

**Diseño De Un Sistema De Seguridad Y Salud En El Trabajo Para La Empresa De
Transporte Especial Orientours Que Priorice La Seguridad Vial**

Manuela Ramirez Ríos

Universidad Católica de Manizales

Facultad de Ciencias de la Salud

Especialización en Seguridad y Salud en el Trabajo

Manizales

2019

**Diseño De Un Sistema De Seguridad Y Salud En El Trabajo Para La Empresa De
Transporte Especial Orientours Que Priorice La Seguridad Vial**

Manuela Ramirez Ríos

**Proyecto de desarrollo para optar por el título de Especialista En Seguridad y Salud
en el Trabajo**

Docente:

Viviana Racero López

Universidad Católica De Manizales

Facultad De Ciencias De La Salud

Especialización En Seguridad Y Salud En El Trabajo

Manizales

2019

Índice General

Contenido

1. Introducción	7
2. Planteamiento Del Problema	7
2.1. Eje De Intervención	8
3. Objetivo Central	8
3.1. Objetivos Específicos	8
3.1.1. Realizar la evaluación de estándares mínimos mediante resolución 0312 de 2019. 8	
3.1.2. Identificar los peligros y valorar los riesgos de Transporte de Servicio Especial Orientours, con énfasis en seguridad vial utilización la metodología de la GTC 45. 8	
3.1.3. Documentar el SG-SST incluyendo un programa de seguridad vial y un manual de contratación para proveedores de servicios.....	8
4. Alcance	8
5. Justificación	9
6. Marco Histórico	9
7. Marcos De Referencia	10
7.1. Marco Teórico	10
7.2. Marco Conceptual	11
7.3. Marco Legal	14
7.4. Marco Ético	17
8. Metodología	17
8.1. Tipo De Estudio: Descriptiva	17

8.2.	Diseño De La Investigación	17
8.3.	Población	17
8.3.1.	Muestra	17
8.3.2.	Criterios De Inclusión	18
8.4.	Métodos, Técnicas, Tratamiento Y Procesamiento De La Información Por Objetivo Específico	18
8.4.1.	Técnicas para el objetivo específico 1	18
8.4.1.1.	Observación	18
8.4.2.	Técnicas para el objetivo específico 2	18
8.4.2.1.	Entrevistas	18
8.4.2.2.	GTC 45	21
8.4.3.	Técnicas para el objetivo específico 3	21
8.4.3.1.	Recopilación documental y bibliográfica:	21
8.4.3.2.	Encuesta de situación actual empresarial	21
8.4.3.3.	Resolución 0001565 de 2014	27
8.4.3.4.	Lista de chequeo	27
8.5.	CONCLUSIONES.....	¡Error! Marcador no definido.
8.5.1.	Conclusión Objetivo Especifico 1.....	¡Error! Marcador no definido.
9.	REFERENCIAS.....	33

Índice De Tablas

1. Tabla número 1 “Desarrollo de Ciclo PHVA”
2. Tabla número 2 “Desarrollo por estándares del SG-SST”

Índice De Anexos

1. Evaluación de estándares mínimos
2. Matriz de identificación de peligros y valoración de riesgos.
3. Carpeta con Plan Estratégico de Seguridad
4. Carpeta con documentación del SG-SST (incluyendo manual de contratación)

1. Introducción

La seguridad y salud en el trabajo es primordial para asegurar la existencia de un equilibrio físico, mental, social y laboral, es esta la razón por la que las organizaciones deben establecer, ejecutar y permitir perdurar acciones que procuren el cuidado y bienestar de los trabajadores. Para lo anterior es esencial la actitud que asuman tanto los empleadores como empleados desde sus diferentes roles, para así cumplir con el propósito del Sistema de Gestión de Seguridad y Salud en el Trabajo.

En el caso específico del sector transporte es imprescindible establecer un Sistema de Seguridad y Salud en el trabajo, ya que según la Organización Mundial De La Salud [1] todos los años, más de 1,2 millones de personas fallecen como consecuencia de accidentes en las vías de tránsito y otros 50 millones sufren traumatismos. Nuestro país no es indiferente a esta problemática; según el periódico El Tiempo [2], de enero a julio del 2018 se registraron 3.704 muertes por accidentes de tránsito, siendo la segunda causa de muerte en el país. Con relación al mismo periodo del 2017, en el año 2018 se incrementaron los fallecidos por accidentes de transporte: hubo 109 casos más.

Transporte de Servicio Especial Orientours S.A.S es consciente de esta problemática mundial y por ende se compromete a destinar recursos económicos, físicos y humanos para contribuir con la mejora de esta y además para dar cumplimiento a los objetivos planteados en el presente documento.

2. Planteamiento Del Problema

Estudios Realizados por OMS, ha definido la accidentalidad vial como una de las principales epidemias de nuestra sociedad actual, siendo la séptima causa de morbilidad a nivel mundial y como la primera causa de muerte en personas menores de cuarenta años. Mismos estudios revelan que América Latina, incluyendo el Caribe; tiene la tasa de accidentes de tránsito más alta del mundo, 26,1 muertes por cada 100 mil habitantes.

Para el caso de nuestro país representa la segunda causa de muertes violentas, teniendo una tasa de 88.1 muertos y heridos por accidentalidad vial por cada 100 mil habitantes, cifra que nos pone por encima de países como Perú, Chile y Uruguay. En términos monetarios, el país perdió cerca de 3 billones de pesos por siniestros viales en el 2017. [3]

Las cifras anteriores exponen no solo el grave problema de salud pública que representa la accidentalidad vial sino también la importancia de la implementación de medidas que se traduzcan en una reducción de los indicadores de accidentalidad mencionados.

2.1. Eje De Intervención

El eje central de intervención será la documentación de un Sistema de Gestion de Seguridad y Salud en el Trabajo, enfocado en Seguridad vial.

3. Objetivo Central

Diseñar un Sistema de Gestion de Seguridad y Salud en el trabajo focalizando programas de seguridad vial para la empresa Transporte De Servicio Especial Orientours bajo la normatividad vigente para el 2020.

3.1. Objetivos Específicos

- 3.1.1.** Realizar la evaluación de estándares mínimos mediante resolución 0312 de 2019.
- 3.1.2.** Identificar los peligros y valorar los riesgos de Transporte de Servicio Especial Orientours, con énfasis en seguridad vial utilización la metodología de la GTC 45.
- 3.1.3.** Documentar el SG-SST incluyendo un plan estratégico de seguridad vial y un manual de contratación para proveedores de servicios.

4. Alcance

Es un trabajo de orden académico en el cual se va se pretende construir un SG-SST priorizando la Seguridad Vial.

5. Justificación

Hoy, los accidentes de tránsito se identifican como una de las principales causas violentas de muerte en el mundo; en Colombia los accidentes de tránsito ocupan la segunda posición como causantes de muertes violentas después de las producidas por los homicidios [4]; de igual manera y observándola desde el ámbito laboral tiene un 43% del total de accidentes fatales, seguido por el contacto con objetos y equipos con el 17%, los asaltos y actos de violencia con el 16% de los casos y las caídas con el 12% del total de casos. [5].

Por tal razón **Transporte de Servicio Especial Orientours** se propone colaborar con el diseño de actividades que generen impacto en referencia a la disminución de accidentes de tránsito de todos los actores de la vía de la organización, buscando no solo centrarse en la accidentalidad sino también en el bienestar de nuestros colaboradores concientizándolos que la vida y la salud son primero.

6. Marco Histórico

Según Cobiella [6] “El transporte ha sido a lo largo de la historia, una necesidad humana, las personas se vieron en la necesidad de desplazarse por distintas razones como obtener alimentos (cazar, pescar, recolectar frutos y vegetales), comunicarse con otras personas (enviar correo, hacer negocios, etc.) del mismo modo que necesitaron transporte para investigar, explorar, explotar y habitar nuevas y lejanas regiones”.

