

Información Importante

La Universidad de La Sabana informa que el(los) autor(es) ha(n) autorizado a usuarios internos y externos de la institución a consultar el contenido de este documento a través del Catálogo en línea de la Biblioteca y el Repositorio Institucional en la página Web de la Biblioteca, así como en las redes de información del país y del exterior, con las cuales tenga convenio la Universidad de La Sabana.

Se permite la consulta a los usuarios interesados en el contenido de este documento, para todos los usos que tengan finalidad académica, nunca para usos comerciales, siempre y cuando mediante la correspondiente cita bibliográfica se le dé crédito al trabajo de grado y a su autor.

De conformidad con lo establecido en el artículo 30 de la Ley 23 de 1982 y el artículo 11 de la Decisión Andina 351 de 1993, La Universidad de La Sabana informa que los derechos sobre los documentos son propiedad de los autores y tienen sobre su obra, entre otros, los derechos morales a que hacen referencia los mencionados artículos.

BIBLIOTECA OCTAVIO ARIZMENDI POSADA
UNIVERSIDAD DE LA SABANA
Chía - Cundinamarca



TITULO	APLICACIÓN DEL SISTEMA DE GESTIÓN DE SEGURIDAD Y SALUD EN EL TRABAJO EN LAS EMPRESAS DE SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE TERRESTRE Y SU INCIDENCIA EN LOS ÍNDICES DE ACCIDENTALIDAD VIAL DE COLOMBIA		
SUBTITULO			
AUTOR(ES)	RODRÍGUEZ GARZON ADOLFO		
	RODRÍGUEZ RODRÍGUEZ NELSON ENRIQUE		
PALABRAS CLAVE (Mínimo 3 y máximo 6)	Riesgos		Seguridad Vial
	Tipología de Riesgos		Prevención
	Sistema de Gestión de Seguridad y Salud en el Trabajo		
RESUMEN DEL CONTENIDO	Evaluando los índices de accidentalidad en el sector público del transporte terrestre, resulta procedente analizar los sistemas de gestión de seguridad y salud en el trabajo entre otras medidas de seguridad aplicadas por parte de las empresas de servicio público que ejercen la actividad y sus implicaciones respecto de la seguridad vial.		
	Se realizar una evaluación del esquema empresarial existente, su gestión al momento de ejecutar los SG SST con el fin de minimizar incidentes que ponen en riesgos a los pasajeros y la actuación ejercida por otros actores (Estado y Administradoras de Riesgos Laborales) para atender y mitigar el flagelo de la accidentalidad en las empresas y con ello proteger las vidas humanas.		

Autorizo (amos) a la Biblioteca Octavio Arizmendi Posada de la Universidad de La Sabana, para que con fines académicos, los usuarios puedan consultar el contenido de este documento en las plataformas virtuales de la Biblioteca, así como en las redes de información del país y del exterior, con las cuales tenga convenio la Universidad.

De conformidad con lo establecido en el artículo 30 de la Ley 23 de 1982 y el artículo 11 de la Decisión Andina 351 de 1993, “Los derechos morales sobre el trabajo son propiedad de los autores”, los cuales son irrenunciables, imprescriptibles, inembargables e inalienables.

**APLICACIÓN DEL SISTEMA DE GESTIÓN DE SEGURIDAD Y SALUD
EN EL TRABAJO EN LAS EMPRESAS DE SERVICIO PÚBLICO
DE TRANSPORTE TERRESTRE Y SU INCIDENCIA EN LOS ÍNDICES
DE ACCIDENTALIDAD VIAL DE COLOMBIA**



Universidad de
La Sabana

INSTITUTO DE POSTGRADOS - FORUM

**NELSON ENRIQUE RODRÍGUEZ RODRÍGUEZ
ADOLFO RODRÍGUEZ GARZÓN**

**UNIVERSIDAD DE LA SABANA
INSTITUTO DE POSTGRADOS FORUM
ESPECIALIZACIÓN EN SEGUROS Y SEGURIDAD SOCIAL
CHÍA CUNDINAMARCA
2013**

**APLICACIÓN DEL SISTEMA DE GESTIÓN DE SEGURIDAD Y SALUD
EN EL TRABAJO EN LAS EMPRESAS DE SERVICIO PÚBLICO
DE TRANSPORTE TERRESTRE Y SU INCIDENCIA EN LOS ÍNDICES
DE ACCIDENTALIDAD VIAL DE COLOMBIA**



Universidad de
La Sabana

INSTITUTO DE POSTGRADOS - FORUM

**NELSON ENRIQUE RODRÍGUEZ RODRÍGUEZ
ADOLFO RODRÍGUEZ GARZÓN**

**Proyecto de grado presentado como requisito para optar
al título de ESPECIALISTA EN SEGUROS Y SEGURIDAD SOCIAL**

**Dr. JUAN CARLOS LLANO RONDÓN
Asesor**

**UNIVERSIDAD DE LA SABANA
INSTITUTO DE POSTGRADOS FORUM
ESPECIALIZACIÓN EN SEGUROS Y SEGURIDAD SOCIAL
CHÍA CUNDINAMARCA
2013**

Nota de aceptación

Firma del presidente del jurado

Firma del jurado

Firma del jurado

Bogotá, D. C., Enero de 2013.

CONTENIDO

	Pág.
RESUMEN.....	9
INTRODUCCIÓN.....	10
CAPÍTULO 1.....	12
PROBLEMA DE INVESTIGACIÓN.....	12
1.1 DESCRIPCIÓN DEL PROBLEMA.....	12
1.2 JUSTIFICACIÓN.....	12
1.3 DELIMITACIÓN DEL PROBLEMA.....	13
CAPÍTULO 2.....	15
OBJETIVOS.....	15
2.1 OBJETIVO GENERAL.....	15
2.2 OBJETIVOS ESPECÍFICOS.....	15
CAPITULO 3.....	16
MARCO DE REFERENCIA.....	16
3.1 CONCEPTUAL - TEÓRICO.....	16
3.2 MARCO JURÍDICO.....	18
CAPÍTULO 4.....	20
METODOLOGÍA.....	20
4.1 TIPO DE INVESTIGACIÓN.....	20
4.2 POBLACIÓN Y MUESTRA.....	20
4.3 RECOLECCIÓN DE INFORMACIÓN.....	21
4.3.1 Otras fuentes de recolección de información.....	21
CAPITULO 5.....	22
GENERALIDADES.....	22
5.1 INFRAESTRUCTURA VIAL.....	23
5.2 ANTECEDENTES DE LA INFRAESTRUCTURA EN COLOMBIA.....	23
5.2.1 Proyecciones de la infraestructura en Colombia 2010 - 2014.....	26

5.3 SEGURIDAD VIAL.....	31
5.3.1 Referentes normativos de la seguridad vial.....	31
5.3.2 Antecedentes de la seguridad vial en Colombia.....	33
5.4 SEGURIDAD SOCIAL EN COLOMBIA.....	34
5.4.1 Sistema de gestión de seguridad y salud en el trabajo.....	36
5.5 ACTIVIDAD DEL SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE.....	41
5.5.1 Breve reseña histórica del transporte.....	42
5.6 EMPRESAS DE SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE TERRESTRE COLOMBIANAS.....	43
5.6.1 De transporte de pasajeros – CIIU 6022.....	44
5.6.2 De transporte de carga – CIIU 6042.....	50
5.6.3 De transporte mixto (Carga – Pasajeros) – CIIU 6031.....	51
CAPÍTULO 6.....	55
DIAGNÓSTICO DE LA GESTIÓN DE LAS EMPRESAS DEL TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS Y DE CARGA REFERENCIADAS.....	55
6.1 ESTADÍSTICA DE ACCIDENTALIDAD VIAL DE ALGUNAS EMPRESAS DE SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE TERRESTRE DURANTE EL AÑO 2011	55
6.1.1 Cuadros de accidentalidad de empresas de pasajeros.....	55
6.1.2 Cuadros de accidentalidad empresas mixtas: (Carga y Pasajeros).....	57
6.2. ACCIDENTALIDAD VIAL DE LAS EMPRESAS DE SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE TERRESTRE DURANTE EL PRIMER SEMESTRE DEL AÑO 2012.....	58
6.2.1 Empresas Mixtas (Carga y Pasajeros).....	58
6.2.2 Empresas de carga.....	60
6.2.3 Empresas de Pasajeros.....	61
6.3 PRINCIPALES CAUSAS O HIPÓTESIS DE ACCIDENTALIDAD DEL SECTOR TRANSPORTADOR DE PASAJEROS Y CARGA.....	62

6.4 FACTORES RELACIONADOS CON LAS MEDIDAS DE PREVENCIÓN DE LAS EMPRESAS Y LAS ARL's.....	64
6.5 FACTORES RELACIONADOS CON LOS CONDUCTORES	68
6.6 FACTORES RELACIONADOS CON EL ESTADO	69
7. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES.....	71
8. BIBLIOGRAFIA.....	777
9. ANEXOS.....	799

LISTA DE TABLAS

	Pág.
Tabla 1, Red vial definida de acuerdo con la ley 105 de 1993.....	27
Tabla 2. Norma y sus alcances.....	32
Tabla 3. Flota la Macarena S. A.....	55
Tabla 4. Torcoroma Ltda.....	56
Tabla 5. Copetrán Ltda.	57
Tabla 6. Rápido Humadea S. A.	57
Tabla 7. Rápido Humadea S. A.	58
Tabla 8. Copetran Ltda.	59
Tabla 9. Mototransportar S.A.S.....	60
Tabla 10. Coltanques S. A.	60
Tabla 11. Coomotor Ltda.	61
Tabla 12. Torcoroma Ltda.....	62
Tabla 13. Cuadro de hipótesis de empresas de pasajeros. Período: Año 2011 – Primer Semestre 2012	63
Tabla 14. Cuadro de hipótesis d empresas de carga. Período: Año 2011 – Primer Semestre 2012.....	64

LISTA DE GRÁFICAS

	Pág.
Gráfica 1. Mapa de proyectos viales concesionados	26
Gráfica 2. Calzadas para comercio exterior	28
Gráfica 3. Doble calzada Buenaventura – Bogotá – Cúcuta	29
Gráfica 4. Nuevo corredor entre Llanos Orientales y Océano Pacífico	29
Gráfica 5. Doble calzada troncal del occidente	30
Gráfica 6. Doble calzada troncal del Magdalena	30
Gráfica 7. Factores de riesgo	34
Gráfica 8. Accidentalidad servicio público de pasajeros y carga 2011	34

RESUMEN

Evaluando los índices de accidentalidad en el sector público del transporte terrestre, resulta procedente analizar los sistemas de gestión de seguridad y salud en el trabajo entre otras medidas de seguridad aplicadas por parte de las empresas de servicio público que ejercen la actividad y sus implicaciones respecto de la seguridad vial.

Se realiza una evaluación del esquema empresarial existente, su gestión al momento de ejecutar los SG SST con el fin de minimizar incidentes que ponen en riesgos a los pasajeros y la actuación ejercida por otros actores (Estado y Administradoras de Riesgos Laborales) para atender y mitigar el flagelo de la accidentalidad en las empresas y con ello proteger las vidas humanas.

Para ello se diagnosticaron los aspectos y factores de riesgo que afectan el desarrollo de los Sistemas de Gestión de Seguridad y Salud en el Trabajo (SG SST), el cumplimiento, el respeto de las normas de tránsito por parte de las empresas y/o conductores de vehículos de servicio público.

Por lo anteriormente mencionado, se realizan unas conclusiones y recomendaciones para todos los intervinientes que tienen obligaciones de diseño, ejecución, supervisión y control de los Sistemas de Gestión de Seguridad y Salud en el Trabajo, entre ellos las Empresas, las Administradoras de Riesgos Laborales (ARL'S) y el Estado.

INTRODUCCIÓN

Al considerar que una de las principales causas de mortalidad en Colombia, surge en la constante accidentalidad de automotores; a pesar que la actividad de conducción de estos medios de transporte es objeto de permanente legislación, modificación y reglamentación por medio del Código Nacional de Tránsito con la finalidad de reducir los riesgos y hacer más segura la movilidad de las personas a través de las vías públicas; siendo de especial atención la actividad cuando se realiza dentro del ámbito público, la cual goza de la especial protección estatal como servicio de tal naturaleza. Sin embargo tales acciones no han permitido apreciar resultados que resuelvan dicha problemática en este sector.

Si se observa, las crecientes cifras de accidentalidad reportadas por el Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses, se evidencia que en el 2011, [en Colombia, se registraron 5.792 muertes derivadas de accidentes de transporte, cifra que señala un incremento de 1,5 % frente al número de casos registrados para el 2010, y hubo 40.806 víctimas de lesiones no fatales para un aumento de 3,6 % en relación con el año inmediatamente anterior. La tasa de muertes se mantuvo estable en 12,6 por 100.000 habitantes, y las lesiones no fatales evaluadas por el sistema forense presentaron una tasa de 88,6 casos por 100.000 habitantes¹.

En este sentido se genera la inquietud, de por qué, toda vez que las empresas de transporte de pasajeros y de carga, si bien cumplen con ciertos requisitos establecidos por la ley, los cuales son de orden técnico, jurídico y administrativo necesarios para operar en presuntas condiciones adecuadas de comodidad y seguridad; según las normas de tránsito y los sistemas de gestión de seguridad y

¹ REVISTA FORENSIS. Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses – Corporación Fondo de Prevención Vial. Datos para la vida. Primera Edición. 2011.

salud en el trabajo (SG SST) se sigue presentando un representativo margen de accidentalidad en el gremio transportador.

Aunado a lo anterior, se resalta que a pesar de las permanentes modificaciones de las leyes de tránsito, transporte y la expedición de planes de seguridad vial, decretos y resoluciones que regulan la actividad de la movilidad, el transporte de personas y cargas, así como de las normas relacionadas con riesgos laborales, los objetivos de salvar vidas se convierte en un hecho de difícil alcance para las autoridades competentes.

Por lo tanto, surge la motivación de analizar los factores influyentes en el índice de accidentalidad de las empresas de servicio público de transporte terrestre tanto de pasajeros como de carga, para identificar mediante el estudio algunas de las falencias o debilidades relevantes que presenta el sector transportador, y con ello fijar unas conclusiones de la manera como poder mitigar este flagelo que afecta la integridad de los trabajadores o conductores, los usuarios del servicio y las estructuras económicas de las referidas empresas.

CAPÍTULO 1

PROBLEMA DE INVESTIGACIÓN

1.1 DESCRIPCIÓN DEL PROBLEMA

Debido al alto índice de accidentalidad presentado por el sector del servicio público de transporte terrestre de pasajeros y carga durante los últimos dos años en el territorio colombiano; se considera pertinente diagnosticar los factores de riesgo que afectan el desarrollo de los Sistemas de Gestión de Seguridad y Salud en el Trabajo (SG SST), el cumplimiento, el respeto de las normas de tránsito por parte de las empresas y/o conductores de vehículos de servicio público, así mismo la actuación ejercida por otros actores (Estado y Administradoras de Riesgos Laborales) para atender y mitigar el flagelo de la accidentalidad en las empresas y con ello proteger las vidas humanas.

1.2 JUSTIFICACIÓN

Teniendo de presente las alarmante tasas que en materia de accidentalidad vial reporta nuestro país, los cuales se constituyen en la segunda causa de muerte de la población adulta y la primera de los niños, [según datos suministrados por el Instituto Nacional de Medicina Legal, la Contraloría General de la Republica y el Honorable Presidente de la Comisión Sexta del Senado².

