40
5.1.31. Proceso:	40
5.1.33. Plan Estratégico de Seguridad Vial:	40
5.1.34. Seguridad vial:.....	41
6. MARCO HISTÓRICO.....	42
7. MARCO LEGAL.....	47
8. MARCO TEÓRICO.....	59
8.1. Trabajo, Ocupación Y Condiciones De Trabajo.....	64
8.2. Definición De Calidad De Vida.....	66
9. HIPÓTESIS	70
9.1. Hipótesis De Trabajo:	72
9.2. Hipótesis Nula:	72
9.3. Hipótesis alterna:	72
10. MARCO METODOLÓGICO.	73
10.1. Paradigma	73
10.2. Tipo De Estudio.	74
10.3. Alcance	75
10.4. Población	75
10.5. Muestra	75
Tipo De Muestra.....	75
10.6. Criterios De Inclusión.....	76
10.7. Criterios De Exclusión.....	76

10.8.	Tabla De Operacionalización De Variables	77
10.9.	Instrumentos para la recolección de la información.....	77
10.10.	Protocolo de trabajo para fase de campo	78
10.11.	Tabulación de datos	79
11.	ASPECTOS ÉTICOS DEL ESTUDIO.....	80
11.1.	Respeto Por La Vulnerabilidad Humana Y La Integridad Personal:	80
11.2.	Privacidad Y Confidencialidad:	80
12.	RESULTADOS Y DISCUSIÓN.....	82
12.1.	Revisión de datos estadísticos de accidentalidad.	83
13.	CONCLUSIONES	100
14.	RECOMENDACIONES	103
15.	BIBLIOGRAFÍA	105
	ANEXO A.....	109
	ANEXO B.....	112

RESUMEN

A nivel nacional, las organizaciones están tratando de contrarrestar los efectos adversos en la calidad de vida de los trabajadores relacionados con los accidentes laborales.

El objetivo de este estudio es determinar la relación entre los accidentes de tránsito de tipo laboral y la calidad de vida de los trabajadores en la empresa SUMSER S.A.S durante el año 2018 en la ciudad de Yopal departamento del Casanare. Con este fin, la pregunta de investigación es la siguiente: ¿Cuál es la relación entre los accidentes de tránsito de tipo laboral y la calidad de vida de los trabajadores de la empresa SUMSER SAS durante el año 2018? En este contexto, se determina si la calidad de vida del empleado se ve afectada luego de un accidente de tránsito de tipo laboral.

La pregunta de investigación se responde a través de una encuesta que implica seleccionar a 20 empleados que han sufrido accidentes de tránsito de tipo laboral. Estos se seleccionan teniendo en cuenta que los seleccionados han sido víctimas de accidentes.

Sobre la base de su calificación, se les pide que respondan una encuesta de 17 preguntas. Las respuestas recibidas muestran que evidentemente los accidentes de tránsito de tipo laboral si repercuten y afectan directamente la calidad de vida de os trabajadores no solo a nivel laboral si no a nivel individual y familiar tanto físicamente como económica y familiarmente.

Teniendo esto en cuenta, se recomienda que las organizaciones pongan más empeño en las campañas de reducción de accidentes de tránsito de tipo laboral. Se podrían

realizar investigaciones adicionales para identificar otros factores a tener en cuenta a la hora de identificar las causas y otras consecuencias que a futuro mejorarían la calidad de vida de los empleados.

PALABRAS CLAVE: Accidente de tránsito, calidad de vida, víctimas, investigaciones adicionales

ABSTRACT

At the national level, organizations are trying to counteract the adverse effects on the quality of life of workers related to work accidents.

The objective of this study is to determine the relationship between work-related traffic accidents and the quality of life of workers in the company SUMSER S.A.S during the year 2018 in the city of Yopal department of Casanare. To this end, the research question is as follows: What is the relationship between work-related traffic accidents and the quality of life of workers of the SUMSER SAS company during 2018? In this context, it is determined if the quality of life of the employee is affected after a traffic accident of labor type.

The research question is answered through a survey that involves selecting 20 employees who have suffered occupational accidents. These are selected taking into account that those selected have been victims of accidents. Based on their qualification, they are asked to answer a survey of 17 questions. The answers received show that, obviously, work-related traffic accidents do have an impact on and directly affect the quality of life of workers, not only at the work level, but also at an individual and family level, both physically and economically and in the family.

Bearing this in mind, it is recommended that organizations put more effort into campaigns to reduce traffic accidents at work. Additional research could be conducted to identify other factors to be taken into account when identifying causes and other consequences that in the future would improve the quality of life of employees.

KEYWORDS: traffic accident, quality of life, victims, additional investigations

INTRODUCCIÓN

Los accidentes de tránsito de tipo laboral son una variante constante en cualquier empresa, es por ello que la siguiente investigación tuvo como objetivo, relacionar los accidentes de tipo laboral y como están afectando la calidad de vida de los trabajadores de la empresa SUMSER S.A.S, durante los dos últimos años en la ciudad de Yopal, Casanare.

Desarrollamos esta investigación, con el fin de buscar las causas que pueden generar este tipo de situaciones que afectan el tejido social y humano, lo cual repercute en la familia como eje fundamental en esta sociedad, también afecta de forma directa e indirecta el ausentismo y la productividad a nivel empresarial. A partir de estas causas establecer medidas preventivas o correctivas que contribuyan a mejorar la calidad de vida de las personas y brindar oportunidades de mejora continua a las organizaciones, partiendo desde la cultura como eje fundamental.

Las estadísticas evidencian que las vías en Colombia son peligrosas y, en su mayoría, las principales causas de accidentes de tránsito responden a la imprudencia de los conductores o a su falta de experiencia. Para 2015 fallecieron en las vías al menos 4.458 personas, según confirmó la Ministra de Transporte Natalia Abello.

Según el Banco Mundial, “una persona al volante en Colombia tiene 4 veces más probabilidades de morir en un accidente de tránsito que un conductor en España o Gran Bretaña”. De hecho, es la segunda causa de muerte violenta en el

país.

Los impactos en el ámbito familiar derivados, de los accidentes de tránsito persisten en el tiempo, puesto que independientemente al tipo de lesiones recibidas por ser víctima se presentan situaciones adversas que deben ser afrontadas por las familias, y los miembros que deben asumir diversos roles, que previos al accidente necesariamente no eran percibidos.

1. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

Los accidentes de tránsito son resultado de los avances del mundo moderno, pues a medida que se han incrementado las distancias entre diferentes puntos, se hace más necesario el uso de vehículos. Lo que ha conllevado a consolidar esta herramienta como parte esencial de la vida; tanto así, que en relación con los mismos se ha configurado una fracción importante del espacio urbano.

Los daños y secuelas que generan los accidentes de tránsito de tipo laboral, sea cual fuere la forma, pueden ser de gran importancia y la calidad de vida de los trabajadores se podría ver afectada por mucho tiempo. En Colombia, los traumatismos relacionados con el tránsito son un importante problema social y de salud pública, tanto que constituye la segunda causa de muerte violenta en el país, después de los homicidios. Es relevante tener en cuenta que cerca de la mitad de las víctimas son jóvenes, que, en América Latina, Colombia presenta uno de los índices de siniestralidad más altos en lo referido a los colectivos más vulnerables (peatones, ciclistas y motoristas) y que la accidentalidad colombiana tiene un claro perfil urbano: “las ciudades colombianas ponen casi el 70% de las muertes por accidentes de tránsito y casi el 87% de los lesionados a dirección” (Contraloría General de la República, Informe AUDITORÍA, Intersectorial Articulada sobre Política Pública de Seguridad Vial en Colombia 2010-2012)

Esta problemática en SUMSER SAS, se viene presentando hacen dos años, por lo tanto se está tratando de investigar cómo mejorar, y ver el tiempo de inactividad. Porque queremos saber cómo estos accidentes de tránsito de tipo laboral están

repercutiendo con la calidad de vida de los trabajadores.

El alcance de los accidentes de tránsito de tipo laboral no solo se limita a los costes sociales en términos económicos y sanitarios, sino que también implica un gran dolor y sufrimiento a los familiares.

La intensidad, gravedad, duración y consecuencia de los accidentes de tránsito son elementos importantes para la organización psicológica, familiar, social y laboral, teniendo en cuenta que esta no es asimilada de igual manera por todos.

El regreso al entorno familiar es un reto que supondrá una nueva reorganización para suplir las funciones de supervivencia, protección, cuidado y apoyo a la vida futura del accidentado.

El grado de reinserción social y laboral dependerá en gran medida del tipo y grado de la secuela padecida, situación que da lugar a la disminución o pérdida de los ingresos familiares, desequilibrando la economía del entorno inmediato.

Teniendo en cuenta la calidad de vida de las personas víctimas de los accidentes de tránsito de tipo laboral, las secuelas de mayor gravedad son aquellos traumatismos craneoencefálicos severos, amputaciones, ceguera, lesiones neurológicas, fracturas múltiples y las lesiones medulares ya que siempre ocasionan discapacidad de por vida. Desde cuando esta la En el ámbito laboral, cualquiera que sea su rama, las condiciones laborales en que se desarrollan algunas actividades pueden actuar como factores que favorecen o ayudan a estimular un mejoramiento en la calidad de vida, o por otra parte puede convertirse en factores de riesgo en las que se presentan accidentes o la muerte.

Por lo anteriormente expuesto la siguiente investigación plantea la siguiente pregunta

1.1. Formulación Del Problema

¿Cuál es la relación entre los accidentes de tránsito de tipo laboral y la calidad de vida de los trabajadores de la empresa SUMSER SAS durante el año 2018.

2. OBJETIVOS

5.1. 2.1. Objetivo General

Relacionar los accidentes de tránsito de tipo laboral, con la calidad de vida de los trabajadores de la empresa SUMSER S.A.S., durante el año 2018 en la ciudad de Yopal, Casanare

5.2. 2.2. Objetivos Específicos

- Identificar los indicadores de accidentalidad generados por accidentes de tránsito de tipo laboral durante el año 2018, en la empresa SUMSER SAS en Yopal, Casanare.
- Establecer la relación entre los accidentes de tránsito de tipo laboral y la calidad de vida de los trabajadores de la empresa SUMSER SAS, en Yopal, Casanare.
- Revisar la afectación de la calidad de vida de los trabajadores, frente a los accidentes de tránsito de tipo laboral en la empresa SUMSER SAS, de Yopal, Casanare.
- Definir estrategias de prevención frente a los accidentes de tránsito de tipo laboral, para prevenir situaciones que afecten la calidad de vida de los trabajadores en Yopal, Casanare.

3. JUSTIFICACIÓN

Esta investigación va enfocada a mejorar la calidad de vida de los trabajadores de la empresa SUMSER con respecto a los accidentes de tránsito de tipo laboral, teniendo en cuenta toda la problemática, se puede observar cuán necesario es el conocimiento de este fenómeno en todos los aspectos que influyen en su presentación y los desenlaces que conlleva.

La organización Mundial de la salud (OMS) dedicó el día mundial de la salud del año 2004 a la Seguridad Vial debido a que “Las tendencias y proyecciones indican que las lesiones en accidentes de tránsito aumentarán convirtiéndose en un problema mundial de salud pública. Para un adecuado manejo de la problemática referente a la accidentalidad vial, se necesita de un análisis exhaustivo en el que se alternen factores importantes: el entorno físico, cultural y legal de la población y el comportamiento de los individuos que interactúan en dicho entorno. La seguridad vial debe ser considerada como el engranaje de un sistema en el que no puede funcionar separadamente cada uno de sus componentes (personas, vehículos, e infraestructura vial)

El propósito de este proceso investigativo posibilitaría el reconocimiento de las principales causas o factores que contribuyen al deterioro de la calidad de vida de las personas que presentaron accidentes de tránsito de tipo laboral, permitiendo la toma de decisiones sobre prioridades de salud pública, la planificación de estrategias que ayuden a prevenir los factores de riesgo en la organización.

Se busca dar a conocer el impacto y beneficios que genera la implementación de

un sistema, teniendo en cuenta el proceso que se lleva a cabo en la identificación, prevención y control, pues el bienestar de los trabajadores es una situación compleja, reflejando una paradoja, debido a la complejidad de las labores llevadas a cabo en cada uno de los sectores económicos, esto generando una necesidad para preservar y promover la salud y seguridad vial

Dentro de los beneficios destacados que tiene para las organizaciones el Plan Estratégico de Seguridad Vial “PESV “, están: Resguardar y amparar vidas, disminución en el ausentismo laboral, reducción en la accidentalidad, fomentar cultura de seguridad vial, reducción de comparendos e infracciones viales, promoción de la responsabilidad social, reducción de tasas de mortalidad, aumento de competitividad de las organizaciones y mejoramiento en sistema de transporte.

4. ANTECEDENTES

Rivero, Hervar, Pilar (2002), el Instituto Nacional de Seguridad, Salud y Bienestar en el Trabajo (INSSBT), O.A., M.P, de España, realiza una investigación sobre Análisis de mortalidad por accidente de trabajo en España, inicio a establecer un código de causas unificado para analizar de forma homogénea todas las causas identificadas en los accidentes.

En la actualidad la OIT - tiene como objetivo “crear conciencia mundial sobre la magnitud y las consecuencias de los accidentes, las lesiones y las enfermedades relacionadas con el trabajo”. (OIT, 2018) y partiendo de este objetivo, en Colombia con el lineamiento y autoridad del Ministerio de trabajo se ha comprometido en los último cuatro años, con la prevención de riesgos laborales para contribuir a la disminución de estas cifras alarmantes de las cuales el país no es ajeno.

Realizando así la actualización de la normatividad en temas de Riesgos laborales; pasando de los Programas de salud ocupacional a los Sistemas de Gestión de la seguridad y salud en el trabajo, partiendo del Decreto 1443 de 2014, que un año después fue derogado por el Decreto Único Reglamentario del sector Trabajo 1072 de 2015 y al cual se le suma la Resolución 1111 de 2017, con los estándares mínimos de cumplimiento por parte de todas la empresas naturales o jurídicas, independiente del número de trabajadores a cargo e incluyendo sus prestadores de servicio, contratistas, subcontratistas y demás terceros que realicen actividades laborales.

De igual modo, a las administradoras de los Riesgos laborales en Colombia, también se les definieron otras normativas para dar acompañamiento y asesoría a las empresa hacia el cumplimiento de estos nuevos requerimientos, (Sierra, 2018).

El SG-SST debe ser liderado e implementado por el empleador o contratante, con la participación de los trabajadores y/o contratistas, garantizando a través de dicho sistema, la aplicación de las medidas de Seguridad y Salud en el Trabajo, el mejoramiento del comportamiento de los trabajadores, las condiciones y el medio ambiente laboral, y el control eficaz de los peligros y riesgos en el lugar de trabajo (...) Para el efecto, el empleador o contratante debe abordar la prevención de los accidentes y las enfermedades laborales y también la protección y promoción de la salud de los trabajadores y/o contratistas.

Exponiendo así a los trabajadores de **SUMSER S.A.S** a posibles riesgos, sumándole que en varias ocasiones el trabajador de la empresa, como no cuenta con control en los espacios de los clientes, no se compromete con la cultura del cuidado, generando actos inseguros.

El código completo de causas se detalla en la Nota Técnica de Prevención 924 del INSSBT: “Causas de accidentes: clasificación y codificación”. Así mismo, las causas identificadas en la investigación de los accidentes mortales se han agrupado en 8 bloques que reflejan los grupos principales de deficiencias preventivas:

- Prevención intrínseca
- Protección, señalización
- Materiales, productos o agentes
- Espacios y superficies de trabajo

- Organización del trabajo
- Gestión de la prevención
- Factores individuales
- Otras causas

Ramón Guillermo y Carrillo, (1973) nos hablaba sobre la epidemiología de los accidentes de tránsito, El autor expone brevemente algunas de las cualidades que debe poseer el investigador en el campo de la epidemiología y sugiere la formulación de una hoja para investigación epidemiológica de aplicación internacional. Hace referencia, asimismo, al alcohol, y al mal alumbrado de las vías públicas como causas de los accidentes.

Mongosio, Ing. Jorge (2015), Investigación de Accidentes de Trabajo, Se toma por principio que los accidentes no suceden porque sí, sino que tienen diferentes causas definidas. Fuentes de accidentes es cualquier actividad humana. En ella se encontrarán tres factores elementales de los accidentes: el hombre, el material y la máquina.

Por ejemplo, en el esmerilado de una pieza un hombre sufre una lesión en los ojos; los tres factores elementales aquí presentes son: el hombre, la pieza y la amoladora. Se estudiarán dos tipos de normas para el análisis de accidentes: la correspondiente a la OIT, que es la norma adoptada por nuestro país, y la norma americana ANSI Z 16.2.

Para la OIT (2017) clasifican los accidentes de acuerdo con cuatro factores primordiales que debemos tener en cuenta, para el análisis de este tipo de información, como son: Forma del accidente, Agente material, Naturaleza de la

lesión, Ubicación de la lesión Estos cuatro factores permiten analizar a los accidentes y extraer conclusiones. La forma del accidente se refiere a las características del acontecimiento que ha tenido como resultado directo la lesión, es decir, la manera en que el objeto o sustancia en cuestión ha entrado en contacto con la persona afectada. El agente material clasifica los accidentes de trabajo ya sea según el agente material relacionado con la lesión o según el agente material relacionado con el accidente.

Una de las principales preocupaciones de las empresas, privadas o públicas, es el control y minimización de accidentes que pueden afectar a las personas relacionadas con la actividad laboral ejercida por estas.