Siguiendo a Gonzalo Duque [7] “Y es así como el hombre emprende su empeño para hacer más fácil su vida creando vehículos primitivos. El primero fue el trineo de madera. Y debieron ser utilizados por tribus de todo el mundo. Para trasladar cargas pesadas se usaban troncos en forma de rodillo. Y con la evolución del hombre y sus investigaciones se produjo el descubrimiento de la rueda, el descubrimiento más maravilloso de la historia. A partir de este invento se desarrolló todo tipo de transporte terrestre y aéreo”. En las grandes ciudades del mundo como Paris y Londres se implementaron las carreteras de tierra al quitar toda la maleza y árboles del sendero para el transporte de carretas empujadas por animales. Más tarde en todas partes se incrementa el comercio y surge la necesidad de ser transportada toda clase de mercancía con rapidez y con seguridad de un sitio a otro sin dejar de lado que también había personas que querían viajar cómoda y rápidamente. Y el comercio entre ciudades se incrementó y el movimiento por envío marítimo costero resultaba demasiado lento e irregular. Los carros públicos también aparecieron. Eran lentos, abarcaban poco más

de veinte kilómetros por día, y eran increíblemente incómodos. Para la década de 1820, la bicicleta cuyo poder de empuje radicaba en las piernas, evolucionó rápidamente para convertirse en la forma más popular de transporte, conducidos por millones de usuarios a lo largo de carretera, para este año también aparece el vehículo de camino a vapor. Con la aparición de nuevas tecnologías y técnicas de construcción, el transporte terrestre evoluciono y aumento su comodidad y velocidad [8].

En Colombia con el crecimiento de la población y de las ciudades surge la necesidad de las personas de transportarse a sus trabajos en un medio de transporte cómodo y rápido, y es ahí donde los buses y taxis de transporte publico generan una solución, pero aun existía un tipo de público al que aún no se le atendían las necesidades completamente, al sector empresarial, escolar y al turístico; y es ahí donde el Ministerio de Transporte reglamenta un tipo de transporte con unas especificaciones “especiales” y diferentes para darle solución a esta problemática.

7. Marcos De Referencia

7.1. Marco Teórico

La seguridad y salud en el trabajo tiene sus inicios en la prehistoria ya que el hombre buscaba sobrevivir en su ambiente. A medida que el hombre iba adquiriendo y protegiendo pertenencias fue creando formas de protegerlas, así mismo a el mismo y a su familia, ejemplo de esto fue el fuego; que le brindaba un medio de protección contra los animales en la noche, como medio para conseguir calor en el invierno, pero a la vez significo un nuevo riesgo.

En la edad media fue publicada en Italia: “De Morbuis Artificum Diatriba” de Ramazzini, en la que se enuncian y describen cerca de 100 labores diferentes y los peligros de cada una, y es ahí donde nace la medicina del trabajo. El desarrollo industrial, dio nacimiento a un sin número de productos y procesos, lo que a su vez genero un aumento en el número de personas que trabajaban manejando maquinaria, y como en la mayoría de los cargos no se realizaba la respectiva capacitación hubo la aparición de accidentes de trabajo. En 1904, el general Rafael Uribe Uribe, fue el primero en plantear un dialogo encaminada a la salud de los trabajadores, en el teatro Municipal de Bogotá decía: "Creemos en la obligación de dar asistencia a los ancianos, caídos en la miseria y que ya no tienen fuerzas para trabajar; veremos que es necesario dictar leyes sobre accidentes de trabajo y de protección del niño, de la joven y de la mujer en los talleres y en los trabajos del campo, creemos que es necesario obligar a los

patronos a preocuparse de la higiene, del bienestar y de la instrucción gratuita de los desamparado", lo que aún tiene una indiscutible vigencia [9].

7.2. Marco Conceptual

Seguridad y salud en el trabajo [10]: Tiene por objeto la aplicación de medidas y el desarrollo de las actividades necesarias para la prevención de riesgos derivados del trabajo.

Enfermedad laboral [11]: Alteración leve o grave del funcionamiento normal de un organismo o de alguna de sus partes debida a una causa interna o externa.

Accidente de trabajo [12]: Un accidente de trabajo es todo acontecimiento repentino que suceda por causa o con ocasión del trabajo que desempeña una persona y que por este hecho el trabajador tenga una lesión en su cuerpo, se perturben sus funciones, se le genere una invalidez o incluso el trabajador muera.

Accidente de tránsito [13]: evento generalmente involuntario, generado por al menos un vehículo, causando daños en las personas y/o en bienes materiales involucrados y afectando la normal circulación de vehículos que transitan por la vía o vías comprendidas en el lugar o en la zona de influencia del hecho.

Seguridad vial [14]: La seguridad vial es el conjunto de acciones y mecanismos que garantizan el buen funcionamiento de la circulación del tránsito, mediante la utilización de conocimientos (leyes, reglamento y disposiciones) y normas de conducta, bien sea como Peatón, Pasajero o Conductor, a fin de usar correctamente la vía pública previniendo los accidentes de tránsito.

Seguridad vial activa [15]: La seguridad vial activa o primaria tiene como objetivo principal evitar que el accidente suceda. La seguridad vial activa se aplica al factor humano, a los vehículos y a las vías. Por ejemplo, un elemento de seguridad vial activa en las vías son las señales de tránsito, en el vehículo serían los frenos ABS y en el factor humano la velocidad adecuada a la que se conduce.

Seguridad vial pasiva [16]: La seguridad pasiva o secundaria comprende una serie de dispositivos cuya misión consiste en tratar de disminuir al máximo la gravedad de las lesiones

producidas a las víctimas de un accidente una vez que éste se ha producido. Al igual que la seguridad vial activa ésta se puede aplicar en el factor humano, en los vehículos y en las vías. Por ejemplo, el cinturón de seguridad es un elemento de seguridad vial pasiva aplicada al vehículo.

Peligro [17]: Situación física con un potencial de lesión para el ser humano, daño a las instalaciones, medio ambiente o una combinación de éstas.

Riesgo [18]: Posibilidad de la liberación de un peligro llevado a términos medibles.

Peatón [19]: Un peatón, según la Real Academia de la Lengua Española, es una persona que va a pie por una vía pública. El tránsito de peatones en Colombia está delimitado “por fuera de las zonas destinadas al tránsito de vehículos”.

Ciclista [20]: Toda persona facultada para maniobrar una bicicleta, la cual usa como medio de transporte o entretenimiento.

Motociclista [21]: Persona facultada por la autoridad competente de tránsito, previo cumplimiento de los requisitos legales, para desempeñar tal actividad. Debe conocer, cumplir y acatar las normas de tránsito. Al conducir la motocicleta debe respetar el paso de los peatones, ciclistas y vehículos. Cuando la motocicleta esté en movimiento estar atentos a cualquier situación.

Conductor [22]: Persona facultada por la autoridad competente de tránsito, previo cumplimiento de los requisitos legales, para desempeñar tal actividad. Debe conocer, cumplir y acatar las normas de tránsito. Al conducir el vehículo debe respetar el paso de los peatones, ciclistas y motociclistas. Cuando el vehículo esté en movimiento estar atentos a cualquier situación. Tener una buena visión de la parte trasera del vehículo y sus lados, para ello son los espejos laterales uso público o privado.

Cebras [23]: Las cebras o pasos de cebras son unas líneas longitudinales demarcadas en la calle paralelas al flujo del tráfico, de colores oscuro y claro generalmente alternados. Por allí deben cruzar los peatones, generalmente en calles de alto flujo vehicular. Con ellas, el peatón tiene prelación a la hora de cruzar sobre el conductor de vehículos.

SOAT [24]: Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito. El SOAT es un seguro obligatorio establecido por Ley con un fin netamente social. Su objetivo es asegurar la

atención, de manera inmediata e incondicional, de las víctimas de accidentes de tránsito que sufren lesiones corporales y muerte.

Licencia de tránsito [25]: De acuerdo con el artículo 2° del Código Nacional de Tránsito. Ley 769 del 2002, se define como: es el documento público que identifica un vehículo automotor, acredita su propiedad e identifica a su propietario y autoriza a dicho vehículo para circular por las vías públicas y por las privadas abiertas al público.

Zona escolar [26]: De acuerdo con el artículo 2° del Código Nacional de Tránsito. Ley 769 del 2002, se define como: parte de la vía situada frente a un establecimiento de enseñanza y que se extiende cincuenta (50) metros al frente y a los lados del límite del establecimiento.

Centros de diagnóstico automotor [27]: De acuerdo con el artículo 2° del Código Nacional de Tránsito. Ley 769 del 2002, se define como: ente estatal o privado destinado al examen técnico mecánico de vehículos automotores y a la revisión del control ecológico conforme a las normas ambientales.

Equipo de prevención y seguridad [28]: De acuerdo con el artículo 2° del Código Nacional de Tránsito. Ley 769 del 2002, se define como: conjunto de elementos necesarios para la atención inicial de emergencia que debe poseer un vehículo.