Resulta ineludible reiterar el deber de corresponsabilidad existente entre las autoridades que ejercen el control y la supervisión en materia de tránsito y transporte, las empresas de servicio público de transporte terrestre, los conductores y las demás entidades responsables de aplicar medidas de

² CONTRALORÍA GENERAL DE LA REPUBLICA. Foro “Realidad y retos de la seguridad vial en Colombia. Informe No. 9. 2012.

prevención y seguridad en las problemáticas ligadas a la inseguridad vial y en el trabajo. En este sentido, resulta pertinente desarrollar un estudio que conlleve a todos los involucrados en la actividad transportadora revisar los procesos de formulación, implementación, seguimiento, evaluación y control que se tienen previstos en materia de seguridad vial y sistemas de gestión de seguridad y salud en el trabajo (SG SST), con el propósito de lograr una significativa reducción de accidentes, enfermedades laborales y especialmente muertes en esta actividad que abarca en cualquier momento a toda personas.

1.3 DELIMITACIÓN DEL PROBLEMA

En tal sentido es procedente analizar y evaluar los factores que pueden estar incidiendo en las actividades de las empresas de servicio público de transporte, las Administradoras de Riesgos Laborales y los mismos conductores de vehículos afiliados a estas empresas, para que no se logre ejecutar apropiada o satisfactoriamente la finalidad u objetivos de los sistema de gestión de seguridad y salud en el trabajo – (SG SST) y con ello lograr minimizar causas y factores que vienen provocando accidentes en el ejercicio de la actividad transportadora, todo lo cual tiene consecuencias económicas que afectan la productividad de las empresas.

Al propender por mitigar el índice de accidentalidad punto neurálgico y de atención del presente estudio, también se procura probar mediante un diagnóstico formal, cuales son las actuaciones de control, inspección y vigilancia que tiene el Estado frente a la aplicación y prevención de los riesgos laborales en este sector económico, entendiendo que estos representan, según los índices de morbilidad y mortalidad, un gran promedio relacionado con la pérdida de vidas humanas y por ende con la responsabilidad patrimonial que deben asumir las empresas de servicio público de transporte para indemnizar a las víctimas o perjudicados,

aunque los recursos provengan del cubrimiento de las respectivas pólizas o seguros.

CAPÍTULO 2

OBJETIVOS

2.1 OBJETIVO GENERAL

Establecer los factores de riesgo que vienen incidiendo en el grado de accidentalidad que presentan las empresas de servicio público de transporte terrestre de pasajeros y de carga nacionales en nuestro país.

2.2 OBJETIVOS ESPECÍFICOS

- Evaluar la gestión que despliegan las empresas de servicio público de transporte terrestre pasajeros y de carga nacionales, para mitigar el nivel de accidentalidad.

- Diagnosticar los elementos de riesgo que surgen en el desarrollo de las labores operativas para determinar la eficacia o no de las medidas de prevención adoptadas para proteger las vidas humanas involucradas en la actividad transportadora y sus consecuencias patrimoniales y sociales

- Examinar si los actores directos de la actividad transportadora despliegan con interés y responsabilidad requerida para contrarrestar el flagelo de la accidentalidad de su labor.

- Verificar los mecanismos de control y supervisión que ejerce las autoridades competentes a las empresas de servicio público de transporte terrestre de pasajeros y de carga nacionales, en los programas de prevención en accidentalidad vial.

CAPITULO 3

MARCO DE REFERENCIA

3.1 CONCEPTUAL - TEÓRICO

Vale la pena resaltar planteamientos que rodean el presente estudio, los cuales se relacionan con ciertos conceptos o definiciones que serán usados de manera reiterada para desarrollar los cuestionamientos, análisis y síntesis del asunto; a continuación se fija el enfoque dado a tales nociones, así:

- Seguridad Vial: Teniendo de presente que constitucionalmente se reconoce el derecho de los ciudadanos a transitar libremente por el territorio nacional; sin más restricciones que las que establezca la ley, lo que implica una obligación específica para el Estado en relación con la garantía del derecho a la seguridad en los espacios de circulación de los ciudadanos; Por ello en el presente trabajo se entenderá ésta, como aquel factor que condiciona la libre y apropiada locomoción que tienen derecho todas las personas durante el uso de la infraestructura vial nacional.
- Prevención: Son aquellas acciones adoptadas por las autoridades competentes, empresas, trabajadores y/o conductores, para mitigar y/o contrarrestar los factores que generan la accidentalidad, la pérdida de vidas humanas, la incapacidad laboral de los trabajadores y afecta la productividad de la empresa.
- Infraestructural vial: Escenario bajo el cual se desarrollan los sistemas de gestión de seguridad y salud en el trabajo (SG SST), los planes de prevención y control de la seguridad vial nacional a las empresas de servicio público de transporte según las políticas del gobierno nacional.

- Riesgos: Hechos de primordial relevancia que conforman los panoramas de riesgos de las empresas de servicio público de transporte, por medio de los cuales se puede verificar la información que se relaciona con el número, frecuencia y gravedad de los accidentes, lesiones y muertes presentadas en un determinado espacio de tiempo.
- Tipología de riesgos: Se establecen una vez identificados los factores que pueden generar eventuales riesgos de la actividad de la actividad transportadora, debemos determinar entre otros, cuáles pueden ser de mayor ocurrencia, gravedad y los que surgen interna o externamente.
- Sistema de Gestión de Seguridad y Salud en el Trabajo: Los sistemas de gestión de seguridad y salud del trabajo (SG SST) son componentes fundamentales del desarrollo empresarial y de un país, que a su vez reflejan el estado de progreso de una sociedad; visto así, un individuo sano se constituye en el factor más importante de los procesos productivos.

Ahora, para referirnos a una problemática ligada con la seguridad vial se debe indicar que las políticas, estrategias, programas y acciones que se desarrollen por parte de las autoridades y demás personas relacionadas con la actividad transportadora deben garantizar el derecho constitucional a la locomoción en condiciones de seguridad y con base a los principios de funcionalidad, homogeneidad, previsibilidad y autoconocimiento³. Principios estos que son el punto de partida en las políticas que existen al respecto en los países desarrollados.

³ DEXTRE, Carlos. Vías Humanas. Un enfoque multidisciplinario y humano de la seguridad vial. Perú. Fondo Editorial de la Pontificia Universidad Católica del Perú, 2008.

Bajo el anterior contexto, es conveniente considerar LOS PROBLEMAS DE SEGURIDAD VIAL COMO UNA EPIDEMIA NACIONAL, que afectan los sistemas de salud y de gestión de seguridad y salud en el trabajo, debido a los costos que causa la atención cada día de más trabajadores y otras víctimas (usuarios del servicio público de transporte que también pueden ostentar la condición de trabajadores), con mayores trastornos y secuelas producidas por hechos ocurridos en las vías; siendo una problemática que perturba de manera negativa los niveles de competitividad del país; motivo por el cual es ineludible la necesidad de realizar acciones específicas que permitan mitigar el impacto que genera las problemáticas ligadas a la inseguridad vial que refleja el país.

Por lo anterior es importante REALIZAR INVESTIGACIONES Y ESTUDIOS A PROFUNDIDAD respecto de los factores que alteran la seguridad vial y los sistemas de gestión de seguridad y salud en el trabajo (SG SST). Lo que requiere generar mejor coordinación entre las entidades y las empresas de servicio público de transporte, los conductores y toda persona que está interesada u obligada a cumplir con normas de seguridad y/o prevención de accidentalidad.

3.2 MARCO JURÍDICO

De conformidad con la Ley 336 de 1996⁴, en su artículo 2 y el capítulo II artículo 2 de la ley 105 de 1993⁵ establecen que la *seguridad*, especialmente la relacionada con la protección de los usuarios, constituye prioridad esencial en la actividad del sector y del sistema de transporte. De la misma forma, los artículos 992 y 1003 del Código del Comercio, contemplan las obligaciones de los transportadores dentro de las cuales se encuentra la seguridad de los pasajeros.

⁴ LEY 336 DE 1996. Por la cual se adopta el estatuto nacional de transporte.

⁵ LEY 105 DE 1993. Por la cual se dictan disposiciones básicas sobre el transporte, se redistribuyen competencias y recursos entre la Nación y las Entidades Territoriales, se reglamenta la planeación en el sector transporte.

En ese orden, es necesario evaluar la prevención del riesgo que se viene ejecutando por parte de las empresas de transporte público, quienes más allá de estar obligadas a vigilar y constatar que los conductores de sus equipos cuenten su afiliación al sistema de seguridad social, deben elaborar un sistema de Gestión de Seguridad y Salud en el Trabajo (SG –SST) pendiente a preservar, mantener y mejorar la salud individual y colectiva de los trabajadores en sus correspondientes ocupaciones y que deben ser desarrolladas en forma MULTIDISCIPLINARIA. Además, dada la complejidad y magnitud del tema de la accidentalidad en carreteras de nuestra nación, se hace necesario la participación integral otros organismos que hacen parte del sistema de riesgos laborales, tales como: Ministerio de Trabajo y las ARL's.

CAPÍTULO 4

METODOLOGÍA

4.1 TIPO DE INVESTIGACIÓN

La estructura de la presente Investigación establecida para el desarrollo del proyecto, está contenida en la definición de variables a partir de la generalidad conceptual y de la realidad de indicadores e índices que tienen el carácter cuantitativo, a la vez se definen otras variables y unidades de análisis causales del objeto de estudio, para caracterizar el enfoque cualitativo.

Basados en la expectativa de presentar un estudio, cuyo nivel de alcance y profundidad, pretende argumentar las razones del objeto propuesto, se desarrollará, basado en el esquema de tipo exploratorio y causal.

Para el logro de establecer y satisfacer los interrogantes y objetivos propuestos en el anhelado trabajo de investigación, se contemplará en sentido lógico, el método de investigación de análisis y síntesis, para plantear mediante un diagnóstico que elija el camino para llegar a conclusiones identificadas y que tienen interrelación con el síndrome de la accidentalidad vial. Tomando como herramienta básica para la recolección de información, cuestionarios dirigidos a las empresas de servicio público de transporte terrestre de pasajeros y de carga, nacionales y sus principales actores en la operación del transporte, como son los conductores.

4.2 POBLACIÓN Y MUESTRA

Para medir los niveles de orden y su relación con los fenómenos de la accidentalidad vial, su interrelación e implicaciones de las empresas y su impacto en la sociedad se determinó elegir como universo, la estructura vial colombiana.

Seleccionando a ocho (8) empresas de servicio público de transporte terrestre de pasajeros y de carga que fueran representativas en distintas regiones del país.

4.3 RECOLECCIÓN DE INFORMACIÓN

Con el propósito de recaudar información de los actores objeto de análisis (empresas de servicio público de transporte terrestre) se realizaron unos cuestionarios, dirigidos al personal directivo o administrativo y al personal que ejecuta la labor operativa del servicio, es decir los conductores, esto con el fin de cotejar la información suministrada frente al despliegue de los Sistemas de Gestión de Seguridad y Salud en el Trabajo. (Ver anexos No. 1 y 2)

4.3.1 Otras fuentes de recolección de información

De otra parte, se presentaron derechos de petición a autoridades de tránsito – Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional - y del trabajo, - Dirección de Riesgos Profesionales del Ministerio de Trabajo - con el objetivo de conocer datos estadísticos y de control o supervisión respecto de los SG SST, así como las acciones, programas o planes orientados contrarrestar la accidentalidad laboral.

CAPITULO 5

GENERALIDADES

Siendo objeto de reflexión del presente estudio la accidentalidad que presentan algunas empresas de servicio público de transporte terrestre y paralelamente al evidenciar la importancia que tiene la movilidad o el transporte de personas o cosas, como una actividad en la que se ve inmerso de una u otra forma todo individuo, se hace imperioso determinar los posibles factores que conllevan a que se presente tan elevada siniestralidad vial y que la conducción de automotores se encuentre calificada como una acción peligrosa, pues su clasificación dentro de la escala de riesgos laborales se sitúa en 4, dentro de un margen de 1 a 5.

Por ello, resulta pertinente realizar una exploración desde el ámbito histórico, legal, prospectivo y operativo de ciertos aspectos que rodean la actividad transportadora pública, entre ellos la infraestructura, los proyectos de desarrollo del país en el ámbito vial, los índices estadísticos de siniestralidad vial reportados por el Instituto Nacional de Medicina legal, una revisión del marco normativo expedido en materia de tránsito en Colombia en los últimos 20 años, reseña histórica de las empresas de servicio público de transporte referenciadas para este análisis y sus correspondientes sistemas de gestión de seguridad y salud en el trabajo (SG SST), los índices de accidentes presentados por cada una de ellas, las hipótesis o posibles causas, el diseño de los panoramas de riesgos, las medidas de prevención y capacitación que reciben conductores de las empresas referenciadas, en procura adentrarnos progresivamente en los factores que conllevan a la inseguridad de este ejercicio laboral.

5.1 INFRAESTRUCTURA VIAL

Al considerar que el ámbito del servicio de transporte terrestre automotor que brindan las empresas seleccionadas para realizar el presente estudio, se desarrolla a través de la infraestructura vial de nuestro país, se hace necesario establecer cuáles son sus antecedentes de evolución, condiciones técnicas o estado de conservación de la misma, así como la proyección que se tiene prevista dentro del plan de desarrollo 2010 – 2014. En aras de establecer si existe una posible incidencia de este factor en los índices de accidentalidad que se presentan del sector transportador.

5.2 ANTECEDENTES DE LA INFRAESTRUCTURA EN COLOMBIA

El desarrollo de la red vial nacional, estuvo precedida por despliegue de la comunicación a través de los ferrocarriles, pero éstos no contribuyeron directamente a la expansión del mercado interno. Es por ello que en su momento el Gobierno Nacional dirigido por el general Rafael Reyes, a través del Ministerio de obras Públicas (1905), estableció el objetivo principal de reconstruir a Colombia, con el fin de buscar un avance económico y mejorar las condiciones de bienestar general.

No obstante dentro de esta política estatal, en 1931 el Ministerio de Carreteras; delimito los resultados del objetivo planteado, debido a la realización de otras obras públicas, tales como construcción de múltiples edificios públicos, monumentos nacionales y aportes de auxilios para las entidades territoriales.

Por lo anterior se debe considerar que la historia de la economía nacional y del desarrollo sostenible, siempre han estado atados al avance del sector transporte y de su infraestructura, temas que lastimosamente han tenido procesos separados.

En parte debido a que muchos periodos del pasado de nuestro país se han caracterizado por la constante actividad bélica, en los que ha prevalecido una batalla por el poder, como propósito primordial de ciertos sectores que explotan desenfrenadamente ciertas ideologías extrañas. Por ello el desarrollo nacional, no ha contado con un ambiente propicio para la esfera del servicio público de transporte terrestre, como una actividad económica desplegada sobre un territorio tan extenso como difícil.

Es de anotar que en la segunda mitad del siglo XX, se introdujo el sistema de peajes para financiar las obras civiles, se creó la Policía de Carreteras para la vigilancia y control del tráfico en las vías nacionales; el Fondo de Caminos Vecinales, que entraría a atender la construcción, mejoramiento y conservación de los caminos y puentes y el Fondo Vial Nacional, con recursos generados del impuesto a los combustibles para financiar obras viales.

Ahora, es pertinente señalar que el sistema colombiano de concesiones viales fue elaborado por el Ministerio de Transporte y el Instituto Nacional de Vías, en asocio del Departamento Nacional de Planeación, dentro del marco legal definido por la ley 80 de 1993 (estatuto de contratación administrativa), la ley 105 de 1993 (ley de transporte) y la ley 336 de 1996, siguiendo el esquema BOMT (Build-Operate-Maintain-Transfer), para obtener la vinculación de capital privado con el fin de modernizar la red vial.

Así las cosas, conforme a lo establecido en el plan de desarrollo y las enunciadas disposiciones legales, entre los años 2006 y 2010 se mejoraron 4.724 km. de la red vial nacional entre el INCO y el INVÍAS, y que entre 2002 y 2009, de acuerdo con la Cámara Colombia de la Infraestructura, la extensión de las dobles calzadas pasó de 52 km. a 726 km., sin embargo el país aún cuenta con bajos niveles de modernización de infraestructura vial.