El no manejo de prevención de accidentes de trabajo puede acarrear al gasto financiero que las empresas no desean debido al alto costo que deben asumir. Es por ello que nace la necesidad de este estudio para dar aporte como diagnóstico inicial en la accidentalidad de tres empresas del sector de la construcción usando como herramienta principal los formatos únicos de reporte de accidentes de trabajo FURAT, que estadísticamente analizados reportaron mayor incidencia de accidentes causados por el ambiente de trabajo principalmente en personal entre los 18 a los 38 años los días lunes y miércoles generando la necesidad de intervenir en la percepción del riesgo de cada uno de los trabajadores como aporte importante al sistema de gestión en seguridad y salud en el trabajo. Partiendo de lo anterior se concluye la falta de concientización por parte de los trabajadores junto con la baja percepción del riesgo que poseen, pues son en su mayoría quienes más presentan accidentes de trabajo.

Adicionalmente se concluye que el FURAT no es suficiente para determinar los agentes causales de incidentes y accidentes dentro del contexto laboral, es necesario los empleadores se apropien de su cargo y zonas de trabajo conociendo a la perfección cada peligro presente, por el cual se podrían materializar diversos accidentes y así poder establecer oportunidades de mejora.

De acuerdo a lo establecido en la Ley 1562 de 2012, por la cual se modifica el Sistema de Riesgos Laborales y se dictan otras disposiciones en materia de salud ocupacional, se define accidente de trabajo como “todo suceso repentino que sobrevenga por causa o con ocasión del trabajo, y que produzca en el trabajador una lesión orgánica, una perturbación funcional o psiquiátrica, una invalidez o la muerte.” De igual manera realiza otras aclaraciones definiendo en qué condiciones también que se trata un accidentes de trabajo; como que se produzca durante la ejecución de órdenes del empleador o contratante, durante la ejecución de una labor bajo su autoridad, aún fuera del lugar y horas de trabajo, igualmente, el que se produzca durante el traslado de los trabajadores o contratistas desde su residencia a los lugares de trabajo o viceversa, siempre y cuando el transporte lo suministre el empleador. Congreso de Colombia (2012, p.3).

En el mismo orden de ideas el Instituto Nacional de seguridad del Hombre en el trabajo del Gobierno de España, define accidente de trabajo como “toda lesión corporal que el trabajador sufre con ocasión o a consecuencia del trabajo que ejecuta por cuenta ajena” y desde una definición técnico - preventiva lo define como “suceso anormal que se presenta de forma brusca e inesperada, normalmente evitable, interrumpe la continuidad del trabajo, puede causar o no lesiones a las

personas y genera pérdidas económicas”. Otra definición dada por (Botta, 2010, p.7) “sucesos imprevistos que producen lesiones, muertes, pérdidas de producción y daños en bienes y propiedades”.

Según estas definiciones los accidentes laborales, traen como consecuencia lesiones en el trabajador, con ocasión del desarrollo o ejecución de la actividad laboral encomendada, por el empleador o quien haga sus veces, sin embargo estos accidentes provienen de varios factores o hechos, que dieron lugar a que se presentarán la materialización de un riesgo laboral, entendiendo este como “la probabilidad de que un evento ocurrirá”. (ARL SURA, 2018) siendo la combinación de la probabilidad de una o más exposiciones o eventos peligrosos y la severidad del daño que puede ser causada por estos.

La prevención de riesgos tiene la finalidad de evitar los accidentes de trabajo o enfermedades laborales, pero una vez ocurridos es deber realizar la investigación para identificar la(s) causa(s) raíz; ya que como lo afirma (Botta, 2010, p. 7 “es muy difícil [volver a] prevenirlos si no se comprenden sus causas”; causas que puede provenir de condiciones inseguras que es definido por (ARL SURA, 2018) como “todo elemento de los equipos, la materia prima, las herramientas, las máquinas, las instalaciones o el medio ambiente que se convierte en un peligro para las personas, los bienes, la operación y el medio ambiente” .o actos inseguros, refiriéndose a “todas la acciones y decisiones humanas, que pueden causar una situación insegura o incidente, con consecuencias para el trabajador, la producción, el medio ambiente y otras personas, incluyendo la falta de acciones para informar o corregir condiciones inseguras” (ARL SURA, 2018).

Partiendo de esto, también se han definido algunas teorías de las causas de los accidentes como la teoría de “Los Síntomas Frente a las Causas” No es tanto una teoría cuanto una advertencia que debe tenerse en cuenta si se trata de comprender la causalidad de los accidentes. Cuando se investiga un accidente, se tiende a centrar la atención en sus causas inmediatas, obviando las esenciales. Las situaciones y los actos peligrosos (causas próximas) son los síntomas y no las causas fundamentales de un accidente.

Otra teoría del Dominó, definiendo que un accidente se origina por una secuencia de hechos, entre los cuales se definen cinco factores, en la que cada uno actuaría sobre el siguiente de manera similar a como lo hacen las fichas de dominó, que van cayendo una sobre otra. (1. Herencia y medio social. 2. Acto inseguro. 3. Falla humana. 4. Accidentes. 5 Lesión). Heinrich (1931. citado en Botta, 2010). De esta teoría procede la teoría de la Causalidad Múltiple que defiende, por cada accidente, pueden existir numerosos factores, causas y sub causas que contribuyan a su aparición, y que determinadas combinaciones de éstos provocan accidentes. De acuerdo con esta teoría, los factores propicios pueden agruparse en las dos categorías siguientes:

De comportamiento. En esta categoría se incluyen factores relativos al trabajador, como una actitud incorrecta, la falta de conocimientos y una condición física y mental inadecuada.

Ambientales. En esta categoría se incluye la protección inapropiada de otros elementos de trabajo peligrosos y el deterioro de los equipos por el uso y la aplicación de procedimientos inseguros.

La principal aportación de esta teoría es poner de manifiesto que un accidente pocas veces, por no decir ninguna, es el resultado de una única causa o acción. Así como también está la Teoría de la Casualidad Pura, definiendo que todos los trabajadores de un conjunto determinado tienen la misma probabilidad de sufrir un accidente. (...) Según esta teoría, todos los accidentes se consideran incluidos en el grupo de hechos fortuitos de Heinrich y se mantiene la inexistencia de intervenciones para prevenirlos.

Otra teoría es la Probabilidad Sesgada, que se basa en el supuesto de que, una vez que un trabajador sufre un accidente, la probabilidad de que se vea involucrado en otros en el futuro aumenta o disminuye respecto al resto de los trabajadores. La contribución de esta teoría al desarrollo de acciones preventivas para evitar accidentes es escasa o nula. Por su lado, la teoría de la Propensión al Accidente, existe un subconjunto de trabajadores en cada grupo general cuyos componentes corren un mayor riesgo de padecerlo, (...) Es una teoría, en todo caso, que no goza de la aceptación general.

Todas estas teorías pretenden en sí, buscar cómo prevenir futuros accidentes, tanto de ocurrencia como de recurrencia.

Sin embargo, desde otro punto de vista, en análisis de las causas derivadas de los actos inseguros, se tienen ciertas explicaciones desde la psicología de la seguridad, la cual “se ocupa del componente de seguridad de la conducta humana. La Psicología de la Seguridad presenta aplicaciones en todos aquellos contextos de la vida humana en que el componente de seguridad de la conducta humana es relevante”. (Melia, 1999), de igual manera está orientada en métodos de diagnóstico

e intervención relativos a toda esta índole de factores que permitan disponer el componente de seguridad de la conducta de tal modo que el riesgo de accidentes, enfermedades y daños a la salud se minimice, y si es posible, desaparezca.

De acuerdo con la Teoría Tricondicional del Comportamiento Seguro (Meliá, 2007), para que una persona trabaje segura deben darse tres condiciones que son necesarias y ninguna de ellas es condición suficiente:

- debe poder trabajar seguro
- debe saber trabajar y seguro
- debe querer trabajar seguro.

Las tres condiciones

Así mismo, desde la rama de la Psicología esta la Seguridad Basada en el Comportamiento puede tener sus orígenes desde del Conductismo, corriente psicológica en la que se establece que “la psicología debe centrarse en el estudio de lo observable: el comportamiento” (Bisquerra, 1996). El conductismo, también denominado teoría del aprendizaje, describe el modo en que las personas aprenden y desarrollan hábitos, paso por paso (Berger, 2007).

Los comportamientos de las personas pueden ser influenciados por las consecuencias que generan. Sin dudas no siempre esto es así, pero generalmente este principio funciona en la práctica diaria. Paradójicamente, el reduccionismo que implica este principio cuando se pretende aplicar de forma absoluta y que ha sido el blanco de la mayoría de sus críticos, a la vez constituye su mayor fortaleza.

El modelo que aporta el conductismo y que explica nuestros comportamientos en la secuencia: antecedente – comportamiento - consecuencia es un modelo que

forma parte de la base de la SBC y que es ampliamente utilizado por ella, al mismo tiempo que es completado con otras técnicas para superar sus limitaciones.

Por muchos años se ha empleado este principio en la gestión de la seguridad: Las medidas disciplinarias (consecuencias negativas a evitar), los entrenamientos en seguridad (antecedentes), la propaganda y publicidad (antecedentes), los incentivos por buena seguridad (consecuencias positivas), los premios (consecuencias positivas), todos ellos son ejemplos del uso, mayoritariamente empírico, consciente o no de este modelo y de la regla. Pero aun aceptando esto, no podemos esperar a que a las personas les sucedan estos hechos para que logren los comportamientos deseados. En contraste, el realizar un comportamiento inseguro puede generar consecuencias inmediatas, probables y positivas para la persona, por ejemplo, el terminar más rápido una tarea, el ser reconocido su "valor personal" por sus compañeros, el hacer menos esfuerzo para completar la tarea. Es necesario tratar de identificar las consecuencias que están reforzando a los comportamientos no deseados y eliminarlas o reducirlas.

5. MARCO DE REFERENCIA

5.1. Marco Conceptual

Es muy importante en este proceso investigativo, analizar todo el contexto sobre las causas que generan accidentes tránsito de tipo laboral y su relación con la calidad de vida de los trabajadores de la empresa en estudio, en este caso revisamos todos los conceptos que aportan a la correcta interpretación de todo este proceso llevado a cabo, buscando dejar recomendaciones que aporten a la prevención de riesgos laborales, exposición que es inherente a la actividad que desarrolla SUMSER durante su relación laboral, no solo con sus trabajadores, sino también contratistas, proveedores, visitantes o todos aquellos que puedan verse afectado durante la relación laboral.

Para nadie es un secreto, la Seguridad y Salud en el trabajo, desde el año 2012, mejoró su enfoque y se entenderá en adelante como SST, definida como aquella disciplina que trata de la prevención de las lesiones y enfermedades causadas por las condiciones de trabajo, y de la protección y promoción de la salud de los trabajadores. Tiene por objeto mejorar las condiciones y el medio ambiente de trabajo, así como la salud en el trabajo, que conlleva la promoción y el mantenimiento del bienestar físico, mental y social de los trabajadores en todas las ocupaciones. (Tomado de: Ley 1562 del 2012, Art. 1 Definiciones).

Por ende, con esta metodología, buscamos analizar los factores de riesgo que generan accidentes e incidentes de trabajo, relacionados con la exposición al riesgo de tránsito, en la empresa **SUMSER S.A.S.** que generó incapacidades y afectaron la

calidad de vida de los trabajadores, a continuación exponemos las siguientes definiciones que soportan el proceso de investigación desarrollado:

5.1.1. Accidente laboral:

Es accidente de trabajo todo suceso repentino que sobrevenga por causa o con ocasión del trabajo, y que produzca en el trabajador una lesión orgánica, una perturbación funcional o psiquiátrica, una invalidez o la muerte.

Es también accidente de trabajo aquel que se produce durante la ejecución de órdenes del empleador, o contratante durante la ejecución de una labor bajo su autoridad, aún fuera del lugar y horas de trabajo.

Igualmente se considera accidente de trabajo el que se produzca durante el traslado de los trabajadores o contratistas desde su residencia a los lugares de trabajo o viceversa, cuando el transporte lo suministre el empleador.

También se considerará como accidente de trabajo el ocurrido durante el ejercicio de la función sindical aunque el trabajador se encuentre en permiso sindical siempre que el accidente se produzca en cumplimiento de dicha función.

De igual forma se considera accidente de trabajo el que se produzca por la ejecución de actividades recreativas, deportivas o culturales, cuando se actúe por cuenta o en representación del empleador o de la empresa usuaria cuando se trate de trabajadores de empresas de servicios temporales que se encuentren en misión. (Ley 1562 del 2012).

5.1.2. Sistema de Gestión de Seguridad y Salud en el Trabajo (SG-SST):

El sistema de gestión de la seguridad y salud en el trabajo (SG-SST) consiste en el

desarrollo de un proceso lógico y por etapas, basado en la mejora continua y que incluye la política, la organización, la planificación, la aplicación, la evaluación, la auditoría y las acciones de mejora con el objetivo de anticipar, reconocer, evaluar y controlar los riesgos que puedan afectar la seguridad y la salud en el trabajo. El SGSST debe ser liderado e implementado por el empleador o contratante, con la participación de los trabajadores y/o contratistas, garantizando a través de dicho sistema, la aplicación de las medidas de seguridad y salud en el trabajo, el mejoramiento del comportamiento de los trabajadores, las condiciones y el medio ambiente laboral, y el control eficaz de los peligros y riesgos en el lugar de trabajo. Para el efecto, el empleador o contratante debe abordar la prevención de los accidentes y las enfermedades laborales y también la protección y promoción de la salud de los trabajadores y/o contratistas, a través de la implementación, mantenimiento y mejora continua de un sistema de gestión cuyos principios estén basados en el ciclo PHVA (planificar, hacer, verificar y actuar). (Ley 1562 del 2012).

5.2.3. Sistema General de Riesgos Laborales:

Es el conjunto de entidades públicas y privadas, normas y procedimientos, destinados a prevenir, proteger y atender a los trabajadores de los efectos de las enfermedades y los accidentes que puedan ocurrirles con ocasión o como consecuencia del trabajo que desarrollan. Las disposiciones vigentes de salud ocupacional relacionadas con la prevención de los accidentes de trabajo y enfermedades laborales y el mejoramiento de las condiciones de trabajo, hacen parte integrante del Sistema General de Riesgos Laborales. (Dec.1295 de 1994)

5.2.4. Trabajo:

Es todo tipo de acción realizada por el hombre independientemente de sus características o circunstancias; significa toda la actividad humana que se puede o se debe reconocer como trabajo entre las múltiples actividades de las que el hombre es capaz y a las que está predispuesto por la naturaleza misma en virtud de su humanidad.

5.2.5. Valoración de riesgo:

Producto de combinar la probabilidad de que un evento específico indeseado ocurra y la severidad de las consecuencias.

5.2.6. Calidad de vida:

Es un concepto que hace alusión a varios niveles de generalización pasando por sociedad, comunidad, hasta el aspecto físico y mental, por lo tanto, el significado de calidad de vida es un complejo y contando con definiciones desde sociología, ciencias políticas, medicina, estudios del desarrollo, etc. (Martha Nussbaum y Amartya Sen, ed. (1993). *The Quality of Life*, Oxford: Clarendon Press).

5.2.7. Ausentismo:

Es un aspecto importante a considerar dentro de las empresas, es por ello que afirmamos que hay que planificar y desarrollar estrategias que controlen las causas que lo originan, tomando decisiones que permitan reducir la ausencia de los empleados al trabajo

5.2.8. Tabulación:

Es hacer una tabla o un cuadro con los resultados que obtuviste, dependiendo de si

presentas solo una pregunta es de una variable o de 2 variables cuando presentas las respuestas de 2 presentas, la tabulación consiste en presentar los datos estadísticos en forma de tablas o cuadros.

5.2.9. Metodología:

La metodología, hace referencia al conjunto de procedimientos racionales utilizados para alcanzar el objetivo o la gama de objetivos que rige una investigación científica, una exposición doctrinal o tareas que requieran habilidades, conocimientos o cuidados específicos.

5.2.10. Marco muestral:

Es un marco de referencia que nos permite identificar físicamente los elementos de la población, así como la posibilidad de enumerarlos y seleccionar las unidades muestrales.

5.1.11. Seguridad vial:

“Se refiere al conjunto de acciones, mecanismos, estrategias y medidas orientadas a la prevención de accidentes de tránsito, o a anular o disminuir los efectos de los mismos, con el objetivo de proteger la vida de los usuarios de las vías”

5.1.12. Enfermedad Laboral:

Es enfermedad laboral la contraída como resultado de la exposición a factores de riesgo inherentes a la actividad laboral o del medio en el que el trabajador se ha visto obligado a trabajar. El Gobierno Nacional, determinará, en forma periódica, las enfermedades que se consideran como laborales y en los casos en que una

enfermedad no figure en la tabla de enfermedades laborales, pero se demuestre la relación de causalidad con los factores de riesgo ocupacionales será reconocida como enfermedad laboral, conforme lo establecido en las normas legales vigentes. (Ley 1562 del 2012).

5.1.13. Accidentalidad:

Frecuencia o índice de accidentes'. El término accidentalidad, por su parte, se define como la 'cualidad de accidental', y alude a una situación 'casual o imprevista', 'de menor importancia o falta de fundamento'. Por tanto, no es recomendable emplearlos indistintamente.

5.1.14. Acción correctiva:

Acción tomada para eliminar la causa real visible detectada de un incidente, falla de control, no conformidad u otra situación indeseable existente con el propósito que no vuelva a ocurrir (Causas inmediatas y básicas).

5.1.15. Acción Inmediata:

Acción que se toma inmediatamente ocurre el incidente, con el fin de hacer control sobre la situación.

5.1.16. Casi-accidente:

Incidente sin consecuencias reales, es decir con consecuencias potenciales.

5.1.17. Causas básicas:

Causas reales que se manifiestan detrás de los síntomas; razones por las cuales ocurren los actos y condiciones subestándares o inseguros; factores que una vez identificados permiten un control administrativo significativo. Las causas básicas ayudan a explicar por qué se cometen actos subestándares o inseguros y por qué

existen condiciones subestándares o inseguras. (Ley 1562 del 2012).