Registro nacional automotor [29]: De acuerdo con el artículo 2° del Código Nacional de Tránsito. Ley 769 del 2002, se define como: es el conjunto de datos necesarios para determinar la propiedad, características y situación jurídica de los vehículos automotores terrestres. En él se inscribirá todo acto, o contrato providencia judicial, administrativa o arbitral, adjudicación, modificación, limitación, gravamen, media cautelar, traslación o extinción del dominio u. otro derecho real, principal o accesorio sobre vehículos automotores terrestres para que surtan efectos ante las autoridades y ante terceros.

Sobrecupo [30]: De acuerdo con el artículo 2° del Código Nacional de Tránsito. Ley 769 del 2002, se define como: exceso de pasajeros sobre la capacidad autorizada para un vehículo automotor.

Transporte público [31]: El Decreto 174 de 2001, por el cual se reglamenta el servicio público de transporte terrestre automotor especial, determina: artículo 4. Transporte público, de conformidad con el artículo 3 de la Ley 105 de 1993, el transporte público es una industria encaminada a garantizar la movilización de personas o cosas, por medio de vehículos

apropiados, en condiciones de libertad de acceso, calidad y seguridad de los usuarios y sujeto a una

Organismo de tránsito [32]: De acuerdo con el artículo 2° del Código Nacional de Tránsito. Ley 769 del 2002, se define como: son unidades administrativas municipales distritales o departamentales que tienen por reglamento la función de organizar y dirigir lo relacionado con el tránsito y transporte en su respectiva jurisdicción.

Paso peatonal a desnivel [33]: De acuerdo con el artículo 2° del Código Nacional de Tránsito. Ley 769 del 2002, se define como: puente o túnel diseñado especialmente para que los peatones atraviesen una vía.

Paso peatonal a nivel [34]: De acuerdo con el artículo 2° del Código Nacional de Tránsito. Ley 769 del 2002, se define como: zona de la calzada delimitada por dispositivos y marcas especiales con destino al cruce de peatones.

Vehículo Automotor [35]: Todo aparato montado sobre ruedas que permite el transporte de personas, animales o cosas de un punto a otro por vía terrestre pública o privada, abierta al público.

Vehículo no automotor [36]: Vehículo que se desplaza por el esfuerzo de su conductor.

7.3. Marco Legal

Ley 9 de 1979 [37]: Por la cual se dictan medidas sanitarias.

Resolución 2400 de 1979 [38]: “Por la cual se establecen algunas disposiciones sobre vivienda, higiene, y seguridad en los establecimientos de trabajo”

Decreto 614 de 1984 [39]: Por el cual se determinan las bases para la organización y administración de la Salud Ocupacional en el país”

Resolución 02013 de 1986 [40]: “Por la cual se reglamenta la organización y funcionamiento de los comités de Medicina, Higiene y Seguridad industrial en los lugares de trabajo”

La Resolución 1016 de 1989 [41]: Establece el funcionamiento de los Programas de Salud Ocupacional en las empresas.

Decreto 1295 de 1994 de MinTra y MIN HACIENDA [42]: Dicta normas para la autorización de las Sociedades sin ánimo de lucro que pueden asumir los riesgos de

enfermedad profesional y accidente de trabajo. Determina la organización y administración del Sistema General de Riesgos Profesionales Establece la afiliación de los funcionarios a una entidad Aseguradora en Riesgos Profesionales (A.R.P)

Decreto 2644 de 1994 de Min Tra [43]: Tabla Única para la indemnización de la pérdida de capacidad laboral

Decreto 692 de 1995 de Min Tra [44]: Manual Único para la calificación de la Invalidez.

Decreto 1436 de 1995 de Min Tra [45]: Tabla de Valores Combinados del Manual Único para la calificación de la Invalidez.

Decreto 2100 de 1995 de Min Tra [46]: Clasificación de las actividades económicas.

Resolución 4059 de 1995 [47]: Reportes de accidentes de trabajo y enfermedad profesional.

Ley 772 de 2002 [47]: “por la cual se dictan normas sobre la administración y prestaciones del sistema General de Riesgos Profesionales”

Ley 1010 de 2006 [47]: “por medio de la cual se dictan medidas para prevenir, corregir y sancionar el acoso laboral y otros hostigamientos”

Resolución 2346 de 2007 [48]: “Por la cual se regula la practica de evaluaciones medicas ocupacionales y el manejo y contenido de las historias clínicas ocupacionales”

Ley 1438 de 2011 [49]: “Por medio de la cual se reforma el SGSS en salud y se dictan otras disposiciones”

Decreto 1443 de 2014 [50]: “Por el cual se dictan otras disposiciones para la implementación del SG-SST”

Decreto 1072 de 2015 [51]: Decreto único del sector trabajo

Resolución 0312 de 2019 [52]: establece los estándares mínimos del Sistema de Gestión de SST

Resolución 1079 De 2015 [53]: por medio del cual se expide el Decreto Único Reglamentario del Sector Transporte.

Resolución 1906 De 2015 [54]: por el cual se modifica y adiciona el decreto 1079 de 2015 en relación con el plan estratégico de seguridad vial.

Resolución 1565 de 2014 [55]: Por la cual el Ministerio de Transporte expide la Guía Metodológica para la elaboración del Plan Estratégico de Seguridad Vial.

Resolución 315 de 2013 [56]: Por la cual se adoptan medidas para garantizar la seguridad en el transporte público terrestre automotor y se dictan otras disposiciones.

Decreto 2851 del 06 de diciembre de 2013.[57]

Resolución 1282 DE 2012 [58]: Por la cual se adopta el Plan Nacional de Seguridad Vial 2011-2016.

Decreto 87 DE 2011 [59]: Por la cual se modifica la estructura del Ministerio de Transporte y se determinan las funciones de sus dependencias.

Ley 1503 De 2011 [60]: Por la cual se promueve la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguros en la vía y se dictan otras disposiciones.

Ley 1383 De 2010 [61]: Reforma la Ley 769 de 2002 - Código Nacional de Tránsito.

Resolución 3027 De 2010 [62]: Por la cual se actualiza la codificación de infracciones de tránsito, de conformidad en los establecido en la ley 1383 de 2010.

Resolución 1050 De 2004 [63]: Por la cual se adopta el Manual de Señalización Vial-Dispositivos para la Regulación del Tránsito en Calles, Carreteras y Ciclo rutas de Colombia, de conformidad con los artículos 5°, 113, 115 y el parágrafo del artículo 101 de la Ley 769 del 6 de agosto de 2002".

Ley 769 De 2002 [64]: Código de Nacional de Tránsito Terrestre.

Decreto 29 De 2002 [65]: por el cual se crea la Comisión Intersectorial de Seguridad en las Carreteras.

Decreto 170 De 2001 [66]: Por el cual se reglamenta el Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Colectivo Metropolitano, Distrital y Municipal de Pasajeros.

Decreto 171 De 2001 [67]: Por el cual se reglamenta el Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor de Pasajeros por Carretera.

Decreto 173 De 2001 [68]: Por el cual se reglamenta el Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor de Carga.

Decreto 176 De 2001 [69]: Obligaciones de las Empresas de Transporte Público.

Ley 336 De 1996 [70]: por el cual se adopta el estatuto nacional de transporte.

Ley 105 De 1993 [71]: por la cual se dictan disposiciones básicas sobre transporte, se redistribuyen competencias y recursos entre la Nación y las Entidades Territoriales, se reglamenta la planeación en el sector transporte.

Ley 100 De 1993 [72]: Por el cual se crea el sistema de seguridad social integral y se dictan otras disposiciones. Art. 244 seguro obligatorio de accidentes de tránsito.

7.4. Marco Ético

Este proyecto estará regido por la verdad, responsabilidad y honestidad para así cumplir con el desarrollo de un ejercicio que fomente el compromiso ético y profesional de los empleadores con sus empleados. Es un compromiso propio para contribuir con la mejora de las condiciones laborales, de los trabajadores que serán investigados.

8. Metodología

8.1. Tipo De Estudio: Descriptiva

Se puede decir que la siguiente investigación es de tipo descriptivo, pues se pretende identificar características y elementos del problema; como son la recolección de datos, el análisis de la información encontrada, la determinación de riesgos, peligros y posteriormente acciones correctivas; además de se busca identificar los comportamientos sociales y las actitudes de los trabajadores y el comportamiento que presentan, para así poder plantear intervención, se pretenden hacer algunos estudios para así obtener una información precisa y veraz como son encuestas, entrevistas, inteligencia que ayudarán a tener idea clara y amplia para lograr así dar solución al problema inicial, manejando un ciclo PHVA (Planear, hacer, verificar y actuar)

8.2. Diseño De La Investigación

8.3. Población

la población objetivo del estudio son el 100% de los trabajadores de Orientours ya que el proceso permea toda la organización.