Con todo, las explicaciones del atraso en infraestructura del transporte en Colombia se resumen en la exposición hecha en el Plan de Desarrollo de Planeación Nacional 2010 – 2014, en que se señala que la evolución de la institucionalidad del sector transporte se basa en la constante intención de construir una base técnica para soportar el desarrollo del sector transporte alejado de la influencia política. Además debemos mejorar la capacidad de los organismos de control, supervisión y vigilancia, los cuales no cuentan con la operatividad, autonomía ni suficiencia técnica para garantizar el cumplimiento de estas funciones y tampoco tienen la plena capacidad de garantizar la protección al usuario de la infraestructura.

Por ello, gracias a la preocupación del Ministerio de Transporte a partir de 2002, y a la labor especializada y técnica del INCO, que centraliza desde 2003 las concesiones de la infraestructura nacional (carreteras, ferrocarriles, puertos y aeropuertos), el país cuenta ya con una experiencia que le permite contratar en condiciones favorables para sus intereses.

Gráfica 1. Mapa de proyectos viales concesionados



* El total de la dimensión de la red vial nacional es 16.559 kilómetros.

Fuente. INVIAS.

5.2.1 Proyecciones de la infraestructura en Colombia 2010 - 2014

La infraestructura vial reviste una enorme importancia para el desarrollo económico. Las vías terrestres interconectan los puntos de producción y consumo y el estado de las mismas determina en un alto porcentaje el nivel de costos de transporte, los cuales a su vez influyen sobre los flujos de comercio nacional e internacional de un país. Por esta razón, la construcción y el mantenimiento de las carreteras son temas que requieren de especial atención por parte de los gobiernos.

La infraestructura terrestre del país es de aproximadamente 114,000 km. De éstos, el 57.6% son vías distritales y municipales, el 22.4% nacionales y el 20% caminos vecinales. Comparada con los estándares internacionales, la infraestructura vial del país está muy poco desarrollada, pues sólo el 11% de las vías se encuentran pavimentadas.

Según la Ley 105 de 1993, el sistema vial nacional se compone de tres tipos de redes: La red Troncal (compuesta por las vías longitudinales y las vías transversales) -las cuales se encuentran a cargo del INVÍAS- y las redes Secundaria y Terciaria, las cuales se encuentran a cargo de los Departamentos y Municipios.

Tabla 1. Red vial definida de acuerdo con la ley 105 de 1993

NOMBRE		LONGITUD (km)
1. Troncales		
	De occidente	1.778
	Del Magdalena	1.597
	Central	476
	De Urabá	358
	Eje Cafetero	215
	Villavicencio – Saravena	1.258
Total Troncales		5.682
2. Transversales	Del Caribe	891
	Del Carmen de Bolívar-Valledupar – Maicao	441
	Medellín – Cúcuta – Puerto Santander	649
	Medellín – Bogotá	566
	B/ventura - Villavicencio	724
	Huila – Cauca	199
	Tumaco – Mocoa	413
	La Mina –Río Caguán	189
Total Transversales		4.072
3. Accesos a Capitales y Puertos Fluviales		2.300
4. Otras Vías		344
Total red vial nacional		12.398

A pesar de disponer de una muy mala infraestructura vial, Colombia se caracteriza por un uso intensivo y creciente del transporte por carretera, como consecuencia de la topografía y el progresivo deterioro del sistema férreo. El transporte aporta

en promedio un 7% del PIB y la movilización terrestre de pasajeros y carga representa el 76% del valor agregado del transporte.

El objetivo general del Plan Nacional de Desarrollo “Prosperidad Para Todos” para el Sector Transporte es el Crecimiento sostenible para la prosperidad democrática y como estrategia: Infraestructura y servicios de transporte y logística, que procura el mejoramiento de las condiciones de accesibilidad e intermodalidad para garantizar la conectividad entre los centros de producción y de consumo, lo que demanda obras de gran complejidad en todos los modos, con el fin de lograr un crecimiento sostenido, basado en una economía más productiva, más innovadora y por ende más competitiva; entre esas obras, el gobierno nacional tiene previstos los siguientes proyectos:

Gráfica 2. Calzadas para comercio exterior



Gráfica 3. Doble calzada Buenaventura – Bogotá – Cúcuta



Gráfica 4. Nuevo corredor entre Llanos Orientales y Océano Pacífico



Gráfica 5. Doble calzada troncal del occidente.



Gráfica 6. Doble calzada troncal del Magdalena.



5.3 SEGURIDAD VIAL

Teniendo en cuenta que los aspectos preventivos que se contemplan por parte de las empresas de servicio público de transporte terrestre automotor en los sistemas de gestión de seguridad y salud en el trabajo (SG SST), tienen incidencia directa en el ámbito de la seguridad vial, toda vez aspectos excesivos horarios laborales, disminución de las condiciones psicofísicas, transporte de sustancias peligrosas, desobediencia de las normas de tránsito, falta de mantenimiento en los equipos o vehículos de transporte, entre otras, generan consecuencias que tiene efectos extensivos los índices de accidentalidad, por tal es pertinente verificar las circunstancias que rodean este principio rector de la actividad transportadora.

5.3.1 Referentes normativos de la seguridad vial

Atendiendo el resultado de estudios internacionales y nacionales realizados por parte de organizaciones o entidades tales como la CEPAL, la Cruz Roja, la ONU, el Fondo de Seguridad Vial, el Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses, entre otros, a través de los cuales se ha establecido cifras de mortalidad y morbilidad derivadas de los altos niveles de accidentalidad vial que se presenta en Latinoamérica y Colombia; las autoridades competentes desde hace más de 20 años han expedido las siguientes disposiciones legales, con el propósito de contrarrestar los factores de inseguridad que provocan resultados como los antes señalados; aunque sus se cuestiona aun la efectividad de las mismas en la consolidación de una cultura de seguridad vial entre los actores de la misma.

Tabla 2. Norma y sus alcances

NORMA	ALCANCE
Ley 105 de 1993	Por la cual se dictan disposiciones básicas sobre el transporte, se redistribuyen competencias y recursos entre la Nación y las Entidades Territoriales, se reglamenta la planeación en el sector transporte y se dictan otras disposiciones
Ley 100 de 1993	Por la cual se crea el sistema de seguridad social integral y se dictan otras disposiciones
Decreto 663 de 1993	Por el cual se actualiza el estatuto orgánico del sistema financiero
Decreto 105 de 1995	Por el cual se reglamenta la ley 105 de 1993
Decreto 2263 de 1995	Por el cual se reglamenta la ley 105 de 1993 y se modifica el Decreto 105 de 1995
Ley 336 de 1996	Por la cual se adopta el Estatuto Nacional de Transporte
Decreto 170 de 2001	Por el cual se reglamenta el Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Colectivo Metropolitano, Distrital y Municipal de Pasajeros
Decreto 171 de 2001	Por el cual se reglamenta el Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor de Pasajeros por Carretera
Decreto 172 de 2001	Por el cual se reglamenta el Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Individual de Pasajeros en Vehículos Taxi
Decreto 173 de 2001	Por el cual se reglamenta el Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor de Carga
Decreto 174 de 2001	Por el cual se reglamenta el Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial
Decreto 175 de 2001	Por el cual se reglamenta el Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Mixto
Ley 769 de 2002	Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones
Decreto 29 de 2002	Por el cual se crea el Comité Intersectorial de seguridad en las carreteras
Decreto 2053 de 2003	Funciones del Ministerio de Transporte
Ley 1383 de 2010	Por la cual se reforma la Ley 769 de 2002 y se dictan otras disposiciones
Resolución 3027 de 2010	Por la cual se actualiza la codificación de las infracciones de tránsito, de conformidad con lo establecido en la Ley 1383 de 2010, se adopta el Manual de Infracciones y se dictan otras disposiciones
Ley 1450 de 2011	Por la cual se expide el plan nacional de desarrollo.
Ley 1503 de 2011	Por la cual se promueve la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguros en la vía y se dictan otras disposiciones.
Decreto 87 de 2011	Por el cual se modifica la estructura del Ministerio de Transporte y se determinan las funciones de sus dependencias.

Ley 1548 de 2012	Por la cual se modifica la Ley 769 de 2002 y la Ley 1383 de 2010 en temas de embriaguez y reincidencia y se dictan otras disposiciones.
Resolución 1282 de 2012	Por la cual se adopta el Plan Nacional de Seguridad Vial 2011-2016.

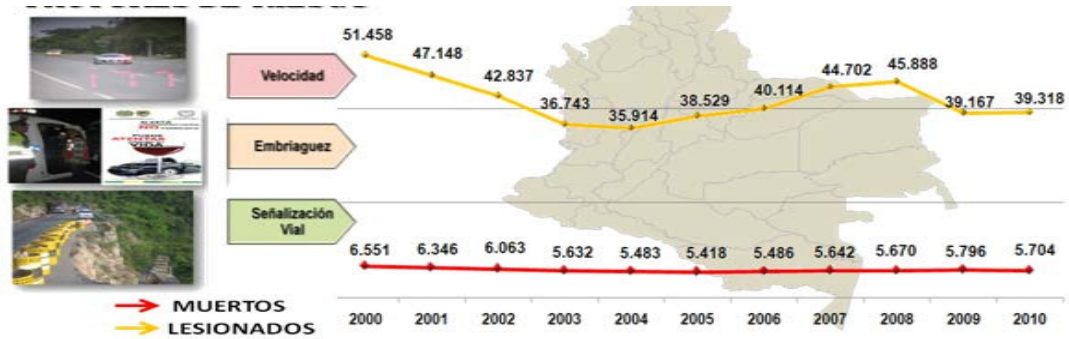
Siendo relevante señalar que pese a las altas e históricas cifras de accidentalidad de Colombia, sólo hasta la entrada en vigencia de la Ley 1450 de 2011, Plan Nacional de Desarrollo 2010-2014 “Prosperidad para todos”, el Gobierno Nacional declara la seguridad vial como una política de Estado que trascienda los planes y programas de un período de gobierno.

En ese orden la ley 1450 de junio de 2011 establece en su artículo 2 las bases del Plan Nacional de Desarrollo 2010-2014 entre las que se encuentra el crecimiento sostenible, competitividad y la infraestructura para proteger la integridad de los usuarios, vehículos para la movilidad segura y el comportamiento de los usuarios.

5.3.2 Antecedentes de la seguridad vial en Colombia

Según los datos del Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses, los accidentes de tránsito se han constituido en la segunda causa de muerte violenta en Colombia durante los últimos diez años. Entre los años 2000 y 2010 más de 63.700 colombianos fallecieron y más de 461.000 vieron deteriorada su calidad de vida como consecuencia de una lesión. En los últimos años, los accidentes de tránsito en promedio aportan 1,5 veces más muertes que el conflicto armado. Con estas cifras se evidencia que el país se encuentra frente a un problema de salud pública que reclama especial atención por parte de todos los actores involucrados y sobre todo prioridad política para de reducir el número ciudadanos muertos y lesionados en las vías.

Gráfica 7. Factores de riesgo.



Fuente. Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional.

Gráfica 8. Accidentalidad servicio público de pasajeros y carga 2011.



Fuente: Centro de información estratégica de seguridad vial Ditra Ponal.

5.4 SEGURIDAD SOCIAL EN COLOMBIA

Al considerar que la accidentalidad vial reportada en el país la determinan una serie de eventos, los cuales en un alto porcentaje involucran personas lesionadas

o fallecidas, cuya atención primaria es cubierta por el SOAT, no obstante, si el estado de gravedad de la(s) persona(s) involucrada (s) determina que se superen los montos de este seguro, los costos de hospitalización, tratamientos, procedimientos quirúrgicos y rehabilitación, proceden a ser cobijados por el sistema de seguridad social, según la condición y tipo de afiliación que disponga la víctima. bajo tales condiciones se puede señalar que la siniestralidad vial, los sistemas de gestión de seguridad y salud en el trabajo y los planes, medidas de prevención y control en material de seguridad vial, guardan relación respecto de la finalidad, es decir, la prevención y protección de los conductores en su condición de trabajadores, aunque el alcance del sistema de seguridad social permite que sea extensivo a los demás usuarios del servicio de transporte que resulten inmersos en un hecho contingente.

Por ello, al indicar la trascendencia del sistema de seguridad social para el transporte en Colombia es procedente revisar sus antecedentes históricos para señalar que en Colombia la Ley 57 de 1915 se considera la pionera en materia de Seguridad Social para los trabajadores del sector privado, y trata de asistencia médica e indemnizaciones por accidente o muerte. La Ley 37 de 1921 implementa el seguro obligatorio de vida. La reforma constitucional de 1936 introdujo varios cambios de tipo social y de política laboral. La Ley 53 de 1938 reconoce la protección a la maternidad.

La Ley 6ª de 1945 consagra los derechos a pensiones, salud y riesgos profesionales de los trabajadores. Luego, la Ley 90 de 1946 crea el Instituto Colombiano de Seguros Sociales -ICSS-, adscrito al Ministerio de Salud, y el seguro social obligatorio que cubriría riesgos de Enfermedades No Profesionales y Maternidad (actualmente Salud); Accidente de Trabajo y Enfermedad Profesional (hoy Riesgos Profesionales); Invalidez, Vejez y Muerte (ahora Pensiones).

La Caja Nacional de Previsión Social – CAJANAL - fue fundada más tarde para trabajadores gubernamentales del nivel central. Mucho antes, la Ley 82 de 1912 había creado la pionera “Caja de Auxilios de los Ramos Postal y Telegráfico”, que sólo hasta 1960 se transformaría en Caja de Previsión Social de Comunicaciones - CAPRECOM-, entidad pública agregada al Ministerio de Comunicaciones, que en 1995 sería adscrita al Ministerio de Salud.

El Decreto-ley 433 de 1971 modificó la Ley 90 de 1946. En razón del advenimiento del Sistema Nacional de Salud (decreto-ley 148 de 1976), el ICSS tendría que acogerse a las nuevas reglas del juego, por lo que en 1977 se expidieron los decretos legislativos 1650 y siguientes, los cuales reorganizan el ICSS para crear el Instituto de los Seguros Sociales -ISS- como un establecimiento público, con personería jurídica, autonomía administrativa y patrimonio independiente, adscrito al Ministerio del Trabajo y Seguridad Social.

El Decreto 2148 de 1992 cambia la naturaleza jurídica del ISS a Empresa Industrial y Comercial del Estado -EICE-, figura que se conservaría con la Ley 100 de 1993, en que adquiere triple función de asegurador: Entidad Promotora de Salud del régimen contributivo, Administradora de Fondos de Pensiones (AFP) y Administradora de Riesgos Profesionales (ARP), además de contar con prestación de servicios de salud con una amplia red de IPS (Instituciones Prestadoras de Servicios de Salud).

5.4.1 Sistema de gestión de seguridad y salud en el trabajo

Siendo el servicio público de transporte terrestre por carretera una actividad laboral calificada especialmente peligrosa. Esta presenta una gran diversidad de riesgos para la seguridad y salud de los trabajadores (el vehículo, las carreteras, los factores meteorológicos, los personales...) lo cual hace que preste especial atención a un ambiente con un alto índice de siniestralidad laboral que permita

reflexionar sobre la verdadera efectividad que tiene la aplicación de los sistemas de gestión de seguridad y salud en el trabajo, diseñados por los empleadores y las ARL, los cuales parecen requerir una específica revisión y seguimiento que conlleven a obtener mejores resultados en materia de prevención laboral.

Ahora, frente a los antecedentes de la salud ocupacional, hoy SG SST en Colombia, se puede indicar de manera amplia y general que si bien es cierto se demoró en establecerse, también es verdad que desde comienzos del siglo XX se presentaron propuestas para éste fin. En 1904, el general Rafael Uribe Uribe, fue el primero en plantear una política orientada hacia la seguridad de los trabajadores.