5.1.18. Causas inmediatas:

Circunstancias que se presentan justamente antes del contacto; por lo general son observables o se hacen sentir. Se clasifican en actos subestándares o actos inseguros (comportamientos que podrían dar paso a la ocurrencia de un accidente o incidente) y condiciones subestándares o condiciones inseguras (circunstancias que podrían dar paso a la ocurrencia de un accidente o incidente). (Ley 1652 del 2012)

5.1.19. Condiciones de salud:

Resultado del procedimiento sistemático para determinar “el conjunto de variables objetivas de orden fisiológico, psicológico y sociocultural que determinan el perfil sociodemográfico y de morbilidad de la población trabajadora” (Des. 584 CAN).

5.1.20. Condiciones y medio ambiente de trabajo:

Aquellos factores que tienen influencia significativa en generación de riesgos para la seguridad y que para los trabajadores quedan específicamente incluidos en definición, entre otros:

Las características generales los locales, instalaciones, máquinas, equipos, herramientas, materias primas, productos y demás útiles existentes en el lugar trabajo;

Los agentes físicos, químicos y biológicos presentes en el ambiente de trabajo y sus correspondientes intensidades, concentraciones o niveles de presencia;

Los procedimientos para la utilización de los agentes citados en el apartado anterior, que influyan en la generación de riesgos para los trabajadores; y

La organización y ordenamiento de las labores, incluidos los factores ergonómicos o

biomecánicos y psicosociales.

5.1.21. Consecuencia:

Resultante en un suceso o cadena de sucesos. (Ley 1562 del 2012)

5.1.22. Controles:

El control es la función administrativa por medio de la cual se evalúa el rendimiento. El control es un elemento del proceso administrativo que incluye todas las actividades que se emprenden para garantizar que las operaciones reales coincidan con las operaciones planificadas. (Res. 1409 de 2007).

5.1.23. Comportamiento:

Se trata de la forma de proceder de las personas u organismos frente a los estímulos y en relación con el entorno.

5.1.24. Indicadores:

Expresión cuantitativa del comportamiento y desempeño de un proceso, cuya magnitud, al ser comparada con algún nivel de referencia, puede estar señalando una desviación sobre la cual se toman acciones correctivas o preventivas según el caso. (Res. 1111 del 2017).

5.1.28. Investigación de accidente o incidente:

Proceso sistemático de determinación y ordenación de causas, hechos o situaciones que generaron o favorecieron la ocurrencia del accidente o incidente, que se realiza con el objeto de prevenir su repetición, mediante el control de los riesgos que lo produjeron. (Res. 1401 del 2007).

5.1.29. Prevención:

Es el conjunto de actividades, medidas adaptadas o previstas en todas las fases de actividad de la empresa con el fin de evitar o disminuir las posibilidades de que los trabajadores sufran daños derivados del trabajo, ya sean estos accidentes, enfermedades, patologías o lesiones.

5.1.30. Probabilidad:

Grado de posibilidad de que ocurra un evento no deseado y pueda producir consecuencias (GTC 45 - 2012).

5.1.31. Proceso:

Conjunto de actividades mutuamente relacionadas o que interactúan, las cuales transforman elementos de entrada en resultados. (NTC – ISO 9000).

5.1.32. Riesgo:

Combinación de la probabilidad de que ocurra un(os) evento(s) o exposición(es) Peligroso (s), y la severidad de lesión o enfermedad, que puede ser causado por el (los) evento(s) o la(s) exposición(es) (NTC-OHSAS 18001).

5.1.33. Plan Estratégico de Seguridad Vial:

Es el instrumento de planificación que consignado en un documento contiene las acciones, mecanismos, estrategias y medidas que deberán adoptar las diferentes entidades, organizaciones o empresas del sector público y privado existentes en Colombia. Dichas acciones están encaminadas a alcanzar la seguridad vial como algo inherente al ser humano y así reducir la accidentalidad vial de los integrantes de

las organizaciones mencionadas y de no ser posible evitar, o disminuir los efectos que puedan generar los accidentes de tránsito. (Res. 0001565_2014).

5.1.34. Seguridad vial:

Se refiere al conjunto de acciones, mecanismos, estrategias y medidas orientadas a la prevención de accidentes de tránsito, o a anular o disminuir los efectos de los mismos, con el objetivo de proteger la vida de los usuarios de las vías. (Res. 0001565_2014)

6. MARCO HISTÓRICO

El problema de la accidentalidad del tráfico vial no es nuevo. El criminólogo alemán Günther Kaiser dedicó en el año 1978 a este tema un denso volumen de la serie Estudios en Psicología Criminal que publicaba por aquellos años la editorial Espasa-Calpe a partir de la obra de autores tan relevantes en el campo de la criminología y la victimología como Von Henting o Middhendorf.

En aquella ocasión, Kaiser se refería a que los avances de la tecnología y la ciencia habían traído consigo como aspectos negativos una serie de peligros, prácticamente desconocidos hasta entonces para la humanidad.

Señalaba este autor que “uno de esos puntos peligrosos, aún no dominado, aunque no se desconoce su trascendencia, es el ocasionado por la circulación en las vías públicas” (Kaiser, 1978, p.25). También advertía que esta problemática no era percibida como tal por muchos ciudadanos, quizá porque muchos no se reconocen en el ámbito de la conducción como potenciales delincuentes y, por ello, se muestran más comprensivos hacia este tipo de infracciones.

Veinticinco años después de tal advertencia, en el año 2003, la Organización Mundial de la Salud (OMS) situaba los peligros asociados al tráfico rodado como una de las tres epidemias desatendidas y ocultas de nuestros tiempos, junto con el tabaquismo y las enfermedades cardiovasculares (OMS, 2003). Los datos al respecto, recogidos por la misma OMS y otras fuentes, son contundentes.

En un informe sobre los traumatismos ligados al tránsito vial, la OMS (2009) informa que en el 2004, hubo más de 1,2 millones de víctimas mortales por

accidentes de tránsito, afectando principalmente a las personas de 5 a 44 años de edad. Además, se estima que en el mundo se producen anualmente entre 20 y 50 millones de traumatismos no mortales por tránsito, y que en el 2030 la mortalidad por el tránsito será la quinta causa de muerte a nivel mundial, mientras que ahora ya es la novena, y morirán unos 2,4 millones de personas por esta causa, si no se llevan a cabo las políticas adecuadas. Este crecimiento de la accidentalidad y de sus múltiples consecuencias afectará más a los países de ingresos medios y bajos, mientras que en los de altos ingresos las tasas de accidentalidad vial comienzan a decrecer.

El mismo informe indica que hay cinco factores de riesgo fuertemente asociados con la accidentalidad: 1) la conducción bajo los efectos del alcohol, 2) el exceso de velocidad, y la ausencia de sistemas de protección como 3) cascos, 4) cinturones de seguridad y 5) sistemas de protección para los niños.

En el caso de Colombia, la OMS, basándose en datos del Instituto de Medicina Legal y Ciencias Forenses, informa de 5409 fallecidos por accidentalidad vial en el 2001 (80% hombres) y más de 38.000 víctimas no fatales en el año 2007; registra, sin embargo, un descenso en el número de muertes, de 20 casos por 100.000 habitantes en 1997 a alrededor de 15 casos por 20.000 habitantes en el 2007.

Según Cesvi Colombia (2003) la accidentalidad vial era en el 2002 la segunda causa de mortalidad violenta en el país. En ese año, de 6063 muertos, el 39% eran peatones, el 19% pasajeros y el 15% motociclistas. El 75% de las víctimas fueron hombres, y estas diferencias entre sexos se mantienen hasta el momento.

Tanto las referencias a los principales factores de riesgo en la conducción,

mencionados anteriormente, como los perfiles de víctimas y de infractores del tránsito vial, muestran que el factor humano es el principal responsable de la accidentalidad vial (Montoro, Alonso, Esteban, & Toledo, 2001).

Factor humano que comprende, en los conductores, variables asociadas a la accidentalidad como el sueño, el cansancio, el estrés o el consumo de alcohol y otras sustancias psicoactivas (Montoro et al., 2001), la ira, la hostilidad, la percepción de la conducción como una tarea difícil (Ruiz & López, 2010; Ruiz, 2013) o las actitudes negativas hacia la conducción (Kaiser, 1978; Rodríguez, 2009; Sharkin, 2004; Ruiz, Beltrán, Gómez, Lamus, & Leal, 2014), el sentido de obligación de respetar las normas y ciertos sesgos en la percepción y acatamiento de éstas (Yagil, 2000) o las estrategias de búsqueda de espacios por donde cruza una vía, en el caso de peatones (Schwebel, Stavrinou, & Kongable, 2009).

Tales estudios son abordados con frecuencia con muestras, representativas o no, y apelando a la medición de variables psicológicas, incluyendo la evocación del recuerdo de accidentes sufridos, por lo que podemos llamar a este enfoque de trabajo como dirigido a evaluar la accidentalidad subjetiva, frente a los datos procedentes de fuentes oficiales ej.: policías de tránsito, institutos de medicina legal-, basados en el registro y conteo de casos, que se pueden denominar como de accidentalidad objetiva y que permiten realizar estudios de tipo censal, a partir de todos los casos registrados.

Hay que tener en cuenta que es posible que para un mismo contexto haya discrepancia en datos y resultados de unas u otras fuentes de información sobre la accidentalidad objetiva y subjetiva.

Es por ello, teniendo en cuenta que los accidentes de tránsito no son nuevos, y que en algunas regiones ha aumentado, se debe realizar este estudio con el fin de cambiar las estadísticas y aportar a la sociedad casanareña y principalmente a las empresas, en este caso SUMSER SAS, a disminuir considerablemente los índices de accidentalidad y educar a población obrera a que tome conciencia de la responsabilidad de conducir.

En Colombia, Resolución 567 de 2018, “Por la cual se definen los contenidos que, en cuanto a seguridad vial, dispositivos y comportamiento, deba contener la información al público para los vehículos nuevos que se vendan en el país, la que deban llevar los manuales de propietario y se dictan otras disposiciones para el suministro de información adecuada al consumidor de los mismos”.

Esta resolución dada el 25 de Julio de 2018, ha sido un aporte muy importante al país, ya que es esta, la que ha impuesto una normatividad más directa y eficiente para el control de la población automotora y ha ayudado a la prevención de todo tipo de accidentes viales en nuestro país; al mismo tiempo, esta norma ha sido modificada, dando como resultado la Resolución 137 de 2019 artículo 1° de la Agencia Nacional de Seguridad Vial en su artículo 10 describe: Vigencia.

La presente resolución modifica el contenido de la Resolución 567 de 2018 y rige a partir de su publicación en el Diario Oficial y cuyo contenido, refuerza mucho más las dinámicas relacionadas con prevención de accidentes de tránsito a nivel país.

De acuerdo con cifras del Automóvil Club de Colombia, “los accidentes de tránsito representan 27,55% de los decesos violentos en el país. Si bien es una cifra

considerable, en lo que va del año solo 1,84% de estos sucesos ha derivado en muertes, pues según cifras de la Agencia Nacional de Seguridad Vial (A.N.S.V) en el país se han producido 20.238 accidentes, de los cuales 373 han ocasionado fallecimientos”. (Diario la Republica pg 1, junio 2 de 2019).

Estas cifras, aunque son alarmantes, han mostrado una disminución considerable frente al año 2018 disminuyendo en un 11% la accidentalidad, demostrando de esta manera que el plan de seguridad vial ha funcionado a nivel nacional.

7. MARCO LEGAL

A continuación, enunciaremos requisitos legales y numerales que debemos tener en cuenta para el desarrollo de esta investigación.

Ley 1565 del 2014.

Teniendo en cuenta la resolución 1565 de 2014 impuesta por el ministerio de transporte el 6 junio del mismo año en donde en su introducción pagina 4 describe de manera preocupante las estadísticas de accidentalidad entre el año 2002 a 2012 en el cual fallecieron por accidentes de tránsito 62.000 mil personas y 443.000 con lesiones de todo tipo, al mismo tiempo, esta resolución fue creada con el fin de concientizar y educar a todos los entes gubernamentales, empresariales y civiles que hacen parte de la sociedad en el plan estratégico de seguridad vial.

Al mismo tiempo, en el plan estratégico de seguridad vial, están inmersos dos elementos que se tienen en cuenta dentro de la investigación y que describen en su página 8 y 9 la finalidad de este ejercicio, y hace referencia a los accidentes de tránsito y los accidentes laborales. Dentro la misma resolución en su página 11, refiere la ley 1503 de 2011 y describe de manera clara los lineamientos generales en responsabilidad social empresarial que busca promover en los individuos la formación de hábitos y conductas que ayudaran a disminuir los índices de accidentalidad a nivel social, empresarial e individual.

Sumado a ello, **“El Decreto 2851 de 6 de diciembre de 2013** en lo concerniente al sector empresarial y con relación a los Planes Estratégicos de Seguridad Vial, establece que, además de las acciones contenidas en el Artículo

12 de la Ley 1503 de 2011, las entidades, organizaciones o empresas, tanto del sector público como privado, deberán adecuarse a lo establecido en las líneas de acción del Plan Nacional de Seguridad Vial y deberán adaptarse a las características propias de cada entidad, organización o empresa”.

La ley 1562 de 2012. Accidente de trabajo: Lo define como todo suceso repentino que sobrevenga por causa u ocasión del trabajo, y que produzca en el trabajador una lesión orgánica, una perturbación funcional o psiquiátrica, una invalidez o la muerte.

Es también accidente de trabajo, aquel que se produce durante la ejecución de órdenes del empleador o contratante durante la ejecución de una labor bajo su autoridad, aun fuera del lugar y horario de trabajo.

Se considera accidente de trabajo aquel que se produzca durante el traslado de los trabajadores o contratistas desde su residencia a los lugares de trabajo o viceversa cuando el transporte lo suministre el empleador.

También se considera cuando ocurre durante el ejercicio de la función sindical aunque el trabajador se encuentre en permiso sindical, siempre que el accidente se produzca en cumplimiento de dicha labor. De igual forma se considera aquel que se produzca por la ejecución de actividades recreativas, deportivas o culturales cuando se actúe por cuenta o en representación del empleador o de la empresa usuaria cuando sean trabajadores de las empresas temporales que se encuentren en misión.

Art 11 Decreto Ley 1295 1994: Se considera enfermedad laboral todo estado patológico permanente o temporal que sobrevenga como consecuencia obligada o

directa de la clase de labor que desempeñe el personal activo o del medio en que realiza su trabajo.

Determinado por agentes: físicos, químicos, ergonómicos, biológicos, psicológico, otros y que haya sido reconocida como enfermedad profesional por el Gobierno Nacional.

La ley 1562 de 2012, lo define como la enfermedad contraída como resultado de la exposición a factores de riesgo inherentes a la actividad o del medio en el cual se ha visto obligado a trabajar. El decreto 2566 de 2009, y decreto 1477 de 2014 establece la tabla de enfermedades laborales.

Ley 1562 del 2012, Artículo 3, Definición de Accidente de Trabajo. Por la cual se modifica el Sistema General de Riesgos Laborales, y se dictan otras disposiciones en materia de salud ocupacional.

Artículo 3°. Accidente de trabajo. Es accidente de trabajo todo suceso repentino que sobrevenga por causa o con ocasión del trabajo, y que produzca en el trabajador una lesión orgánica, una perturbación funcional o psiquiátrica, una invalidez o la muerte.

Es también accidente de trabajo aquel que se produce durante la ejecución de órdenes del empleador, o contratante durante la ejecución de una labor bajo su autoridad, aún fuera del lugar y horas de trabajo.

Igualmente se considera accidente de trabajo el que se produzca durante el traslado de los trabajadores o contratistas desde su residencia a los lugares de trabajo o viceversa, cuando el transporte lo suministre el empleador.

También se considerará como accidente de trabajo el ocurrido durante el

ejercicio de la función sindical, aunque el trabajador se encuentre en permiso sindical siempre que el accidente se produzca en cumplimiento de dicha función.

De igual forma se considera accidente de trabajo el que se produzca por la ejecución de actividades recreativas, deportivas o culturales, cuando se actúe por cuenta o en representación del empleador o de la empresa usuaria cuando se trate de trabajadores de empresas de servicios temporales que se encuentren en misión.

Ley 769 del 2012. Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones.

CAPITULO V Seguros y responsabilidad Artículo 42. Seguros obligatorios.

Para poder transitar en el territorio nacional todos los vehículos deben estar amparados por un seguro obligatorio vigente. El Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, SOAT, se registrará por las normas actualmente vigentes o aquellas que la modifiquen o sustituyan.

Artículo 93. Control de infracciones de conductores de servicio público. Los organismos de tránsito remitirán mensualmente a las empresas de transporte público las estadísticas sobre las infracciones de tránsito de los conductores y éstas a su vez remitirán los programas de control que deberán establecer para los conductores.

LEY 1383 DE 2010 (marzo 16) por la cual se reforma la **Ley 769 de 2002** - Código Nacional de Tránsito, y se dictan otras disposiciones.

Decreto 1072 del 2015. Decreto único reglamentario de trabajo, por el cual se adopta la implementación del Sistema de Gestión de la Seguridad y Salud en el Trabajo. (Página 76 – SG-SST).

Resolución 2646 de 2008. Por la cual se establecen disposiciones y se definen responsabilidades para la identificación, evaluación, prevención, intervención y monitoreo permanente de la exposición a factores de riesgo psicosocial en el trabajo y para la determinación del origen de las patologías causadas por el estrés ocupacional.