8.3.1. Muestra

El 100% de los trabajadores de la organización y sus proveedores de servicios.

8.3.2. Criterios De Inclusión

Los criterios de inclusión es que sean trabajadores o proveedores de la organización.

8.4. Métodos, Técnicas, Tratamiento Y Procesamiento De La Información Por Objetivo Específico

8.4.1. Técnicas para el objetivo específico 1

Para el objetivo específico #1, se realizará la observación, además guiados por la Resolución 0312 de 2019.

8.4.1.1. Observación

Este método tiene como objetivo identificar los peligros y riesgos a los que están expuestos todos los empleados de Orientours y además los demás actores viales. Dicha herramienta pretende solucionar algunos de los objetivos planteados dentro de la investigación logrando así un análisis detallado de las actividades desarrolladas en la organización. Dentro de este método, se utilizará la técnica de “inteligencia” que pretende obtener información a partir de datos que los diferentes empleados podrían omitir.

8.4.2. Técnicas para el objetivo específico 2

8.4.2.1. Entrevistas

Es un método donde participarán dos personas, el colaborador y el investigador; donde se realizarán preguntas muy específicas y puntuales, ya que el colaborador posee una información de interés para el investigador.

Modelo de entrevista

La siguiente es una encuesta de carácter académico.

Responda las siguientes preguntas, de manera sincera y verídica.

Edad _____

Hombre _____

Mujer _____

1. ¿Cuáles son las tareas que desempeña habitualmente usted en su ocupación, oficio o trabajo?

2. ¿Cuántas horas trabaja usted como promedio a la semana? Indicar número _____
3. ¿Qué días de la semana trabaja usted habitualmente?

4. ¿Qué tipo de jornada u horario de trabajo tiene usted habitualmente?

5. ¿con qué frecuencia Está expuesto a un nivel de ruido que le obliga a elevar la voz para conversar con otra persona?

6. ¿Está expuesto a la luz (radiaciones) solar?

7. ¿Manipula, aplica o está en contacto con sustancias químicas nocivas/tóxicas?

8. ¿Respira sustancias químicas en forma de polvo, humos, aerosoles, vapores, gases...?

9. ¿Manipula o está en contacto con materiales, animales o personas que pueden estar infectados (basura, fluidos corporales, animales)?

10. En su trabajo principal, y en una jornada de trabajo habitual para usted, ¿con qué frecuencia Realiza tareas que le obligan a mantener posturas incómodas?

11. ¿Levanta, traslada o arrastra cargas, personas, animales u otros objetos pesados?

12. En su trabajo principal, y en una jornada de trabajo habitual para usted, ¿con qué frecuencia tiene que trabajar muy rápido?

13. ¿Su trabajo exige que tenga que controlar muchas cosas a la vez?

-
14. ¿Su trabajo exige que esconda sus emociones o sentimientos?
-
15. ¿Su trabajo le permite aplicar sus conocimientos y/o habilidades?
-
16. ¿Su trabajo le permite aprender cosas nuevas?
-
17. ¿Puede influir sobre la cantidad de trabajo que le dan?
-
18. ¿Recibe ayuda de sus superiores o jefes inmediatos en la realización su trabajo?
-
19. ¿Recibe ayuda de sus compañeros en la realización de sus tareas?
-
20. ¿Su salario es justo con respecto a su rendimiento laboral?
-
21. ¿En qué medida está preocupado/a por lo difícil que sería encontrar otro trabajo, en caso de que se quedara desempleado?
-
22. En relación con los riesgos para su salud y seguridad relacionados con su trabajo, ¿en qué medida diría usted que está informado?
-
23. ¿Dispone de equipos de protección personal (casco, guantes, botas...) obligatorios para sus tareas?
-
24. En su puesto de trabajo, ¿sabe si se han realizado evaluaciones o mediciones o controles de los posibles riesgos para la salud en los últimos 12 meses?
-
25. En su centro de trabajo, ¿tiene acceso a un servicio de prevención de riesgos laborales o de salud laboral?
-
26. En su centro de trabajo, ¿existe delegado, comisión o comité de salud y seguridad o higiene en el trabajo?
-

27. En su centro de trabajo, ¿se realizan reuniones periódicas en las que los empleados pueden manifestar sus puntos de vista sobre lo que está ocurriendo en la organización o empresa en relación con la salud y seguridad en el trabajo?
-

¡Muchas gracias por su tiempo!

8.4.2.2. GTC 45

Se utilizará la Guía Técnica Colombiana para la identificación de los peligros y la valoración de los riesgos en seguridad y salud ocupacional, usando todas sus instrucciones para la respectiva identificación y valoración de riesgos.

8.4.3. Técnicas para el objetivo específico 3

8.4.3.1. Recopilación documental y bibliográfica:

Según Hernández [73], esta técnica de recolección de información consiste en “detectar, obtener y consultar bibliografía y otros materiales que parten de otros conocimientos y/o informaciones recogidas moderadamente de cualquier realidad, de modo que puedan ser útiles para los propósitos del estudio”. Es decir, se hará la búsqueda bibliográfica para realizar la respectiva documentación del propio SG-SST enfocado en seguridad vial.

Cabe mencionar que el objetivo específico número uno y numero dos, será insumo para este, es decir, se necesitaran de las fuentes de información usadas en este.

8.4.3.2. Encuesta de situación actual empresarial

Se realizará una encuesta para conocer la situación inicial de la organización en cuanto a seguridad vial. Esta encuesta está basada en la de la Resolución 0001565 de 2014, como un diagnóstico inicial para la organización.

DIAGNÓSTICO DE LA SITUACION ACTUAL EMPRESARIAL

La empresa Transporte de Servicio Especial Orientours SAS se encuentra en el proceso de elaboración del plan estratégico de seguridad vial, es por esto que necesitamos de su colaboración para diligenciar la siguiente encuesta.

1. NOMBRES Y APELLIDOS

2. DOCUMENTO DE IDENTIDAD

3. CARGO EN LA EMPRESA

A. EMPLEADO _____

B. CONTRATISTA _____

C. AFILIADO _____

4. ¿CUAL ES SU JORNADA LABORAL?

A. DIURNA _____

B. NOCTURNA _____

C. MIXTA _____

5. GENERO

MASCULINO _____

FEMENINO _____

6. EDAD

ENTRE 18 Y 25 AÑOS _____

ENTRE 26 Y 40 AÑOS _____

ENTRE 41 Y 50 AÑOS _____

MÁS DE 50 AÑOS _____

7. GRUPO DE TRABAJO AL QUE PERTENECE

ADMINISTRATIVO _____

CONDUCTOR _____

8. CONDUCE UN VEHICULO AUTOMOR AL SERVICIO DE LA EMPRESA

SI _____

NO _____

NOTA: SI SU RESPUESTA FUE NO, PASE A LA PREGUNTA NUMERO 19

9. EXPERIENCIA EN CONDUCCION EN AÑOS

A. 0 A 5 AÑOS _____

B. 6 A 10 AÑOS _____

C. 11 A 15 AÑOS _____

D. 16 A 21 AÑOS _____

E. MÁS DE 22 AÑOS _____

10. TIPO DE VEHICULO QUE CONDUCE ACTUALMENTE

A. CAMIONETA _____

B. MICROBUS _____

C. BUSETA _____

11. SI ES CONDUCTOR, O EMPLEADO QUE CONDUCE SU VEHÍCULO EN CUMPLIMIENTO DE FINES MISIONALES, INDIQUE CUANTAS HORAS CONDUCE AL DÍA EN PROMEDIO PARA LA EMPRESA

- A. DE 2 A 5 HORAS DIARIAS _____
- B. DE 6 A 9 HORAS DIARIAS _____
- C. MÁS DE 10 HORAS DIARIAS _____

12. CUANTO TIEMPO LLEVA LABORANDO PARA LA EMPRESA COMO CONDUCTOR, EMPLEADO O AFILIADO, QUE CONDUCE SU VEHÍCULO EN CUMPLIMIENTO DE FINES MISIONALES.

- A. MENOS DE UN MES _____
- B. ENTRE 1 Y 6 MESES _____
- C. ENTRE 7 Y 12 MESES _____
- D. MÁS DE 1 AÑO _____

13. ¿CUAL ES LA CATEGORÍA DE SU LICENCIA DE CONDUCCIÓN?