En 1934, se creó la oficina de medicina laboral, reconocimiento de los accidentes de trabajo y de las enfermedades profesionales y de su evaluación en materia de indemnizaciones.

1935, se establece la legislación laboral, y se habla de los riesgos del trabajo.

En el año 1965, siendo presidente de la republica Guillermo León Valencia aumenta los servicios a accidentes de trabajo y enfermedad profesional.

En el año 1967, siendo presidente Carlos Lleras Restrepo, se ampliaron los beneficios a invalidez, vejez y muerte

En el año de 1950, se adopta la primera tabla de enfermedades profesionales, en la que se categoriza incapacidad temporal, incapacidad permanente parcial, incapacidad permanente total y gran invalidez Prestaciones por ATEP y tabla de evaluación de incapacidades por AT.

A través de la Ley 100 de 1993 y del Decreto Ley 1295 de 1994 se creó el Sistema General de Riesgos Profesionales, el cual estableció un modelo de aseguramiento privado de los riesgos ocupacionales y cuyo principal objetivo fue la creación y promoción de una cultura de prevención en accidentes de trabajo y enfermedades profesionales.

Sin embargo, aún es necesario reforzar la exigencia en el cumplimiento de las normas, empezando por la afiliación al sistema, la cual no supera el 30% de la cobertura de la población económicamente activa, y resolver el falso dilema empleo–protección contra los riesgos laborales. Dado que en Colombia la tasa de desempleo se ha mantenido en los últimos años alrededor del 12%⁵, es apenas natural que se dé prioridad a la creación y sostenibilidad del empleo, que a mejorar la calidad de vida laboral a través de mejores sistemas de control y protección de los riesgos ocupacionales. En el fondo, lo que se requiere cambiar es el concepto de muchos empresarios de ver en las medidas de protección un gasto más que una inversión en productividad y eficiencia.

La Ley 100 en Colombia fue el primer intento del gobierno para promulgar una cultura de la prevención contra accidentes y enfermedades profesionales; antes, se actuaba de forma correctiva. Hoy en día existen entidades como las Administradoras de Riesgos Laborales (ARL) y el Sistema General de Seguridad y Salud en el Trabajo, entidades que se encargan de hacer campañas de concientización en los trabajadores con el fin de evitar prejuicios más grandes que desencadenen el pago de indemnizaciones y ausentismo laboral.

Finalmente, se señala que los cambios más significativos que trajo la ley 1562 de 2012 la cual modifica el sistema de riesgos profesionales:

- Se cambio en todo el sistema el término Profesional por Laboral es decir ya no hablaremos de Riesgos Profesionales sino de Riesgos Laborales.
- Salud ocupacional será ahora identificado como Seguridad y Salud en el Trabajo.
- El programa de salud ocupacional será equivalente a hablar del Sistema de Gestión de Seguridad y Salud en el trabajo SG-SST.
- Incluye nuevos afiliados obligatorios al sistema como los independientes con más de un mes de contrato y los que laboren en actividades de alto riesgo, los miembros activos del subsistema nacional de primera respuesta.
- En forma voluntaria se podrán afiliar los independientes que no están cobijados en el ítem anterior y los informales.
- Define nuevamente el término accidente de trabajo y enfermedad laboral sin grandes cambios a lo recordado del Decreto Ley 1295 de 1994.
- Las empresas de alto riesgo tendrán supervisión por parte de las ARL (léase Administradoras de Riesgos Laborales antes ARP) y del Ministerio de trabajo.
- Las micro y pequeñas empresas que presentan una alta siniestralidad o que están clasificadas como de alto riesgo deberán fortalecer la prevención con la asesoría de la Administradora de Riesgos Laborales.

- Las visitas de verificación de la implementación del sistema de garantía de calidad en salud ocupacional y riesgos laborales se realizará por parte del Ministerio de Trabajo o a través de terceros idóneos, el costo de estas visitas será asumidos por parte de las ARL y el Fondo de Riesgos Laborales.
- La verificación de los estándares mínimos por parte de las IPS será realizado por parte de las entidades Departamentales y Distritales de Salud.
- Se establece el funcionamiento de las juntas regionales y nacional de calificación de invalidez.
- Se establecieron reglas para garantizar el flujo adecuado de recursos entre los sistemas de riesgos laborales y de seguridad social en salud.
- Se asignan recursos al Instituto Nacional de Salud para investigación en salud laboral.
- Se sancionará con hasta mil salarios mínimos mensuales vigentes cuando se detecten omisiones en los reportes de accidentes de trabajo y enfermedades laborales que afecten el índice de lesiones incapacitantes o la evaluación del programa de salud ocupacional.
- Se crea la comisión especial de inspectores de trabajo en materia de riesgos laborales y Sistema nacional de inspectores de trabajo.

5.5 ACTIVIDAD DEL SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE

Siendo el transporte una actividad que mueve la economía de un país y dentro de este contexto, las empresas transportadoras se consideran un factor importante para asumir la demanda de los comerciantes, pasajeros y demás personas que tienen relación con la movilidad de carga de un destino a otro. Se debe señalar que el transporte en Colombia atendiendo los compromisos y tratados de libre comercio se debe proyectar en función de las necesidades del aparato productivo nacional, puesto que en la medida en que se pueda acceder a una movilización libre y en óptimas condiciones, se promueve el desarrollo económico y el mejoramiento de la calidad de vida de los colombianos.

El servicio público de transporte de carga por carretera, tiene alcance nacional y se presta

Por empresas, personas naturales o jurídicas, legalmente constituidas conforme a las normas colombianas y debidamente habilitadas por el Estado.

De otra parte la prestación del servicio público de transporte terrestre, que constitucionalmente es inherente a la finalidad social del estado, ha sido delegada por éste en los particulares. En el marco de esta delegación, ejerce una intervención en la operación a través de la regulación, control y vigilancia para asegurar una adecuada prestación en términos de calidad, seguridad y eficiencia. Bajo este precepto, las leyes 105 de 1993 y 336 de 1996, fijaron y unificaron los principios y criterios que se desarrollaron en el actual marco reglamentario del sector, decretos 170s de 2001 que reglamentan la prestación del servicio público de transporte terrestre en sus diferentes modalidades.

5.5.1 Breve reseña histórica del transporte

La normatividad del servicio público de transporte terrestre automotor en Colombia ha tenido dos etapas fundamentales en la consolidación del mismo, la primera identificada en el inicio a través de las políticas fijadas en la Ley 15 de 1959 que definieron elementos esenciales del servicio tales como la organización empresarial y su funcionamiento, la prestación del servicio en las diferentes modalidades, los equipos de transporte y la tarifa para el usuario por la prestación del servicio. Decretos y acuerdos reglamentarios de la Ley definieron y establecieron las condiciones y requisitos para cada uno de los elementos esenciales definidos en la misma, en el transporte de pasajeros y carga y el servicio de transporte especial de estudiantes y asalariados.

En el tema de autoridades y competencias fue trascendental la descentralización a las autoridades locales entregándoles a través del Decreto 80 de 1987 las funciones en relación con el transporte urbano en lo esencial del servicio como el funcionamiento de las empresas, la autorización de la prestación del servicio y regulación de tarifas.

Treinta y cuatro (34) años transcurrieron de vigencia de la Ley 15 y la normatividad desarrollada bajo sus principios, para construir hasta el año de 1993 un esquema empresarial y un sistema de servicios de transporte público de pasajeros urbano e interurbano - intermunicipal que evaluado condujo a la segunda etapa normativa, que hoy regula el servicio público de transporte terrestre automotor en Colombia, a partir de los principios y lineamientos determinados en las Leyes 105 de 1993 y 336 de 1996, la primera esencialmente señala que por el carácter de servicio público, la operación del transporte público estará bajo la regulación del Estado, quien ejercerá el control y la vigilancia necesarios para su adecuada prestación, en condiciones de calidad, oportunidad y seguridad. La segunda establece como prioridad esencial del Estado la seguridad de los usuarios y le otorga a la

operación de las empresas de transporte público el carácter de servicio público esencial que implica la prelación del interés general sobre el particular.

En desarrollo de los postulados de las leyes antes citadas, el Gobierno Nacional expidió los Decretos reglamentarios a través de los cuales hoy se regula la habilitación de empresas de transporte público, la prestación de servicio y los servicios conexos, para cada modalidad de transporte. Los Decretos No. 170, 171, 172, 173, 174 y 175 de 2001, regulan en su orden el servicio de transporte público colectivo de pasajeros metropolitano, distrital y municipal, el servicio público de transporte de pasajeros por carretera, el servicio de transporte público individual de pasajeros en vehículos taxi, el servicio de transporte público de carga, el servicio de transporte público especial de estudiantes, asalariados y turistas y el servicio de transporte público mixto (pasajeros y carga).

Además de la normatividad descrita, el Gobierno ha expedido una serie de actos administrativos (resoluciones) mediante las cuales ha establecido condiciones específicas para la operación del transporte. Que en conjunto se constituyen en el marco regulatorio para la operación del transporte público en Colombia

5.6 EMPRESAS DE SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE TERRESTRE COLOMBIANAS

Bajo las anteriores referencias de los avances normativos, se relacionará una síntesis de algunas reseñas históricas y de algunos factores relevantes de sus respectivos SG SST de las empresas que fueron seleccionadas para realizar el presente estudio, las cuales al analizar sus zonas de operación, se determinan que prestan sus servicios en diferentes regiones del país, como son la Atlántica (Torcoroma), Andina (Mototransportar, Coomotor, Copetran), Oriental (Flota la

Macarena), Pacifica (Rápido humadea), sin perjuicio a que ciertas de ellas tienen cobertura en un ámbito más amplio como son Berlinas del Fonce y Coltanques. Así mismo se ha considerado la clasificación uniforme de las actividades productivas, CIIU establecida en el artículo 28 del Decreto 1295 de 1994 y determinada en el Decreto 1607 de 2002.

5.6.1 De transporte de pasajeros – CIIU 6022

- Flota la macarena S.A. (CIIU 6022):

Flota la Macarena S. A, nace el 03 de Diciembre de 1953 cuando el país se encontraba en una época determinante en el desarrollo de las comunicaciones, tanto a nivel tecnológico como a nivel físico, proceso en el cual participa la empresa, pues gracias al coraje y optimismo de 5 colombianos, liderados por don Rafael Sarmiento Medina, se da respuesta efectiva a las necesidades más sentidas de una zona marginada hasta entonces del desarrollo del resto del país, los Llanos Orientales, debido a la precariedad de los pocos medios de comunicación existentes.

A pesar de las dificultades, Flota la Macarena S. A logró superar obstáculos como el lodo de las vías y el desarrollo lento de aquella época y alcanzó con el paso de los años una cobertura realmente significativa, especialmente en la región oriental de Colombia en los departamentos del Meta, Guaviare, Casanare, Vichada, así como también Boyacá y Tolima, además del oriente de Cundinamarca, la región del Tequendama y el Valle de Tenza.

Actualmente, Flota la Macarena S. A cuenta con 72 oficinas además de su sede principal, contribuyendo a la generación de empleo, con aproximadamente 1200 empleos directos e indirectos, igualmente influye en el desarrollo del comercio local, nacional y del turismo a través del apoyo de los diferentes eventos que se

llevan a cabo en regiones apartadas del Llano, incentivando a los colombianos a conocer y ampliando el comercio en estas regiones.

- Elementos relevantes a considerar de la empresa:
Sistema de Gestión de Seguridad y Salud en el Trabajo.

La empresa, tiene estructurado su Sistema de Gestión de Seguridad y Salud en el Trabajo, en el que se evidencia su cultura organizacional mediante la que se pretende dar cumplimiento a las disposiciones legales vigentes, mejorar del entorno de los trabajadores.

Como bien lo anotan las Políticas de Riesgos Laborales, la empresa propende por dar cumplimiento con los requisitos legales, dejando de lado las acciones y practicas preventivas para atender la accidentalidad vial.

Índices de accidentalidad:

Revisando los antecedentes de accidentalidad del servicio público de transporte de carga y de pasajeros a nivel nacional, se puede señalar que para FLOTA LA MACARENA, se presentó un índice de 8 eventos para el año 2011, con un resultado de 14 lesionados a afortunadamente ninguna muerte.

Las causas con mayor índice de frecuencia en los accidentes han sido la violación de las señales de tránsito, seguidas por las imprudencias operativas, y fallas mecánicas.

Por lo anteriormente descrito el volumen de accidentes de esta empresa contempla un delicado panorama referente a la accidentalidad vial, aunque su resultado no involucre víctimas.

- Capacitación en prevención de accidentalidad:

La capacitación frente a la prevención de Accidentalidad y Sistema de Gestión de Seguridad y Salud en el Trabajo para esta empresa, es básica, contiene normas de promoción y desarrollo de sus trabajadores.

- Torcoroma Ltda.(CIU 6022):

La COOPERATIVA ESPECIALIZADA DE TRANSPORTADORES TORCOROMA, es una empresa colombiana que se constituyó mediante escritura pública No. 63 del 15 de febrero de 57, se constituyó la empresa de transporte Torcoroma Ltda., la cual tuvo reformas sucesivas el 2 de Octubre de 1964, es vendida para convertirse en cooperativa.

La Dirección Territorial Córdoba – Sucre del Ministerio de Transporte le concede la licitación para operar como empresa de transporte público terrestre automotor de pasajeros.

- Elementos relevantes a considerar de la empresa:
Sistema de Gestión de Seguridad y Salud en el Trabajo.

La Cooperativa Especializada de Transportadores “TORCORAMA LTDA”, dispone de un Sistema de Gestión de Seguridad y Salud en el Trabajo basado en las normas establecidas de nuestra ley Colombiana, tendientes a preservar las condiciones de riesgos laborales y protección del trabajador.

Índices de accidentalidad:

Las estadísticas muestran para esta Cooperativa unos índices de accidentalidad muy altos, en los últimos 18 meses muestran un total de 21 accidentes de tránsito,

lo cual es bastante alarmante considerando que su objeto social es el transporte de pasajeros.

Los índices de accidentalidad indican que las conductas imprudentes por el irrespeto a las señales de tránsito y las fallas mecánicas de los automotores han dejado como resultado 13 personas muertas y 113 lesionadas.

Capacitación en prevención de accidentalidad:

Las políticas de riesgos laborales de esta Cooperativa, relaciona la promoción y desarrollo de los trabajadores, basándose en la prevención de accidentes de trabajo y enfermedades laborales que puedan ocurrir debido a las actividades diarias que tenga como consecuencia daños físicos al trabajador, delimitado por los requisitos que determina la ley.

- Berlinas del Fonce S.A. (CIIU 6022):

Es una empresa de transporte terrestre de pasajeros con un radio de acción nacional, creada en 1954 en la ciudad de San Gil, Santander. En 1964, se inaugura el servicio directo Bogotá – Bucaramanga – Cúcuta conexión a Caracas Venezuela.

En el año 2004 se obtiene el premio líderes de investigación ARP COLMENA por el trabajo consumo de alcohol en la población trabajadora.

En el año 2005 se renueva todo el parque automotor, los vehículos no cuenta con más de 5 años de vida útil.

En el año 2007 se obtiene por segunda vez el premio a la calidad empresarial y servicio al ciudadano para las empresas transportadoras.

En el año 2009, Se implementa el sistema global de navegación GPS y se instalan cámaras de seguridad en cada vehículo.

En el año 2010, el sistema de gestión de calidad es certificado bajo la norma ISO 9001: 2008.

- Elementos relevantes a considerar de la empresa:
Sistema de Gestión de Seguridad y Salud en el Trabajo.

Berlinas del Fonce, cumple con los requisitos legales establecidos para el Sistema de Gestión de Seguridad y Salud en el Trabajo, presentan escalas de valoración técnicas de factores de riesgo, pero no se encuentran involucrados los trabajadores operativos (conductores), no se encuentra planes de prevención en accidentalidad, a pesar que realizan controles cada 3 meses de COPASO, y se encargan de la capacitación de sus empleados.