Constitución Política De Colombia De Julio De 1991 En ejercicio de su poder soberano, representado por sus delegatarios a la Asamblea Nacional Constituyente, invocando la protección de Dios, y con el fin de fortalecer la unidad de la Nación y asegurar a sus integrantes la vida, la convivencia, el trabajo, la justicia, la igualdad, el conocimiento, la libertad y la paz, dentro de un marco jurídico, democrático y participativo que garantice un orden político, económico y social justo, y comprometido a impulsar la integración de la comunidad latinoamericana, decreta, sanciona y promulga la siguiente:

Artículo 25. El trabajo es un derecho y una obligación social y goza, en todas sus modalidades, de la especial protección del Estado. Toda persona tiene derecho a un trabajo en condiciones dignas y justas.

Artículo 26. Toda persona es libre de escoger profesión u oficio. La ley podrá exigir títulos de idoneidad. Las autoridades competentes inspeccionarán y vigilarán el ejercicio de las profesiones. Las ocupaciones, artes y oficios que no exijan formación académica son de libre ejercicio, salvo aquellas que impliquen un riesgo social.

Artículo 1. Objeto. La finalidad primordial de este Código es la de lograr la justicia en las relaciones que surgen entre empleadores y trabajadores, dentro de un espíritu de coordinación económica y equilibrio social.

Artículo 3. Relaciones Que Regula. El presente Código regula las relaciones de derecho individual del Trabajo de carácter particular, y las de derecho colectivo del Trabajo, oficiales y particulares.

Artículo 4. Servidores Públicos. Las relaciones de derecho individual del Trabajo entre la Administración Pública y los trabajadores de ferrocarriles, empresas, obras públicas y demás servidores del Estado, no se rigen por este Código, sino por los estatutos especiales que posteriormente se dicten.

Artículo 5. Definición De Trabajo. El trabajo que regula este Código es toda actividad humana libre, ya sea material o intelectual, permanente o transitoria, que una persona natural ejecuta conscientemente al servicio de otra, y cualquiera que sea su finalidad, siempre que se efectúe en ejecución de un contrato de trabajo.

Artículo 8. Libertad De Trabajo. Nadie puede impedir el trabajo a los demás, ni que se dediquen a la profesión, industria o comercio que les plazca, siendo lícito su ejercicio, sino mediante resolución de autoridad competente encaminada a tutelar los derechos de los trabajadores o de la sociedad, en los casos que se prevean en la ley.

Artículo 9. Protección Al Trabajo. El trabajo goza de la protección del Estado, en la forma prevista en la Constitución Nacional y las leyes. Los funcionarios

públicos están obligados a prestar a los trabajadores una debida y oportuna protección para la garantía y eficacia de sus derechos, de acuerdo con sus atribuciones.

Artículo 10. Igualdad de los trabajadores y las trabajadoras. Todos los trabajadores y trabajadoras son iguales ante la ley, tienen la misma protección y garantías, en consecuencia, queda abolido cualquier tipo de distinción por razón del carácter intelectual o material de la labor, su forma o retribución, el género o sexo salvo las excepciones establecidas por la ley.

Artículo 11. Derecho Al Trabajo. Toda persona tiene derecho al trabajo y goza de libertad para escoger profesión u oficio, dentro de las normas prescritas por la Constitución y la Ley.

Artículo 56. Obligaciones De Las Partes En General. De modo general, incumben al {empleador} obligaciones de protección y de seguridad para con los trabajadores, y a éstos obligaciones de obediencia y fidelidad para con el empleador.

Artículo 57. Obligaciones Especiales Del Patrono. Son obligaciones especiales del patrono:

Numeral 2. Procurar a los trabajadores locales apropiados y elementos adecuados de protección contra los accidentes y enfermedades profesionales en forma que se garanticen razonablemente la seguridad y la salud.

Numeral 3. Prestar inmediatamente los primeros auxilios en caso de accidente o de enfermedad. A este efecto en todo establecimiento, taller o fábrica que ocupe habitualmente más de diez (10) trabajadores, deberá mantenerse lo necesario, según reglamentación de las autoridades sanitarias.

Artículo 58. Obligaciones Especiales Del Trabajador. Son obligaciones especiales del trabajador:

Numeral 7. Observar con suma diligencia y cuidado las instrucciones y órdenes preventivas de accidentes o de enfermedades profesionales.

Artículo 60. Prohibiciones A Los Trabajadores. Se prohíbe a los trabajadores:

Numeral 2. Presentarse al trabajo en estado de embriaguez o bajo la influencia de narcóticos o drogas enervantes.

Numeral 8. Usar los útiles o herramientas suministradas por el {empleador} en objetos distintos del trabajo contratado.

Resolución 2400 De 1979: Por la cual se establecen algunas disposiciones sobre vivienda, higiene y seguridad en los establecimientos de trabajo.

Decreto 1443 De 2014. Por el cual se dictan disposiciones para la implementación del Sistema de Gestión de la Seguridad y Salud en el Trabajo (SG-SST).

Artículo 12. Documentación. El empleador debe mantener disponibles y debidamente actualizados entre otros, los siguientes documentos en relación con el Sistema de Gestión de la Seguridad y Salud en el Trabajo SG-SST:

- La política y los objetivos de la empresa en materia de seguridad y salud en el trabajo SST, firmados por el empleador;
- Las responsabilidades asignadas para la implementación y mejora continúan del Sistema de Gestión de la Seguridad y Salud en el trabajo SG-SST;
- La identificación anual de peligros y evaluación y valoración de los riesgos;

- El informe de las condiciones de salud, junto con el perfil sociodemográfico de la población trabajadora y según los lineamientos de los programas de vigilancia epidemiológica en concordancia con los riesgos existentes en la organización;
- El plan de trabajo anual en seguridad y salud en el trabajo, SST de la empresa,.. Firmado por el empleador y el responsable del Sistema de Gestión de la Seguridad y Salud en el Trabajo SG-SST;
- El programa de capacitación anual en seguridad y salud en el trabajo - SST, así como de su cumplimiento incluyendo los soportes de inducción, reinducción y capacitaciones de los trabajadores dependientes, contratistas, cooperados y en misión;
- Los procedimientos e instructivos internos de seguridad y salud en el trabajo;
- Registros de entrega de equipos y elementos de protección personal;
- Registro de entrega de los protocolos de seguridad, de las fichas técnicas cuando aplique y demás instructivos internos de seguridad y salud en el trabajo;
- Los soportes de la convocatoria, elección y conformación del Comité Paritario de Seguridad y Salud en el Trabajo y las actas de sus reuniones o la delegación del Vigía de Seguridad y Salud en el Trabajo y los soportes de sus actuaciones;
- Los reportes y las investigaciones de los incidentes, accidentes de trabajo y enfermedades laborales de acuerdo con la normatividad vigente; la identificación de las amenazas junto con la evaluación de la vulnerabilidad

y sus correspondientes planes de prevención, preparación y respuesta ante emergencias

- Los programas de vigilancia epidemiológica de la salud de los trabajadores, incluidos los resultados de las mediciones ambientales y los perfiles de salud arrojados por los monitoreos biológicos, si esto último aplica según priorización de los riesgos. En el caso de contarse con servicios de médico especialista en medicina laboral o del trabajo, según lo establecido en la normatividad vigente, se deberá tener documentado lo anterior y los resultados individuales de los monitoreos biológicos;
- Formatos de registros de las inspecciones a las instalaciones, maquinas o equipos ejecutadas;
- La matriz legal actualizada que contemple las normas del Sistema General de Riesgos Laborales que le aplican a la empresa; y
- Evidencias de las gestiones adelantadas para el control de los riesgos prioritarios.

Parágrafo 1. Los documentos pueden existir en papel, disco magnético, óptico o electrónico, fotografía, o una combinación de éstos y en custodia del responsable del desarrollo del Sistema de Gestión de la Seguridad y Salud en el Trabajo.

Parágrafo 2. La documentación relacionada con el Sistema de Gestión de la Seguridad y Salud en el Trabajo - SG-SST, debe estar redactada de manera tal, que sea clara y entendible por las personas que tienen que aplicarla o consultarla. Igualmente, debe ser revisada y actualizada cuando sea necesario difundirse y ponerse a disposición de todos los trabajadores, en los apartes que les compete.

Parágrafo 3. El trabajador tiene derecho a consultar los registros relativos a su salud solicitándolo al médico responsable en la empresa, si lo tuviese, o a la institución prestadora de servicios de seguridad y salud en el trabajo que los efectuó. En todo caso, se debe garantizar la confidencialidad de los documentos, acorde con la normatividad legal vigente.

Norma ISO 45001 es la nueva norma de Sistemas de Gestión de la Seguridad y la Salud en el Trabajo, que sustituyó a la actual OHSAS 18001 y Dispone de un Sistema de Gestión de la Seguridad y la Salud en el Trabajo eficiente que le aporta un enfoque más holístico en la gestión de los riesgos de Seguridad y Salud y le permite una mayor previsión de cara a sus trabajadores y a su organización.

Beneficios de ISO 45001

Protección de los trabajadores: Un enfoque estructurado para la identificación de peligros y la gestión de riesgos contribuye a mantener un ambiente de trabajo más saludable y seguro, así como a reducir el número de accidentes y los problemas de salud producidos en el lugar de trabajo. Este enfoque debería ayudar a reducir las lesiones y las bajas por enfermedad de los empleados.

Reducción de los riesgos: El enfoque global ayuda a traducir los resultados de riesgo en planes de acción adecuados para la evaluación, verificación, inspección, revisión legal e investigación de accidentes, con el objetivo de reducir los riesgos, proteger a los trabajadores y controlar las amenazas en infraestructura que causan accidentes.

Cumplimiento legal: Proporciona un mecanismo para la identificación de la legislación vigente y la implementación de los requisitos aplicables. Mantenerse

conforme a la ley puede ayudar a reducir las quejas, pagar primas de seguro más bajas, evitar consecuencias financieras, y paliar el estigma de la publicidad negativa.

Base del Sistema de Gestión: Gracias a la estructura básica del Anexo S.L, la norma se alinearé con otras normas ISO de Sistemas de Gestión. Por ejemplo, las normas ISO 9001:2015 e ISO 14001:2015 ya han sido revisadas e incluyen dicha estructura común.

Responsabilidad: La certificación es una manera de demostrar a sus partes interesadas su responsabilidad y compromiso en materia de Seguridad y Salud en el trabajo.

A nivel general y a nivel empresarial, una empresa debe ser responsable de la seguridad y salud en el trabajo de sus empleados, según la nueva ISO 45001 2018, y de las otras personas que puedan verse afectadas por las actividades que realizan. Dicha responsabilidad incluye la promoción y la protección de la salud, ya sea física o mental.

Adoptar un Sistema de Gestión de Seguridad y Salud en el Trabajo tiene como objetivo permitir a una empresa proporcionar lugares de trabajo seguros y saludables, prevenir lesiones y deterioro de la salud que se relacionen con el trabajo y de esta manera, poder mejorar de forma continua y mejorar el desempeño de la seguridad y salud en el trabajo.

8. MARCO TEÓRICO

En el campo laboral, los trabajadores interactúan a diario con una serie de condiciones que pueden afectar la salud de los mismos, por lo que el trabajo podría llegar a convertirse en un agente determinante que influya de forma positiva o negativa en la calidad de vida de las personas, la empresa y la sociedad, por lo cual se establece una relación directa entre salud y trabajo, a raíz del enlace entre el oficio o profesión que se ejecuta y la influencia que sobre la salud le acarrea dicha labor.

Desde este punto de vista la OIT, manifiesta que los factores psicosociales son las “interacciones entre el trabajo, su medio ambiente, la satisfacción en el trabajo y las condiciones de su organización, por una parte. Y por la otra, las capacidades del trabajador, sus necesidades, su cultura y su situación personal fuera del trabajo, todo lo cual, a través de percepciones y experiencias, pueden influir en la salud y en el rendimiento y la satisfacción en el trabajo”. (Comité Mixto OIT – OMS, 9º reunión, 1984, p.3). Factores psicosociales que afectan la salud de los trabajadores y trabajadoras, causando estrés y a largo plazo enfermedades cardiovasculares, respiratorias, inmunitarias, gastrointestinales, dermatológicas, endocrinológicas, músculo esqueléticas y mentales, como consecuencia de condiciones u organización deficiente en el campo laboral. De ahí la importancia de entender integral y holísticamente el concepto de salud, abriendo espacios concretos de posibilidades de promoción y prevención. el Subprograma de Estilos de Vida Saludable, enmarcado desde el programa de gestión para el control del peligro psicosocial TAH- PG001- UDES y bajo los parámetros de la Ley 1562 de 2012 que define como Seguridad y

Salud en el Trabajo, la disciplina que trata de la prevención de las lesiones y enfermedades causadas por las condiciones de trabajo y a su vez esta busca con la participación de varias profesiones y con el compromiso activo de todos los niveles de la empresa, optimizar las condiciones de trabajo y de salud de la población trabajadora, mediante acciones coordinadas de promoción y prevención de la salud, así como la prevención y el control de los riesgos, de manera que faciliten el bienestar de la comunidad laboral y la productividad de la empresa.

Se puede analizar la seguridad vial desde diferentes puntos de vista que ayudan tanto a la comprensión del fenómeno de la accidentalidad vial como su intervención desde la política pública. El desarrollo de modelos de tipo: Secuencial que describen los siniestros viales como el resultado de una secuencia de hechos producidos en un orden específico.

Epidemiológico que hacen una semejanza con los conceptos de las ciencias médicas desde la prevención primaria, secundaria y terciaria. Sistémico que analizan la totalidad del fenómeno sin dejar de lado los mecanismos causa-efecto ni tampoco factores epidemiológicos.

Predictivo que estudian lo que sucedió en el pasado para saber qué sucederá en el futuro aislando factores con ayuda de la estadística y de la econometría permiten establecer parámetros para el planteamiento y desarrollo de planes, programas y proyectos en los órdenes nacional, departamental y municipal referidos a la promoción de la seguridad vial y la prevención de los accidentes de tránsito. Para partir de la fundamentación teórico- conceptual se acogió el enfoque epidemiológico y dentro de este el planteamiento clínico- matricial del médico William Haddon Jr."

que también incluye elementos y conceptos sistémicos. Igualmente se acogieron los lineamientos dados desde la política internacional a través del Plan Mundial del Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011 - 2020.

La decisión de tomar el modelo y la matriz de Haddon como fundamento metodológico obedece a la practicidad de su manejo y, al enfoque de salud pública que maneja y, por lo mismo, a que es parte del lineamiento internacional de la Organización Mundial de la Salud OMS al cual se acoge Colombia como país miembro de la OMS. Este fundamento teórico y político permitió la definición de la estructura, los objetivos y los indicadores, entre otros aspectos, del PNSV.

Metodológicamente las acciones allí contenidas, se enmarcaron coherentemente con la fundamentación teórico-conceptual, debido a la integralidad de las medidas, a las fases de incidencia.

Cuando hablamos de accidentes de trabajo se deben sumar, como factores generadores de riesgo, aquellos que están relacionados con las propias condiciones de trabajo y su organización.

La circulación vial es un sistema complejo en el que interactúan múltiples factores, pero hay tres elementos básicos implicados: el conductor, el vehículo y la vía y el entorno por donde se circula.

Son muchos y muy complejos los factores implicados en un accidente de tráfico relacionado con la conducción, pero el factor de riesgo más importante se asocia al factor humano. La mayoría de estudios realizados demuestran que el factor humano en la conducción es el elemento que más importancia tiene para explicar la accidentalidad.

Según el “Manual para la identificación, evaluación de riesgos laborales de los conductores del sector transporte por carretera” editado conjuntamente por el DEMO y el SCT, la clasificación de los factores de riesgo relacionados con las condiciones de trabajo. La gestión de la prevención es necesaria para asegurar las condiciones de seguridad y salud en el trabajo. La empresa tiene que asegurar un sistema de gestión que le permita gestionar la complejidad de los factores humanos, técnicos y organizativos.

La organización del tiempo de trabajo es uno de los aspectos de las condiciones de trabajo que tienen una repercusión más directa sobre la vida diaria del trabajador. Dadas las características humanas, la actividad laboral tendría que desarrollarse durante el día, con la finalidad de conseguir una coincidencia entre la actividad laboral y la actividad fisiológica. Según la OIT y la OMS: “los factores psicosociales en el trabajo consisten en las interacciones entre el trabajo, el medio ambiente, la satisfacción en el trabajo y las condiciones de su organización, por un lado, y por el otro, las capacidades de los trabajadores, sus necesidades, su cultura y su situación personal fuera del centro; todo ello a través de las percepciones y experiencias, puede influir en la salud y en el rendimiento y la satisfacción en el trabajo”.

La empresa tiene que garantizar a los trabajadores la vigilancia de su estado de salud según los riesgos inherentes al trabajo. Ésta vigilancia consiste básicamente en la práctica de una serie de exámenes y pruebas médicas específicas a los trabajadores, que permiten la recogida sistemática y continuada de un conjunto de datos referidos a su salud y a su lugar de trabajo. El desarrollo del trabajo exige un estado de atención (capacidad de estar alerta) y de concentración (capacidad de estar

pendiente de una actividad o conjunto de estas durante un período de tiempo). La carga que supone la realización de una determinada tarea viene determinada por la relación entre las exigencias de esta tarea y la capacidad de respuesta del individuo que la realiza.

En el caso de Colombia, la OMS, basándose en datos del Instituto de Medicina Legal y Ciencias Forenses, informa de 5409 fallecidos por accidentalidad vial en el 2001 (80% hombres) y más de 38.000 víctimas no fatales en el año 2007; registra, sin embargo, un descenso en el número de muertes, de 20 casos por 100.000 habitantes en 1997 a alrededor de 15 casos por 20.000 habitantes en el 2007. Según Cesvi Colombia (2003) la accidentalidad vial era en el 2002 la segunda causa de mortalidad violenta en el país. En ese año, de 6063 muertos, el 39% eran peatones, el 19% pasajeros y el 15% motociclistas. El 75% de las víctimas fueron hombres, y estas diferencias entre sexos se mantienen hasta el momento. Tanto las referencias a los principales factores de riesgo en la conducción, mencionados anteriormente, como los perfiles de víctimas y de infractores del tránsito vial, muestran que el factor humano es el principal responsable de la accidentalidad vial (Montoro, Alonso, Esteban, & Toledo, 2001).