14. ¿CUÁL ES LA FECHA VENCIMIENTO DE ESTA?

15. ¿HA TENIDO ACCIDENTES DE TRÁNSITO ESTANDO LABORANDO PARA ESTA EMPRESA, COMO PEATÓN, CONDUCTOR O PASAJERO?

16. EL VEHÍCULO EN EL CUAL SE DESPLAZA ES:

- A. PROPIO DE LA EMPRESA _____
- B. AFILIADO A LA EMPRESA _____
- C. CONTRATADO POR LA EMPRESA _____

17. KILÓMETROS DIARIOS EN PROMEDIO RECORRIDOS DIARIAMENTE.

(IDA Y VUELTA)

- A. 0 – 10 KM _____
- B. 10-20KM _____
- C. 21-30KM _____
- D. 31-40KM _____
- E. MÁS DE 40KM _____

18. TIEMPO PROMEDIO DIARIO DE TRAYECTO EN HORAS (IDA Y VUELTA)

- A. DE 0 A 1 HORA _____
- B. DE 2 A 3 HORAS _____
- C. DE 4 A 5 HORAS _____
- D. DE 6 A 7 HORAS _____
- E. MÁS DE 8 HORAS _____

19. HA TENIDO ACCIDENTES DE TRÁNSITO EN OTROS TRABAJOS Y/O
DESPLAZAMIENTOS FUERA DEL TRABAJO:

SI _____

NO _____

20. TIPO DE ACCIDENTE MÁS GRAVE QUE HA TENIDO:

- A. SOLO DAÑOS _____
- B. CON LESIONADOS _____
- C. CON HOMICIDIOS _____

21. ¿USTED RESULTO LESIONADO?

A. SI _____

B. NO _____

22. SEÑALE EL FACTOR DE RIESGO HUMANO QUE MÁS PERCIBE EN SUS DESPLAZAMIENTOS POR LA VÍA PÚBLICA

A. DISTRACCION _____

B. SUEÑO/FATIGA _____

C. INTOLERANCIA _____

D. SU PROPIA CONDUCCION _____

E. VELOCIDAD _____

F. USO DE ALCOHOL Y DROGAS _____

G. NO RESPETO DE SEÑALES _____

23. SEÑALE EL FACTOR DE RIESGO (VÍA Y ENTORNO) QUE MÁS PERCIBE EN SUS DESPLAZAMIENTOS POR LA VÍA PÚBLICA:

A. MAL ESTADO DE LA VIA _____

B. AUSENCIA DE SEÑALES _____

C. CLIMA _____

24. SEÑALE EL FACTORES DE RIESGO (VEHÍCULO) QUE MÁS PERCIBE EN SUS DESPLAZAMIENTOS POR LA VÍA PÚBLICA: (MARQUE SOLO UNO POR GRUPO)

A. MAL ESTADO _____

B. FALTA DE MANTENIMIENTO _____

C. DEFICIENCIA DE SISTEMAS DE SEGURIDAD _____

25. ¿CUALES SERIAN SUS PROPUESTAS DE MEJORAMIENTO EXTERNO?

A. IMPLEMENTAR LEYES MÁS SEVERAS PARA LOS CIUDADANOS INFRACTORES _____

- B. MAYOR CONTROL EN LAS VÍAS POR PARTE DE LAS AUTORIDADES

- C. MAYOR EDUCACIÓN E INFORMACIÓN VÍAL PARA TODOS LOS CIUDADANOS POR PARTE DEL ESTADO _____
- D. MAYOR CONTROL DE LAS AUTORIDADES EN LA EXPEDICION DE LICENCIAS DE CONDUCCIONES _____
- E. CONSTRUIR MÁS VÍAS _____
- F. IMPONER RESTRICCIONES A LA VENTA DE MOTOS Y AUTOMOVILES

26. ¿CUALES SERIAN SUS PROPUESTAS DE MEJORAMIENTO INTERNO?

- A. EDUCACION VIAL PARA LOS EMPLEADOS _____
- B. ESTABLECER ESTANDARES DE SEGURIDAD _____
- C. PROCESOS DISCIPLINARIOS POR INCUMPLIMIENTO DE NORMAS DE SEGURIDAD _____
- D. SEGUIMIENTO INTERNO A LA SINISTRALIDAD _____
- E. SEGUIMIENTO PROGRAMAS DE MANTENIMIENTO VEHICULAR _____
- F. CAMPAÑAS DE SEGURIDAD VIAL _____

8.4.3.3. Resolución 0001565 de 2014

Se usará la Guía Metodológica para la elaboración del Plan Estratégico de Seguridad Vial expedida en esta resolución. Se anexará la guía.

8.4.3.4. Lista de chequeo

Las listas de chequeo se realizarán con el fin de reconocer todos los aspectos normativos, legales y técnicos que deberán tener los proveedores de servicios, así como los requerimientos de la organización, para así proceder a realizar el Manual de contratación.

9. RESULTADOS

9.1. Objetivo específico 1

Evaluación de estándares mínimos mediante resolución 0312 de 2019.

Se realizó la evaluación de estándares mínimos mediante la resolución 0312 de 2019 obteniendo un puntaje total de 82.5, lo que significa moderadamente aceptable. El resultado anterior significa que se debe realizar un plan de mejoramiento, el cual se encuentra en el anexo #1 de este objetivo.

Cabe también mencionar que esta medición se realizó después de documentar gran parte del sistema, además de venir implementando acciones para la mejora de este, ya que desde el inicio del proyecto se viene trabajando en cada uno de los objetivos. También se anexa la evaluación estándares mínimos que se realizó a comienzos del mes de marzo donde el puntaje apenas alcanzo un puntaje “Crítico”, ya que apenas se había contratado una persona externa, se había realizado la política, y se realizaban los exámenes médicos ocupacionales a los empleados y revisiones preventivas a los vehículos, extintores y los respectivos formatos de reporte de accidentes. Dicha evaluación se encuentra como anexo #2 de este objetivo.

Es muy importante mostrar el siguiente gráfico, se evidencia el porcentaje de cumplimiento del ciclo PHVA. Evidenciamos que hay un porcentaje de cumplimiento bastante amplio, aunque se encuentran varios ítems por mejorar, principalmente en el HACER, que como todos sabemos es lo más complejo del sistema.

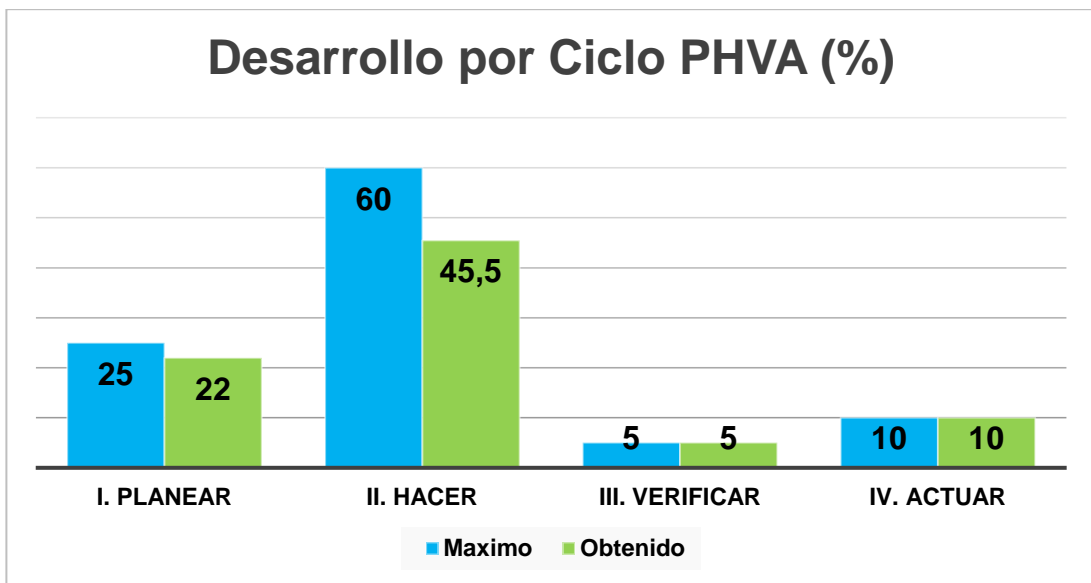


TABLA NUMERO 1

En el siguiente grafico podemos observar el desarrollo por estándar, donde evidenciamos que la **GESTION DE AMENAZAS** se está incumpliendo totalmente, por ende, la organización debe tomar acciones inmediatamente. Respecto a los demás ítems podemos decir que tienen un buen avance en su cumplimiento, aunque pueden ser mejorados notablemente.

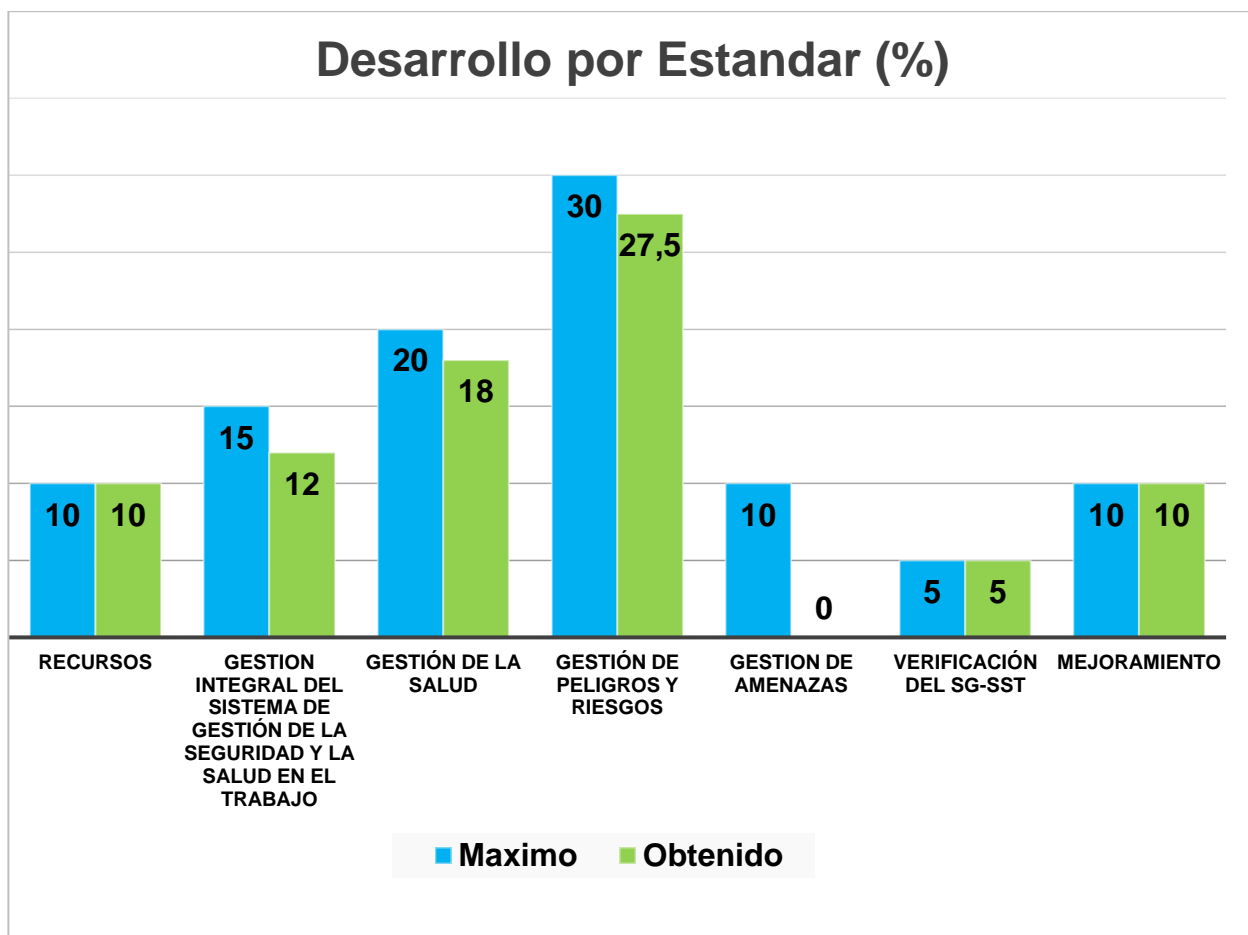


TABLA NUMERO 2

9.2. Objetivo específico 2

Utilizando la metodología de la GTC 45 se realizó la identificación de peligros y la valoración de riesgos.

Se anexa la matriz de IPVR con su respectivo plan de acción.

9.3. Objetivo específico 3

- Se documento el SG-SST brindando así a la empresa todos los beneficios de este.
- Se documento y se realizó parte de la documentación del PESV.
- Se realizó el manual de contratación para proveedores de servicios.

Se anexan los documentos.

10. CONCLUSIONES

10.1. Conclusión objetivo específico 1

- Aunque Orientours es una empresa de menos de 20 trabajadores es riesgo IV y según la Resolución 0312 de 2019 para este tipo de empresa se debe realizar la evaluación completa.
- El SG-SST paso de ser CRITICO a MODERADAMENTE ACEPTABLE, lo que implica un avance bastante importante para la organización en tan poco tiempo.
- Aunque exista un gran avance, aún hay aspectos muy importantes que se deben mejorar, como específicamente la Gestion de Amenazas, en el cual hay un alto grado de incumplimiento. Dentro del ciclo PHVA debe fortalecerse el HACER. Se deben tomar las medidas planteadas en el plan de mejora.

10.2. Conclusión objetivo específico 2

- Se obtuvieron 2 centros de trabajo; administrativo y transporte, siendo el segundo el expuesto a un mayor número de riesgos.
- Se encontró que el mayor riesgo al que se encuentra expuesto el área administrativa, es al riesgo biomecánico por posturas prolongadas y movimientos repetitivos.
- Respecto a los conductores se encontró que el mayor riesgo para estos es el riesgo publico por accidente vial.

10.3. Conclusión objetivo específico 3

- Se realizó la documentación de un SG-SST adecuado para la organización, pero depende de la empresa su implementación.
- El riesgo vial solo estará controlado si se implementa completamente el PESV.

11. RECOMENDACIONES

- Poner especial atención a la implementación del plan de emergencias de la organización.
- Enviar a la ARL la evaluación inicial.
- Para el riesgo biomecánico propone a la empresa realizar al trabajador las recomendaciones pertinentes como realizar pausas activas para no estar tantas horas expuesta al computador, planificar las actividades a realizar para no estar tan rutinaria; Alternar con actividades que requieran movilización, Capacitación en higiene postural, promoción de actividad Física, Aplicar encuestas para diagnóstico de condiciones de salud, Realizar actividades para el fomento de estilos de vida saludable, realizar evaluaciones medicas preocupacionales, ocupacionales y postocupacionales, Realizar inducción específica al puesto de trabajo.
- Respecto al riesgo por accidente vial en definitiva el plan de acción que puede brindar verdaderos resultados es la implementación completa del PESV.

- Implementar completamente el SG-SST en todas sus fases (PHVA)
- Poner en practica el manual de contratación.

12. REFERENCIAS

[1]. Organización Mundial de la Salud. 10 datos sobre la seguridad vial en el mundo. [internet]. 2017.[Sin ciudad]. Disponible en: <https://www.who.int/features/factfiles/roadsafety/es/>. Acceso el 13 de junio de 2019.

[2]. El Tiempo. A julio, iban 3.704 muertes por accidentes de tránsito en Colombia. [internet].2018. [Sin ciudad]. Disponible en: <https://www.eltiempo.com/colombia/otras-ciudades/muertes-en-colombia-por-accidentes-de-transito-en-lo-que-va-del-2018-264096>. Acceso el 13 de junio de 2019

[3]. ARL SURA. La accidentalidad vial un problema mundial. [internet]. Disponible en: <https://www.arlsura.com/index.php/component/content/article?id=1474:la-accidentalidad-vial->. Acceso el 15 de agosto de 2019.

[4]. El tiempo. 2017 quebró década en aumento de muertes por accidentes de tránsito. [Internet]. 2017. [Sin ciudad]. Disponible en: <https://www.eltiempo.com/justicia/servicios/cifras-de-accidentes-de-transito-en-colombia-2017-161390>. Acceso el 13 de junio de 2019. Acceso el 13 de junio de 2019.

[5] Piedrahita H. Actividades de alto riesgo: La muerte en el trabajo. [Internet]. Sura. [Sin ciudad]. Disponible en: <https://www.arlsura.com/index.php/component/content/article/66-centro-de-documentacion-anterior/prevencion-de-riesgos-483--sp-9074>. Acceso el 13 de junio de 2019.

[6]. Cobiella N. Origen de las cosas. [Internet]. 2005. [Sin ciudad]. Disponible en: www.wikilearning.com/monografia/el_origen_de_las_cosaslos_medios_de_transporte/5440-56. Acceso el 13 de junio de 2019.

[7]. Duque G. El transporte en Colombia. [Internet]. 2009. Galeón. Manizales, Colombia. Disponible en: <http://www.galeon.com/gonzaloduquee/trans-col.htm>. Acceso el 13 de junio de 2019.

[8]. Ministerio de Transporte. Caracterización del transporte en Colombia. [Internet]. 2010. Bogotá. Disponible en: <https://www.mintransporte.gov.co/Publicaciones/Ministerio/Historia>. Acceso el 13 de junio de 2019.

[9]. Safetya. GTC 45, guía para la identificación de los peligros y la valoración de los riesgos. [Internet]. 2019. Disponible en: <https://safetya.co/gtc-45-guia-identificacion-peligros/>. Acceso el 13 de junio de 2019.

[10]. La organización Panamericana de la Salud y el estado colombiano. Cien años de historia. [Internet]. 2002. Disponible en: https://www.paho.org/coL/index.php?option=com_docman&view=download&category_slug=publicaciones-ops-oms-colombia&alias=61-la-ops-y-el-estado-colombiano-cien-anos-de-historia&Itemid=688. Acceso el 15 de junio de 2019.

[11]Universidad Santander. Seguridad y salud en el trabajo. [internet] 2016, <https://www.udes.edu.co/sg-sst/865-sistema-de-gestion-de-seguridad-y-salud-en-el-trabajo> . acceso el quince de junio de dos mil diecinueve.

[11]Ministerio de salud y protección social. Enfermedad laboral. [internet]. 2014. Disponible <https://www.minsalud.gov.co/proteccionsocial/RiesgosLaborales/Paginas/enfermedad-laboral.aspx>. Acceso el 15 de junio de 2019.

[12] Sura. Arl sura. ¿Qué es y que no es accidente laboral? [internet]. Disponible <https://www.arlsura.com/index.php/component/content/article/59-centro-de-documentacion-anterior/gestion-de-la-salud-ocupacional-/335--sp-8606>. Acceso el 15 de junio de 2019.

[13]Ministerio de transporte. Como se define accidente de tránsito. [internet]. Disponible <https://www.mintransporte.gov.co/preguntas-frecuentes/4/seguridad-vial---accidentes-de-transito/>. Acceso el 15 de junio de 2019.

[14]Ministerio de transporte. Seguridad vial. Seguridad. [internet]. Disponible <https://www.mintransporte.gov.co/preguntas-frecuentes/3/seguridad-vial---seguridad/>. Acceso el 15 de junio de 2019.

[15] CEA. Seguridad vial activa y pasiva del vehículo. [internet]. 2010. Disponible <https://www.cea-online.es/blog/128-seguridad-activa-y-pasiva-del-vehiculo>. Acceso el 15 de junio de 2019.

[16]CEA. Seguridad vial activa y pasiva del vehículo. [internet]. 2010. Disponible <https://www.cea-online.es/blog/128-seguridad-activa-y-pasiva-del-vehiculo>. Acceso el 15 de junio de 2019.

[17]International Federation. Peligro. [internet]. 2019. Disponible <https://www.ifrc.org/es/introduccion/disaster-management/sobre-desastres/definicion--de-peligro/>. Acceso el 15 de junio de 2019.

[18] CIIFEN. Definición del riesgo. [internet]. 1993. Disponible http://www.ciifen.org/index.php?option=com_content&view=category&layout=blog&id=84&Itemid=336&lang=es. Acceso el 15 de junio de 2019.

[19,20,21,22, 23]. Agencia Nacional de Seguridad Vial. Actores viales. [Internet]. Disponible en: <https://ansv.gov.co/ActoresViales>. Acceso el 15 de junio de 2019.

[24]. SOAT. Sobre el soat. [Internet]. Disponible en: <http://www.soat.com.pe/sobreelsoat.html>. Acceso el 15 de junio de 2019.

[25,26,27,28,29,30,35,36]. Ministerio de Transporte. Glosario. [Internet]. Disponible en: <https://www.mintransporte.gov.co/glosario/genPag=7>. Acceso el 15 de junio de 2019.

[31,32,33,34]. Ministerio de Transporte. Transporte Automotor: Definiciones. [Internet]. Disponible en: <https://www.mintransporte.gov.co/preguntas-frecuentes/18/transporte-automotor---definiciones/>. Acceso el 15 de junio de 2019.

[37]. Colombia. Congreso de la república. Ley 9 de 1979: Por la cual se dictan medidas sanitarias. Diario oficial N° 35308, del 16 de julio de 1979. Disponible en https://www.minsalud.gov.co/Normatividad_Nuevo/LEY%200009%20DE%201979.pdf. Acceso el 15 de junio de 2019.

[38]. Colombia. Presidencia de la república. Resolución 2400 de 1979: “Por la cual se establecen algunas disposiciones sobre vivienda, higiene, y seguridad en los establecimientos de trabajo”. Disponible en <http://copaso.upbbga.edu.co/legislacion/Res.2400-1979.pdf>. Acceso el 15 de junio de 2019.

[39]. Colombia. Presidencia de la república. Decreto 614 de 1984:” Por el cual se determinan las bases para la organización y administración de la Salud Ocupacional en el país”. Disponible en http://copaso.upbbga.edu.co/legislacion/decreto_614%2084%20Organizacion%20y%20Administracion%20Salud%20Ocupacional.pdf. Acceso el 15 de junio de 2019.

[40]. Colombia. Presidencia de la república. Resolución 02013 de 1986: “Por la cual se reglamenta la organización y funcionamiento de los comités de Medicina, Higiene y Seguridad industrial en los lugares de trabajo”. Disponible en <http://copaso.upbbga.edu.co/legislacion/Resolucion%202013%20de%201986%20Organizacion%20y%20Funcionamiento%20de%20Comites%20de%20higiene%20y%20SI.pdf>. Acceso el 15 de junio de 2019.

[41]. Colombia. Presidencia de la república. La Resolución 1016 de 1989: Establece el funcionamiento de los Programas de Salud Ocupacional en las empresas. Disponible en <http://copaso.upbbga.edu.co/legislacion/Resolucion%202013%20de%201986%20Organizacion%20y%20Funcionamiento%20de%20Comites%20de%20higiene%20y%20SI.pdf>. Acceso el 15 de junio de 2019.

[42]. Colombia. Presidencia de la república. Decreto 1295 de 1994 de MinTra y MIN HACIENDA Disponible en <https://www.arslura.com/index.php/decretos-leyes-resoluciones-circulares-y-jurisprudencia/51-decretos/60-decreto-1295-de-1994>. Acceso el 15 de junio de 2019.

[43]. Colombia. Presidencia de la república. Decreto 2644 de 1994 de Min Tra. : Tabla Única para la indemnización de la pérdida de capacidad laboral. Disponible https://www.icbf.gov.co/cargues/avance/docs/decreto_2644_1994.htm. Acceso el 15 de junio de 2019.

[44]. Colombia. Presidencia de la república. Decreto 692 de 1995 de Min Tra Diario Oficial No. 41.289, del 30 de marzo de 1994: Manual Único para la calificación de la Invalidez. Disponible en http://www.mintrabajo.gov.co/documents/20147/100232/DECRETO_692_DE+1994.pdf. Acceso el 17 de junio de 2019.

[45]. Colombia. Presidencia de la república. Decreto 1436 de 1995 de Min Tra: Tabla de Valores Combinados del Manual Único para la calificación de la Invalidez. Disponible <https://www.minsalud.gov.co/sites/rid/Lists/BibliotecaDigital/RIDE/DE/DIJ/decreto-1436-de-1995.pdf>. Acceso el 15 de junio de 2019.

[46]. Colombia. Presidencia de la república. Decreto 2100 de 1995 de Min Tra: Clasificación de las actividades económicas. Resolución 4059 de 1995: Reportes de accidentes de trabajo y enfermedad profesional. Disponible en <https://www.funcionpublica.gov.co/eva/gestornormativo/norma.php?i=8800>. Acceso el 17 de junio de 2019.

[47]. Colombia. Congreso de la república. Ley 772 de 2002. Diario Oficial No. 45.037, de 17 de diciembre de 2002: “por la cual se dictan normas sobre la administración y prestaciones del sistema General de Riesgos Profesionales”. Disponible <https://barranquilla.eregulations.org/media/Ley%20776%20de%202002%20Sistema%20General%20de%20Riesgos%20Profesionales.pdf>. Acceso el 17 de junio de 2019.

[47]. Colombia. Congreso de la república. Ley 1010 de 2006 Diario Oficial No. 46.160, de 23 de enero de 2006: “por medio de la cual se dictan medidas para prevenir, corregir y sancionar el acoso laboral y otros hostigamientos”. Disponible http://www.secretariassenado.gov.co/senado/basedoc/ley_1010_2006.html. Acceso el 17 de junio de 2019.

[48]. Colombia. Presidencia de la república. Resolución 2346 de 2007: “Por la cual se regula la práctica de evaluaciones medicas ocupacionales y el manejo y contenido de las historias clínicas ocupacionales”. Disponible <https://www.ins.gov.co/Normatividad/Resoluciones/RESOLUCION%202346%20DE%202007.pdf>. Acceso el 17 de junio de 2019.

[49]. Colombia. Congreso de la república. Ley 1438 de 2011: “Por medio de la cual se reforma el SGSS en salud y se dictan otras disposiciones”. Disponible <http://extwprlegs1.fao.org/docs/pdf/col132763.pdf>. Acceso el 17 de junio de 2019.

[50]. Colombia. Presidencia de la república. Decreto 1443 de 2014: “Por el cual se dictan otras disposiciones para la implementación del SG-SST”. Disponible http://www.mintrabajo.gov.co/documents/20147/36482/decreto_1443_sgsss.pdf/ac41ab70-e369-9990-c6f4-1774e8d9a5fa. Acceso el 17 de junio de 2019.

[51]. Colombia. Presidencia de la república. Decreto 1072 de 2015: Decreto único del sector trabajo. Disponible <http://www.mintrabajo.gov.co/documents/20147/0/DUR+Sector+Trabajo+Actualizado+a+15+de+abr+il++de+2016.pdf/a32b1dcf-7a4e-8a37-ac16-c121928719c8>. Acceso el 17 de junio de 2019.

[52]. Colombia. Presidencia de república. Resolución 0312 de 2019: establece los estándares mínimos del Sistema de Gestión de SST. Disponible https://www.arslura.com/files/Resolucion_0312_de_2019_Estandares_Minimos.pdf. Acceso el 17 de junio de 2019.

[53]. Colombia. Presidencia de la república. Resolución 1079 De 2015: por medio del cual se expide el Decreto Único Reglamentario del Sector Transporte. Disponible <https://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjurMantenimiento/normas/Norma1.jsp?i=62514>. Acceso el 17 de junio de 2019.

[54]. Colombia. Presidencia de la república. Resolución 1906 De 2015: por el cual se modifica y adiciona el decreto 1079 de 2015 en relación con el plan estratégico de seguridad vial. Disponible <https://www.funcionpublica.gov.co/eva/gestornormativo/norma.php?i=63519>. Acceso el 17 de junio de 2019.

[55]. Colombia. Presidencia de la república. Resolución 1565 de 2014: Por la cual el Ministerio de Transporte expide la Guía Metodológica para la elaboración del Plan Estratégico de Seguridad Vial. Disponible <https://www.arlsura.com/index.php/decretos-leyes-resoluciones-circulares-y-jurisprudencia/206-resoluciones/2138-resolucion-1565-de-2014>. Acceso el 17 de junio de 2019.

[56]. Colombia. Presidencia de república. Resolución 315 de 2013: Por la cual se adoptan medidas para garantizar la seguridad en el transporte público terrestre automotor y se dictan otras disposiciones. Disponible https://www.icbf.gov.co/cargues/avance/docs/resolucion_mintransporte_0315_2013.htm. Acceso el 17 de junio de 2019.

[57]. Colombia. Presidencia de república. Decreto 2851 del 06 de diciembre de 2013. Disponible https://www.icbf.gov.co/cargues/avance/docs/decreto_2851_2013.htm. Acceso el 17 de junio de 2019.

[58]. Colombia. Presidencia de la república. Resolución 1282 DE 2012: Por la cual se adopta el Plan Nacional de Seguridad Vial 2011-2016. Disponible <https://www.bogotajuridica.gov.co/sisjurMantenimiento/normas/Norma1.jsp?i=46774>. Acceso el 17 de junio de 2019.

[59]. Colombia. Presidencia de la república. Decreto 87 DE 2011: Por la cual se modifica la estructura del Ministerio de Transporte y se determinan las funciones de sus dependencias. Disponible http://www.secretariasenado.gov.co/senado/basedoc/decreto_0087_2011.html. Acceso el 17 de junio de 2019.

[60]. Colombia. Congreso de la república. Ley 1503 De 2011 Diario Oficial No. 48.298 de 30 de diciembre de 2011: Por la cual se promueve la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguros en la vía y se dictan otras disposiciones. Disponible http://www.secretariasenado.gov.co/senado/basedoc/ley_1503_2011.html. Acceso el 17 de junio de 2019.

[61]. Colombia. Congreso de la república. Ley 1383 De 2010 Diario Oficial No. 47.653 de 16 de marzo de 2010: Reforma la Ley 769 de 2002 - Código Nacional de Tránsito. Disponible http://www.secretariasenado.gov.co/senado/basedoc/ley_1383_2010.html. Acceso el 17 de junio de 2019.

[62]. Colombia. Presidencia de la república. Resolución 3027 De 2010: Por la cual se actualiza la codificación de infracciones de tránsito, de conformidad en los establecido en la ley 1383 de 2010. Disponible: http://legal.legis.com.co/document/Index?obra=legcol&document=legcol_8d6520839308602ce0430a010151602c. Acceso el 17 de junio de 2019.

[63]. Colombia. Presidencia de la república. Resolución 1050 De 2004. Disponible <https://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjurMantenimiento/normas/Norma1.jsp?i=13958>. Acceso el 17 de junio de 2019.

[64]. Colombia. Congreso de la república. Ley 769 De 2002 Diario Oficial No. 44.932 de 13 de septiembre de 2002: Código de Nacional de Tránsito Terrestre. Disponible http://www.secretariasenado.gov.co/senado/basedoc/ley_0769_2002.html. Acceso el 17 de junio de 2019.

[65]. Colombia. Presidencia de la república. Decreto 29 De 2002: por el cual se crea la Comisión Intersectorial de Seguridad en las Carreteras. Disponible <https://www.funcionpublica.gov.co/eva/gestornormativo/norma.php?i=64550>. Acceso el 17 de junio de 2019.

[66]. Colombia. Presidencia de la república. Decreto 170 De 2001: Por el cual se reglamenta el Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Colectivo Metropolitano, Distrital y Municipal de Pasajeros. Disponible <https://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjurMantenimiento/normas/Norma1.jsp?i=6104>. Acceso el 17 de junio de 2019.

[67]. Colombia. Presidencia de la república. Decreto 171 De 2001: Por el cual se reglamenta el Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor de Pasajeros por Carretera. Disponible https://www.redjurista.com/Documents/decreto_171_de_2001_ministerio_de_transporte.aspx#/. Acceso el 17 de junio de 2019.

[68]. Colombia. Presidencia de la república. Decreto 173 De 2001: Por el cual se reglamenta el Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor de Carga. Disponible <https://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/listados/tematica2.jsp?subtema=28067&cadena=v>. Acceso el 17 de junio de 2019.

[69]. Colombia. Presidencia de la república. Decreto 176 De 2001: Obligaciones de las Empresas de Transporte Público. Disponible https://www.icbf.gov.co/cargues/avance/docs/decreto_0176_2001.htm. Acceso el 17 de junio de 2019.

[70.] Colombia. Congreso de la república. Ley 336 De 1996 Diario Oficial No. 42.948, de 28 de diciembre de 1996: por el cual se adopta el estatuto nacional de transporte. Disponible http://www.secretariasenado.gov.co/senado/basedoc/ley_0336_1996.html. Acceso el 17 de junio de 2019.

[71]. Colombia. Congreso de la república. Ley 105 De 1993 Diario Oficial No. 41.158, de 30 de diciembre de 1993. Disponible http://www.secretariasenado.gov.co/senado/basedoc/ley_0105_1993.html. Acceso el 17 de junio de 2019.

[72.] Colombia. Congreso de la república. Ley 100 De 1993 Diario Oficial No. 41.148 de 23 de diciembre de 1993. Disponible http://www.secretariasenado.gov.co/senado/basedoc/ley_0100_1993.html. Acceso 15/06/2019.

[73]. Hernandez R. Metodología de la investigación. 2000.