Índice de accidentalidad:

No fue suministrada información de siniestralidad vial de esta empresa, por parte de la Dirección de Tránsito y Transporte

Capacitación en prevención de accidentalidad. :

Berlinas del Fonce, la capacitación se refiere a una reunión periódica de cada tres meses, es decir cumpliendo con la norma, referente a esto no se encuentra un esquema en la capacitación de accidentalidad y que por su puesto contrarreste la siniestralidad de sus operarios y la de los usuarios.

- Coomotor Ltda. (CIU 6022):

En el año 1960, once (11) visionarios afiliados al Sindicato Nacional de Choferes con sede en Neiva, decidieron crear su propia empresa dentro de un esquema incipiente de economía solidaria, como respuesta a la inconformidad por el maltrato por parte de las empresas individuales de taxis que explotaban el negocio del transporte en la ciudad, imponiendo condiciones arbitrarias a los despachos, servicios de mantenimiento y suministro de combustible.

Así, nació la Cooperativa de Motorista del Huila y Caquetá Limitada “COOMOTOR LTDA.”, como una empresa de transporte individual de pasajeros urbana, con cincuenta (50) asociados y un capital social de cien mil pesos (\$ 100.000.00) m/cte., obteniendo su personería jurídica el 24 de Marzo de 1961.

Los gestores de COOMOTOR tuvieron una visión de largo plazo, y su objetivo fue desarrollarla como una empresa asociativa que integrara el Huila y Caquetá. En concordancia con los propósitos de sus fundadores, COOMOTOR cubre rutas hoy en once (11) Departamentos de la geografía nacional.

Fue así como en el año 1968, con la gerencia del señor ANANÍAS SASTOQUE GUTIÉRREZ, se inicia el proceso de renovación del parque automotor y se llega por primera vez al departamento de Caquetá.

Llegar a Bogotá, la capital del país, marcó un hito en la historia de COOMOTOR, al ser la primera empresa transportadora de la región surcolombiana en alcanzar éste logro, con solo 13 años de existencia, superando a otras empresas transportadoras de la región, con más de 30 años en el mercado.

- Elementos relevantes a considerar de la empresa:

No suministro información respecto de su SG SST.

5.6.2 De transporte de carga – CIU 6042

- Coltanques S.A. (CIU 6042):

Corría el año de 1984, cuando se inició la bonanza petrolera en el Casanare. Había que sacar el crudo por una carretera destapada, angosta, con muchos precipicios, frecuentada por la guerrilla y por la cual nunca había pasado una tractomula. Cuando llovía, se convertía en una verdadera trocha. El trayecto más peligroso estaba entre Yopal y Sogamoso.

Pero Henry Cubides se le midió al reto. Para entonces, su empresa Coltanques ya contaba con unos 70 carrotanques propios, y su experiencia en el transporte de crudo era reconocida por toda la industria de los hidrocarburos en Colombia.

Aun así, logró consolidar a lo largo de 30 años uno de los más grandes emporios del sector transportador, en cabeza de tres empresas líderes: Coltanques (carga en general, de líquidos, crudo y gráneles), Envía (servicios de paquetería y mensajería especializada) y Metrobus (operador de TransMilenio). Las tres congregan un parque automotor de 700 vehículos propios (tractomulas, carrotanques y furgones), generan unos 4.000 empleos directos y facturan más de \$200.000 millones anuales

- Elementos relevantes a considerar de la empresa:

Sistema de Gestión de Seguridad y Salud en el Trabajo.

Coltanques, presenta un SG SST que se caracteriza por su orientación al esquema del personal administrativo, sin embargo en lo concerniente a la sección

operativa, es decir, los conductores se evidencia no presenta una adecuada cobertura o referencia por parte de la empresa.

Índices de accidentalidad:

Observando las estadísticas de accidentalidad para Coltanques en el año 2011, muestra un sensible resultado de 16 accidentes que dejaron un saldo de 23 personas lesionadas y 6 muertas

Capacitación en prevención de accidentalidad:

Las políticas de riesgos laborales no advierten solución o manejo de los factores de riesgo, como consecuencia de la accidentalidad vial que presenta la empresa.

- Mototransportar S.A.S. (CIU 6022):

Esta empresa no suministro información respecto sus antecedentes, además su SG SST, presenta un deficiente contenido.

5.6.3 De transporte mixto (Carga – Pasajeros) – CIU 6031

- Copetran Ltda. (CIU 6031):

A principios de 1942, en las calles de Bucaramanga, había un grupo de 3 propietarios de buses con carrocería de madera y camiones de todos los estilos, que se reunían a conversar mientras esperaban que les saliera un trayecto.

Lo cierto es que en la notaria primera de Bucaramanga, hay copia del acta de fundación de la “cooperativa” de unión económica santandereana, aparecen las firmas de 22 socios, que en presencia del Gobernador Santos y el Alcalde municipal de Bucaramanga, Valentín González, manifiestan constituirse en junta de fundadores de la cooperativa, el acta tiene la fecha 29 de septiembre de 1942. Para octubre del mismo año ya había 692 socios. El ministro de economía, aprobó

los estatutos de la cooperativa y le concedió personería jurídica, pudiendo funcionar en los siguientes renglones:

Sección de transporte de carga y pasajeros.

Sección de previsión y servicios especiales.

Primer Trayecto: Fue realizado entre Bucaramanga - Bogotá, el viaje estuvo a cargo de un conductor que aun vive y que sus compañeros denominan “caritas”. La carrocería del bus era de madera y las sillas de 20 pasajeros. No había paradores, ni mucho menos despinchaderos, ni estaciones de combustible; Tanto así, que “caritas” llevaba dos canecas amarrados con lazos sobre el parachoques delanteros, para un viaje que duró 24 horas.

Actualmente la cooperativa cuenta con 100 agencias seccionales, distribuidas en todo el territorio nacional, agrupados en oficinas de carga y pasajeros.

Finalmente, “Copetran”, salió de tres palabras, que se asumieron como consignas, las cuales aun hoy son fuentes de inspiración para socios conductores y empleados. Son estas: COOPERATIVA, PATRIMONIO Y TRANSPORTE.

- Elementos relevantes a considerar de la empresa:
Sistema de Gestión de Seguridad y Salud en el Trabajo.

La Cooperativa, presenta un SG SST que contempla la mayoría de los aspectos que controlan la ocurrencia de accidentes de trabajo, enfermedades laborales e impactos ambientales, procurando por la preservación del entorno y salud laboral. El programa tiene una cobertura nacional y debe ser ejecutado en todas las agencias de la cooperativa.

Se evidencia una estructura formal en la presentación del programa y se destaca claramente el seguimiento de gestión en los esquemas administrativos y en la parte concerniente a la sección operativa, en este caso los conductores, se evidencia que la atención frente a los procesos de aplicación de resolver tareas a minimizar los riesgos que están sucediendo y expuestos en el panorama, quedan sueltos y no revisten la importancia que se le deberían prestar, tal como bien lo señalan en el propósito institucional.

Índices de accidentalidad:

Para el caso, siendo COPETTRAN una de las cooperativas de mayor influencia en el servicio público de transporte de carga y de pasajeros a nivel nacional, se puede señalar que han presentado un índice de 31 accidentes en los últimos 18 meses, con un resultado de 84 lesionados y 10 muertes.

Las causas con mayor índice de frecuencia han sido la violación de las señales de tránsito (20 accidentes), seguidas por las imprudencias operativas (5 accidentes), jornada laboral (3 accidentes) y mantenimiento automotor (3 accidentes).

Se denota entonces, que el volumen de accidentes, su frecuencia y severidad son relevantes y llama la atención, pues la afectación es material y económica, pero también de seres humanos, de vidas que no pueden recuperarse.

Capacitación en prevención de accidentalidad:

Dentro de las actividades de prevención y promoción sobre las condiciones de salud y de trabajo, la cooperativa desarrolla un proceso de inducción en salud ocupacional, revisión y evaluación del panorama de riesgos cada dos años. A su vez, tienen creado el CIF: Curso Integrado de Formación, cuyo objeto es el de brindar a los aspirantes el entrenamiento y capacitación necesario para ejecutar su actividad de una manera integral.

Como subprogramas COOPETRAN ha establecido actividades de promoción y prevención en salud, higiene y seguridad industrial, diseñado dentro de los lineamientos legales y orientado en un marco administrativo lógicamente organizado.

Aunque su estructuración programática frente a los riesgos laborales se encuentra atendida, desafortunadamente la inducción capacitación y entrenamiento en cuanto a prevención de accidentalidad no lo presentan igualmente fundamentado. Aunque es de todos el suponer la necesidad de emprender esfuerzos para mitigar el flagelo de la accidentalidad no se están invirtiendo recursos para tal fin.

- Rápido Humadea S.A. (CIIU 6031)

Esta empresa de acuerdo a la respuesta del Sugerente, desde el año 2009, no cuentan con nómina activa, es decir no tienen trabajadores porque están en una reestructuración, a su vez no poseen un programa y/o plan de salud ocupacional para los años 2011 y 2012. Igualmente se señala que esta es una empresa de Carga, en la cual no tienen rutas asignadas, ni vehículos asignados.

Sin embargo, se genera una gran preocupación debido al alto índice de accidentalidad que presenta esta Empresa, según los datos de las autoridades de tránsito, toda vez que durante el término de 18 meses, (incluyen 2011 y 2012) poseen un total de 99 accidentes, dejando como consecuencia 123 personas lesionadas y 33 muertas. Lo que permite concluir que los mencionados resultados de accidentalidad de Rápido Humadea S.A., surgen precisamente por la carencia de un Sistema de Gestión de Seguridad y Salud en el Trabajo.

CAPÍTULO 6

DIAGNÓSTICO DE LA GESTIÓN DE LAS EMPRESAS DEL TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS Y DE CARGA REFERENCIADAS

En este punto es necesario especificar los índices de accidentalidad vial reportados por la Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional en vías nacionales, respecto de las empresas de servicio público de transporte que han sido seleccionadas para el estudio; durante el año 2011 y el primer semestre del año 2012 incluyendo los datos relacionados con las principales causas que determinaron tal siniestralidad. Así:

6.1 ESTADÍSTICA DE ACCIDENTALIDAD VIAL DE ALGUNAS EMPRESAS DE SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE TERRESTRE DURANTE EL AÑO 2011

6.1.1 Cuadros de accidentalidad de empresas de pasajeros

Tabla 3. Flota la Macarena S. A.

Hipótesis	Accidentes	Muertos	Lesionados
Adelantar cerrando	1	0	1
Adelantar invadiendo carril en sentido contrario	2	0	4
Cruzar sin observar	1	0	1
Fallas mecánicas	1	0	3
No Mantener distancia de seguridad	1	0	1
Realizar giro en "U"	1	0	1
Otras	1	0	3
Total general	8	0	14

Fuente. Centro de información estratégica de seguridad vial de la Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional.

Nota: La hipótesis corresponde al accidente en general, no involucra necesariamente la responsabilidad directa de la empresa.

Tabla 4. Torcoroma Ltda.

Hipótesis	Accidentes	Muertos	Lesionados
Adelantar cerrando	1	0	1
Adelantar invadiendo carril en sentido contrario	2	8	25
Arrancar sin precaución	1	0	1
Falta de señales en vehículo varado	1	1	4
No Mantener distancia de seguridad	1	1	0
Total general	6	10	31

Fuente. Centro de información estratégica de seguridad vial de la Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional.

Nota: La hipótesis corresponde al accidente en general, no involucra necesariamente la responsabilidad directa de la empresa.

6.1.2 Cuadros de accidentalidad empresas mixtas: (Carga y Pasajeros)

Tabla 5. Copetrán Ltda.

Hipótesis	Accidentes	Muertos	Lesionados
Adelantar invadiendo carril en sentido contrario	3	0	8
Cruzar sin observar	1	0	1
Defectos físicos y psíquicos	1	1	1
Exceso en horas de conducción	2	4	15
Fallas mecánicas	2	0	2
No Mantener distancia de seguridad	1	0	1
Otras	1	0	1
Total general	11	5	29

Fuente: Centro de información estratégica de seguridad vial de la Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional.

Nota: La hipótesis corresponde al accidente en general, no involucra necesariamente la responsabilidad directa de la empresa.

Tabla 6. Rápido Humadea S. A.

Hipótesis	Accidentes	Muertos	Lesionados
Adelantar cerrando	1	0	1
Adelantar invadiendo carril de sentido contrario	9	2	9
Adelantar por la derecha	1	1	0
Cruzar en estado de embriaguez	1	1	0
Cruzar sin observar	4	1	3
Embriaguez aparente	1	0	2
Exceso de velocidad	3	4	1
Exceso en horas de conducción	2	0	2
Fallas mecánicas	3	2	6
Falta de precaución por niebla, lluvia o humo	1	0	1
No mantener distancia de seguridad	7	3	6
No respetar prelación	2	5	0
Pasajeros obstruyendo al conductor	1	0	1
Poner en marcha un vehículo sin precauciones	1	0	1

Transitar por la calzada	1	1	0
Otras	3	0	3
Total general	41	19	37

Fuente: Centro de información estratégica de seguridad vial de la Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional.

Nota: La hipótesis corresponde al accidente en general, no involucra necesariamente la responsabilidad directa de la empresa.

6.2. ACCIDENTALIDAD VIAL DE LAS EMPRESAS DE SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE TERRESTRE DURANTE EL PRIMER SEMESTRE DEL AÑO 2012

6.2.1 Empresas Mixtas (Carga y Pasajeros)

Tabla 7. Rápido Humadea S. A.

Hipótesis	Accidentes	Muertos	Lesionados
Adelantar invadiendo carril de sentido contrario	19	7	26
Fallas mecánicas	3	0	5
Frenar bruscamente	1	0	1
No hacer uso de las señales reflectivas	1	0	1
Cruzar en estado de embriaguez	1	0	1
Ausencia total o parcial de señales	1	0	1
Embriaguez aparente	2	2	1
Exceso de velocidad	4	1	4
Cruzar sin observar	4	1	3
Pararse sobre la calzada	1	1	0
No mantener la distancia de seguridad	11	0	25
Exceso en horas de conducción	1	1	3
Cambio de carril sin indicación e inadecuado	1	0	2
Transitar por la calzada	1	0	1
Falta de precaución por niebla, lluvia o humo	3	0	3
Falta de señales en vehículo varado	2	2	1
Adelantar cerrando	1	0	1

Adelantar en curva o pendiente	1	0	1
Adelantar en zona prohibida	2	0	7
Superficie húmeda	1	0	2
Girar sin precaución (otra)	2	0	2
No respetar prelación	1	0	1
Vehículo mal estacionado	1	0	1
Otras	4	2	2
Total general	69	17	95

Fuente: Centro de información estratégica de seguridad vial de la Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional.

Nota: La hipótesis corresponde al accidente en general, no involucra necesariamente la responsabilidad directa de la empresa.

Tabla 8. Copetran Ltda.

Hipótesis	Accidentes	Muertos	Lesionados
Adelantar invadiendo carril de sentido contrario	2	0	4
Fallas mecánicas	1	0	4
Embriaguez aparente	2	1	1
Exceso de velocidad	4	0	13
Cruzar sin observar	1	0	1
No mantener distancia de seguridad	4	1	9
Exceso en horas de conducción	1	2	18
Falta de señales en vehículo varado	1	0	1
Superficie húmeda	1	0	1
No respetar prelación	2	1	1
Otras	1	0	2
Total general	20	5	55

Fuente: Centro de información estratégica de seguridad vial de la Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional.

Nota: La hipótesis corresponde al accidente en general, no involucra necesariamente la responsabilidad directa de la empresa.

6.2.2 Empresas de carga

Tabla 9. Mototransportar S.A.S.