Factor humano que comprende, en los conductores, variables asociadas a la accidentalidad como el sueño, el cansancio, el estrés o el consumo de alcohol y otras sustancias psicoactivas (Montoro et al., 2001), la ira, la hostilidad, la percepción de la conducción como una tarea difícil (Ruiz & López, 2010; Ruiz, 2013) o las actitudes negativas hacia la conducción (Kaiser, 1978; Rodríguez, 2009; Sharkin, 2004; Ruiz, Beltrán, Gómez, Lamus, & Leal, 2014), el sentido de obligación de respetar las normas y ciertos sesgos en la percepción y acatamiento

de éstas (Yagil, 2000) o las estrategias de búsqueda de espacios por donde cruza una vía.

8.1. Trabajo, Ocupación Y Condiciones De Trabajo.

Según el diccionario de la real academia española el concepto de trabajo remarca a dos definiciones:

- a) calidad o circunstancia con que se hace o promete alguna cosa, y
- b) cláusula a que se sujeta una proposición haciendo que ésta se realice según se verifique o no el caso que aquella implica. Ambas acepciones delimitan la tarea de definir las condiciones de trabajo: primero porque en ella se ha de incluir cantidad, calidad y circunstancias, y en segundo lugar, porque normalmente se habla de condiciones de trabajo cuando media un contrato de trabajo.

Para George Spyropoulos, antiguo jefe del servicio de condiciones de trabajo y vida de la Organización Internacional del Trabajo (OIT), el concepto de condiciones de trabajo abarca el conjunto de factores que influyen sobre el bienestar físico de los trabajadores, actualmente la finalidad de la Organización es promover oportunidades para que los hombres y las mujeres puedan conseguir un trabajo decente y productivo en condiciones de libertad, equidad, seguridad y dignidad humana.

Giddens define trabajo, como la ejecución de tareas que implican un esfuerzo físico o mental y que tienen como objetivo la producción de bienes y servicios para atender las necesidades humanas.

De conformidad con Marx, trabajo es toda actividad humana que busca

producir en conjunto con el capital y la tierra, además de plantear que el único factor productivo que verdaderamente genera valor es el trabajo.

El trabajo, según el código sustantivo de trabajo, es toda actividad humana libre, ya sea material o intelectual, permanente o transitoria, que una persona natural ejecuta conscientemente al servicio de otra, y cualquiera que sea su finalidad, siempre que se efectúe en ejecución de un contrato de trabajo

El Instituto Nacional de Seguridad de Higiene en el Trabajo (INSHT) señala que son el conjunto de variables que definen la realización de una tarea concreta y el entorno en que esta se realiza, en cuanto en que estas variables determinan la salud del individuo que la ejecuta, en la triple dimensión física, mental y social. Este conjunto de variables hace referencia tanto a aspectos de la tarea concreta, es decir al contenido más o menos intrínseco de cada trabajo: cualificación requerida, exigencias, etc., como al entorno físico y organizativo en el que se realiza: condiciones ambientales de iluminación, ruido, clima, etc.; así como tipo de contratos, horarios, tamaño de la empresa, etc. (37,45).

Durante las últimas dos décadas, ha existido un considerable trabajo filosófico alrededor del concepto de calidad de vida. Según las teorías que lo sustentan y los aspectos vitales que se evalúan, su interpretación ha sido muy diversa. Un posible concepto que explica esta teoría, es que calidad de vida es lo que hace que una vida sea mejor, es decir:

“una buena vida” ó “un buen vivir”, tan importantes como el número de año que se

pueda vivir porque, como lo expresa la sabiduría popular en un viejo refrán: “no se trata de agregarle años a la vida, sino vida a los años” (46,47).

8.2. Definición De Calidad De Vida

La calidad de vida es un vago concepto y etéreo concepto, polivalente y multidisciplinario, cuyas acepciones principales se han efectuado desde las diferentes disciplinas y saberes: medicas, filosóficas, económicas, éticas, sociológicas, políticas y ambientales. La medicina la asocia con la salud sicosomática del organismo, la funcionalidad, la sintomatología o la ausencia de la enfermedad; los filósofos, con la felicidad o una buena vida; los economistas, con la utilidad del ingreso de los bienes y servicios; los sociólogos, con la inserción del individuo en la arena social; los políticos, como una meta que ha de alcanzarse para sus ciudadanos en el mediano o corto plazo; y los ambientalistas, con las condiciones ambientales en que vive, crece, se reproduce y muere un individuo(48).

Las condiciones de vida, hacen parte de la calidad de vida del ser humano, por ser fundamentales en su desarrollo y en la satisfacción de las necesidades materiales. Aunque la calidad de vida no se puede reducir a condiciones socioeconómicas, éstas son fundamentales para el bienestar del ser humano. La calidad de vida es la situación que engloba las diferentes dimensiones que determinan el grado de bienestar integral de las personas o de una población; por esta razón la calidad de vida no se expresa solo en parámetros económicos o materiales, sino sociales, psicológicos y ambientales, lo que a su vez deben de estar en armonía con la

historia, tradición y cultura de esa población.

El nivel de vida, es el dominio del individuo sobre los recursos en forma de dinero, posesiones, conocimiento, energía mental y física, otros medios con los cuales el individuo puede controlar y dirigir conscientemente sus condiciones de vida. Ligado a lo anterior estaría el nivel de salud que es el grado o cantidad de salud que tiene una persona, grupo o comunidad en un momento dado y se expresa en términos de mortalidad, morbilidad, incapacidad y bienestar; que se encuentra dentro de la estructura de salud que se define como: la distribución de las personas de las partes constituyentes del nivel de salud o sea la desagregación o descomposición de éste en términos de tasas de morbimortalidad específicas por causas, sexo, procedencia, edad y ocupación(49).

El concepto utilizado sobre nivel de vida fue “el dominio del individuo sobre los recursos en forma de dinero, posesiones, conocimiento, energía mental y física, relaciones sociales, seguridad y otros medios con los cuales el individuo puede controlar y dirigir.

Conscientemente sus condiciones de vida”. Sin embargo, este concepto fue objetado por limitarse solo a los recursos y dejar de lado oportunidades, libertades, participación y demás aspectos importantes para el bienestar individual y colectivo (50).

El concepto de calidad de vida, fue adoptado para determinar el grado de bienestar de una población, originado de la salud pública y de la ética médica, que hacía alusión a los criterios para decidir sobre la conveniencia de tratamientos

especialmente dolorosos, agresivos, radicales, de alto costo o todavía en fase de experimentación para los enfermos, ante todo, para los casos terminales; ahora ha evolucionado para significar, en la jerga de los economistas del desarrollo, además del nivel de vida también el grado de libertades políticas y civiles, dominio sobre sí mismo y la libre participación en relaciones sociales(50).

Este concepto ha evolucionado y diferencia los medios de los fines, los bienes materiales de los no materiales, las necesidades básicas satisfechas y las no satisfechas, las condiciones de vida de nivel de vida, y otras clasificaciones como las que plantea Eric Allardt: Tener, amar y ser. El tener hace referencia a las condiciones materiales necesarias para sobrevivir y evitar la miseria como son los recursos económicos, vivienda, empleo, condiciones de trabajo, salud y educación; el amar se refiere a la necesidades de relacionarse con otras personas y de formar identidades sociales como son el contacto con la comunidad, familia, parientes, patrones activos de amistad, compañeros de trabajo y compañeros de organizaciones; y el ser hace alusión a la necesidad del ser humano de integrarse a la sociedad y vivir en armonía con la naturaleza como en las actividades políticas, participación en decisiones, actividades relativas, vida significativa en el trabajo y oportunidad de disfrutar de la naturaleza (50).

Sin embargo, en el libro “la calidad de vida” se referencia a la calidad de vida, como la posibilidad de vivir mucho tiempo y de disfrutar de una buena vida a lo largo de la existencia son cosas que los seres humanos valoran y desean intensamente; siempre como objetivo buscar la felicidad considerada como el bien

supremo al que apuntan todos los actos o fines intermedios de la vida (46,47).

Según la Organización Mundial de la Salud (OMS), la calidad de vida (CV) de un paciente se define como la percepción individual de su posición en la vida en el contexto de la cultura y el sistema de valores en el cual vive, en relación a sus objetivos, expectativas, estándares y preocupaciones (15).

9. HIPÓTESIS

En este caso es importante resaltar que las hipótesis son posibles soluciones al problema que se viene presentando y el cual estamos analizando en este proceso de investigación, es trascendental conocer los puntos de vista de todas las variables para iniciar un proceso hipotético, que ayude a este a determinar las alternativas para una solución real del problema, evaluando cada fase y determinando la importancia del trabajo en equipo que puede desarrollar los investigadores, empleando varias técnicas como la observación y experiencia.

Se puede deducir de forma clara, autocrítica y con mucha objetividad cada variable y su respectivo estudio, en este caso para los "accidentes de tránsito de tipo laboral" es un hecho involuntario, que ocurre en una vía pública generando daños materiales y en las personas, creando la participación individual o colectiva, según la doctrina la seguridad en el tránsito depende del equilibrio en que se encuentran tres factores; la vía (incluyendo en ello las condiciones ambientales), el vehículo y el conductor o peatón (factor humano).

Para que se mantenga ese equilibrio es necesario entonces la concurrencia de estos tres elementos; basta que uno de ellos falle para que se rompa el equilibrio y empiece a actuar como factor contrapeso. Las hipótesis generan suposiciones desde un punto de vista, son enunciados teóricos supuestos, no verificados pero probables, referentes a variables o a la relación entre variables, a continuación iniciamos el planteamiento de las mismas.

Ahora bien, como lo comenta Zamudio (2009), "la hipótesis es más que una

suposición o conjetura: su formulación implica y exige constituirse como parte de un sistema de conocimiento, al mismo tiempo que ayuda a la construcción de ese sistema”, de lo cual Koppin (1966: 433) establece que este sistema de conocimiento es científico con la siguiente afirmación “La peculiar característica de la hipótesis radica en que sistematiza el conocimiento científico, en que forma un cierto sistema de abstracciones”.

De acuerdo con Sierra Bravo, 1999:348 al revisar la literatura científica relacionada al tema se encuentran varias definiciones de las cuales se detallan con la finalidad de captar los diferentes ángulos de análisis. “Así tenemos que, las hipótesis científicas son, en general suposiciones. Desde este punto de vista, son enunciados teóricos supuestos, no verificados pero probables, referentes a variables o a la relación entre variables”. Y así como la hipótesis tiene diferentes apreciaciones de definición, se enuncia desde la óptica de Gómez (2006: 64) que las hipótesis tiene características y que las mismas deben reunir por lo menos lo siguiente:

- Expresarse en forma declarativa.
- Postular una relación entre dos o más elementos que se denominan variables y que permitan la observación de las manifestaciones de las cualidades o propiedades que ellas denotan.
- Reflejar una teoría o cuerpo teórico (conocimientos) sobre el que se sustentan.
- Ser breves y concisas
- Poder probarse o refutarse

Y de esta manera, otros autores como Morán & Alvarado (2010: 42) amplían con tres

características más:

- En una investigación se pueden tener una o más hipótesis, y a veces carecer de ellas.

- Nos indican lo que estamos buscando o tratando de probar.
- No necesariamente son verdaderas.

De acuerdo con lo anterior, para este trabajo investigativo se definen las siguientes hipótesis;

9.1. Hipótesis De Trabajo:

Los accidentes de tránsito de tipo laboral perjudican directamente al trabajador y sus familias.

9.2. Hipótesis Nula:

Teniendo en cuenta los indicadores de accidentalidad, se podría concluir que los eventos no tienen relación con accidentes de tránsito relacionados con el trabajo y por ende no hay afectación directa con la Calidad de vida de los trabajadores.

9.3. Hipótesis alterna:

Existe afectación de la calidad de los trabajadores por situaciones distintas a accidentes de trabajo.

10. MARCO METODOLÓGICO.

10.1. Paradigma

Una de las críticas positivistas del método cualitativo ha sido la flexibilidad en el proceso metodológico; sin embargo, es necesario entender que cuando se realiza este tipo de investigación, si bien no existe un esquema predeterminado de acción, también es cierto que se debe contar con una planeación que permita llevar a cabo la investigación con una cierta organización que ayude a cumplir los objetivos. (TENA, Antonio. U. Iberoamericana México D.C).

Por ende en este proceso de investigación se trabajó bajo las bases del paradigma Positivista/Cuantitativo, buscando explicar de forma lógica y por etapas la problemática planteada a raíz de la relación de los accidentes de tránsito de tipo laboral con la calidad de vida de los trabajadores, donde podemos interpretar a raíz de los valores analizados, de una forma deductiva y causal, que existe relación de estos eventos con la calidad de vida de los trabajadores, repercutiendo en su contexto familiar y social.

Por ende a raíz de las experiencias analizadas y datos obtenidos por las herramientas empleadas en este proceso de investigación para la empresa SUMSER SAS, se debe trabajar de la mano con los trabajadores para mejorar las condiciones de Seguridad Vial. Ya que podemos deducir causal y descriptivamente que con este paradigma, podemos dar respuestas a las tesis planteadas, dentro del contexto investigativo

10.2. Tipo De Estudio.

La investigación mixta se utiliza y ha avanzado debido a que los fenómenos y problemas que enfrentan actualmente las ciencias son tan complejos y diversos que el uso de un enfoque único, tanto cuantitativo como cualitativo, es insuficiente para lidiar con esta complejidad. (Sampieri, Edición 6°).

En esta investigación era muy importante abordar dos tipos de estudios, porque tenemos datos estadísticos, pero también tenemos algunos datos cualitativos, con ello damos respuesta a nuestra problemática y los objetivos planteados en esta investigación de una forma más correcta, y la relación de los accidentes de tránsito de tipo laboral y un contexto más completo, profundo y amplio, pero al mismo tiempo generalizable y con validez externa.

Además también logramos buscar obtener puntos de vista variados, incluso divergentes, del fenómeno o planteamiento bajo estudio, como es esencialmente la calidad de vida de los trabajadores a partir de un accidente de trabajo. Además de lograr una mayor variedad de perspectivas para analizar los datos obtenidos en la investigación (relacionar variables y encontrarles significado). En este caso usamos un tipo de estudio mixto para lograr dar solución de forma más clara a la interrogante que trabajamos.

Se realiza una investigación de tipo mixto, para dar respuesta de forma óptima y más precisa al problema de investigación y la pregunta planteada que trabajamos, donde analizaremos como se ve afectada la calidad de vida, de los trabajadores que sufren accidentes de tránsito de tipo laboral en la empresa **SUMSER S.A.S** durante el año 2018, empresa donde hicimos todo el proceso.

10.3. Alcance

Se definió la investigación bajo un estudio descriptivo, debido a que vamos analizar varios eventos de accidentes de tránsito de tipo laboral, desde una hipótesis causal obtenida para el análisis del problema, analizando los accidentes de tránsito y su relación con la calidad de vida la población trabajadora de SUMSER S.A.S.

10.4. Población

Corresponde específicamente a la población de la empresa SUMSER SAS, que durante el año 2018, sufrió accidentes de tránsito de tipo laboral del total de las 100 personas que trabajan en la empresa.

10.5. Muestra

La muestra corresponde a los 20 trabajadores de la empresa SUMSER SAS, que sufrieron accidentes de tránsito relacionados con el trabajo en el año 2018.

Tipo De Muestra

Muestrea por racimos implica diferenciar entre la unidad de análisis y la unidad muestral. La unidad de análisis indica quiénes van a ser medidos, es decir, los participantes o casos a quienes en última instancia vamos a aplicar el instrumento de medición. La unidad muestral (en este tipo de muestra) se refiere al racimo por medio del cual se logra el acceso a la unidad de análisis. El muestreo por racimos supone una selección en dos o más etapas, todas con procedimientos probabilísticos. En la primera, se seleccionan los racimos siguiendo los pasos ya señalados de una

muestra probabilística simple o estratificada.

En las fases subsecuentes, y dentro de estos racimos, se seleccionan los casos que van a medirse. Para ello se hace una selección que asegure que todos los elementos del racimo tienen la misma probabilidad de ser elegidos. (Sampieri, 6^o Edición).

Por ende para esta investigación aplicamos este procedimiento, a una muestra del racimo total de la población que sufrió accidentes de tránsito de tipo laboral y ver la relación con la calidad de vida de esta población, después del evento. Esto nos brinda alternativas de mejora continua que pasamos a la empresa para la corrección de los procesos y las acciones que ellos deseen estructurar para disminuir los índices.

10.6. Criterios De Inclusión

Todas las personas que sufrieron accidentes de tránsito de tipo laboral en la empresa SUMSER SAS, durante los años 2018, en la ciudad de Yopal, Casanare.

10.7. Criterios De Exclusión

Personas que no han tenido accidentes de tránsito de tipo laboral en caso tal de presentarse un evento mortal.

10.8. Tabla De Operacionalización De Variables

Tabla 1.
Indicadores usados en la investigación.

VARIABLE	TIPO	DEFINICION CONCEPTUAL	INDICADOR	INSTRUMENTO
No. De accidentes de tránsito de tipo laboral.	Cuantitativo	Accidentes que se hallan generado durante la jornada laboral	No. De accidentes de trabajo, ocurridos por mes.	Matriz de indicadores de accidentalidad
Calidad de vida	Cualitativa	Contar con la percepción actual de la calidad de vida de los trabajadores después del accidente de trabajo y que tanta repercusión tuvo en la calidad de vida del mismo.	Preguntas de la 1 a 17	Encuesta de Calidad de Vida

10.9. Instrumentos para la recolección de la información.

Para el proceso de recolección de datos, se realizó una adecuada planeación y estructuración de una encuesta, aplicándola a los trabajadores que sufrieron accidentes de tránsito de tipo laboral, afectando su calidad de vida y por ende la de sus familiares y la sociedad en la cual vive.

La encuesta que consta de 17 preguntas, con preguntas cerradas y de carácter individual, que buscaban medir la calidad de vida de los trabajadores, antes, durante y después del accidente de trabajo y buscar la relación con la calidad de vida del trabajador y su entorno.

Durante esta práctica, se busca analizar en porcentaje de afectación de la calidad de vida de las personas que sufrieron accidentes de tránsito de tipo

laboral en la empresa SUMSER SAS, durante el año 2018, esta herramienta, nos sirve para cuantificar los valores y hacer análisis de datos más precisos, sobre la percepción y realidad de los 20 trabajadores expuestos a este tipo de evento o que se vieron involucrado.

También se usó como instrumento, los indicadores de accidentalidad y ausentismo de la empresa para graficar, todo lo correspondiente a la primera gráfica de análisis, es importante saber que estas herramientas, son de propiedad de la empresa y no fueron suministradas para emplear como anexos a la investigación.

10.10. Protocolo de trabajo para fase de campo

Para esta etapa del proceso, analizamos ante todo una empresa que está en construcción y en estandarización de procesos, una organización Casanareña caracterizada por la gestión en seguridad y salud en el trabajo, pero sin ningún tipo de certificación, pero con ganas de mejorar continuamente como no lo expresó la gerencia en una charla inicial.

A partir de esto, se estableció comunicación con el departamento de gestión humana de la empresa, donde se explicaba el tipo de investigación que aplicaríamos, la importancia que esto traería para la empresa y que tipo de herramientas usaríamos, sin necesidad de entorpecer las actividades en cada proceso de la empresa. Igualmente se explicó el objetivo de apoyar el plan estratégico de seguridad vial desde esta herramienta, que brindará insumos para la mejora continua de la organización.

La encuesta se aplicó a todos los trabajadores de la empresa SUMSER S.A.S, que durante el año 2018 se vieron inmersos en accidentes de tránsito de tipo laboral,

independiente de su consecuencia, igualmente se analizó las estadísticas de accidentalidad con el departamento de Seguridad y Salud en el Trabajo en su respectiva oficina, donde nos brindaron la gráfica de accidentalidad del año en curso para continuar el proceso de investigación cuantitativa de datos.

La encuesta fue aplicada en el salón de formación y capacitación, previa firma del consentimiento informado, esta etapa tuvo una duración de 30 minutos y se hizo en acompañamiento con el líder de talento humano de la empresa.

10.11. Tabulación de datos

La tabulación de los datos, se realizó en una hoja de Excel con las características anteriormente mencionadas, con el fin de determinar la afectación de la calidad de vida de los trabajadores, por la exposición a factores de riesgo (Tránsito) en el desarrollo de sus actividades.

En esta tabulación de datos, después de aplicar la encuesta (Ver Anexo A) se usó la herramienta de office de Excel, usando técnicas de técnicas de tabulación de carácter cualitativo, cuantitativa discreta, cuantitativa continua, para después graficar en torta y de esta forma contribuir al proceso de interpretación de los datos y el análisis correspondiente de la información en cada pregunta empleada.

11. ASPECTOS ÉTICOS DEL ESTUDIO

11.1. Respeto Por La Vulnerabilidad Humana Y La Integridad Personal:

Al aplicar y fomentar el conocimiento científico, la práctica médica y las tecnologías conexas, se debería tener en cuenta la vulnerabilidad humana. Los individuos o grupos especialmente vulnerables deberían ser protegidos y se debería respetar la integridad personal de dichos individuos (UNESCO 2003). Donde se les dará a las personas en estudio un trato digno sin afectar su integridad respetando su autonomía e informándolos sobre el objetivo principal del estudio y permitirles dar su consentimiento voluntario para la participación del mismo, dándoles la oportunidad de elegir libremente sin ser influenciados por personas o circunstancias, es aquí donde se aplicará el consentimiento informado.

11.2. Privacidad Y Confidencialidad:

La privacidad de las personas interesadas y la confidencialidad de la información que les atañe deberían respetarse. En la mayor medida posible, esa información no debería utilizarse o revelarse para fines distintos de los que determinaron su acopio o para los que se obtuvo el consentimiento, de conformidad con el derecho internacional, en particular el relativo a los derechos humanos (UNESCO 2003). Sin embargo los investigadores tendrán la obligación de informar los hallazgos de los datos en tablas al representante legal de la empresa sin divulgar información que permita identificar a los participantes y tratar de proteger su identidad.

Es importante tener en cuenta que la información individual de los trabajadores por disposición legal queda protegida por la empresa que ejecuta la prueba, en este

caso Visionamos Ltda. O de lo contrario reposará en la historia clínica del médico ocupacional de la organización si lo tiene.

12. RESULTADOS Y DISCUSIÓN.

Indudablemente podemos analizar que la exposición a los factores de riesgo en cualquier actividad representa la probabilidad de sufrir una lesión o daño, y más cuando hablamos de eventos donde el nivel de riesgo es alto y la posibilidad de sufrir lesiones en accidentes de tránsito de tipo laboral, puede representar afectaciones físicas o psicológicas.

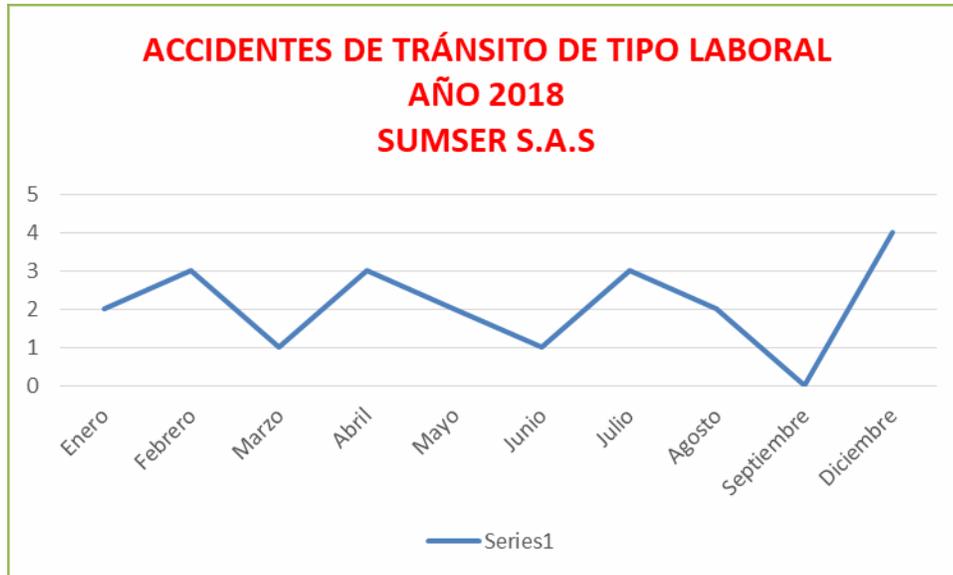
Podemos analizar que los trabajadores en accidentes de tránsito, se ven expuestos a sufrir lesiones, daños psicológicos, incapacidades y en ocasiones pérdida de capacidad laboral, que puede verse reflejado en la afectación de la calidad de vida, y por ende su núcleo familiar.

Con este estudio de investigación, se desarrolló en la ciudad de Yopal, Casanare. Un proceso, para establecer la relación de los accidentes de tránsito de tipo laboral, con la percepción en la afectación de la calidad de vida de los trabajadores, para esto se usó una encuesta como herramienta.

Con este estudio, se buscó crear herramientas para fortalecer las oportunidades de mejora y así lograr aportar al Plan Estratégico de Seguridad Vial, de la empresa desde el SG-SST.

12.1. Revisión de datos estadísticos de accidentalidad.

Grafica 1. Número de accidentes por mes año 2018.



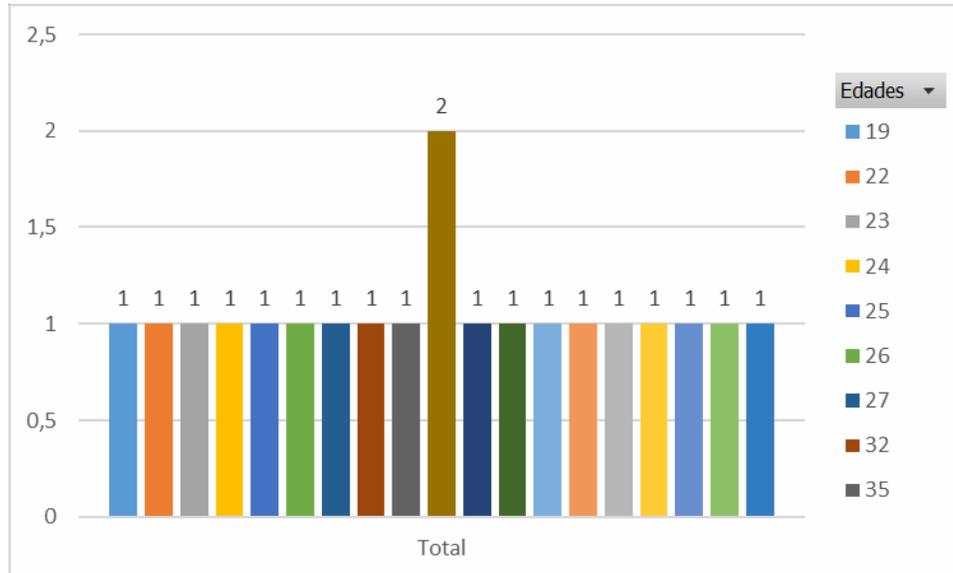
En esta Grafica No. 1 se observa el número de accidentes de trabajo, ocurridos durante el año 2018 en la empresa SUMSER S.A.S. donde analizamos que la tendencia se presentó en todos los meses del año, siendo el mes de diciembre, de acuerdo a los datos entregados por la empresa y de la cual partimos para traducir los datos en esta gráfica, podemos concluir que los eventos presentados, equivalen a 20 trabajadores, los cuales sufrieron diferentes lesiones, unos leves y otros moderados, sin llegar a presentarse fatalidades o muertes en el grupo poblacional.

Análisis de datos de aplicación de encuesta.

A continuación analizamos detenidamente los resultados de la encuesta aplicada a los trabajadores de la empresa SUMSER.

Pregunta 1. ¿Qué edad tiene usted?

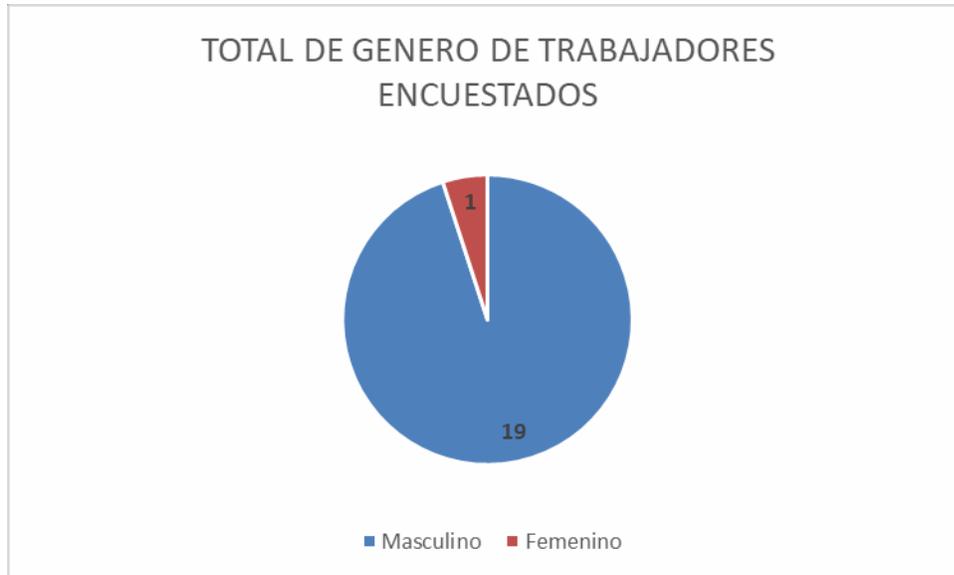
Grafica 2. Distribución de edades.



Teniendo en cuenta la lectura de la gráfica y los datos arrojados por el personal encuestado, se observa que solo dos personas tienen 36 años, el resto se encuentran entre los 19 y 35 años, logrando concluir que la edad de los que respondieron la encuesta es una población joven, por ello, se hace preocupante el hecho de que dicha población se encuentre dentro del grupo en alto riesgo de accidentalidad.

- Pregunta 2. Por favor me indica su sexo.

Gráfica 3. Distribución de Sexo.



Según la **La grafica No. 3** La mayor tasa de accidentalidad la encontramos en la población masculina, por ello se hace necesario implantar medidas que ayuden a desarrollar estrategias para capacitar de manera más eficiente dicha población.

- Pregunta No. 3 ¿En qué año ocurrió el accidente de tránsito de tipo laboral?

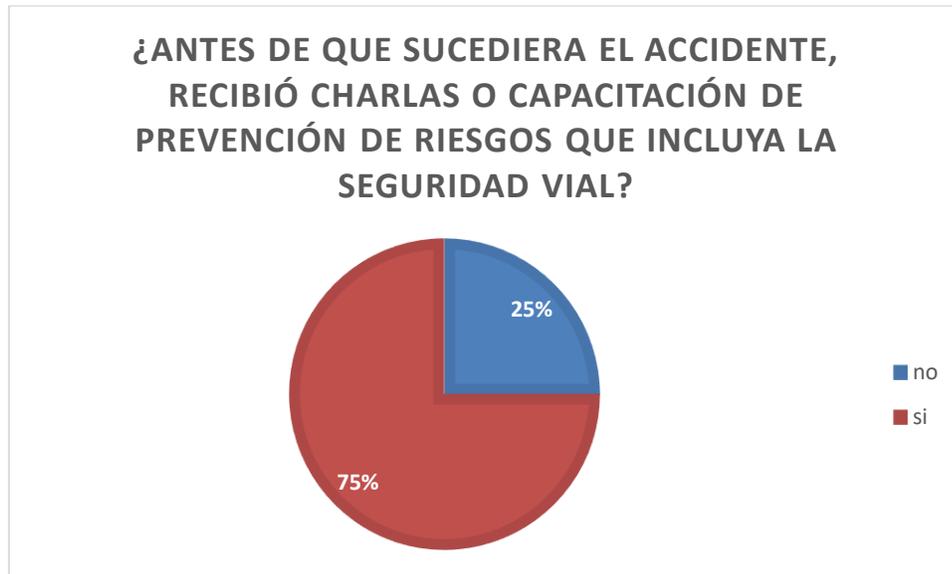
Grafica No. 4. Año donde la población se accidentó.



Según la Gráfica No. 4, en el 2018 se presentó el 50% de accidentes, a diferencia del año anterior la cual fue del 15% mostrando un aumento significativo de accidentes de un año al otro, dejando en evidencia el descuido de los procesos de prevención en tres años los cuales dejan en entredicho la ausencia o mala calidad de los procesos de prevención en la accidentalidad.

Pregunta No. 4. ¿Antes de que sucediera el accidente, recibió charlas o capacitación de prevención de riesgos que incluya la seguridad vial?

Grafica No. 5. Porcentaje de trabajadores capacitados.



El 75% de la población encuestada manifiesta haber tenido charlas de capacitación en prevención de riesgos incluyendo la seguridad vial, por consiguiente, se tendría que analizar el por qué esta tasa tan alta de población con capacitaciones en prevención se accidenta.

Es importante evaluar los procesos de prevención de tal forma de que se analice la efectividad de los mismos o la mala información o asimilación del empleado frente a la misma, así como también, el nivel de atención e interés prestado por el empleado que no permite la eficiencia de los procesos que permita que las cifras cambien a favor de empleado y de la empresa.

- Pregunta No. 5. ¿Conocía usted por parte de la empresa el plan de prevención de riesgos incluyendo la seguridad vial y la movilidad?

Grafica No. 6 Conocimiento del plan de prevención



Pregunta No. 6. ¿Cuando ocurrió el accidente, recibió acompañamiento permanente por parte de la empresa?

Grafica No. 7. Porcentaje de atención durante el accidente por la empresa.

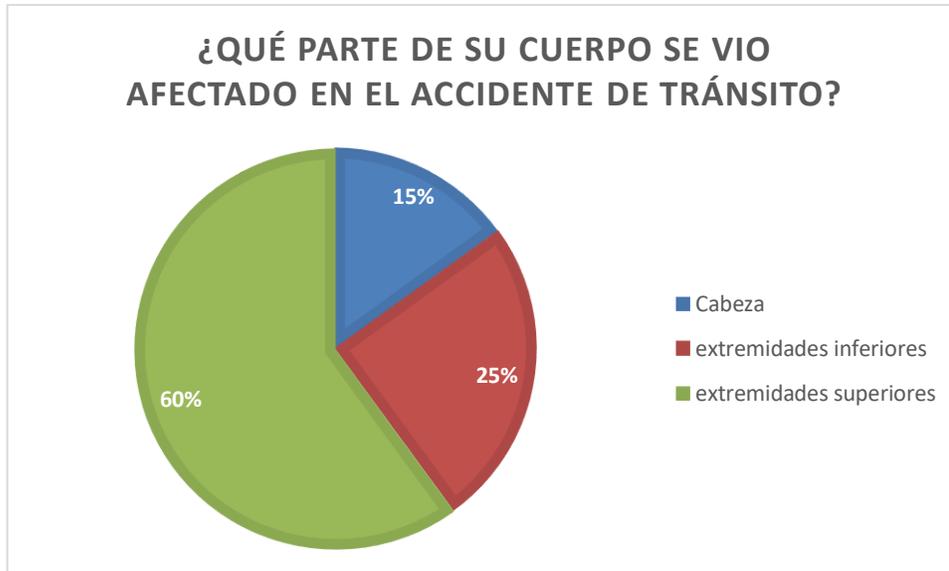


En la **Gráfica No. 7** El 60% recibió acompañamiento de la empresa ante el incidente, cifra que muestra la insuficiencia en el apoyo de dicha empresa, ya que ante un evento como este o accidente de trabajo, deberá ser la empresa la más interesada y preocupada por prestar todo tipo de ayuda al empleado.

El 40% no recibió ningún tipo de apoyo por parte de la empresa por motivos que se desconocen y que hace activar las alarmas de parte de la misma para no pasar por alto la norma y a futuro no recibir sanciones económicas que podrían llevar a demandas por no seguir los protocolos por parte del empleador ante estos sucesos.

Pregunta No. 7. Que parte de su cuerpo se vio afectado en el accidente de tránsito.

Gráfica No. 8. Porcentaje de parte afectada del cuerpo.



En esta **Gráfica No. 8**, es preocupante que sean las extremidades superiores las afectadas en un 60% mostrando de esta manera la ausencia de implementos de seguridad tanto en el vehículo como los elementos dados por la empresa para su protección.

Al mismo tiempo, si sumamos la cabeza y extremidades superiores, da un total de 75% en la parte total superior del cuerpo de los empleados accidentados. Cifras que se deberán evaluar de manera urgente ya que, en esa parte del cuerpo, se encuentran, además de las extremidades, órganos vitales que podrían desencadenar un evento mortal.

Pregunta No. 8. ¿Debido al accidente fue reubicado de su puesto de trabajo?.

Grafica No. 9 Reubicación Post-Accidente.



Aunque según esta pregunta y su respectivo porcentaje, la empresa muestra preocupación por el empleado víctima del accidente laboral al ser reubicado de su puesto en un 85% del total de la población, para la organización es desgastante, ya que el reubicar empleados de su puesto de trabajo implica tiempo, capacitación y en algunos casos contratar más empleados para suplir el vacío.

Al mismo tiempo, para el empleado podría crear algún tipo de traumatismo ya que en otro puesto de trabajo su respuesta podría ser negativa y podría conllevar a deserción o exclusión laboral por no contar con las habilidades suficientes para suplir la necesidad exigida.

Pregunta No. 9 ¿Su estabilidad emocional se ha visto afectada después del accidente de tránsito?

Grafica No. 10. Estabilidad Emocional



En un 100% de la población, el accidente laboral ha creado inestabilidad emocional, la cual podría desencadenar enfermedades de tipo psicológico y emocional tales como depresión y ansiedad que repercutirán directamente en la respuesta laboral y al mismo tiempo, puede desarrollar fracturas de manera directa en sus estilos de vida saludables y calidad de vida reflejadas también en su dinámica familiar.

Pregunta No. 10 ¿El accidente de tránsito ha afectado su situación Financiera?

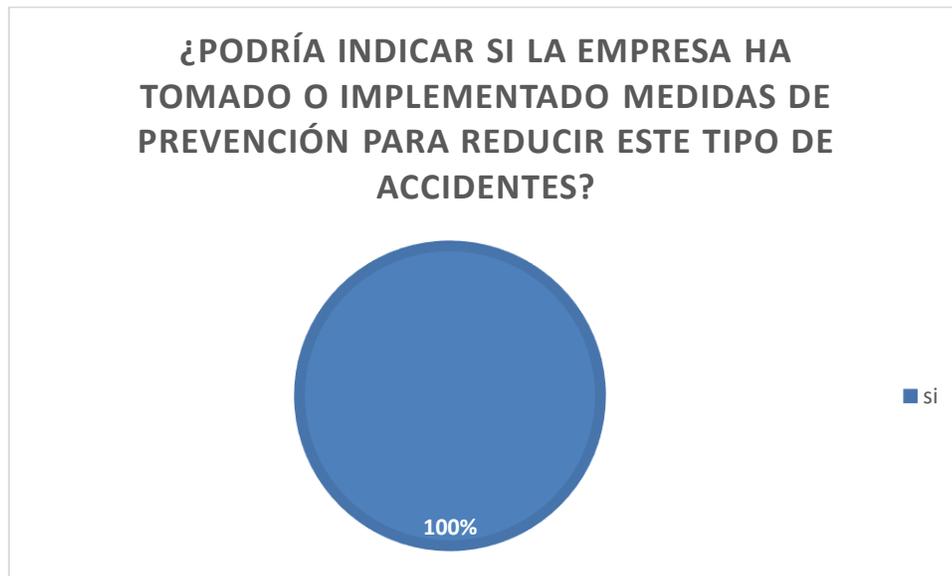
Grafica No. 11. Afectación financiera



No solo un accidente de tipo laboral desencadena problemas emocionales, sino que también, el aspecto económico se ve alterado, aumentando niveles de ansiedad que repercutirán directamente en sus estados de ánimo, disminuyendo su calidad de vida afectado otras áreas de ajuste tales como la personal, familiar y en este caso la económica.

Pregunta No. 11 ¿Podría indicar si la empresa ha tomado o implementado medidas de prevención para reducir este tipo de accidentes?

Grafica No. 12. Implementación de medidas



Es interesante analizar esta pregunta ya que el 100% de los empleados afirman que la empresa ha tomado medidas para disminuir los niveles de accidentalidad, pero al mismo tiempo es contradictorio ya que en preguntas anteriores las respuestas frente a procesos de capacitación y prevención son positivas pero negativas en cuanto a que los accidentes aumentaron considerablemente del año 2017 al 2018, confirmando el hecho de tener que fortalecer las estrategias de prevención con el fin de que sean mucho más eficientes.

Pregunta No. 12 ¿La empresa te ha prestado apoyo psicológico a ti y a tu familia durante todo este proceso?.

Grafica No. 13. Apoyo psicológico.

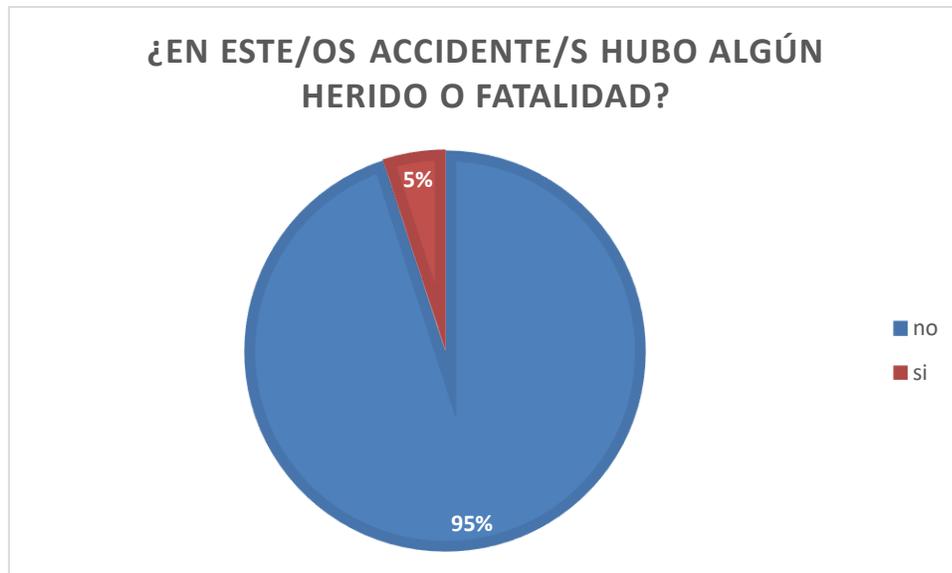


En un accidente laboral, la atención psicológica es uno de los aspectos más importantes que se deben tener en cuenta para asistir al empleado y en muchos casos a su familia, en este ítem, es preocupante ver que solo el 60% de la población fue atendida en esta área.

Se observa un vacío en cuanto a la organización que se deberá fortalecer ya que el 100% de la población necesita atención psicológica y mucho más si está en juego su calidad de vida y la de su familia.

Pregunta No. 13. ¿En este/os accidente/s hubo algún herido o fatalidad?

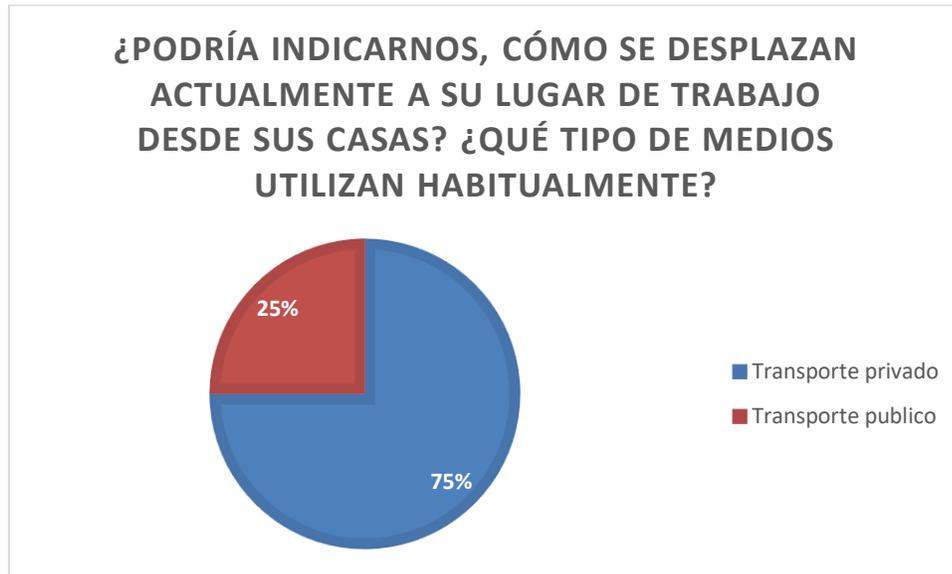
Grafica No. 14. Porcentaje de Fatalidades



Aunque el porcentaje de fatalidad es relativamente bajo, el 5 % es significativo ya que estamos hablando de pérdida de vidas que afectan no solo a una organización si no a terceras personas tales como la familia, quienes son los principales perjudicados tanto mentalmente como en otras áreas las cuales era e empleado el que suplía de manera directa en su entorno familiar.

Pregunta No. 14 ¿Podría indicarnos, ¿cómo se desplazan actualmente a su lugar de trabajo desde sus casas? ¿Qué tipo de medios utilizan habitualmente?

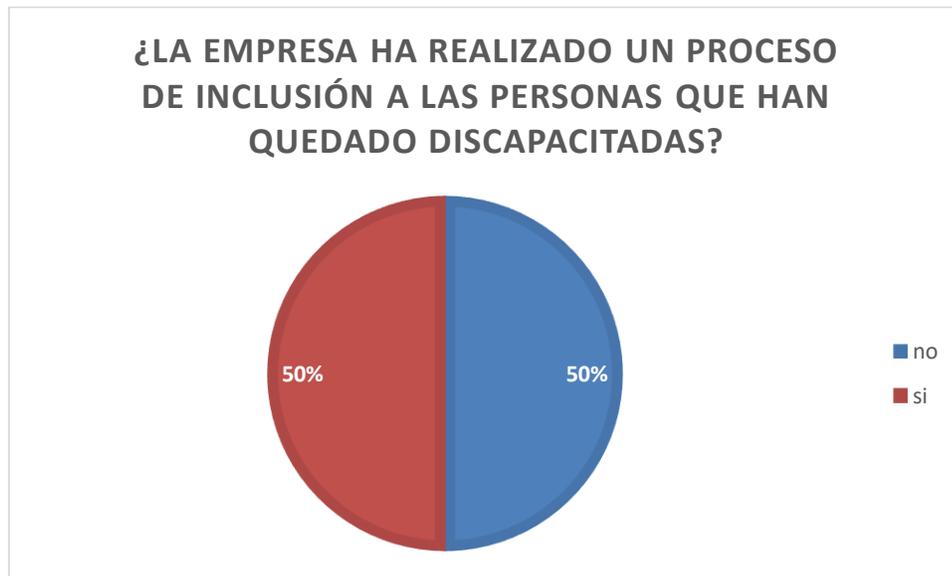
Grafica No. 15. Medio Transporte de Trabajador accidentado.



Es un porcentaje muy alto en de las personas que se trasladan en servicio público, lo cual evidencia que luego del accidente, en algunos o todos los casos, el empleado víctima del accidente tendrá que sobrellevar el riesgo de tener otro evento por terceras personas en donde el conductor que lo traslada, podría incurrir en algún error que produzca de manera directa un accidente, o como peatón ser víctima del mismo.

Pregunta No. 15. ¿La empresa ha realizado un proceso de inclusión a las personas que han quedado discapacitadas?

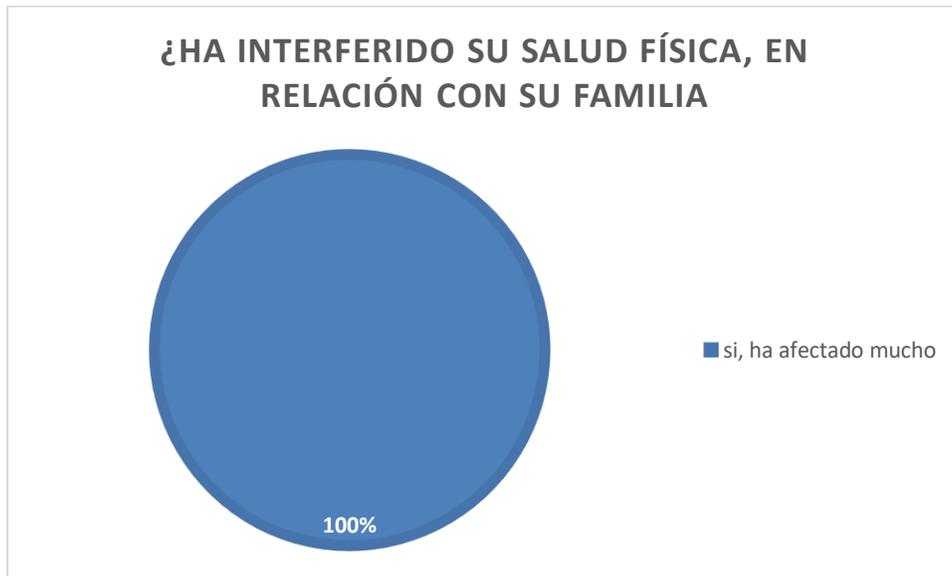
Grafica No. 16. Inclusión de Discapacitados.



Se continua evidenciando falencias de parte de la empresa frente a esta pregunta, ya que la ausencia en un 50% en la inclusión de los empleados accidentados, muestra la falta de interés de la misma por apoyar al empleado desde todos los puntos de vista, incluyendo la física en donde no cuenta con medidas alternas de apoyo.

- Pregunta No. 16. ¿Ha interferido su salud física en la relación con su familia?

Grafica No. 17. Relación Familiar.

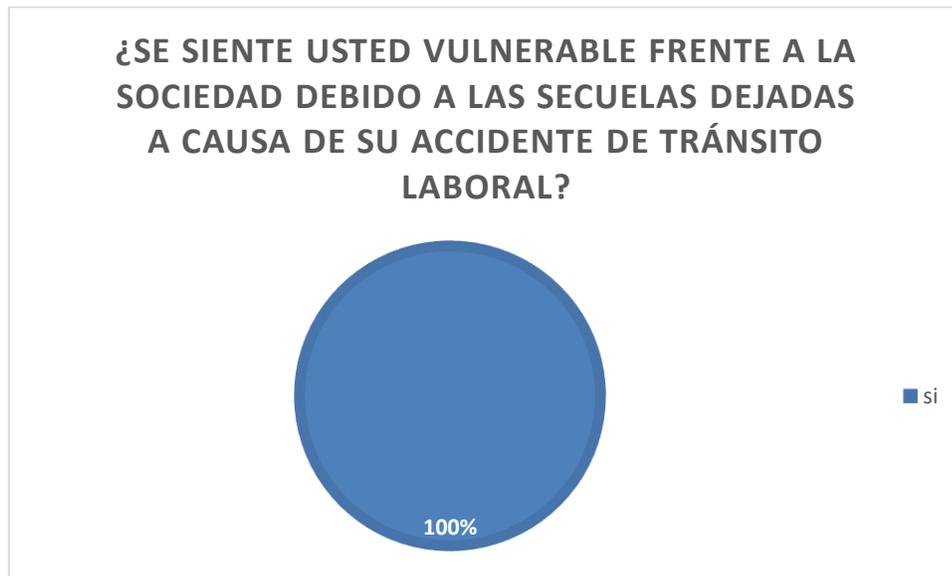


En esta pregunta se confirma el hecho de que la salud física del empleado afecta directamente la dinámica familiar, ya que se da el caso de que, al tener una limitación física o mental, fractura las relaciones interpersonales y afectivas sumado a ello la parte mental y emocional que rechaza estados normales de bienestar.

La calidad de vida definitivamente es afectada por el accidente laboral y cambia de manera drástica la vida de afectado.

Pregunta No. 17 ¿Se siente usted vulnerable frente a la sociedad debido a las secuelas dejadas a causa de su accidente de tránsito laboral?

Grafica No. 18. Vulnerabilidad Post-Accidente Laboral



Desafortunadamente, la sociedad no ha sido educada para sobrellevar y apoyar de manera eficiente a las personas que han padecido algún tipo de accidente y mucho más si han quedado lisiadas de por vida.

En este ítem, el total de los encuestados afirma sentirse amenazado por esta misma sociedad excluyente que limita las oportunidades de vida de la persona y afecta de manera directa la calidad de vida del mismo.

13. CONCLUSIONES

Es evidente que la calidad de vida laboral está estrechamente relacionada con las condiciones de trabajo. Estas, por definición, son cualquier característica del mismo que pueda tener influencia en la aparición de riesgos para la seguridad y salud del trabajador. Del mismo modo, riesgo laboral es la posibilidad de que un trabajador sufra un determinado daño derivado de su trabajo. Con lo cual, con este último término se hace referencia a enfermedades, patologías y lesiones sufridas con motivo u ocasión del trabajo. Por tanto, dichas patologías (mentales) tales como el estrés laboral o el Burnout son secundarias al accidente laboral y de manera directa altera y perjudica la calidad de vida del empleado accidentado.

Una calidad de vida laboral afectada por una gestión de unos factores psicosociales determinados supone considerar a dicha calidad de vida como dinámica en una organización del trabajo. Este proceso no estático, debería mantener y aumentar el bienestar psíquico del trabajador, y esto significa su aumento del rendimiento y no el declive de su dinámica como se pudo observar en el análisis de las respuestas a la encuesta realizada.

Nuestra calidad de vida en el trabajo no sólo depende de los otros. También nosotros somos responsables y de hecho nos tenemos que obligar a serlo. Utilizar un equipo de protección individual, recriminar conductas de riesgo, enseñar a los otros que existen otras formas de trabajar más seguro todo esto y más es calidad de vida laboral. ¿Y para los otros?, ¿Cómo pueden mejorar nuestra calidad de vida laboral? Diseñando una organización del trabajo en el que exista, por ejemplo entre otras cuestiones, la participación de los trabajadores en relación a la realización de

sus tareas, el enriquecimiento progresivo de los puestos, la creación de motivadores intrínsecos y la defensa de un estilo de liderazgo democrático y esto se da con apoyo directo de la empresa, en este caso SUMSER SAS que deberá fortalecer sus estrategias de prevención y atención al trabajador.

En definitiva, la calidad de vida de las personas que sufren accidentes de tipo laboral se ve directamente perjudicada en todas sus áreas de ajuste, tales como la mental, la económica, la social, la académica y la familiar entre otras. Y que, si no hay una gestión adecuada de estos, se producirán los daños. Calidad de vida laboral es trabajo, es salud y es vida.

Según la Resolución 1565 de 2014 obliga a todas las empresas en Colombia, que operen más de 10 vehículos (propios o de terceros), deben desarrollar e implementar un plan de seguridad vial. Es por esta razón que la implementación del PESV le sirvió a la empresa para minimizar, cumplir, ejecutar planes de choque que mejoren la calidad de vida de los trabajadores en cuanto al desplazamiento hacia sus sitios de trabajo.

Asegurar que todos los trabajadores con rol de conductor realicen el curso de seguridad vial y manejo defensivo interiorizando la importancia de éste en sus vidas no solo laboral sino también profesional.

Fortalecer el compromiso e interiorizar en los líderes de proceso, el cuidado de su personal, realizando monitoreos periódicos, acompañando en las revisiones de sus vehículos tanto de la empresa como propios, haciendo retroalimentaciones en los métodos de conducción, entre otros.

Compartir experiencias del personal que se ha visto involucrado en situaciones de

accidentalidad de lo que hubiera podido hacer para evitar haberse accidentado y no haber tenido cambios drásticos en su estilo de vida.

14. RECOMENDACIONES

Teniendo en cuenta el resultado de la investigación, se recomienda elaborar un programa de prevención de accidentes a los empleados de SUMSER SAS que permita de manera directa, crear consciencia del peligro que corren para sí mismo y para terceras personas cuando se trata de no respetar los parámetros de Seguridad vial.

Las directivas de la empresa SUMSER, deberán poner en funcionamiento la batería de riesgo psicosocial, primero para dar cumplimiento a la norma y segundo para identificar el riesgo que actualmente corren los empleados frente a salud mental y como esta repercute en estilos de vida saludables y perjudican al empleado y sus familias.

Se le sugiere a la empresa, que realice procesos de integración entre empleados y sus familias en donde por medio de actividades lúdicas y recreativas se adopte una cultura de la información y prevención ayudando a evitar futuros accidentes laborales debido al estrés, ansiedad y falta de amor y compromiso por la empresa. Esto ayudaría a corto y mediano plazo a subir el nivel de motivación de los empleados y conectarme mucho más con la Misión empresarial.

La empresa debería realizar invertir más dinero en el apoyo a sus empleados luego de accidentes laborales ya que al no hacerlo, estaría generando no solo a las víctimas si no a la población en general a rechazar de manera categórica cualquier iniciativa que podría más a delante generar conductas constructivas en pro de la organización.

A nivel general, para reducir todo tipo de siniestralidad laboral, se debe trabajar en equipo ya que es tarea de todos, de la empresa, y del propio trabajador. Para

lograrlo, es importante la formación y la información como eje principal de la política de prevención.

La empresa SUMSER deberá diseñar y ejecutar un plan de prevención de riesgos laborales para los trabajadores, donde se determinen sus funciones y los riesgos a los que se ven sometidos dentro de su propio rol.

Además de SUMSER todas las empresas deberían tener un sistema de comunicación en donde todas y cada una de ellas conozcan las causas de los accidentes de tránsito de tipo laboral y discernir entre dichas causas que los provocan, para establecer medidas adecuadas para disminuir la accidentalidad.

Los empleados de la empresa deberán tener pleno conocimiento sobre los factores humanos tales como: afanes, exceso de velocidad, uso del celular, la radio, y otras distracciones, así como también violar las normas de tránsito, entre otras. Al mismo tiempo, las relacionadas con el buen funcionamiento vehicular en donde el mantenimiento de los mismos deberá ser un punto excesivamente importante para la prevención de accidentes.

Es de vital importancia que la empresa se preocupe por realizar actividades que identifiquen los factores psicosociales como posibles causas de accidentalidad en todo tipo de accidente y ejerza presión para que esto se realice y se atienda, en caso de ser necesario, al empleado.

15. BIBLIOGRAFÍA

- Arévalo E. (2015). Principales Causas y Costos del ausentismo laboral en la Policía Metropolitana Santiago De Cali. Trabajo para optar al título de especialista en alta gerencia.
- Bogotá D.D. (2018). Ministerio de Transporte. Programa Estratégico de Seguridad Vial. Recuperado el 2 septiembre del 2018 de:
<https://www.mintransporte.gov.co/descargar.php?idFile=11361> resolución 1565 de 2014 6
jun. 2014 - JUNIO 5 DE 2014
- Bogotá D.C. (2018) Documento Electrónico. Indicadores del plan estratégico de seguridad vial, recuperado el 10 septiembre del 2018 de:
www.ridsso.com/documentos/muro/207_1427421437_5514b8fdd3c15.docx
- Bogotá (2018). Tipos de Accidentes de Trabajo, ARL Suramericana. Recuperado el 6 de Septiembre del 2018 de: <https://www.arlsura.com/index.php/tipo-at>
- Bernal M. (2017)., El Tiempo.,93 % de motociclistas no pasan prueba de freno y evasión de obstáculos, Concepto y redacción editorial Unidad de Contenidos Especiales con el patrocinio del sector de desarrollo urbano y sostenible.
- Daria Cecilia Rivero A., Gerente Técnica De La ARL Sura Héctor Fabio Zamora.

Riesgo Laboral Crece Por Accidentes Viales Y Violencia, Tomado de: _

<http://www.portafolio.co/negocios/empresas/riesgo-laboral-crece-accidentes-viales-violencia-36576>

Duque S. (2018). Si no se afecta labor, se puede trabajar bajo el efecto de licor. Corte Suprema de Justicia. El Tiempo.

Estadísticas de ausentismo por enfermedad general. Categorías, Indicadores del Sistema de Gestión. (2018). Safety.

GARCIA M, Carlos Arturo. El Tiempo, En el 2017, cada día se accidentaron 1.800 personas en su trabajo, 3 marzo del 2018, Bogotá D.C.

Ing. Civil Jorge A. Timaná Rojas, Master en Ingeniería por la University of British Columbia, Técnica de análisis de accidentes de tránsito: Seguridad vial para el Programa Master de Ingeniería Civil con Mención en Ingeniería Vial de la Universidad de Piura.

Ing. Jorge Mongosio. Investigación de Accidentes. Facultad de Ciencias Fisicomatemáticas e Ingeniería Universidad Católica Argentina Rev.26/12/02.

Instituto Nacional de Seguridad y Salud en el Trabajo. Ministerio de Empleo y Seguridad Social. Gobierno de España. Análisis de la mortalidad por accidente de trabajo en España 2015

ROZO Ricardo y Rozo Antonio. Drogadicción, Familia y Escuela. Editorial

Magisterio. Bogotá 2008.

RUBIO, Alonso Riobó. Gerencie.com, Un accidente de tránsito puede calificarse como accidente de trabajo, 2 noviembre del 2017, Bogotá D.C

Safety. (2017). Tasa de Accidentalidad en Colombia Año 2017. Recuperado el 10 de septiembre del 2018 de: <https://safetya.co/tasa-de-accidentalidad-laboral-en-colombia-2017/> Tomado de: Investigación de Accidentes de Trabajo, Universidad Católica de Argentina, Facultad de Ciencias Fisicomatemáticas e ingeniería. Rev. 26 diciembre No. 2.

Tomado de: Ariza, S.P1. Calderón, D. A., Cárdenas Gutiérrez, A. M., Linares Guevara, L. F. & Rozo. Caracterización de las variables de los accidentes de trabajo de tres empresas del sector de la construcción reportados en los años 2014, 2015 y primer semestre de 2016. Facultad de Enfermería Especialización en salud ocupacional Bogotá D.C 2016

Universidad Católica de Manizales, Indicadores del SG-SST, Según Decreto 1071, Departamento de SST, 2018.

Vargas González Iván Darío. (2015). Fundación Universitaria del Área Andina.

Análisis Comparativo De Una Aplicación Empírico-Académica En Medio Físico Vs

Medio Virtual Del Cuestionario Para La Evaluación Del Estrés En Trabajadores
De La Empresa Delcop Colombia S.A.S Año 2015 – Bogotá.

Yopal - Casanare (2018). Indicadores de Accidentalidad en Yopal. Alcaldía

Municipal de Yopal. Recuperado el 6 de septiembre del 2018 de:

<http://www.yopal-casanare.gov.co/directorio-institucional/secretaria-de-transito>.

COLORADO AGUDELO, Julián David., (2014). Investigador Principal, Grupo de investigación, Observatorio de la salud pública, Línea de investigación: Situación en salud, calidad de vida de las personas que han sufrido accidente laboral, atendidos en el hospital general de Medellín, en el año 2012, Universidad de Medellín CES” Colombia.

Real Academia Española., Diplomado a Distancia "Informática Médica" ¿Qué es la calidad?, Define el concepto de calidad como “La propiedad o conjunto de propiedades inherentes a una cosa que permite apreciarla como igual, mejor o peor que las restantes de su misma especie”.

ANEXO A.

Encuesta de Percepción de Calidad de Vida / Post-Accidente Laboral

Nombre del Trabajador: _

Area: _____ Fecha: _____

1. ¿Qué edad tiene usted?: _____

2. Por favor me indica su sexo.

Sexo: F _____ M _____

3. ¿En qué año ocurrió

4. Antes de que sucediera el accidente de tránsito laboral, ¿recibió charlas o capacitaciones de prevención de riesgos que incluya la seguridad vial?

SI _____ NO _____

5. ¿Conocía usted por parte de la empresa el plan de prevención de riesgos, incluyendo la seguridad vial y la morbilidad?

SI _____ NO _____

6. Cuando ocurrió el accidente de tránsito laboral, ¿Recibió acompañamiento permanente por parte de la empresa?

SI _____ NO _____

7. ¿Qué parte de su cuerpo se vio afectada en el accidente de tránsito laboral?

a) Cabeza

b) Extremidades inferiores

c) Extremidades superiores

8. Debido a su accidente de tránsito laboral, ¿fue reubicado de su puesto de trabajo?

SI _____ NO _____

9. ¿Su estabilidad emocional se ha visto afectada después del accidente de tránsito laboral?

SI _____ NO _____

10. El accidente de tránsito laboral, ¿ha afectado su situación financiera?

SI _____ NO _____

11. ¿Podría indicar si la empresa ha tomado o implementado medidas de prevención para reducir este tipo de accidentes?

SI _____ NO _____

12. ¿La empresa le ha prestado apoyo psicológico a usted y a su familia durante todo este proceso?

SI _____ NO _____

13. ¿En este/estos accidentes hubo algún herido o fatalidad?

SI _____ NO _____

14. Podría indicarnos, ¿Cómo se desplazan actual mente a su lugar de trabajo desde su casa? ¿Qué medio de transporte utiliza habitualmente?

Transporte Privado _____ Transporte Publico _____

15. ¿La empresa ha realizado un proceso de inclusión a las personas que han quedado discapacitadas?

SI _____ NO _____

16. ¿Ha interferido su salud la relación con su familia?

SI, ha afectado mucho _____

NO, ha afectado mucho _____

17. ¿Se siente usted vulnerable frente a la sociedad debido a la secuelas dejadas ha acusa de su accidente de tránsito laboral?

SI _____ NO _____

Anteriormente usted realizó una encuesta de percepción, para medir la calidad de vida después del accidente de trabajo, relacionado con la seguridad vial en su empresa SUMSER SAS, esta encuesta es netamente laboral, para los estudiantes de la especialización en Seguridad y Salud en el Trabajo, y sus datos serán manejado de forma confidencial, de acuerdo al consentimiento firmado antes de responder este ejercicio.

Firma del Trabajador

ANEXO B.

Uso del consentimiento informado

Nombre de la empresa: _____

Ciudad: _____ Fecha: _____

Nombre del Trabajador _____ Cédula: _____

Confirmando que he leído la información y me han dado respuestas satisfactorias sobre el estudio de esta investigación. Entiendo que mi participación es voluntaria y que puedo abandonar el estudio cuando lo desee, sin que tenga que dar explicaciones. También he sido informado (a) de forma clara, precisa y suficiente de los siguientes extremos que afectan los datos personales que se contienen en este consentimiento y la ficha o expediente que se abra para la investigación. Estos datos serán tratados y custodiados con respeto a mi intimidad y a la vigente normativa de protección de datos y podrán ser utilizados para esta investigación, si el patrocinador de esta investigación necesitara para otros estudios, me deberá pedir una nueva autorización.

Con mi número de cédula y mi firma libre y espontánea, declaro que he leído y conozco el contenido del presente documento, comprendo los compromisos, que asumo y los acepto, y por ello, firmo este consentimiento informado de forma voluntaria para manifestar mi deseo de participar en este estudio de investigación sobre accidentes de tránsito de tipo laboral y su relación con la calidad de vida de los trabajadores de la empresa SUMSER S.A.S, durante el año 2018 en la ciudad de Yopal - Casanare.

Firma del Trabajador:

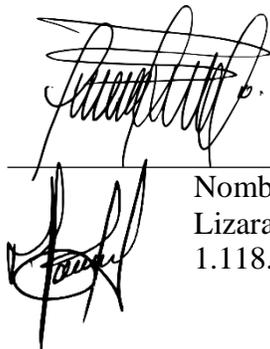
Representante de la Empresa

Por intermedio del presente documento en mi calidad de autor o titular de los derechos de propiedad intelectual de la obra que adjunto, titulada **ACCIDENTES DE TRÁNSITO DE TIPO LABORAL Y SU RELACIÓN CON LA CALIDAD DE VIDA DE LOS TRABAJADORES DE LA EMPRESA SUMSER DURANTE EL AÑO 2018 EN LA CIUDAD DE YOPAL- CASANARE**, autorizo a la Corporación universitaria Unitec para que utilice en todas sus formas, los derechos patrimoniales de reproducción, comunicación pública, transformación y distribución (alquiler, préstamo público e importación) que me corresponden como creador o titular de la obra objeto del presente documento.

La presente autorización se da sin restricción de tiempo, ni territorio y de manera gratuita. Entiendo que puedo solicitar a la Corporación universitaria Unitec retirar mi obra en cualquier momento tanto de los repositorios como del catálogo si así lo decido. La presente autorización se otorga de manera no exclusiva, y la misma no implica transferencia de mis derechos patrimoniales en favor de la Corporación universitaria Unitec, por lo que podré utilizar y explotar la obra de la manera que mejor considere. La presente autorización no implica la cesión de los derechos morales y la Corporación universitaria Unitec los reconocerá y velará por el respeto a los mismos.

La presente autorización se hace extensiva no sólo a las facultades y derechos de uso sobre la obra en formato o soporte material, sino también para formato electrónico, y en general para cualquier formato conocido o por conocer. Manifiesto que la obra objeto de la presente autorización es original y la realicé sin violar o usurpar derechos de autor de terceros, por lo tanto, la obra es de mi exclusiva autoría o tengo la titularidad sobre la misma. En caso de presentarse cualquier reclamación o por acción por parte de un tercero en cuanto a los derechos de autor sobre la obra en cuestión asumiré toda la responsabilidad, y saldré en defensa de los derechos aquí autorizados para todos los efectos la Corporación universitaria Unitec actúa como un tercero de buena fe. La sesión otorgada se ajusta a lo que establece la ley 23 de 1982.

Para constancia de lo expresado anteriormente firmo, como aparece a continuación. Firmas



Nombre: Luis Dineldo
Lizarazo Acevedo CC.
1.118.531.281

Nombre: Carmen Cecilia Mejía Campo
CC. 32.740.056

Carolina Molina Uribe.

Nombre: Carolina Molina Uribe
CC. 67.001.764



Nombre: Ricardo Juliano Roza Valencia
CC. 86.056.412