Hipótesis	Accidentes	Muertos	Lesionados
Adelantar invadiendo carril de sentido contrario	9	1	16
No mantener distancia de seguridad	2	0	4
Falta de precaución por niebla, lluvia o humo	2	2	12
Adelantar cerrando	1	1	1
Adelantar en zona prohibida	2	3	2
Otras	1	2	0
Total general	17	9	35

Fuente: Centro de información estratégica de seguridad vial de la Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional.

Nota: La hipótesis corresponde al accidente en general, no involucra necesariamente la responsabilidad directa de la empresa.

Tabla 10. Coltanques S. A.

Hipótesis	Accidentes	Muertos	Lesionados
Adelantar invadiendo carril de sentido contrario	4	4	4
Adelantar por la derecha	1	0	1
Fallas mecánicas	2	1	2
Embriaguez aparente	1	0	2
Exceso de velocidad	2	0	2
Cruzar sin observar	1	1	0
No mantener la distancia de seguridad	3	0	5
Falta de precaución por niebla, lluvia o humo	1	0	6
No respetar prelación	1	0	1
Total General	16	6	23

Fuente: Centro de información estratégica de seguridad vial de la Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional.

Nota: La hipótesis corresponde al accidente en general, no involucra necesariamente la responsabilidad directa de la empresa.

6.2.3 Empresas de Pasajeros

Tabla 11. Coomotor Ltda.

Hipótesis	Accidentes	Muertos	Lesionados
Adelantar invadiendo carril de sentido contrario	1	0	5
Fallas mecánicas	4	5	12
Exceso de velocidad	1	0	4
Cruzar sin observar	3	2	1
Exceso en horas de conducción	1	2	9
Dejar o movilizar semovientes en la vía	1	0	2
Adelantar en zona prohibida	2	0	4
Superficie húmeda	2	0	5
Girar sin precaución (otra)	1	0	3
Total General	16	9	45

Fuente: Centro de información estratégica de seguridad vial de la Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional.

Nota: La hipótesis corresponde al accidente en general, no involucra necesariamente la responsabilidad directa de la empresa.

Tabla 12. Torcoroma Ltda.

Hipótesis	Accidentes	Muertos	Lesionados
Adelantar invadiendo carril de sentido contrario	2	1	8
Fallas mecánicas	3	0	11
Exceso de velocidad	2	1	33
Exceso en horas de conducción	2	1	7
Dejar o movilizar semovientes en vía	1	0	1
Distracción conductor	1	1	0
Superficie húmeda	1	0	3
Poner en marcha un vehículo sin precauciones	1	0	2
Otras	2	3	17
Total General	15	7	82

Fuente: Centro de información estratégica de seguridad vial de la Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional.

Nota: La hipótesis corresponde al accidente en general, no involucra necesariamente la responsabilidad directa de la empresa.

6.3 PRINCIPALES CAUSAS O HIPÓTESIS DE ACCIDENTALIDAD DEL SECTOR TRANSPORTADOR DE PASAJEROS Y CARGA

Con el propósito de poder establecer un punto de referencia entre las hipótesis de accidente que involucran las empresas de servicio público de transporte terrestre seleccionadas en el presente estudio, a continuación se relacionan los cuadros que determinan las hipótesis que enmarcan el sector transportador en general.

Frente a lo cual se puede señalar dos apuntes específicos, el primero para indicar que muchas de estas causas o hipótesis aparecen dentro de la acaecidas en las accidentalidad de cada una de las empresas referenciadas y la segunda, para

mostrar que algunas de ellas al depender del indebido comportamiento del respectivo trabajador se deberían convertirse en objeto de especial atención por parte de las Administradoras de Riesgos Laborales y los empleadores, pues no se evidencia tal gestión desde los SG SST. Esto por cuanto es un riesgo que debería aparecer incluido dentro de sus programas de prevención, a través de una apropiada capacitación de estos trabajadores que permita una concienciación respecto a la incidencia de tales conductas frente a su integridad y seguridad personal, la cual a su vez se hace extensiva a los demás usuarios del servicio; más aun cuando por simple deducción lógica podría señalarse que la infracción de las normas de tránsito, precedente situaciones accidentales o trágicas.

Tabla 13. Cuadro de hipótesis de empresas de pasajeros. Período: Año 2011 – Primer Semestre 2012

Hipótesis	Accidentes
Adelantar invadiendo carril de sentido contrario	145
No mantener distancia de seguridad	84
Fallas Mecánicas	72
Exceso de velocidad	49
Cruzar sin observar	42
Falta de precaución por niebla, lluvia o humo	38
Superficie húmeda	29
Cambio de carril sin indicación e inadecuado	23
Embriaguez aparente	23
Exceso en horas de conducción	18
Otras	185
TOTAL	708

Fuente: Centro de información estratégica de seguridad vial de la Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional.

Tabla 14. Cuadro de hipótesis d empresas de carga. Período: Año 2011 – Primer Semestre 2012

Hipótesis	Accidentes
Adelantar invadiendo carril de sentido contrario	323
No mantener distancia de seguridad	131
Fallas Mecánicas	99
Exceso de velocidad	103
Cruzar sin observar	41
Falta de precaución por niebla, lluvia o humo	43
Falta de señales en vehículo varado	42
Adelantar en zona prohibida	26
Embriaguez aparente	44
Exceso en horas de conducción	44
Otras	314
TOTAL	1210

Fuente: Centro de información estratégica de seguridad vial de la Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional.

De otra parte, a continuación señalaremos los siguientes factores que de acuerdo con los análisis efectuados a los respectivos SG SST enviados por varias de las empresas seleccionadas; se consideran que debilitan los objetivos de protección o seguridad de la actividad laboral del transporte público terrestre.

6.4 FACTORES RELACIONADOS CON LAS MEDIDAS DE PREVENCIÓN DE LAS EMPRESAS Y LAS ARL's

Es de anotar, que al verificar los Sistemas de Gestión de Seguridad y Salud en el Trabajo, de las señaladas empresas, se ha podido determinar que algunos de ellos, se caracterizan por desarrollar un contenido que guarda plena relación con la actividad administrativa. Los subprogramas médicos, si bien se cumplen en algunas de ellas, no se distinguen de los planes médicos preventivos que se

brindan por los programas de salud; y los demás subprogramas de higiene y seguridad industrial solo perfilan a los riesgos del personal administrativo.

De otra parte, efectuada una selección aleatoria en los listados enviados por las empresas de los conductores que actualmente laboran en ellas, se detectó, como muchos de ellos, son potenciales generadores de altos riesgos de siniestralidad, toda vez que con regular frecuencia han incurrido en múltiples infracciones al tránsito, (Según información pública del Sistema de Información de Multa e Infracciones al Tránsito - SIMIT) mediante conductas que se encuentran catalogadas entre las principales causas de accidentalidad, como son adelantar invadiendo carril de sentido contrario, conducir en exceso de velocidad o con exceso en horas de conducción. Hechos frente a los cuales no se alcanza a evidenciar que medidas correctivas o preventivas, han adoptado respectivamente los Directivos o Copasos de las empresas y/o las ARL's, para mejorar la cultura de seguridad vial entre estos trabajadores y con ello se contrarreste hechos de mortalidad o morbilidad vial.

También se evidencia que los planes de mantenimiento del parque automotor, si bien se encuentran soportados por las revisiones técnico-mecánicas y de gases, establecidas de manera legal y otras de forma consensual entre la empresa y los propietarios de los vehículos, no alcanzan a otorgar cabal garantía respecto del estado técnico y seguro de estos automotores para cumplir la actividad transportadora, como lo han demostrado recientes y frecuentes hechos noticiosos relacionados con accidentes de tránsito por fallas mecánicas, siendo preocupante como las autoridades de tránsito han determinado como posibles causas la aplicación de mantenimientos correctivos rudimentarios o antitécnicos que se ejecutan reiteradamente por parte de los propietarios o conductores, con base en conocimientos empíricos que poseen de mecánica automotriz, con el propósito de reducir los costos, generando riesgos catastróficos con tales decisiones, pues

muchas veces tales adaptaciones o injertos que se efectúan, terminan en accidentes mortales. Tal como se ha divulgado en los siguientes medios de comunicación:



La Policía de Tránsito y Transporte estableció que el accidente ocurrido en San Luís, Antioquia, que dejó 24 muertos y siete heridos, obedecieron a fallas humanas, ya que el Conductor del bus utilizó repuestos hechizos en el sistema de frenos.



Lunes a viernes | 4 P.M. a 7 P.M.

La Ventana
ES MÁS COMPAÑÍA

Señal en Vivo
La Ventana

CARACOL RADIO

INICIO AUDIO & PROGRAMAS OPINIÓN MULTIMEDIA LO MÁS CONTACTOS
ACTUALIDAD DEPORTES ECONOMÍA JUDICIAL INTERNACIONAL ENTRETENIMIENTO TECNOLOGÍA

Destacados del día: Juan Manuel Santos Proceso de Paz Cali y Valle del Cauca Cundinamarca

ACTUALIDAD RSS

A fallas mecánicas atribuyen el accidente de tránsito en vía de Cundinamarca

La buseta accidentada pertenece a la empresa Valle de Tenza y transportaba 20 personas, de las cuales 10 fallecieron

Así mismo, se ha examinado que estando determinado un horario laboral de los conductores en los diferentes SG SST, éste generalmente resulta superado debido a la prolongación del tiempo de los recorridos, los cuales se presentan por la ocurrencia de novedades en las carreteras tales como derrumbes, hundimientos de banca, paso a un solo carril en vías o puentes por labores de mantenimiento, caída de piedra, reparcho, entre otras, sin descartar las acciones o amenazas de grupos armados al margen de la ley o bandas criminales que impiden el tránsito por estipuladas zonas del país; así mismo, se debe incluir las situaciones relacionadas con el incremento de la demanda del servicio en ciertas épocas vacacionales. Circunstancias que hacen estipular con regular frecuencia dilatación de las jornadas laborales y por ende aumento de los riesgos laborales para el trabajador y los usuarios de servicio.



EL PERIÓDICO DE LOS TOLIMENSES
ELNUEVO Día
Judicial

January 6, 2013 - 00:00

11 muertos dejó accidente en Fresno

Un bus que se dirigía de Quibdó a Bogotá se estrelló cerca de Cerro Bravo, en Flandes, dejando al menos 37 personas heridas; se investiga posible sobrecupo.

Fallas mecánicas y un posible microsueño por parte del conductor son las hipótesis preliminares del accidente que dejó 11 personas muertas y 37 heridas en un accidente de tránsito en la Curva del Diablo en Fresno.

Según informó el general Francisco Patiño Fonseca, director de Tránsito y Transporte, en un primer análisis técnico, el exceso de velocidad y el cansancio fueron la causa del siniestro.

"El conductor llevaba 14 horas conduciendo el vehículo, y en esta curva, que es en descenso, perdió el control; es una tragedia que pudo ser peor, pues, si no es por el barranco, se va el autobús a uno de los tantos abismos que hay en la zona", señaló el general Patiño.

Por su parte, al identificar la capacidad operativa del parque automotor autorizado que disponen las empresas y los niveles de accidentalidad reportados por las mismas en las bases de datos de las autoridades públicas y las administradoras de riesgos laborales, se puede evidenciar el impacto negativo que se causa en la productividad empresarial y además en la confianza y seguridad anhela entre los usuarios de esta modalidad de transporte.

6.5 FACTORES RELACIONADOS CON LOS CONDUCTORES

En este punto se hace indispensable señalar que como principal actor de aplicación de medidas de seguridad vial en carretera y de los sistemas de gestión de seguridad y salud en el trabajo, se identifica a los conductores de las empresas de servicio público, quienes se constituyen en sujetos de trascendental relevancia para que se cumpla con los objetivos de las normas y medidas adoptadas por los COPASO y/o vigías ocupacionales; por ello resulta significativamente importante la gestión preventiva que realicen los empleadores y los administradores de riesgos laborales (ARL) para capacitarlos y concientizarlos de ejecutar su labor de conducción respetando los protocolos de seguridad, conociendo y acatando los panoramas de riesgos detectados, las normas de tránsito, para con ello reducir los riesgos de dicha actividad y los índices de siniestralidad vial.

De otra parte, al verificar los procesos de contratación del personal de conductores de los vehículos, se puede determinar que la relación laboral principalmente se establece por contrato con la empresa, sin embargo en un menor porcentaje se presentan contratos con los propietarios de los vehículos o con terceros, situación que controvierte el ordenamiento jurídico, primero, porque no permite involucrar al trabajador a los reglamentos internos de la empresa, la seguridad social y especialmente involucrarlos en los sistemas de gestión de seguridad y salud en el trabajo, y segundo porque altera la relación de responsabilidad extracontractual en caso de presentarse un hecho accidental, generando nulidad en la correspondiente póliza que tenga el automotor.

Aunado a lo anterior, se debe decir que al analizar el perfil de los conductores contratados por las empresas de transporte, se ha encontrado que la mayoría de estas personas se caracterizan por un amplio periodo de permanencia en esta labor que oscila entre los 15 a 25 años de antigüedad, con edades que se determinan entre los 35 y 55 años de edad principalmente, los cuales en algunas de estas empresas obtienen renovación de sus contratos, pese a que presentan una numerosa relación de infracciones al tránsito y transporte que aun ni siquiera han sido canceladas, o aunque no sean numerosas, las reportadas determinan comportamientos de alto riesgo para la seguridad vial y por ende para los demás intervinientes de la infraestructura terrestre.

6.6 FACTORES RELACIONADOS CON EL ESTADO

Replicando que el transporte terrestre como servicio público, es una actividad económica, regulada por el Gobierno Nacional; es necesario señalar que ante los niveles de siniestralidad y clasificación de riesgos que caracterizan el sector transportador, resulta trascendental deliberar sobre la gestión de prevención ejercida por parte de las autoridades que tienen la supervisión y control del SG

SST. Más aun cuando tal responsabilidad se fundamenta en un mandato constitucional de proteger a todas las personas residentes en Colombia, en su vida, honra, bienes,... y en ese orden, estas autoridades que están llamadas a ejercer sus funciones de manera coordinada, no se advierten cuales han sido las acciones para contrarrestar los niveles de mortalidad y morbilidad vial.

La gestión de control estatal, se ve limitada a la exigencia de informes presentados por la Administradoras de Riesgos Laborales y la poca o escasa verificación del ejercicio de la actividad de conducción como se viene prestando en la práctica, evaluación no tanto de la actividad desplegada de manera formal por los empleadores y ARL's, quienes pueden ser objeto de sanción, sino de la aplicación de las medidas de prevención y capacitación que tienen los conductores para ejercer tan importante y riesgosa labor. Siendo relevante consignar que habiendo sido elevada una solicitud de información respecto de la gestión de la Dirección de Riesgos Profesionales del Ministerio del Trabajo, a través de un Derecho de Petición, éste nunca fue contestado, posiblemente por la falta de argumentos o acciones ejercidas para sustentar una adecuada respuesta al respecto.

Es por ello, que en este punto vale la pena, señalar que siendo los conductores de las empresas de servicio público de transporte terrestre, el factor más relevante, al momento de establecer acciones de mejora en los actuales SG SST, resultaría muy interesante que la Subdirección de Riesgos Profesionales del Ministerio de Salud y Protección Social y la Superintendencia de Salud revisará los planes, programas, acciones preventivas y de capacitación que vienen desplegando las ARL's y/o los COPASOS en estos trabajadores, para mitigar los factores de riesgos de enfermedades y accidentes laborales de las empresas de servicio público de transporte terrestre y con ello incluso procurar obtener una ejecución de

esta actividad dentro de niveles de riesgo menores a los que actualmente ostenta (nivel 4 según clasificación Decreto 1607 de 2002).

Aunadamente, se cuestiona sobre las condiciones de desarrollo de la infraestructura que dispone el sector transportador terrestre; debido al Estado deficiente de las vías, golpeadas últimamente por las temporadas invernales, el escaso desarrollo de dobles calzadas, la limitada conectividad entre los principales puertos marítimos, las insuficientes actividades de control por parte de las autoridades de tránsito, respecto al exceso de velocidad, condiciones técnico mecánicas de los automotores y no menos importante el estado de psicofísico de los conductores al momento de ejercer esta actividad.

7. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

FRENTE A LAS EMPRESAS Y ARL's

- Ampliar el contenido de los SG SST:

Teniendo de presente que los SG SST revisados solo perfilan a los riesgos del personal administrativo, se recomienda constituir un capítulo o subprograma que guarde plena relación con la actividad operativa (prestación del servicio de transporte terrestre) que se ejerce en las vías públicas, donde se concentra el mayor riesgo de la misma.

De la revisión de los SG SST, requiere que se encuentren más estructurados para el personal de conductores, valorando los riesgos que estos trabajadores deben asumir solos y lejos de sus respectivos centros administrativos de trabajo, como son los peligros del tráfico, entre otros riesgos difíciles de controlar. Siendo

entonces procedente señalar que en cualquier caso, las medidas de gestión de riesgos pueden ser eficaces si tienen en cuenta el modo en que funciona el sector en la práctica, así como las características de los propios conductores y su forma de trabajar.

Dentro de los aspectos de análisis efectuados a la actividad de los conductores, se aprecia que muchas veces los largos recorridos que superan las 9 horas diarias, se cubren con dos conductores que se desplazan dentro del mismo automotor, lo cual indudablemente, genera un cansancio paralelo a estos trabajadores, similar al que sienten los propios pasajeros; situación que conlleva a compartir las eventuales novedades que presente la vía; por ello se considera adecuado recomendar que en los SG SST, se establezca dentro del subprograma dedicado al personal operativo, que éstos se releven durante los trayectos, por trabajadores que se encuentren en terminales u oficinas ubicados dentro de los respectivos recorridos.

- Fortalecer el proceso de selección de personal:

Con base en las razones antes mencionadas, resulta de trascendental importancia revisar los procesos de selección, inducción y seguimiento del personal de aspirantes a ocupar la labor de conductores de las empresas de servicio público de transporte; Esto por cuanto el trabajo por carretera exige niveles elevados de competencias y aptitudes. Esto se sugiere atendiendo los registros documentales de accidentes de tránsito suministrados por las autoridades, el número de infracciones cometidas y reportadas en bases de datos, los índices de accidentes laborales registrados en los SG SST de las empresas, la falta de concienciación de los riesgos de la actividad ejercida por los conductores, lo que permite indicar que más que antigüedad en la actividad de conducción, se hace necesario que las empresas deban seleccionar y contratar a personal que disponga de actitud, pericia, experiencia y una adecuada y permanente capacitación.

Lo anterior, al considerar que los conductores que cubren trayectos a larga distancia no deben en no pocas ocasiones cargar y descargar, realizar reparaciones técnicas, tener ciertas destrezas de comunicación, realizar tareas administrativas básicas y actuar como “representantes de la imagen de sus empresas”. Deben entregar su mercancía puntualmente, con independencia de las condiciones meteorológicas o viales. Tal vez deben transportar sustancias peligrosas o mercancías frágiles que exigen cuidados y responsabilidades adicionales. En este sector, como en cualquier otro, es importante prestar atención a las condiciones de trabajo para garantizar que los trabajadores están calificados y motivados.

- Optimizar la capacitación de conductores:

Conforme la exploración realizada a los espacios de inducción y capacitación ejecutados las administradoras de riesgos laborales y los empleadores, los cuales no alcanzan a persuadir y concienciar a los trabajadores operativos de la actividad transportadora (conductores), para que ejecuten su labor mediante unos comportamientos más seguros; se recomienda revisar o establecer indicadores de gestión, eficacia, eficiencia y efectividad para determinar el desempeño de aquellos que verdaderamente están interesados en ejecutar una buena calidad del servicio, fundamentado en el ejercicio de una actividad segura donde los resultados de accidentalidad y enfermedad laboral cada día se acerque a cero. Lo anterior como efecto de la seriedad con que se asume el contrato de transporte, cuando el objeto del mismo principalmente es la vida de las personas, empezando por la del propio trabajador y de los usuarios del servicio, el patrimonio de otras y la economía de un país.

- Auditar los planes de mantenimiento y control del parque automotor:

Habiendo evidenciado que muchos de los planes de mantenimiento preventivo aplicado por las empresas de servicio público de transporte de pasajeros y de carga al respectivo parque automotor, no se constituyen en garantías de seguridad de estos medios de movilización masiva; es por ello que se recomienda que dentro de los capítulos o subprogramas de seguridad industrial de los SG SST, se establezca la obligación de contratar una auditoría externa a cargo de cada gerencia de todo terminal de transporte terrestre, que verifique el estado técnico mecánico de los vehículos, de manera previa al inicio de sus recorridos que genere una responsabilidad solidaria a los auditores en caso de un hecho de siniestralidad vial.

Adicionalmente, se debe considerar un modelo de SG SST que permita realizar un mejoramiento continuo, conforme la metodología de Planear, Hacer, Verificar y Actuar, teniendo como referencia la nueva normativa de la Ley 1562 de 2012, esto con el fin de mantener una dinámica permanente de las empresas transportadoras y todos los organismos que de una u otra manera estén involucrados.

FRENTE AL ESTADO

Realizar seguimiento respecto de la eficacia de las normas y fortalecer el desarrollo de la infraestructura vial.

Al denotar que existen unos índices de accidentalidad vial y laboral en el sector del transporte terrestre que históricamente no disminuyen, sino que exponencialmente cada año van en aumento, y con ello se constata que las acciones y la normatividad ejercidas y expedidas, respectivamente, por las autoridades del Estado, no han logrado detener y contraer significativamente los registros de siniestralidad vial y por el contrario se mantiene la alta amenaza de los riesgos que presenta la actividad de conducción; por ello se estima con base en la capacidad

de reacción o respuesta que se demostró por parte de las autoridades para modificar las normas de seguridad laboral desde 1994 (Decreto 1295) hasta el año 2012 (Ley 1562), que existe una alta probabilidad que se afronte la misma ineficacia que presentó la disposición legal anterior. En ese orden, será procedente realizar un cabal seguimiento a las acciones de supervisión y control que ejerzan las autoridades y entidades responsables de verificar y auditar el diseño y ejecución de los respectivos Sistemas de Gestión de Seguridad y Salud en el Trabajo, principalmente en el sector del transporte terrestre.

Ahora, aclarando que los registros estadísticos utilizados en el presente trabajo, no permiten determinar plenamente sí en los casos de accidentalidad reportados por las autoridades de tránsito y transporte, existieron los factores de incidencia causados directamente por los conductores de las empresas de servicio público; se estima importante dejar consignado un especial planteamiento relacionado con la necesidad que instituciones como el Fondo Nacional de Riesgos Laborales y el Fondo de Prevención Vial, armonicen sus capacidad económica y objetivos estratégicos, con la finalidad de intervenir el factor humano de las empresas de servicio público de transporte terrestre, enfocándose primordialmente en el personal de conductores. Buscando con ello mejorar los indicadores de promoción y prevención, erradicar los comportamientos imprudentes sobre la vía que frecuentemente se constituyen en causas de accidentalidad y se analicen detenida e integralmente ciertos factores de riesgos propios de esta actividad laboral (físicos, químicos, mecánico, público, biológico, psicosociales, medio ambiental entre otros) que conllevan a caracterizarla como una empresa de alto riesgo.

Así mismo, al evidenciar que la actual existencia ámbito físico donde se ejerce la conducción, como es la infraestructura vial, no constituye una garantía que brinda el Estado, para que se cumpla con el principio rector de *la seguridad* en el transporte, por ello, se considera indispensable que prontamente se disponga de

un mejor desarrollo e incremento técnico de diseño (dobles calzadas) y permanentes actividades de mantenimiento, que determinen desplazamientos seguros y ágiles que no prologuen indebidamente las jornadas laborales o los tiempos de recorrido y por ende se ensanchen los riesgos contra la vida e integridad de los trabajadores (conductores y usuarios).

8. BIBLIOGRAFIA

CONPES 3260.

CONPES 3261.

DECRETO 1295 de 1994.

LEY 336 DE 1996.

LEY 100 DE 1993.

LEY 1122 DE 2007.

LEY 15 DE 1959.

LEY 1562 DE 2012.

VERGARA CALDERÓN, Ingrid. Directora de Comunicaciones y Mercadeo. FASECOLDA

REVISTA FORENSIS. Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses. 2011.

DEXTRE, Carlos. Vías Humanas. Un enfoque multidisciplinario y humano de la seguridad vial. Perú. Fondo Editorial de la Pontificia Universidad Católica del Perú, 2008.

CAMARGO GUTIÉRREZ, José Ángel. Informe de Accidentalidad laboral. Facultad Nacional de Salud Pública. Universidad de Antioquia.

PLAZAS M., Germán. Nueva práctica Laboral. Décima cuarta Edición. Editorial Linotipia. Bolívar. 2012.

AYALA CÁCERES, Carlos Luís. Legislación en Salud Ocupacional y Riesgos Profesionales. Ediciones Salud Laboral. Tercera Edición. 2005.

CONTRALORÍA GENERAL DE LA REPUBLICA. “Especial Seguimiento a los resultados de la política pública de Seguridad Vial en Colombia”. Informe Número Dos. 2012.

CONTRALORÍA GENERAL DE LA REPUBLICA. Foro "Realidad y retos de la seguridad vial en Colombia. Informe Número Nueve. 2012.

MINISTERIO DE TRANSPORTE. Caracterización del Transporte en Colombia Diagnóstico y Proyectos de Transporte e Infraestructura. 2005.

CABRERA A., Gustavo. VELÁSQUEZ O, Natalia. VALLADARES G., Mónica. Seguridad vial, un desafío de salud pública en la Colombia del Siglo XXI. 2009.

CARDONA GUTIÉRREZ, Germán. Infraestructura para la prosperidad, productividad, seguridad y bienestar para los colombianos. Ministerio de Transporte. 2010.

LIZARAZO, César G. FAJARDO, Javier M. BERRIO, Shirley. QUINTANA, Leonardo. Breve historia de la salud ocupacional en Colombia, Departamento de Ingeniería Industrial. Pontificia Universidad Javeriana. Bogotá. Colombia. 2010.

MUÑOZ PRIETO, Filman. Concesiones viales en Colombia. Revista Tecnura, Universidad Distrital Francisco José de Caldas. 2002.

ALVEAR SANÍN, José. Historia del Transporte y la Infraestructura en Colombia. Ministerio de Transporte. Imprenta Nacional. Primera Edición. 2008.

[Http://es.scribd.com/doc/12945741/GTC-34-Programas-de-Salud-Ocupacional](http://es.scribd.com/doc/12945741/GTC-34-Programas-de-Salud-Ocupacional)
GTC 34 Programas de Salud Ocupacional.

www.fasecolda.com.

http://es.wikipedia.org/wiki/Seguridad_social.

9. ANEXOS

ANEXO 1

FORMATO DE CUESTIONARIO REALIZADO A EMPRESAS DE SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE TERRESTRE

Bogotá D.C., de Agosto de 2012.

Señor

EMPRESA DE TRANSPORTE TERRESTRE DE

Ciudad. -

De conformidad con los artículos 2 y 8 de la Ley 336 de 1996, el artículo 8 de la Ley 105 de 1993 y los lineamientos de las Sentencias C-134/94, T-105/96, T-738/98, T-789/98, T-131/98, T-131/98 en las cuales la Corte Constitucional ha considerado que el derecho de petición vincula a los particulares en la medida en que ese particular preste servicios públicos o de interés general, me permito solicitar se brinde respuesta al siguiente cuestionario, relacionado con el sistema de gestión de seguridad y salud en el trabajo de su empresa, establecido según lo contemplado en el Decreto 1295 de 1994 y la ley 1562 de 2012 y otros aspectos relacionados con el artículo 34 de la ley 336 de 1996.

1. Se requiere conocer si dispone de un sistema de gestión de seguridad y salud en el trabajo vigente, en caso positivo allegar copia del mismo.
- 2.Cuál es el número de conductores contratados por su empresa y cuántos han sido contratados por los propietarios para el año 2011 y 2012?
3. ¿Cuántos vehículos componen el parque automotor para la empresa, que este debidamente habilitado por el Ministerio de Transporte?

4. ¿Cuántas son las rutas que tienen autorizadas la empresa en el orden nacional, departamental y/o municipal?
5. ¿Cuál es el número de accidentes de trabajo que registró y ha registrado la empresa durante el 2011 y el 2012?, señale las causas.
6. ¿Cuál es el número de enfermedades de trabajo que registró o que ha registrado la empresa durante el 2011 y el 2012?, Indique las causas.
7. ¿Cuál es el número de conductores asignados por vehículo para realizar los recorridos?
8. Suministre la relación de los conductores contratados por su empresa o en su defecto números de cédula de los mismos.
9. Cuál es el nombre, teléfono y cargo del responsable del Sistema de Gestión de Seguridad y Salud en el Trabajo en la empresa.
10. Razón social de las Administradoras de Riesgos Laborales a la que están afiliados sus trabajadores (conductores).
11. ¿Cuál es la jornada y horario de trabajo establecido para los conductores de la empresa?
12. ¿Cuál es el plan de mantenimiento y prevención de las condiciones técnico mecánicas del parque automotor de la empresa, antes, durante y después de cada prestación del servicio de transporte?

13. ¿Cuántos conductores de la empresa durante los años 2010, 2011 y 2012, han solicitado y/o reconocido la pensión por invalidez o muerte en actos laborales?

ANEXO 2
FORMATO DE CUESTIONARIO REALIZADO A CONDUCTORES
DE EMPRESAS DE SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE

Ciudad, Octubre de 2012

Fecha

Hora

Lugar

Empresa

1. ¿Cuál es su edad?
2. ¿Cuánto tiempo lleva laborando en la empresa?
3. ¿Su relación laboral es mediante contrato con la empresa____ o el propietario del vehículo ____?
4. ¿Le ha sido dado a conocer el SG SST de la empresa____?
5. ¿Conoce o le han sido enterados por parte de la empresa los riesgos a los que está expuesto?
6. En su trabajo?
7. ¿Ha recibido capacitaciones sobre prevención de enfermedades o accidentes laborales? _____
8. ¿En caso positivo cada cuanto? _____

9. ¿Ha sido objeto de evaluaciones médicas ocupacionales?___ ¿cada cuanto?_____
10. ¿Cuántas enfermedades o accidentes laborales ha registrado durante el 2011 y 2012_____
11. ¿En caso positivo cuales fueron las causas?
12. ¿Cuál es el número de conductores asignados por vehículo en los recorridos de la empresa?
13. ¿Conoce usted a la persona responsable del SG SST en la empresa?
- 14.¿Cuál es la razón social de la ARL a la que está afiliado?
15. ¿Cuál es la jornada laboral establecida para los conductores de la empresa?
- 16.¿Conoce el plan de mantenimiento y prevención aplicado al parque automotor de la empresa?
17. ¿Conoce cuántos conductores de la empresa le fue solicitada o reconocida la pensión de invalidez o muerte por accidentes laborales, durante los años 2011 y 2012?

ANEXO 3
MATRIZ DE ANÁLISIS DE LOS SG SST DE LAS EMPRESAS
COPETRAN LTDA.

GESTIÓN DE LA EMPRESA				EVALUACIÓN DE CONDUCTORES			
FACTORES	ELEMENTOS		CUMPLE		ELEMENTOS	CUMPLE	
			SI	NO		SI	NO
Contenido	Presentó SG SST		X		Conoce SG SST	X	
	Incluye al personal operativo			X	Recibe Capacitación		X
	Jornadas preventivas			X	Ha pertenecido al COPASO		X
	Tipo de contrato de conductores		Directo e indirecto		Jornada laboral	10 horas	
	Jornada laboral		8 horas		Ejecución plan de mantenimiento	Directo e indirecto	
	Plan de mantenimiento		Indirecto		Tipo de Contrato	Con empresa	
	Parque automotor	Cantidad	409 buses 176 Camiones		Tiempo antigüedad promedio	12 años	
Accidentalidad	Casos reporte interno	Casos reporte autoridades	Observaciones				
	93	31	Se evidencia que la parte correspondiente al centro de costo de conductores queda aislado de los panoramas de riesgo pues las actividades de mitigar accidentes, no se ven que atienda los resultados de mitigarlos				
Capacitación	La capacitación la realizan al inicio de contrato laboral mediante un curso integral de formación.						

FLOTA LA MACARENA S.A.

GESTIÓN DE LA EMPRESA				EVALUACIÓN DE CONDUCTORES			
FACTORES	ELEMENTOS		CUMPLE		ELEMENTOS	CUMPLE	
			SI	NO		SI	NO
Contenido	Presentó SG SST		X		Conoce SG SST	X	
	Incluye al personal operativo			X	Recibe Capacitación		X
	Jornadas preventivas		X		Ha pertenecido al COPASO		X
	Tipo de contrato de conductores		Directo e Indirecto		Jornada laboral	8 Horas	
	Jornada laboral		8 horas		Ejecución plan de mantenimiento	Directo e indirecto	
	Plan de mantenimiento		Indirecto		Tipo de contrato	Con Empresa	
	Parque automotor	Cantidad	194 Buses 264		Tiempo antigüedad Promedio	15 años	

			Camiones	
Accidentalidad	Casos reporte interno	Casos reporte autoridades	Observaciones	
	11	8	Se evidencia que la parte correspondiente al centro de costo de conductores queda aislado de los panoramas de riesgo pues las actividades de mitigar accidentes, no se ven que atiendan los resultados de mitigarlos	
Capacitación	La capacitación la realizan al inicio de contrato laboral mediante un curso integral de formación.			

TORCOROMA LTDA

GESTIÓN DE LA EMPRESA				EVALUACIÓN DE CONDUCTORES			
FACTORES	ELEMENTOS		CUMPLE		ELEMENTOS	CUMPLE	
			SI	NO		SI	NO
Contenido	Presentó SG SST		X		Conoce SG SST		X
	Incluye al personal operativo			X	Recibe Capacitación		X
	Jornadas preventivas			X	Ha pertenecido al COPASO		X
	Tipo de contrato de conductores		Directo		Jornada laboral	15 Horas	
	Jornada laboral		8 Horas		Ejecución plan de mantenimiento	Indirecto	
	Plan de mantenimiento		Indirecto		Tipo de Contrato	Directo e Indirecto	
	Parque automotor	Cantidad	199 Buses		Tiempo antigüedad Promedio	8 Años	
Accidentalidad	Casos reporte interno	Casos reporte autoridades	Observaciones				
	8	21	Se evidencia que la parte correspondiente al centro de costo de conductores queda aislado de los panoramas de riesgo pues las actividades de mitigar accidentes, no se ven que atiendan los resultados de mitigarlos				
Capacitación	Señalan que cumplen con la capacitación requerida legalmente						

BERLINAS DEL FONCE S.A.

GESTIÓN DE LA EMPRESA				EVALUACIÓN DE CONDUCTORES			
FACTORES	ELEMENTOS		CUMPLE		ELEMENTOS	CUMPLE	
			SI	NO		SI	NO
Contenido	Presentó SG SST		X		Conoce SG SST	X	
	Incluye al personal operativo			X	Recibe Capacitación	X	
	Jornadas preventivas		X		Ha pertenecido al COPASO		X
	Tipo de contrato de conductores		Directo		Jornada laboral	12 Horas	
	Jornada laboral		8 Horas		Ejecución plan de mantenimiento	Indirecto	
	Plan de mantenimiento		Directo e indirecto		Tipo de contrato	Directo	
	Parque automotor	Cantidad	110 Buses 10 Camiones		Tiempo antigüedad promedio	11 años	
Accidentalidad	Casos reporte interno	Casos reporte autoridades	Observaciones				
			No se obtuvo información interna ni de las autoridades				
Capacitación	Señalan que cumplen con la capacitación requerida legalmente						

COLTANQUES S. A.

GESTIÓN DE LA EMPRESA				EVALUACIÓN DE CONDUCTORES			
FACTORES	ELEMENTOS		CUMPLE		ELEMENTOS	CUMPLE	
			SI	NO		SI	NO
Contenido	Presentó SG SST		X		Conoce SG SST		
	Incluye al personal operativo			X	Recibe Capacitación		
	Jornadas preventivas			X	Tipo de contrato		
	Tipo de contrato de conductores		Directo e Indirecto		Jornada laboral		
	Jornada laboral		12 Horas		Ejecución plan de mantenimiento		
	Plan de mantenimiento		Directo e Indirecto				
	Parque automotor	Cantidad	733 Tracto camiones		Tiempo antigüedad Promedio		
Accidentalidad	Casos reporte interno	Casos reporte autoridades	Observaciones				
	44	16	Se evidencia que la parte correspondiente al centro de costo de conductores queda aislado de los panoramas de riesgo pues las actividades de mitigar accidentes, no se ven que atienda los resultados de mitigarlos				
Capacitación	Señalan que cumplen con la capacitación requerida legalmente						

MOTOTRANSPORTAR S.A.S.

GESTIÓN DE LA EMPRESA				EVALUACIÓN DE CONDUCTORES				
FACTORES	ELEMENTOS		CUMPLE		ELEMENTOS		CUMPLE	
			SI	NO			SI	NO
Contenido	Presentó SG SST		X		Conoce SG SST		X	
	Incluye al personal operativo			X	Recibe Capacitación		X	
	Jornadas preventivas			X	Ha pertenecido al COPASO			X
	Tipo de contrato de conductores		Directo		Jornada laboral		15 Horas	
	Jornada laboral		12 Horas		Ejecución plan de mantenimiento		N/A	
	Plan de mantenimiento		N/A		Tipo de Contrato		Directo	
	Parque automotor	Cantidad	N/A		Tiempo antigüedad Promedio		12 años	
Accidentalidad	Casos reporte interno	Casos reporte autoridades	Observaciones					
	0	17	Se evidencia que la parte correspondiente al centro de costo de conductores queda aislado de los panoramas de riesgo pues las actividades de mitigar accidentes, no se ven que atiendan los resultados de mitigarlos					
Capacitación	N/A							

COOMOTOR LTDA

GESTIÓN DE LA EMPRESA				EVALUACIÓN DE CONDUCTORES			
FACTORES	ELEMENTOS		CUMPLE		ELEMENTOS	CUMPLE	
			SI	NO		SI	NO
Contenido	Presentó SG SST			X	Conoce SG SST	X	X
	Incluye al personal operativo				Recibe Capacitación	X	X
	Jornadas preventivas				Ha pertenecido al COPASO		X
	Tipo de contrato de conductores				Jornada laboral	8 Horas	
	Jornada laboral				Ejecución plan de mantenimiento	Directo	
	Plan de mantenimiento				Tipo de Contrato	Directo	
	Parque automotor	Cantidad			Tiempo antigüedad Promedio	15 años	
accidentalidad	Casos reporte interno	Casos reporte autoridades	Observaciones				
	0	16	N/A				
Capacitación	N/A						

RÁPIDO HUMADEA S.A.

GESTIÓN DE LA EMPRESA				EVALUACIÓN DE CONDUCTORES			
FACTORES	ELEMENTOS		CUMPLE		ELEMENTOS	CUMPLE	
			SI	NO		SI	NO
Contenido	Presentó SG SST			X	Conoce SG SST	X	
	Incluye al personal operativo				Recibe Capacitación	X	
	Jornadas preventivas				Ha pertenecido al COPASO		X
	Tipo de contrato de conductores				Jornada laboral	12 Horas	
	Jornada laboral				Ejecución plan de mantenimiento	Directo	
	Plan de mantenimiento				Tipo de Contrato	Indirecto	
	Parque automotor	Cantidad			Tiempo antigüedad promedio	18 meses	
accidentalidad	Casos reporte interno	Casos reporte autoridades	Observaciones				
	0	17	N/A				
Capacitación	N/A						

UNIVERSIDAD DE LA SABANA
INSTITUTO DE POSTGRADOS- FORUM
RESUMEN ANALÍTICO DE INVESTIGACIÓN (R.A.I)

No.	VARIABLES	DESCRIPCIÓN DE LA VARIABLE
1	NOMBRE DEL POSTGRADO	ESPECIALIZACIÓN EN SEGUROS Y SEGURIDAD SOCIAL
2	TÍTULO DEL PROYECTO	APLICACIÓN DEL SISTEMA DE GESTIÓN DE SEGURIDAD Y SALUD EN EL TRABAJO EN LAS EMPRESAS DE SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE TERRESTRE Y SU INCIDENCIA EN LOS ÍNDICES DE ACCIDENTALIDAD VIAL DE COLOMBIA
3	AUTOR(es)	ADOLFO RODRÍGUEZ GARZÓN NELSON ENRIQUE RODRÍGUEZ RODRÍGUEZ
4	AÑO Y MES	2013 ENERO
5	NOMBRE DEL ASESOR(a)	DR. JUAN CARLOS LLANO RONDON
6	DESCRIPCIÓN O ABSTRACT	<p>El objetivo de este proyecto es establecer ciertos factores de riesgo que inciden en la accidentalidad vial y laboral que presentan a nivel general las empresas de servicio público de transporte terrestre de pasajeros y de carga en Colombia</p> <p>The objective of this project is to establish certain risk factors that influence road accidents and labor that present generally the companies of transport of passengers and cargo in Colombia.</p>
7	PALABRAS CLAVES	Riesgos Tipología de riesgos Sistema de Gestión de Seguridad y Salud en el Trabajo Seguridad Vial Prevención
8	SECTOR ECONÓMICO AL QUE PERTENECE EL PROYECTO	Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor
9	TIPO DE ESTUDIO	Investigación Exploratorio y causal
10	OBJETIVO GENERAL	Establecer los factores de riesgo que vienen incidiendo en el grado de accidentalidad que presentan las empresas de servicio público de transporte terrestre de pasajeros y de carga nacionales en nuestro país.
11	OBJETIVOS ESPECÍFICOS	<p>Evaluar la gestión que despliegan las empresas de servicio público de transporte terrestre pasajeros y de carga nacionales, para mitigar el nivel de accidentalidad.</p> <p>Diagnosticar los elementos de riesgo que surgen en el desarrollo de las labores operativas para determinar la eficacia o no de las medidas de prevención adoptadas para proteger las vidas humanas involucradas en la actividad transportadora y sus consecuencias patrimoniales y sociales</p> <p>Examinar si los actores directos de la actividad transportadora despliegan con interés y responsabilidad requerida para contrarrestar el flagelo de la accidentalidad de su labor.</p> <p>Verificar los mecanismos de control y supervisión que ejerce las autoridades competentes a las empresas de servicio público de transporte terrestre de pasajeros y de carga nacionales, en los programas de prevención en accidentalidad vial.</p>

12	RESUMEN GENERAL	<p>Evaluando los índices de accidentalidad en el sector público del transporte terrestre, resulta procedente analizar los sistemas de gestión de seguridad y salud en el trabajo entre otras medidas de seguridad aplicadas por parte de las empresas de servicio público que ejercen la actividad y sus implicaciones respecto de la seguridad vial.</p> <p>Se realizar una evaluación del esquema empresarial existente, su gestión al momento de ejecutar los SG SST con el fin de minimizar incidentes que ponen en riesgos a los pasajeros y la actuación ejercida por otros actores (Estado y Administradoras de Riesgos Laborales) para atender y mitigar el flagelo de la accidentalidad en las empresas y con ello proteger las vidas humanas.</p> <p>Para ello se diagnosticaron los aspectos y factores de riesgo que afectan el desarrollo de los Sistemas de Gestión de Seguridad y Salud en el Trabajo (SG SST), el cumplimiento, el respeto de las normas de tránsito por parte de las empresas y/o conductores de vehículos de servicio público.</p> <p>Por lo anteriormente mencionado, se realizan unas conclusiones y recomendaciones para todos los intervinientes que tienen obligaciones de diseño, ejecución, supervisión y control de los Sistemas de Gestión de Seguridad y Salud en el Trabajo, entre ellos las Empresas, las Administradoras de Riesgos Laborales (ARL'S) y el Estado.</p>
13	CONCLUSIONES.	<p>7.1 Frente a las empresas y ARL's:</p> <p>Ampliar el contenido de los SG SST: Teniendo de presente que los SG SST revisados solo perfilan a los riesgos del personal administrativo, se recomienda constituir un capítulo o subprograma que guarde plena relación con la actividad operativa (prestación del servicio de transporte terrestre) que se ejerce en las vías públicas, donde se concentra el mayor riesgo de la misma.</p> <p>De la revisión de los SG SST, requiere que se encuentren más estructurados para el personal de conductores, valorando los riesgos que estos trabajadores deben asumir solos y lejos de sus respectivos centros administrativos de trabajo, como son los peligros del tráfico, entre otros riesgos difíciles de controlar. Siendo entonces procedente señalar que en cualquier caso, las medidas de gestión de riesgos pueden ser eficaces si tienen en cuenta el modo en que funciona el sector en la práctica, así como las características de los propios conductores y su forma de trabajar.</p> <p>Dentro de los aspectos de análisis efectuados a la actividad de los conductores, se aprecia que muchas veces los largos recorridos que superan las 9 horas diarias, se cubren con dos conductores que se desplazan dentro del mismo automotor, lo cual indudablemente, genera un cansancio paralelo a estos trabajadores, similar al que sienten los propios pasajeros; situación que conlleva a compartir las eventuales novedades que presente la vía; por ello se considera adecuado recomendar que en los SG SST, se establezca dentro del subprograma dedicado al personal operativo, que éstos se releven durante los trayectos, por trabajadores que se encuentren en terminales u oficinas ubicados dentro de los respectivos recorridos.</p> <p>Fortalecer el proceso de selección de personal: Con base en las razones antes mencionadas, resulta de trascendental importancia revisar los procesos de selección, inducción y seguimiento del personal de aspirantes a ocupar la labor de conductores de las empresas de servicio público de transporte; Esto por cuanto el trabajo por carretera exige niveles elevados de competencias y aptitudes</p>

14	FUENTES BIBLIOGRÁFICAS	<p>CONPES 3260. CONPES 3261. Decreto 1295 de 1994. Ley 336 de 1996. Ley 100 de 1993. Ley 1122 de 2007 Ley 15 de 1959 Ley 1562 de 2012.</p> <p>VERGARA CALDERÓN, Ingrid. Directora de Comunicaciones y Mercadeo. FASECOLDA</p> <p>www.fasecolda.com.</p> <p>http://es.wikipedia.org/wiki/Seguridad_social</p> <p>Revista Forensis 2011 – Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses</p> <p>Dextre, Carlos. Vías Humanas. Un enfoque multidisciplinario y humano de la seguridad vial. Perú. Fondo Editorial de la Pontificia Universidad Católica del Perú, 2008</p> <p>Informe de Accidentalidad laboral –José Ángel Camargo Gutiérrez –facultad nacional de salud pública –Universidad de Antioquia.</p> <p>Germán Plazas M, Nueva práctica Laboral, Décimo cuarta edición, Editorial Linotipia Bolívar, 2012.</p> <p>Carlos Luis Ayala Cáceres, Legislación en Salud Ocupacional y Riesgos Profesionales, Tercera Edición, Ediciones Salud Laboral, 2005.</p> <p>Informe No. 2. Contraloría General de la Republica “Especial Seguimiento a los</p>
----	-------------------------------	--

Vo Bo Asesor y Coordinador de Investigación: