



UNIVERSIDAD DE CARABOBO
FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS Y SOCIALES
ESCUELA DE RELACIONES INDUSTRIALES
CAMPUS BÁRBULA



CONDICIONES DE SEGURIDAD Y SALUD LABORAL DE LOS
MOTORIZADOS DE UNA EMPRESA DE SERVICIO ADUANERO UBICADO
EN EL MUNICIPIO PUERTO CABELLO, ESTADO CARABOBO

Autora:
Blanco, Patricia

Bárbula, Agosto de 2014



UNIVERSIDAD DE CARABOBO
FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS Y SOCIALES
ESCUELA DE RELACIONES INDUSTRIALES
CAMPUS BÁRBULA



CONDICIONES DE SEGURIDAD Y SALUD LABORAL DE LOS
MOTORIZADOS DE UNA EMPRESA DE SERVICIO ADUANERO UBICADO
EN EL MUNICIPIO PUERTO CABELLO, ESTADO CARABOBO

Autora:
Blanco, Patricia

Trabajo de Grado presentado para optar al título
de Licenciada en Relaciones Industriales

Bárbula, Agosto de 2014



UNIVERSIDAD DE CARABOBO
FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS Y SOCIALES
ESCUELA DE RELACIONES INDUSTRIALES



VEREDICTO

Nosotros, miembros del jurado designado para la evaluación del Trabajo de Grado,, titulado: **CONDICIONES DE SEGURIDAD Y SALUD LABORAL DE LOS MOTORIZADOS DE UNA EMPRESA DE SERVICIO ADUANERO UBICADO EN EL MUNICIPIO PUERTO CABELLO, ESTADO CARABOBO**, presentado por: Blanco, Patricia cédula de identidad: V-15.190.489, para optar al título de: Licenciada de Relaciones Industriales, estimamos que el mismo reúne los requisitos para ser considerado como:_____.

En Bárbula, a los _____ días del mes de _____ del 2014.

Nombre y apellido

Cédula de Identidad

Firma

A mí amado esposo por su apoyo incondicional y por estar a mi lado siempre,

A mis amados hijos por darme la inspiración de lograr todas mis metas.



UNIVERSIDAD DE CARABOBO
FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS Y SOCIALES
ESCUELA DE RELACIONES INDUSTRIALES
CAMPUS BÁRBULA



CONDICIONES DE SEGURIDAD Y SALUD LABORAL DE LOS MOTORIZADOS DE UNA EMPRESA DE SERVICIO ADUANERO UBICADO EN EL MUNICIPIO PUERTO CABELLO, ESTADO CARABOBO

Autor: Patricia Blanco

Tutor: Omar Mendoza

Fecha: Agosto, 2014

RESUMEN

La presente investigación analiza las condiciones de seguridad y salud laboral de los motorizados de una empresa de servicio aduanero del municipio Puerto Cabello, estado Carabobo. El auge de trabajadores motorizados está en todo el mundo y representa una oportunidad de ser abordada en nuestro país, para contribuir con mejores niveles de calidad de vida de estos trabajadores. Se realizó consultas bibliográficas en relación a las condiciones de salud y seguridad de los motorizados. Es de señalar que el estudio de este tema es escaso a nivel local y nacional, a pesar del interés del Estado por agremiar y estandarizar el trabajo de este sector a través de campañas, censos municipales y nacionales. La investigación es de tipo descriptiva de campo, ya que las observaciones y estudios de las mismas tuvieron lugar en su ambiente natural, describiendo las condiciones de salud y seguridad de este tipo de trabajadores. Se efectuó la recolección de datos mediante una encuesta aplicada a la población total conformada por quince (15) trabajadores, validada por el juicio de expertos a través de la escala de Likert, con un nivel de confiabilidad del 0,81. En torno a la conclusión principal, en materia de seguridad por parte de los trabajadores, más del 50% de la población estudiada infringen e incumplen con sus obligaciones en materia de salud y seguridad laboral contemplados en la Ley Orgánica de Prevención, Condiciones y Medio Ambiente de Trabajo (LOPCYMAT), aún cuando en materia vial se cuenta con un marco legal vigente y completo. La responsabilidad sobre la salud y seguridad laboral es un compromiso continuo que parte, de la concientización y disposición tanto de los trabajadores como del patrono, vinculado a la participación y acción continua del Estado en materia de seguridad como entes reguladores, en planes de formación, control, supervisión y sanción.

Palabras Claves: Condiciones de salud y seguridad, trabajadores motorizados, leyes.



UNIVERSIDAD DE CARABOBO
FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS Y SOCIALES
ESCUELA DE RELACIONES INDUSTRIALES
CAMPUS BÁRBULA



SECURITY AND OCCUPATIONAL HEALTH CONDITIONS OF THE MOTORCYCLE WORKERS OF A CUSTOM SERVICE COMPANY LOCATED IN PUERTO CABELLO MUNICIPALITY, CARABOBO STATE

Author: Patricia Blanco

Tutor: Omar Mendoza

Date: August, 2014

ABSTRACT

This research analyzes the security and occupational health conditions of the motorcycle workers of a custom service company located in Puerto Cabello municipality, Carabobo state. The rise of motorcycle workers has been increased around the world and it represents the opportunity to be studied in our country to improve the live quality of these workers. A documentary review related to the conditions of health and safety of motorcycle workers was done. It is important to highlight that the study of this theme is very few at a local and national level; even though the state has the interest to unionize and standardize the work in this sector through campaigns, municipal and national censuses. This is a descriptive field research because of the observations and studies were done in their environment, describing the security and health and conditions of these workers. Data collection was made through a survey applied the entire population of the fifteen (15) workers, approved by the expert opinions with the Likert scale with a confidence 0.81%. Related to the principal conclusion, about the security for workers, more than 50% of the studied population infringe and violate their obligations on working health and security settled in the *Ley Orgánica De Prevención, Condiciones y Medio Ambiente De Trabajo (LOPCYMAT)*. The responsibility about working health and security matter is a continue compromise that starts from the awareness and disposition as the employees and the employer, linked to the continued action and participation of the State in security matter as controller in training plans, control, supervision and sanction.

Key Words: Security and health conditions, motorcycle workers, laws.

ÍNDICE GENERAL

	Pág.
Dedicatoria	iv
Resumen	v
Índice de Cuadros	viii
Índice de Tablas	ix
Índice de Anexos	x
Introducción	11
CAPÍTULO I	
EL PROBLEMA	
Planteamiento del Problema	13
Objetivos de la Investigación	21
Objetivo General	21
Objetivos Específicos	21
Justificación	22
CAPÍTULO II	
MARCO TEÓRICO REFERENCIAL	
Antecedentes	24
Bases Teóricas	28
Definición de Términos Básicos	65
CAPÍTULO III	
MARCO METODOLÓGICO	
Naturaleza de la Investigación	69
Diseño de la Investigación	69
Población y Muestra	74
Confiabilidad y Validez	76
Técnicas de Análisis, Interpretación y Presentación de Resultados	78
CAPÍTULO IV	
ANÁLISIS Y PRESENTACIÓN DE RESULTADOS	
Análisis de los Indicadores	79
Conclusiones	122
Recomendaciones	125
LISTA DE REFERENCIAS	128
ANEXOS	136

ÍNDICE DE CUADROS

CUADROS No.	Pág.
1.- Cuadro Técnico Operativo	71
2.- Población y Muestra	74
3.- Escala de Likert	76
4.- Niveles de Confiabilidad del Instrumento	77

ÍNDICE DE GRÁFICOS

Gráficos No.	Pág.
1.- Dimensión: Condiciones de Seguridad Laboral Indicador: Equipos de Protección Personal	80
2.- Dimensión: Supervisión: Indicador: Cumplimiento de Leyes	86
3.- Dimensión Responsabilidades: Indicador: Capacitación y Orientación	89
4.- Dimensión: Condiciones de la Moto: Indicador: Funcionamiento	91
5.- Dimensión: Condiciones de Salud Laboral: Indicador: Factores de Riesgo	97
6.- Dimensión: Responsabilidad Patronal: Indicador: Grado de Cumplimiento	113
7.- Dimensión: Responsabilidad Trabajador; Indicador: Grado de Cumplimiento	117

ÍNDICE DE ANEXOS

Anexos No.	Pág.
A.- Cuestionario	137
B.- Confiabilidad del Instrumento	138
C.- Validación de Experto No. 1	139
D.- Validación de Experto No. 2	140
E.- Validación de Experto No. 3	141
F.- Ordenanza Municipal de Puerto Cabello	142
G.- Artículo de Periódico del Diario el Mundo	147
H.- Constancia de Notificación de Condiciones Inseguras o Insalubres	150

INTRODUCCIÓN

La experiencia de investigar esta temática sobre la seguridad y salud laboral de los motorizados, surge con el propósito de aportar a la sociedad u otros organismos o instituciones interesados en el tema sobre la actual situación que tienen los motorizados en la sociedad en cuanto a aspectos fundamentales como: el trabajo, la seguridad y la salud, En los últimos dos años, la comunidad de motorizados han alcanzado un revuelo significativo incorporándose al campo laboral en diferentes modalidades, servicio de mensajería, motobanquistas, tramitadores (el caso de los agente aduanales) y el último y no menos importante, el moto taxista, bajo diferentes ópticas de trabajo pero con un mismo medio de transporte que es la motocicleta.

La seguridad en el trabajo es un aspecto fundamental de la actividad laboral de los seres humanos. Es de considerarse que el individuo pasa la mayor parte de sus días, cumpliendo una jornada laboral desarrollando una actividad productiva para cubrir sus necesidades y la de los suyos. Es por ello, que se debe garantizar la seguridad en el trabajo con las medidas de seguridad de prevención y protección apropiadas a la actividad que realiza, evitando serios problemas para la salud del trabajador. En este sentido, muchas veces la seguridad no se toma tan en serio como se debería, lo que puede traer como consecuencia problemas tanto para los trabajadores como para los patronos.

En materia de salud, el medio ambiente son el conjunto de condiciones externas capaces de influir en los seres humanos que adquiere una mayor vigilancia cuando es referido al ámbito laboral, Por tal motivo, la búsqueda de esta investigación está circunscrita al área de la seguridad e higiene en el trabajo, en el interés por el hábito de la prevención de accidentes a nivel familiar, universitario y social, los valores del autocuidado y la conciencia ciudadana en la salud y seguridad en el trabajo. Es por

ello que el motivo de la presente investigación es despertar el continuo interés en la prevención de accidentes en trabajadores motorizados.

En este mismo sentido, para el alcance y desarrollo de la presente investigación se logró realizarla mediante cuatro etapas. Primera etapa: Capítulo I, se plantea el problema objeto de estudio de la investigación, formulación además de los objetivos generales y específicos que se cumplieron durante la investigación, la justificación, que resume las motivaciones y los aportes del trabajo. En la segunda parte, el Capítulo II, se incluyeron los antecedentes referidos a la investigación y las bases teóricas que sustentan la misma.

El Capítulo III, contiene la clasificación del estudio de acuerdo con diversos criterios. Asimismo, la población, la muestra y las técnicas de recolección de datos para lo cual se diseñó un instrumento sometido a juicio de expertos que permitieron recabar la información necesaria que respondiendo los objetivos de la investigación. En el Capítulo IV, se reflejan los resultados obtenidos de los análisis correspondientes y confiabilidad de la información. Finalmente, se presentan las respectivas conclusiones y recomendaciones derivadas del estudio realizado.

CAPÍTULO I

EL PROBLEMA

Planteamiento del Problema

El vertiginoso progreso de la actual sociedad, mediante los avances en la industrialización y tecnificación de procesos para alcanzar mayores niveles en la producción de bienes y servicios en los últimos años, han llevado a los trabajadores, en especial a los motorizados, a enfrentarse a las diversas situaciones riesgosas en las condiciones laborales que surgen dentro de su puesto de trabajo, llevándolos implícitamente a un deterioro en su salud debido a ciertas condiciones desconocidas y no controladas dentro de las tareas que realizan en la organización.

Se encontró, según la Organización Internacional del Trabajo, OIT (2013) que uno de los mayores problemas, que enfrentan las personas con el uso de motocicletas están expuestas a enfermedades profesionales, definidas como aquellas que son adquiridas en la interacción a diario dentro de su actividad que este realizado, la OIT señala, que cada año mueren 2,34 millones de personas relacionados con su trabajo.

En el mismo sentido, de acuerdo al informe de la OIT (2013), la tendencia actual en las enfermedades profesionales de los trabajadores motorizados sigue en aumento, surgidas en los puestos de trabajos, por las pésimas condiciones en salud y seguridad laboral y falta de prevención que rodean al trabajador. Entre las enfermedades laborales más comunes son las patologías lumbares, trastornos músculo esqueléticas, tabaquismo y alcohol, problemas auditivos, respiratorias, cardiacas y algunas asociadas a padecimientos emocionales y mentales producidos por factores psicosociales como el estrés, desempleo y situación económica que padezca el trabajador.

En relación a lo anteriormente dicho, la Organización Mundial de la Salud, (OMS) (2012-2013) las cifras mundiales por concepto de accidentes viales, son de 1.3 millones de personas en promedio que mueren por año, las edades de sufrir traumatismo están entre las edades de 15 a 30 años, estas pérdidas cuestan a los países en promedio representan entre el 1 % a 3% del producto interno bruto. Para el año 2020 la cifra llegará a 1.9 millones de personas por cada año y para el año 2030 estará entre el quinto lugar entre las pandemias más horribles del planeta. Los accidentes automovilísticos son provocados por exceso de velocidad, abuso de la ingesta de alcohol, falta de uso de normas básica de seguridad, bajo estado de las vías de acceso, bajo programas de motivación en la sociedad por la seguridad vial en los países en desarrollo.

Según la Organización Mundial de la Salud (OMS), en diez (10) países con el número absoluto de víctimas mortales más elevado son: China, India, Nigeria, Estados Unidos, Pakistán, Indonesia, Rusia, Brasil, Egipto y Etiopía. Por el contrario, los países que menos índices de accidentes de tránsito presentan son aquellos que tienen ingresos altos en su economía: en ellos, dichas tasas oscilan entre 3,4 y 5,4 víctimas mortales por cada 100.000 habitantes y como ejemplo, tenemos a Suecia, Reino Unido y Países Bajos como líderes en esta área.

De esta panorámica, con respecto a las siniestralidad del uso de las motocicletas en la Unión Europea. En el caso de España, es uno países con más motocicletas que mas poseen en la comunidad europea. Según la Fundación Mutua Madrileña (2013) afirma que el 80% de los motoristas no usan equipos de protección al conducir, aun teniendo amplio uso conocimientos sobre normas de protección, los factores causantes de accidentes son el exceso de velocidad y la falta de experiencia en el manejo de motocicletas, sin embargo, España mantiene una buena educación vial y buenas vías de acceso.

Por lo que según Gómez (2012) Directora General de la Dirección General de Tráfico en España, señala que ha descendido los accidentes viales en motos en un 15% en promedio en los últimos tres años (2009-2012). En el caso de los Países como Italia, Reino Unido y Suiza no muestran cifras significativas puesto que es muy reducido el uso de motocicletas en los trabajos. Cabe mencionar que los accidentes viales en la comunidad Europa son bajos en comparación en América latina, salvo el caso de España que emplea motos para la tramitación de documentos en la cual los siniestros o accidentes son cada vez reducidos por la sólida presencia de vigilancia, buena condiciones en las carreteras y campaña promocional para evitar accidentes.

Según Azán y Estupiñán (2012) señalan que comparando con América Latina y resto del mundo, las cifras con el uso de las motocicletas son muy grandes y significativas en comparación con Europa y resto del mundo. Entonces los diez (10) países con mayor auge y accidentes son; Paraguay (1er, lugar), Uruguay (2do, lugar), Ecuador (3er, lugar), Perú (4to, lugar), Brasil (5to Lugar), Colombia (6to lugar) México (7to lugar), Argentina (8vo puesto) y Venezuela (9nvo lugar) son los países del cono sur que más auge y siniestros viales poseen. El auge de este mercado de ventas y compras de motocicletas oscila entre un 15% a 20% por año debido a las prestaciones y ventajas en las grandes ciudades de América Latina.

Es importante mencionar, que respecto a las condiciones en salud y seguridad en los motorizados existe poca información, solamente las cifras se ubican en accidentes viales, por lo que se prevé que estos accidentes viales traen lógicamente discapacidad motora total o parcial, adicionalmente se estima que sus principales factores de riesgos se derivan por el exceso de velocidad, ingesta de bebidas alcohólicas, falta de uso del casco, mala calidad de los cascos de seguridad, el uso de celulares mientras conducen, desconocimiento de leyes, ausencia de mecanismo complementarios al control de los motoristas.

En lo concierne a las condiciones en salud de los trabajadores motorizados y afines, Según Sánchez (2006:1) mencionado el concepto e importancia de la salud y la seguridad laborales que promovió la Organización Internacional del Trabajo (OIT) en 1995, dice que abarcan el “bienestar social, mental y físico de los trabajadores”. Esta concepción ampliamente reconocidas por todas las organizaciones en el mundo, da la importancia para garantizar al trabajador las mejores condiciones en salud y seguridad laboral sean las más apropiadas posibles de parte del patrono para favorecer la eficiencia y eficacia en la producción de bienes o servicios a través de las buena disposición moral, emocional y física del empleado.

Por otra parte, Sánchez (2006:17) señala que las condiciones en salud y seguridad a los que están expuestos los trabajadores son un “conjunto de factores; físicos, químicos, biológicos y sociales” que pueden generar accidentes o discapacidad en el trabajador, pueden influir de manera positiva y negativa dentro del puesto de trabajo, en la realización de la tarea o actividad que ejecuta el trabajador. En lo que respecta a las condiciones en salud y seguridad laboral, tal como lo señala Cortés (2007:33) lo define a un “conjunto de factores internos y externos, en los cuales son aquellos que son y/o pueden ser controlables por la organización y por el trabajador mediante el reconocimiento de actos inseguros en el trabajo”, el uso oportuno de la prevención y protección laboral y los factores externos o ambientales como aquellos que surgen de imprevistos originando los infortunios en el trabajo.

Tales factores internos, son el uso apropiado de equipos de protección laboral, salud física del trabajador, nivel de conocimientos sobre la responsabilidad de su tarea, manejo consciente de equipos y materiales riesgosos para la salud, y la supervisión de la organización. Mientras que los factores externos; se asocia a cambios climáticos, agentes químicos externos, físico como estado de vías de acceso, huecos, alcantarillados, rayado, señalización vial, los biológicos como contaminación, basura, aguas servidas, escombros, entre otros.

En relación a lo anteriormente dicho, en lo referente a trabajadores conductores de algún medio de transporte, en lo referente a la salud laboral en los trabajadores de este sector, según Pedragosa (2008:9) dice que los trabajadores que laboran en la conducción en algún medio de los transportes de dos a cuatro ruedas, están expuestos a “sufrir patologías, tales como obesidad, hipertensión, lumbagos, hemorroides, problemas de audición y de visión, nerviosismo y falta de movilidad y rapidez muscular”, entre otros. Por otra parte, otro de los problemas que surgen desde el punto de vista de la protección y seguridad laboral en los motorizados en la falta de uso del casco, guante y lente para conducir, chaleco Reflectivo, la forma de conducir, exceso de velocidad, estado óptimo en las vías de acceso, temperatura en las carreteras, y el conocimientos responsable de leyes y sus reglamentos.

En el caso de Venezuela, tal como lo refiere Figuera (2012), presidente de Centro de Investigación en Educación y Seguridad Vial (CIESVAL) presenta datos de la accidentalidad vial con las motocicletas, en el cual un 74% de los lesionados son jóvenes entre 15 y 30 años de edad. Es de resaltar, que la mayoría de los accidentes se centran en la ingesta de alcohol, fatiga mental y corporal, exceso de velocidad y se muestra que los horarios de mayores riesgos son en horas de la tarde y horas nocturnas.

Otro de los grandes problemas que enfrentan los jóvenes al adquirir motocicletas, es la falta de orientación, conocimiento y motivación hacia el respecto por la preservación en la salud y seguridad. Es preciso destacar que más que adquirir una motocicleta, es el conocimiento del modelo, sea acorde a la fisionomía del conductor, para evitar a largo plazo problemas ergonómicos que la conduce, La manera de conducir incide mucho en la aparición de accidentes viales, el uso del casco, guantes lentes, protección al sol, son de gran importancia al momento de conducir. Es por ello necesario la integración de la sociedad para evitar gente joven discapacitada que en alguna medida afectará y agravará la situación económica de su familia y de su país.

Actualmente, en nuestro país están definidos los patrones legales, como la Constitución Nacional de la República Bolivariana de Venezuela. Para ello, el **Artículo 87:** en su párrafo 2do. promulga lo siguiente: “Todo patrono o patrona garantizará a sus trabajadores y trabajadoras condiciones de seguridad, higiene y ambiente de trabajo adecuados. El Estado adoptará medidas y creará instituciones que permitan el control y la promoción de estas condiciones.” Los empleadores deben garantizar trabajo en condiciones de higiene, seguridad óptimas para sus trabajadores.

La Ley Orgánica del Trabajo, Trabajadores y Trabajadoras, (LOTTT) 2012 establece la *responsabilidad objetiva del patrono o patrona* con lo siguiente: **Artículo 43:** Todo patrono o patrona garantizará a sus trabajadores o trabajadoras condiciones de seguridad, higiene y ambiente de trabajo adecuado, y son responsables por los accidentes laborales ocurridos y enfermedades ocupacionales acontecidas a los trabajadores, trabajadoras, aprendices, pasantes, becarios y becarias en la entidad de trabajo, o con motivo de causas relacionadas con el trabajo. La responsabilidad del patrono o patrona se establecerá exista o no culpa o negligencia de su parte o de los trabajadores, trabajadoras, aprendices, pasantes, becarios o becarias, y se procederá conforme a esta Ley en materia de salud y seguridad laboral.

La Ley Orgánica de Prevención, Condiciones, y Medio Ambiente de trabajo (LOPCYMAT) (2005), establece donde se marcan lineamientos regulatorios para el gremio patronal, se cuenta con el respaldo del cumplimiento de la normativa mediante la supervisión y regulación de entidades gubernamentales habilitados, como el Ministerio del Trabajo, Inspectoría del Trabajo, Instituto Nacional de Prevención, Salud y Seguridad Laborales, Instituto Venezolano del Seguro Social, Organismo Nacional Antidroga, y la Ley de Tránsito Terrestre en materia de seguridad vial y normas ciudadanas, para los motorizados, la dirección de transporte terrestre en cada municipalidad, La Guardia Nacional, Policía Nacional y Fiscales de tránsito, para brindar seguridad en las vías.

Dicho lo anterior, la presente investigación estará referida a analizar las condiciones de seguridad y salud laboral en los motorizados de una empresa de servicio aduanero ubicada en el municipio Puerto Cabello, estado Carabobo. La organización en estudio, se dedica al servicio de tramitaciones y gestiones documentales aduanero ante entes gubernamentales y servicio entrega de encomienda ligera para empresas adicionalmente trámites bancarios. La finalidad de esta investigación surge a consecuencia del auge y crecimiento del uso de motocicletas en los trabajos para la realización de trámites administrativos en nuestra sociedad, y por otra parte conocer las condiciones a las cuales están expuestos estos trabajadores dentro de la mencionada empresa, últimamente este surgimiento de las motos se ha convertido en un vehículo de transporte muy económico en cuanto a su precio de adquisición comparado con los autos convencionales.

Por otra parte, se presenta como ventajosa alternativa para las organizaciones en la disminución de costos operativos en comparación al automóvil, en cuanto su mantenimiento es bajo y de desplazamiento rápido, ligero en el traslado de documentos. Para la empresa en estudio, le ha sido de gran utilidad el empleo de trabajadores motorizados, ya que les permite atender y agilizar las necesidades de sus clientes en lo referente a servicios de entrega de encomienda de documentos tales como; pagos de impuestos municipales, sellados de documentos, liquidaciones en los almacenes, pago de elevadoras, reconocimientos, depósitos bancarios, trámites aduaneros, trámites ante el SENIAT, trámites en el pago de planillas, mensajería entre otros, lo que ha demostrado para la empresa un significativo ahorro en costos de mantenimiento, bajo consumo de gasolina y repuestos más económicos.

En lo que se refiere a la problemática en estudio, esta consiste en el diagnóstico en cuanto a las condiciones de salud y seguridad en que se encuentran los motorizados que trabajan para la empresa que realiza trámites aduaneros.

Tal como fue mencionado anteriormente este crecimiento y expansión de empleados motorizados están expuestos a riesgos de sufrir enfermedades profesionales a lo largo del tiempo, debido a la presencia de posibles factores de riesgos en el desempeño de sus funciones y que para la empresa representan costos que pueden ser insostenibles en el futuro para trabajadores discapacitados.

Por otra parte, actualmente en el Municipio está en vigencia una ordenanza municipal, con peso de ley sobre el control de los motorizados, hasta hoy se encuentran censados 2006 motorizados en el municipio, la autoridades verifican la documentación personal y papeles de propiedad de la unidad. Mediante alcabalas policiales desplegadas en todo el Municipio los trabajadores motorizados son continuamente vigilados por la policía municipal y agentes de tránsito terrestre, los cuales pueden ser amonestados y sancionados por las autoridades de tránsito por la falta de uso del casco de seguridad, chaleco reflectivo, exceso de velocidad, documentaciones, licencias, y demás permisología. Además en materia de salud estos trabajadores están expuestos a factores de riesgos, como la aparición de enfermedades profesionales tales como: lumbago, pérdida de la audición, sedentarismo, aumento de peso, diabetes, entre otros, así como también, en la pérdida de algún miembro en accidentes acaecido en las carreteras y posibles cambios climáticos que posibiliten accidentes viales.

Es importante mencionar, que la mayoría de estos trabajadores desconocen las normativas vigentes para conducir. Es por ello, que la gerencia sienta interés en conocer las condiciones en salud y seguridad laboral y además saber enfrentarse a una nueva realidad social, situación en la cual desean cumplir lo exigido por las leyes y normas que rigen la salud y seguridad en el trabajo para prever y evitar cuantiosas pérdidas financieras en lo concerniente a la pérdida de vidas humanas con el uso de motos, discapacidad total o parcial por la pérdida por la falta de protección en la seguridad y salud de los trabajadores motorizados.

La empresa de no tomar previsión anticipada y control sobre la situación actual podría incurrir en ilícitos legales en el futuro, llegando a insostenibles cargas financieras generando pérdida de la confianza de los trabajadores. De lo anteriormente expresado, hay que formularse las siguientes interrogantes:

¿Cuáles son las condiciones de seguridad laboral en las que se encuentran los motorizados? ¿En qué condiciones de salud laboral se encuentran? ¿En qué condiciones de protección y prevención se encuentran? ¿Son responsables patronos y trabajadores en el cumplimiento según las leyes vigentes en materia de salud y seguridad laboral? ¿Hasta qué punto los patronos están cumpliendo su responsabilidad según la Ley Orgánica de Prevención, Condiciones y Medio Ambiente De Trabajo (L.O.P.C.Y.M.A.T)?

Objetivo General

Analizar las condiciones de Seguridad y Salud Laboral de los motorizados de una empresa de servicio aduanero ubicado en el municipio Puerto Cabello, estado Carabobo.

Objetivos Específicos

1. Diagnosticar la situación actual respecto a las condiciones de seguridad laboral, a las que están expuestos los motorizados que realizan trámites en el muelle de Puerto Cabello.
2. Describir las condiciones de salud laboral en las que se encuentran los motorizados que realizan trámites en el muelle de Puerto Cabello.
3. Evaluar el grado de cumplimiento de los patronos y trabajadores motorizados en materia de prevención y accidentes laborales según, Ley Orgánica de Prevención, Condiciones y Medio Ambiente de Trabajo (L.O.P.C.Y.M.A.T).

Justificación

El propósito de la presente investigación es analizar las condiciones de Seguridad y Salud Laboral para los motorizados de una empresa de servicio aduanero ubicado en el municipio Puerto Cabello. Este estudio se realiza con la finalidad de destacar la importancia de la responsabilidad de los patronos y trabajadores para que tomen conciencia en la prevención de enfermedades ocupacionales en concordancia en el cumplimiento de las normativas vigentes en materia de protección para salud y seguridad laboral, en especial hacia los motorizados que realizan trámites de gestión administrativa en la empresa de servicios aduaneros en el muelle de Puerto Cabello, estado Carabobo ante los entes gubernamentales y entidades de servicios.

La razón de abordar este estudio, es el interés profesional del Relacionista Industrial en entender el crecimiento e incorporación del uso de motos como medio de transporte en los puestos de trabajo, del gremio aduanal hoy constituido por más de 1200 agentes que operan en la aduana aérea y marítima del estado Carabobo, y son más 3400 agentes aduanales a nivel nacional, información suministrada por la cámara de comercio siendo un campo amplio para abarcar este estudio. Aunado a esto el uso o adquisición de motos es la opción más disponible y económica para desplazarse tanto en medios urbanos y suburbanos. Este auge es aprovechado en algunas organizaciones para agilizar procesos de entrega, recibimientos de documentos, gestionar documentos ante terceros, y la combinación de varios trámites al mismo tiempo, dándole utilidad continua a este medio de transporte público-individual exponiendo al usuario a sufrir enfermedades ocupacionales a consecuencia de la continua y frecuente exposición a factores de riesgos.

De igual manera, el estudio para la empresa en cuestión, representa un aporte beneficioso y significativo en destacar el rol activo y participativo de los patronos y trabajadores en la prevención y control de enfermedades ocupacionales. Por lo

general la gran mayoría de estos problemas están relacionados con la falta de información, desinterés y motivación en la protección en salud laboral, lograr que la empresa no incurra en cuantiosas pérdidas financieras por concepto de indemnizaciones laborales por discapacidad y enfermedades profesionales.

Por otra parte, otro de los aportes que dejará el presente estudio académicos, es fomentar, fortalecer, y servir de apoyo referencial a los investigadores en la línea de investigación Estudios del Trabajo en eje temático de Salud y Riesgo laboral en la Facultad de Ciencias Económicas de la Universidad de Carabobo (FACES) en lo pertinente en la comprensión, divulgación y ampliación en los paradigmas de la salud y seguridad en el trabajo en las organizaciones de hoy día.

Además, desde el punto de vista profesional como futura Relacionista Industrial llegar a comprender y dar respuesta eficiente y eficaz dentro de la dirección en la gestión de recursos humanos que contemplen el empleo de trabajadores motorizados en organizaciones. Ya que este nuevo hecho social, va teniendo significancia en nuestra sociedad venezolana y en el mundo entero y que a diario viven las organizaciones que dependen de servicios profesionales en motocicletas.

Los aportes y la utilidad de la presente investigación a la sociedad, están orientados a la toma de conciencia colectiva, no solamente en los patronos y trabajadores, en fomentar y estimular la acción colectiva en las familias, escuelas, universidades e instituciones públicas encargadas de vigilar el buen funcionamiento del mercado laboral con empleados motorizados. Además el despertar de acciones colaborativa y juiciosa de toda la sociedad, en todo su conjunto que debe darle *sentido y valor a la vida saludable en el trabajo*, preservar la salud y no sacrificarlas por la mera satisfacción de las necesidades básicas por salario, sin que el trabajo desmejore tanto las condiciones como la calidad de vida de la población.

CAPÍTULO II

MARCO TEÓRICO REFERENCIAL

Antecedentes

A continuación, se expondrán los resultados de las investigaciones más recientes y pertinentes en relación a la problemática en estudio, la cual está referida a análisis de las condiciones de seguridad y salud laboral para los motorizados de una empresa de servicio aduanero ubicado en el municipio Puerto Cabello, estado Carabobo.

De acuerdo a la Organización Panamericana de la Salud, OPS (2013) en su informe de publicación sobre Seguridad Vial en la Región de la Américas, revela datos sobre lo que acontece sobre el desempeño en accidentes y seguridad vial en la región andina, señala que existe una proporción creciente de accidentes en vehículos de dos ruedas, solamente la región concentra el 40% del total de América Latina. Siendo la principal causa, falta de protección, irresponsabilidad al manejar, baja educación vial, uso de ingesta de alcohol, débiles regulación, bajo presupuesto para el mantenimiento de vías de acceso y exceso de velocidad.

Este estudio fue realizado a una población de veintisiete (27) países donde se revela gran número de personas discapacitadas por accidentes de motocicletas. El estudio concluye que uno de los mayores problemas es por la falta de un consenso social, ausencia de mecanismo de control y regulación en materia de seguridad vial. La relación de este informe con la presente investigación es que actualmente atravesamos un incremento significativo en trabajadores motorizados, es preciso diagnosticar las condiciones en salud y seguridad laboral, el estudio recomienda mayor participación de la sociedad.

De lo anteriormente dicho, De la Cruz (2012) redactó una investigación titulada Análisis de las condiciones de seguridad y salud laboral en el sector de logística de Guadalajara, tuvo como propósito analizar las condiciones de trabajo a través de un proceso de evaluación tanto en los patronos como en los trabajadores. Se realizó una modalidad de estudio diagnóstico, que fue necesario para estudiar las condiciones que rodean a los puestos de trabajo de almacenistas, despachadores y montacarguistas de manera integral y sus condiciones para evitar enfermedades profesionales. Los resultados a los cuales llegó el estudio es que la protección, seguridad y salud laboral son bajas. Si estos elementos no se mejoran permiten que el trabajador no tenga confianza y satisfacción por lo que hace. La vinculación de este artículo con la presente investigación, es que las malas condiciones de trabajo en lo referente a la seguridad y salud en los trabajadores pueden ser elementos generadores de enfermedades ocupacionales.

El estudio recomienda, poner de manifiesto la actitud colaborativa de los trabajadores y patronos en el cumplimiento de sano lugar de trabajo mediante el compromiso de crear un clima de trabajo adecuado. De esta manera identificando las causas de los accidentes y logrando reconocer las fallas provocadas por malas condiciones de trabajo se llegará a un buen desempeño laboral.

Según Medina y Fernández, (2011) redactaron un artículo de divulgación para el Centro de Estudios de Prevención y Salud Laboral (CEPSAL) y para la Asociación de Especialistas en Prevención y Salud Laboral (AEPSAL). Títulado: Seguridad y Salud para conductores de mercancías en España. El propósito del artículo fue analizar las realidades de los trabajadores motorizados los riesgos y accidentes a los que están sometidos estos trabajadores. La investigación estuvo soportada por una investigación descriptiva de campo, apoyándose en cifras estadísticas a una población de 1.129 trabajadores motorizados sobre la siniestralidad de accidentes viales en España.

El estudio llegó a las siguientes resultados; el 17% de los conductores presenta enfermedades músculo-esqueléticas que los lleva a consumir algún tipo de medicamento, con mayor frecuencia analgésicos (35,2%), seguido de antigripales (18,9%) por la predisposición a los cambios climáticos, Las causas observadas con mayor frecuencia son: las debidas al tráfico (31,9%), el exceso de confianza y/o costumbre al conducir en (11,1%) y las condiciones meteorológicas (10,4%). Seguidas de atracos, agresiones físicas u otros actos violentos (34,8%); y las caídas de personas u objetos desde altura (33,6%).

Se observó, dentro de la conclusiones a los cuales llega el mencionado artículo, es que los accidentes en los motorizados están condicionados a la fatiga mental producto de las condiciones socioeconómicas en su entorno familiar y vida personal, en los cuales viven estos trabajadores de este sector, además se relaciona el stress laboral por los tráficos viales hacia una rapidez en la entrega de documentos o mercancía. El estudio recomienda controlar los niveles de estrés laboral. La relación de este artículo con la investigación en estudio, es poder diagnosticar y establecer estrategias lo más preciso posible que pueden minimizar y/o controlar la frecuencia en los riegos, enfermedades y accidentes dentro la empresa. El estudio recomienda la participación del patrono proactiva y vigilante.

Por otra parte, en el ámbito nacional un estudio realizado por la Asociación Venezolana para la Prevención de Accidentes y Enfermedades Laborales, AVEPAE (2012) y el Centro de Investigación y Educación para la Seguridad Vial, CIESVIAL, desarrollaron un estudio detallado de la realidad de los motorizados en Venezuela en cuanto a la siniestralidad en este mercado laboral venezolano. El estudio presentado bajo la modalidad de informe, reflejo el 74% de los fallecidos son jóvenes entre 15 a 30 años de edad, las causas más notorias son falta de protección, desconocimiento en las normas, estado de ebriedad, carga emocional producto de su condición socioeconómica, exceso de velocidad y mal estado de las vías de acceso.

El informe concluye, que es necesario que las organizaciones que cuenten con trabajadores de esta categoría, establezcan planes de prevención constante mediante la capacitación y el compromiso tanto de trabajadores, patrones y de la municipalidad para disminuir los accidentes por motocicletas, de este estudio se desprenden valiosos aportes para relacionar potenciales factores que pudieran estar presentes en los trabajadores de la empresa y presentar soluciones factibles que prevengan costos laborales insostenibles para la empresa. El estudio recomienda identificar factores causales que ocasionan accidentes en moto y establecer oportunos correctivos para evitarlos.

Así mismo, Rincón (2011) redactó una investigación titulada Alcance de la responsabilidad patronal ante un accidente de trabajo o enfermedad ocupacional en Venezuela de conformidad con la legislación nacional vigente al Año 2009. Caracas Venezuela. Presentó un trabajo especial de grado para optar al título de Especialista en Derecho del Trabajo en la Universidad Católica Andrés Bello (UCAB) en la ciudad de Caracas, tuvo como propósito analizar la normativa legal vigente que regula la responsabilidad del empleador en materia de salud y seguridad laboral.

El desarrollo de la investigación fue bajo la modalidad de monografía, bajo una extensa revisión documental y bibliográfica, en la cual se pone de manifiesto los tipos de responsabilidad que afronta el empleador; responsabilidad civil; la obligación moral de reparar un daño, la otra responsabilidad es de tipo administrativa; la cual se deriva del cumplimiento de las exigencias gubernamentales tales como registro de accidentes, pagos de accidentes e indemnizaciones oportunas. Mientras que la responsabilidad penal; la cual consiste cuando un acto culposo de un accidente o enfermedad recae directamente sobre el empleador en las negativas fallas organizacionales o en su desconocimiento de norma por parte del empleador ocasionando un daño irreparable al trabajador.

El estudio concluye que para que exista un hecho culposo sobre el empleador deriva del incumplimiento de las normativas que rigen la seguridad y salud laboral, esto se verifica bajo comprobación objetiva de los hechos que lo producen por parte del empleador. La investigación permite establecer recomendaciones en destacar el rol activo de la responsabilidad de los patronos en materia de salud y seguridad laboral. La vinculación del mencionado estudio con la investigación que se desarrolla, se relaciona cuando la empresa enfrentan responsabilidades ineludibles e inevitables, por la debida protección de los trabajadores motorizados, por lo cual, es importante la prevención ante los riesgos a lo que se exponen los conductores por el desplazamiento en motos.

Bases Teóricas

A continuación mencionaremos los basamentos teóricos de diferentes autores en sus puntos de vistas que contribuyen con la comprensión del objeto de estudio de la presente investigación, el cual es analizar las condiciones de Seguridad y Salud Laboral para los motorizados de una empresa de servicio aduanero ubicado en el municipio Puerto Cabello.

Salud Ocupacional

La salud en el trabajo permite garantizar la productividad en el trabajador, Según Mangosio (2008:03) define la salud ocupacional, tal como lo estableció desde 1946 hasta hoy, el Comité de expertos de la Organización Mundial de la Salud (OMS) y la Organización Internacional del Trabajo (OIT), definiéndola: “La cual tiene como

finalidad promover y mantener el más alto grado de bienestar físico, mental y social de los trabajadores en todas las profesiones”.

La protección de los trabajadores frente a todo tipo de riesgo, procurando adaptar el trabajo y su ambiente a las capacidades fisiológicas y psicológicas de los trabajadores. Es un concepto muy amplio, aunque muy primitivo tenía el carácter médico asistencial, en los actuales momentos a consecuencias de los adelantos tecnológicos el patrono tiene la obligación moral y legal de proporcionar el bienestar integral al trabajador. En el mismo sentido, todo programa de salud ocupacional participa la Medicina del Trabajo; la cual evalúa la capacidad, disposición mental y física de los individuos que serán asignados para la realización de actividad laboral, brindándole un servicio preventivo, la Higiene Industrial; que es orientada hacia la evaluación y prevención de factores de riesgos y la Seguridad Industrial; su acción se encamina hacia la protección física del trabajador en el control de riesgos externos sobre el uso de máquinas, procesos productivos y equipos dentro del área de trabajo.

Sin embargo, atendiendo el concepto más completo en todo su ámbito, la Organización Internacional de la Salud (OMS), destaca la importancia de la salud que abarca no solo la ausencia de enfermedades, es un todo que da lugar a un equilibrio y bienestar de forma completa en lo físico, psíquico y social y no solo la ausencia de afecciones y enfermedades corporales. El trabajo y la salud son derechos constitucionales, por lo que se encuentra enmarcados en ley tanto en la constitución nacional como leyes que regulan las relaciones de trabajo, es por ello, que el Estado debe hacer cumplir la leyes y los patronos cumplirlas garantizando un espacio o lugar de trabajo digno y seguro, y de acuerdo a su tarea alertar los posibles riesgos que puedan ocurrir. Por otra parte, Díaz (2009), expone lo siguiente, el desempeño del trabajo, así como de cualquier otra tarea implica la exposición a riesgos, que pueden afectar la salud de diferentes formas, por un lado la exposición o manipulación a agentes tóxicos o peligrosos, que pueden repercutir negativamente en la salud a mediano corto o largo plazo.

En el mismo sentido, una de las finalidades de la salud ocupacional, tal como lo expresa Londoño, Morera y Laverde (2008) es la de fomentar el autocuidado personal en el trabajo, hacerse cargo de sí mismo de manera responsable y solidaria para evitar accidentes y prevenir enfermedades producto de la diaria labor en el puesto y lugar de trabajo en las empresas, para alcanzar tal fin es importante minimizar ó reducir toda posibilidad de riesgos, mediante un constante trabajo en equipo hacia el sostenimiento de una cultura de prevención consciente de los riesgos y enfermedades profesionales.

Por otro lado, el propio trabajo que conlleva a un desgaste físico o psíquico que incrementa la posibilidad de desarrollar patologías o enfermedades como por ejemplo la carga de trabajo, stress, insatisfacción laboral que puede potenciar el riesgo de infartos. Diabetes o enfermedades cardiovasculares. Se encontró otro aporte en el amplio concepto de la salud que además de ser el bienestar físico, mental y social, Ruíz y García (2010), hace análisis de cuatro (4) grupos que conforman la salud, estos grupos bien definidos por Blum (2) y Lalonde (3), quienes fueron los que consolidaron los cuatro (4) grandes grupos que afectan a la salud:

1. *Factores genéticos*: derivados de la información del código genético ADN² y por obvias razones no son modificables.
2. *Calidad de servicio en la salud*: consiste en todas las acciones del sector salud, desde el control prenatal, evaluación del crecimiento y desarrollo, hasta las acciones llevadas en adolescente, adultos, mayores.
3. *Políticas públicas y medio ambiente*: calidad de aires y agua, lo relacionado a saneamiento del medio ambiente programas ecológicos, las políticas de empleo de servicios públicos, vivienda, servicio o medio de transporte. De acuerdo con La Organización Mundial de la Salud (OMS), factores de causa compleja tales como: la pobreza, delincuencia, desempleo, desintegración del núcleo familiar, inflación originan enfermedades emocionales en las personas.

4. *Comportamiento humano*: cuando se ejecutan los recursos del sector salud, la mayor parte son equipo de alta complejidad, unidades de cuidados intensivos, diálisis, atención de sida y oncológica, y no ejecutamos planes de porque las causas de estas enfermedades, evaluación del comportamiento y el funcionamiento, nutrición, sedentarismo, comportamiento sexual.

En relación con lo anteriormente dicho, estos cuatro factores son grupos importantes que afectan la salud, y de manera directa a la empresa, por una parte y ubicándonos en los motorizados si existe alguna enfermedad hereditaria como por ejemplo, la diabetes, la hipertensión, el cáncer es información que viene en el DNA de cada persona, y que hoy no se puede cambiar esa información, ya que esta información se genera al momento de la fecundación y en el desarrollo completo del feto, es decir, un motorizado se puede ver afectado por una diabetes, si existe una detención a tiempo un control puntual, y tener conciencia de cuidarse, estas enfermedades pueden ser controladas.

Así mismo, tal como se expuso anteriormente, debe ir de la mano con las políticas públicas en tema de salud y de medio ambiente, la epidemiología del medio ambiente son riesgos inevitables pero se pueden controlar, la salud pública hoy en Venezuela es un tema de controversia para el gobierno nacional, y por último, la vida social, familia, alimentación, recreación, entre otros que contribuyan a el crecimiento del ser humano, esto debe ser un equipo engranado para su mayor efectividad y control.

Accidentes Laborales

Tal como lo afirma, según Cortéz (2007:82) definen los accidentes laborales como la “materialización de los riesgos, es la concreción de hechos o sucesos imprevistos que interrumpe o interfiere en la continuidad del trabajo”. Las consecuencias de los

accidentes laborales se convierten en costos financieros por las indemnizaciones que debe recibir el trabajador.

Otros de los resultados nefastos, son la incapacidad parcial, total o la muerte de un trabajador por la siniestralidad ocurrida en el puesto de trabajo. En tal sentido, la norma técnica (2008) define el Accidente de Trabajo:

Todo suceso que produzca en la trabajadora o el trabajador, una lesión funcional o corporal, permanente o temporal, inmediata o posterior, o la muerte, resultante de una acción que pueda ser determinada o sobrevenida en el curso del trabajo, por el hecho o con ocasión del trabajo. (p.7).

Es la acción de que algo no funcionó, es un rotundo fracaso ya que los daños son colaterales, pueden producirse por varias razones una de ellas, es falta de cultura de seguridad, uso de implementos para realizar el trabajo, como por el ejemplo mal o falta de uso del casco, chaleco, mantenimiento de la motocicleta, también pueden ocurrir por accidentes con terceros, colisión vehicular, atropello, entre otros. Tal como lo expone Taylor y Easter, (2006:05) expresan el accidente de trabajo de la siguiente manera “un hecho no planificado que puede producir o no un daño, una pérdida o una lesión”. Aunado a este hecho que puede ser pérdidas humanas, o disminución parcial o permanente de la capacidad del trabajador, existe otra vertiente no muy simpática para el patrono que son los costos por indemnización con motivo a trabajador accidentado.

Por otra parte, Molinero (2006:32), el concepto de accidente de trabajo se ve ampliado por la aplicación de diversos principios y presunción, “hechos que acusen, las lesiones que el trabajador sufra durante el tiempo y el lugar de trabajo, y la muerte del trabajador precedida de una situación invalidante derivada de contingencia profesional”. Por lo que no se considera accidente de trabajo todo lo que ocurre en el lugar de trabajo. Por ejemplo, un problema cardiovascular que ocasionó un accidente deben evidenciarse las causas del accidente, informes y la debida investigación para

calificarlo accidente de trabajo, en estos casos es desconocimiento del trabajador y la no notificación de la enfermedad a tiempo.

Enfermedades Profesionales

Es considerada por Molinero (2006: 36) aquella que “se contrae con ocasión del trabajo realizado por cuenta ajena y que esté provocada por la acción de determinados elementos y sustancias”. Es importante resaltar que toda enfermedad profesional debe estar catalogada en el listado de enfermedades profesionales por la Organización Internacional del Trabajo (OIT). El Instituto Nacional de Prevención, Salud y Seguridad Laborales, (INSAPSEL), la dirección de Salud del instituto contiene un proyecto de ley donde se describen las enfermedades ocupacionales en Venezuela, de acuerdo a sus causas, bien sea por agente físicos, químicos, biológicos o mentales. Para los motorizados pueden coincidir con las enfermedades del sistema osteomuscular, generadas por esfuerzo físico, auditivos, respiratorios de piel, exposición a agentes químicos entre muchos.

Adicionalmente Pedragosa (2008), realizó una publicación en la revista MC Mutual, sobre las enfermedades profesionales de los conductores de camión y autocar, y señala bajo un estudio destacado internacionalmente por M. Chirón, quién mediante encuesta, aplicadas a los médicos afectados en el trabajo, y la muestra de conductores de camiones franceses llegando a la siguiente conclusión de las enfermedades profesionales en conductores son las siguientes: la obesidad, el tabaquismo, dolores de espalda a nivel de vertebras de la cervical dorsales y lumbrales, consumo diario de alcohol, hipertensión arterial, dolores o signos funcionales al aparato digestivo, los quistes pilóricos (a la altura de la región sacrococcigeal).

Por consiguiente Güeto (2012:325) define lo siguiente: “la acción reiterada de operaciones que comportan riesgos sin la debida protección, conducen a afecciones en la salud, que si se hacen crónicas se convierten en enfermedades profesionales”. Todas las investigaciones sobre las enfermedades profesionales señaladas por los autores antes mencionados, las enfermedades ocupacionales varían según el tipo de ocupación que realiza el trabajador. Para el relacionista industrial en el campo de la salud laboral, debe considerarse de interés para su prevención.

Seguridad Laboral

En el mismo sentido, los autores Cortés, y Salcedo (2007:84) definen la seguridad laboral como “la lucha contra los accidentes controlando y evitando sus consecuencias”, la cual tiene dos (2) fines fundamentales: la protección y prevención, es decir busca la manera de dotar y suministrar de equipos y medios de protección física del trabajador para evitar algún tipo de accidente en el trabajador de igual manera la evaluación e inducción continua, garantizando un eficaz y oportuno aprovechamiento de los diferentes equipos de protección.

Al compararse las evidencias, Hernández (2003) tiene un concepto más amplio, dice que la seguridad en el trabajo, es la aplicación racional y con inventiva de las técnicas que tiene por objeto el diseño de instalación, equipos, maquinarias procesos y procedimientos de trabajo; capacitación, adiestramiento, motivación y administración de personal, con el fin de abatir la incidencia de accidentes que generen riesgos en la salud, incomodidades e ineficiencia en los trabajadores o daños económicos a la empresa o consecuentes a la comunidad. Las ideas expuesta por el autor enumera los agentes de biofísicosociales a las cuales está expuesto el trabajador.

Sobre estas bases teóricas encontrada, se puede añadir en materia de seguridad lo siguiente, por las normas *Occupational Safety and health Administration*; OSHA

opera en norma general de cada patrón, “proporcionará a cada uno de los empleados o (empleadas) un empleo y un lugar de empleo que no entrañen ningún peligro que ocasionara o podría ocasionar la muerte o un daño físico grave a sus empleados o empleadas.”

Estas normas promulgan el procedimiento para que cada patrón salvaguarde la vida, integridad física y salud del trabajador, que garanticen las condiciones de trabajo adecuadas como capacitarlos y adiestrarlos para que eviten en los posibles enfermedades o accidentes de trabajo y mejoren la calidad de vida de los trabajadores. Tal como fue mencionado anteriormente para que la seguridad en el trabajo sea efectiva y eficiente es condición necesaria el cumplimiento de las normas de prevención de manera responsable tanto del lado del trabajador como del patrono, tener un compromiso claro y consensual de lo que implica evitar riesgos y enfermedades profesionales.

Riesgo Laboral y Sus Factores

En el mismo aspecto, los riesgos laborales y sus causas tal como lo expresa Fernández, (2008:23) señalando que es “una circunstancia que puede provocar o derivar en un daño material o humano, la cual es derivado de la actividad laboral”. También definido como la posibilidad de que un trabajador sufra un daño como consecuencia de su trabajo. Esta propensión a sufrir un daño disminuye la capacidad de un trabajador para realizar su tarea.

Igualmente Hernando (2007:5) expone “cuando existe la posibilidad de que un trabajador sufra enfermedad, patologías o lesiones con motivo u ocasión del trabajo (daños derivados del trabajo)”. Considerando que este puede ocasionar la muerte o la disminución temporal, parcial o definitiva de las facultades físicas del trabajador.

En coincidencia de lo expuesto anteriormente, Mateo, González (2010:32), “se entenderá como riesgo laboral la posibilidad de que a un trabajador sufra determinado daño derivado del trabajo. Para calificar el riesgo desde el punto de vista de su gravedad se valorará conjuntamente su probabilidad y su severidad del mismo”. Los autores determinan la probabilidad de que se materialice y la expectativa de los daños que se puedan producir.

Factores de Riesgos Laborales en el Trabajo

Según Sánchez (2006:41), expresa que los factores de riesgos como “aquellas situaciones o condiciones de trabajo que pueden perjudicar la salud de las personas, rompiendo el equilibrio físico y social” de las personas dentro del área de trabajo. Factores tales como:

- a. Factores ligados a las condiciones de seguridad:** son todos aquellos elementos que fallan para dar protección y confianza en el puesto de trabajo; tales como vías de acceso, instalaciones eléctricas, cableado expuesto a rupturas, entre otros.
- b. Factores ligados al medio ambiente:** en este grupo incluyen, agentes tales como biológicos, químicos, físicos y eléctricos.
- c. Factores ligados a las características del trabajo:** se agrupan bajo este concepto las exigencias y las condiciones para la realización de la carga laboral al cual el trabajador, una de ellas es configuración del trabajo, es decir, la ergonomía: tales como: la posición, posturas, tensión y adaptación del cuerpo al desempeño laboral.

De esta manera, Hernando (2007:5) expone cinco (5) factores de riesgos en el lugar de trabajo:

1. **Agentes materiales:** herramientas, instalaciones, máquinas, sustancias peligrosas.
2. **Entorno ambiental:** iluminación, ventilación, orden, ruido, radiaciones.
3. **La carga de trabajo:** el conjunto de esfuerzo físico y mentales a los que se ve sometido el trabajador, por lo que una excesiva carga de trabajo puede generar dos (2) tipos de fatigas: **Fatiga física**, repetición excesiva de acciones físicas junto a la falta de descanso e inadecuada postura de trabajo o incorrecta manipulación de la carga. Y la otra la **Fatiga síquica**: que es la que suele derivar de un agotamiento mental o nervioso como consecuencia de exigencia de trabajo donde es necesario analizar, procesar e interpretar información (trabajos administrativos de supervisión, control, conducción de vehículos).
4. **Características personales:** (conocimientos actitudes y aptitudes).
 - a. Aptitudes: Habilidad natural o adquirida para hacer algunas cosas.
 - b. Actitudes: Disposición de ánimo manifiesta para realizar algo.
5. **Organización:** Son los sistemas de comunicación entre los trabajadores del mismo nivel o distinto nivel profesional, formación ritmo de trabajo, procedimientos utilizados.

Llamados de otra manera se clasifican los riesgos pero son los mismos, Rincón y Chocrón (2005:23) exponen la clasificación de los riesgos de dos (2) maneras:

1. Materialidad externa: son aquellos que se pueden detectar y medir sin involucrar al trabajador.

- a. Riesgos físicos: temperaturas, calor frío, ventilación humedad, ruidos vibraciones.
- b. Riesgos biológicos: bacterias, hongos virus, rickettsias, parásitos, roedores, aves, peces.
- c. Riesgos químicos, polvos gases, solventes vapores.
- d. Riesgos mecánicos: se refieren a las condiciones de seguridad de las maquinarias y equipos o cualquier factor que pueda ocasionar accidente o

poner en peligro la integridad física de trabajador. O por condición insegura o acto inseguro.

2. Materialidad interna: son los que se expresan en transformación internos en el cuerpo humano.

- a. Riesgos fisiológicos: Aquellos que comprometen posiciones forzadas o incomodas esfuerzo físico, carga física desplazamientos, periodos de actividad, descanso.
- b. Riesgos psíquicos que ocasionan tensión: Supervisión estricta, trabajo intenso y continuo, responsabilidad, conocimiento del riesgo, rotación, guardias, horas extras, inestabilidad laboral, atención sostenida, remuneración salarial, problemas sociales y económicos.
- c. Riesgos psíquicos que limitan la capacidad mental del trabajador
 1. Pérdida del control del trabajo, repetitividad, monotonía.
 2. Descalificación laboral, iniciativa, cooperación comunicación.
 3. Sociabilización laboral.

Es importante resaltar que los factores de riesgos dependen del tipo de ocupación que tenga el trabajador, el cargo que ejecuta, los medios o equipos de trabajo que utiliza para llevar a cabo las tareas designadas, aunado a un cumplimiento riguroso de las partes de las leyes vigentes en territorio nacional en materia de salud y seguridad laboral.

Condiciones de Seguridad y Salud Laboral

Según Amaro y Corzo (2009:6) definen las condiciones de seguridad en el trabajo, “como la interacción compleja de la empresa con su entorno, originado por factores que generan satisfacción a un trabajador” incidiendo en su productividad. Para Benavides, (2007:15) es el “compromiso legal del patrono de comprometerse a

otorgar un bienestar, físico, psicológico y emocional en el trabajador” y éste el deber de cumplirlas.

Basándose en términos legales la realización de la tarea a ser ejecutada por el trabajador deber estar en las óptimas condiciones de efectuarse. Pueden entenderse como condicionamientos negativos o positivos, cuando son negativos afectan la salud y seguridad, mientras que los condicionamientos positivos generan gratitud, bienestar, tranquilidad y buen desempeño en la ejecución de la tarea del trabajador. Al respecto, Pizarro (2007:71), afirma que es: “cualquier característica del trabajo que pueda tener una influencia significativa en la generación de riesgos para la seguridad y la salud del trabajador”. Entre las características del trabajo se encuentran las condiciones del local, mantenimientos equipos, instalaciones, la identificación de los agentes biológicos, físicos, químicos, concentraciones, olores, ventilación, y todos los demás que hemos venido desarrollando.

Añade a esta idea Vallejo (2010) que toda evaluación inicial del lugar de trabajo es beneficiosa para determinar las condiciones de seguridad y salud del trabajo, teniendo en cuenta la naturaleza del trabajo, las características del puesto de trabajo y de los trabajadores que desempeñan las tareas, y la evaluación debe desarrollarse en conformidad a lo establecido en la normativa vigente que en nuestro caso es la Ley Orgánica de Prevención, Condiciones y Medio Ambiente de Trabajo, (LOPCYMAT).

Condiciones Inseguras

Tal como lo señala Hernández (2003) son factores creados por aspectos físicos capaces de provocar daños o accidentes laborales. Además derivan del medio donde el trabajador realiza la tarea, los cuales son provocados por acciones, materiales y métodos defectuosos.

Tal como lo reseña la Ley Orgánica De Prevención, Condiciones y Medio Ambiente de Trabajo (2005) según gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela N°38.236 del 26 de Julio establece las condiciones de seguridad para los trabajadores, en su Artículo 56, es responsabilidad primordial de los empleadores y empleadoras, adoptar las medidas necesarias para garantizar a los trabajadores y trabajadoras condiciones de salud, higiene, seguridad y bienestar en el trabajo, de este artículo redacta las condiciones que permitan garantizar la efectividad en el sostenimiento del bienestar físico, psicológico y emocional del trabajador.

En concordancia con lo anterior, se encontró que Chinchilla (2002) argumenta que las condiciones inseguras representan una situación de peligro en la empresa que pueden estar presentes en equipos, instalaciones, ambiente o máquina y señala algunos ejemplos de condiciones inseguras tales como: protección inadecuada, elementos o equipos defectuosos, falta de espacio físico para realizar la labor, orden y limpieza deficiente, iluminación, entre otros.

El autor estima que las empresas deben atender de manera adecuada las condiciones inseguras así como los actos inseguros. Existe una estrecha diferencia el acto inseguro y la condición insegura, las dos (2) son riesgos que atentan la seguridad del trabajador pero la acción que pueden causar pueden o no ser diferentes, su condicionamiento pueden causar accidente o incidente, lesión o daño al trabajador o daño o pérdida a la propiedad. El autor destaca que estos hechos son acción por falta de supervisión y control, falta de un compromiso en materia de salud y seguridad por parte de la empresa, y hace referencia a las Normas de calidad ISO9000, que plantean que en todo sistema de calidad debe existir, una política, objetivos y responsabilidades de los diversos niveles de la organización para asegurar la calidad, igualmente debe existir un respaldo similar en la empresa hacia la prevención de accidentes y enfermedades en el centro de trabajo.

Evaluación y Valoración de Riesgos en Salud y Seguridad en Motocicletas:

Es importante mencionar las experiencias en otras partes del mundo en el manejo de medición y valoración de riesgos con el uso de motocicletas. Es por ello fundamental el uso del *Análisis de Trabajo Seguro en el (ATS)*, según Noe y Wandy (2005) es un proceso de múltiples etapas en las cuales tiene como finalidad de estudiar y analizar riesgos en las tareas y actividades realizadas por el ó los trabajador(es) para tratar de eliminarlos o de contralarlos. El cual consiste en: Identificación o inventarios de las tareas y actividades, seguidamente indicar las de mayor criticidad, exigencia, clasificar su severidad, exposición y frecuencia.

En Segunda instancia, los factores de riesgos identificados asociados con las tareas y actividades con las medidas de seguridad aplicadas al área de trabajo, se toman en consideración los controles y niveles de corresponsabilidad compartidas o relacionas con otras aéreas funcionales de la organización con el cargo del trabajador y las normas nacionales e internacionales que tengan lugar dentro de la evolución, finalmente se procede a valorar y clasificar el nivel de riesgos que tenga la tarea o las actividades, luego se emiten los informes con las medidas y acciones correctivas a ser aplicadas.

De lo anteriormente dicho, el *Análisis de Trabajo Seguro (ATS)* específicamente motocicletas en el ámbito laboral, tenemos el caso de España, Colombia, Brasil y Estados Unidos, donde respectivamente los Ministerios del Trabajo prescriben un formato instructivo el cual se evalúan desde el punto de vista socio-técnico los siguientes factores de riesgos en sus aspectos internos, estos con respecto a lo que corresponde a la responsabilidad del usuario, tales como uso del casco, nivel de certificación de calidad de la motocicleta y partes de equipos de protección de alto impacto.

Tales como chalecos, guantes, lentes, rodilleras, botas, nivel de velocidad del motor, pericia y nivel de conocimientos en leyes y reglamentos sobre el manejo de motocicletas. El deseo imperativo y deportivo en querer y anhelar manejar motocicletas en los jóvenes. En el mismo sentido otros de los factores de riesgos a nivel externos no controlables por el motociclistas, son capacidad, disposición en las condiciones de seguridad viales aplicadas por el Estado.

Las medidas de seguridad pública afectan la condiciones de seguridad en los motorizados tales como la calidad y variedad de las vías de acceso y disponibilidad de transporte público, grado de fiscalización y penalización para infractores, licencias de conducir eficazmente concedidos, formación y capacitación por parte del Estado, señalizaciones en vías de acceso para motorizados y cambios climáticos, modos de conducir de los transportistas y automóviles y finalmente, modo de caminar de transeúntes y peatones en las calles aumentan el potencial de riesgos de accidentes en los motorizados.

Tipos y Características de una Motocicleta

En relación a este concepto tan amplio se consiguió una descripción práctica y específica, según Heather (2003), define una motocicleta: Es un vehículo de dos (2) ruedas impulsadas por un motor a combustión y gasolina, los tipos y sus características de motos son según su finalidad.

Motos Calle o Motos Trabajo

Motos para usar en la ciudad y para trabajar. En este segmento incluimos las motos que tienen diseño sin carenado (carrocería) y que son exclusivas de ciudad. Bajo la definición Calle están todas aquellas motos de baja cilindrada 100cc a 250cc, que están diseñadas para uso de ciudad, ya sea como transporte o trabajo. Estas motos

son muy económicas, tanto por su precio como por su consumo. Y para facilitar su manejo en ciudades congestionadas son livianas y ágiles.

Estructura de Básica de una Moto de Calle o Moto de Trabajo

Según Etrasa (2009), publica un manual muy contencioso sobre los conocimientos básicos de la motocicleta, en análisis y comparación con el autor Heather (2003) se puede definir lo siguiente:

Chasis

El chasis es la columna vertebral de la moto, al cual todos los componentes son instalados y conectados. El chasis provee puntos de apoyo para el motor y el tanque de gasolina, así como un punto de pivote donde se instala la caña de dirección. Otro punto de pivote es puesto para la tijera, la cual incorpora la suspensión y la rueda trasera con el chasis. Este puede ser simple, de doble cuna, multitubular, de chapa estampada, doble viga, monocasco, entre otros. El marco de cuna está hecho de un solo tubo de acero principal sobre el motor, y tubos más pequeños por debajo. El marco perimetral consiste en dos (2) fuertes brazos de aluminio, que conectan la cabeza de la dirección al brazo de oscilación trasero. Algunas motos italianas usan una versión de este diseño en acero, con un gran número de tubos cortos formando una trama enrejada.

También está el marco de columna, un diseño simple, en el cual el motor cuelga de un grueso tubo principal. Suele estar construido preferentemente en acero ó aluminio, en casos más raros en magnesio, carbono ó titanio. La rigidez y geometría del chasis es vital para su estabilidad. Normalmente la rigidez necesaria va en función de la potencia del motor y las características dinámicas. Hoy día todas las motocicletas están dotadas de suspensiones, con el fin de mantener las ruedas en contacto con el suelo el máximo tiempo posible al paso por irregularidades, asegurando la estabilidad y aumentar el confort de marcha. Las motocicletas son cada vez más complejas y

hoy en día, con una tecnología de avanzada, se han logrado sobrepasar los 320 kilómetros por hora, donde los diseños de los chasis también han tenido que evolucionar para poder cumplir con la exigencia de desempeño y seguridad.

El chasis debe ser liviano, pero lo suficientemente fuerte para soportar todos los componentes de la moto. Adicionalmente, el chasis debe tener rigidez estructural al mismo tiempo que mantiene la flexibilidad cuando es necesario.

Motor

El motor de una moto es su corazón, y los diferentes tipos aplicados, dictan el carácter de la máquina. Normalmente va propulsada por un motor de gasolina de dos o cuatro tiempos (2T y 4T), aunque últimamente los dos tiempos están siendo reservados a las cilindradas más pequeñas debido a razones medioambientales por ello la mayoría de las motos de hoy en día son de cuatro tiempos. Las motocicletas más viejas, y muchas motos de carrera, utilizan unidades de dos tiempos que alcanzan un asombroso pico de potencia para su tamaño. Como el motor está diseñado para quemar aceite, las regulaciones de emisiones han restringido las ventas en los últimos años. Algunos scooters están impulsados actualmente por electricidad.

El número de cilindros varía desde uno, usual en cilindradas más pequeñas, hasta 6 en línea, siendo disposiciones muy frecuentes los 4 en línea y dos en V con diferentes ángulos. El de dos (2) cilindros paralelo transversal fue el sistema más usual en las cilindradas mayores hasta los años 70. A partir de entonces se popularizó de manera extraordinaria los 4 cilindros. El motor va normalmente posicionado de modo transversal, es decir, el cigüeñal es perpendicular a la marcha, independientemente del número de cilindros. La lubricación se hace de modo común para el motor y el cambio, salvo en los dos tiempos (2T). La alimentación se hace por

carburador, La disposición más frecuente hasta hoy día es, que la inyección de combustible los está desplazando por normativa ambiental (emisión de gases).

El encendido del motor se hacía originalmente por magneto y platinos, sin batería; Luego por bobina y batería, primero de platinos, luego transistorizado y hoy día totalmente electrónico. El encendido DIS o de «chispa perdida», primero de platinos y luego electrónico, se popularizó desde principios de los 70, con la llegada masiva de las japonesas tetra cilíndricas, es decir, que el distribuidor no se conoció en este tipo de motores. Antiguamente la refrigeración por aire era la más normal, hoy día ha tomado un auge extraordinario la refrigeración líquida con la cual compete.

Transmisión

La transmisión del movimiento que impulsa a la moto se efectúa, en su forma más sencilla, con una cadena engranada en unos piñones y conectada con el eje de la rueda trasera. Esta cadena va engrasada para que se desgaste menos y su funcionamiento sea más silencioso. El montaje normal, es liviano y razonablemente confiable, pero requiere de ajustes y lubricación regulares.

La manera en la que transmitimos la potencia de nuestro motor a la rueda trasera, es lo que normalmente conocemos con el nombre de transmisión secundaria y durante la historia de la moto este sistema ha estado en constante evolución. Disponen generalmente de cambio de marchas que se controla mediante una de las empuñaduras del manillar o mediante una palanca accionada con el pie; algunos modelos de poca cilindrada disponen de cambio por variador (sistema de poleas que mantiene constante la relación de revoluciones del motor mientras se varía la velocidad del vehículo), aunque ya están surgiendo modelos con embrague automático y cambio de velocidades secuencial. El sistema de transmisión más habitual es el de engranajes y de una cadena, en el que la rueda del cigüeñal conecta

con el embrague. Éste nos permite conectar y desconectar la transmisión del movimiento desde el motor a la rueda.

En el apartado de desventajas, siempre nos encontraremos con su mantenimiento no demasiado complicado consistente en limpieza, engrase y tensión que nos garantizará una duración más que aceptable si realizamos estas tareas con cierta regularidad, otra de las desventajas características es la suciedad que provoca encontrando motitas de grasa que se desprenden por la fuerza centrífuga producida al girar a gran velocidad. Pero algunas máquinas ofrecen una alternativa, el cardán, este se usa en los casos de motor longitudinal y transversal. Muchas motos ruterías modernas, utilizan un sistema de cardán, donde el montaje de un eje impulsor, gira la rueda trasera. La desventaja aquí es el peso, pero la ventaja es el bajo mantenimiento y el aumento de la fiabilidad.

Ruedas y Frenos

Las ruedas son uno de los componentes más importantes de las motocicletas ya que transmiten las fuerzas de conducción, frenado y dirección, además soportan el peso del conductor y el del pasajero. La conducción se lleva a cabo por la articulación de la rueda delantera (que gira según un eje vertical), consiguiendo mediante basculación sobre la vertical, la trayectoria en curva requerida por el conductor. Va controlada por un manillar sobre el que están instalados los dispositivos necesarios para control de la motocicleta: palancas de accionamiento del freno delantero, embrague, interruptores de las luces, entre otros.

La motocicleta se mantiene erguida en recta y mantiene la estabilidad en curva gracias al efecto giroscópico de las ruedas y los ejes que sostienen las mismas, los cuales deben permitir que las ruedas giren libremente manteniendo su dirección correcta. La mayoría de las ruedas de motocicleta son del tipo rayos. Algunas están

equipadas con ruedas de aluminio o magnesio. Otras motocicletas están equipadas con ruedas de llanta dividida, este tipo de rueda se puede separar en dos (2) partes para montar y desmontar el neumático.

El diámetro en las ruedas puede estar comprendido entre 21" para motos todo-terreno ó enduro y 8" en motos pequeñas, y una anchura entre 5 cm. hasta 210 mm, la diferencia más importante en relación a otros vehículos es la relación peso/potencia, esto caracteriza a la motocicleta de aceleraciones y frenadas fulgurantes difíciles de superar por los más pesados y seguros automóviles. Los frenos son imprescindibles para detener la motocicleta. Suelen ir anclados a las llantas y son accionados por una palanca en el manillar o en el pie. Los hay de dos (2) tipos: de tambor y de disco. El freno de tambor está compuesto por cinco (5) partes:

1. Zapatas
2. Porta zapatas
3. Muelles
4. Tambor
5. Guaya o varilla del freno

Los frenos de disco han ido ganando terreno en el total de motocicletas distribuidas, por ser más eficaces, y disipar mejor el calor generado en la frenada. Los frenos de tambor son muy particulares, porque si una de sus partes no funciona correctamente, la banda emite sonidos, como si fueran chillidos, al momento de frenar la motocicleta.

Tubo de Escape

Mediante esta pieza, la motocicleta puede expulsar los gases quemados durante la combustión (el monóxido de carbono y otros agentes nocivos). Está constituido generalmente por un colector de escape que recoge los gases de escape en salida de

los cilindros prolongado por un dispositivo de evacuación. Un mismo motor puede disponer de varios tubos de escape. El tubo de escape sirve, en particular, para reducir el ruido y la contaminación.

A través de un sistema que permite reducir el ruido: "el silenciador", y permite reducir las emisiones contaminantes, por catálisis y por filtración, gracias al filtro de partículas y al catalizador. También el tubo de escape participa en el funcionamiento del motor: Si es demasiado libre, el motor aumenta su potencia (el cilindro se vacía mejor después de cada explosión), pero se calienta aún más y consume más. Si está demasiado obstruido, el motor denota falta de potencia. En los motores de dos tiempos, el tubo de distensión permite mejorar a la vez el vaciado del cilindro y la compresión. Cabe aclarar que estas son las principales partes de una motocicleta en general, ya que existen muchas variedades de motocicletas.

Bujía

Se encarga de la mezcla entre la gasolina y el oxígeno, ayuda a producir la chispa con la que se enciende la motocicleta, revísala cada 3.000 Km.

Carburador

Allí encontramos algunas piezas que regulan y atomizan la gasolina, por ejemplo el pulverizador, el cual esparce la gasolina en pequeñas partículas, como un spray. Otro componente del carburador es el Boquerel de alta o de baja, el cual se encarga de regular la cantidad de gasolina que llega a la mezcla.

Batería

Es la encargada de suministrar la energía a los componentes eléctricos de la motocicleta, hay motos que no requieren mantenimiento de este dispositivo, pues se encuentra totalmente sellado, sin embargo, otras requieren de constante supervisión.

Filtro de Aire

Recoge las impurezas del aire que ingresan a la motocicleta para que este se mezcle correctamente con la gasolina, se recomienda que cada 4.000 kilómetros revise este elemento para garantizar el correcto funcionamiento del motor.

Faros Delanteros y Traseros

Es el conjunto de iluminación que posee la motocicleta para que el piloto pueda guiarse en las noches o zonas oscuras. Delante tenemos una luz blanca y posteriormente la luz roja para avisar el frenado de la misma.

El Acelerador

El acelerador es un dispositivo que aumenta o disminuye la velocidad del motor.

Depósito o Tanque de la Gasolina

Es el lugar donde se almacena la gasolina para mover el motor.

Bocina

Es una forma de hacerse comunicar, avisar o detener alguna acción mediante una alarma o ruido.

Espejos Retrovisores y Aceite del Motor

El espejo, son el par de espejo que permiten ver la situación y ángulo despalda del conductor y de esta manera poder moverse según como se vea, y el aceite corresponde a el fluido que permite accionar las piezas del motor.

Bases Legales

En este punto se señalan y se analizan los soportes legales y normativos vigentes en nuestro país que orientan y regulan la actuación de los motorizados y patronos, en materia de seguridad y salud en el trabajo.

Constitución de la República Bolivariana de Venezuela, Gaceta Oficial del Jueves 30 De Diciembre De 1999, N° 36.860

Artículo 87. Toda persona tiene derecho al trabajo y el deber de trabajar. El Estado garantizará la adopción de las medidas necesarias a los fines de que toda persona puede obtener ocupación productiva, que le proporcione una existencia digna y decorosa y le garantice el pleno ejercicio de este derecho. Es fin del Estado fomentar el empleo. La ley adoptará medidas tendentes a garantizar el ejercicio de los derechos laborales de los trabajadores y trabajadoras no dependientes. La libertad de trabajo no será sometida a otras restricciones que las que la ley establezca.

Todo patrono o patrona garantizará a sus trabajadores y trabajadoras condiciones de seguridad, higiene y ambiente de trabajo adecuados. El Estado adoptará medidas y creará instituciones que permitan el control y la promoción de estas condiciones.

Esta ley es la base angular de la protección laboral, lo que permite garantizar la salud en el trabajo y que el primer responsable es el patrono en hacer que se cumplan, la Constitución Nacional de la República Bolivariana de Venezuela da el inicio a la protección de los trabajadores y trabajadoras, estableciendo el ente rector y regulador y la respuesta de qué se debe hacer en caso de incurrir en incumplimiento, dando las directrices de los procedimientos en materia laboral. Es importante hacer hincapié a los programas de salud, y seguridad que deben estar adaptados a cada situación, pero si puede orientar en la ejecución del mismo.

Decreto con Rango, Valor y Fuerza de Ley Orgánica del Trabajo, los Trabajadores y las Trabajadoras. Decreto N° 8.938 De 30 De Abril De 2012.

Según, el **artículo 156**: El trabajo se llevará a cabo en condiciones dignas y seguras, que permitan a los trabajadores y trabajadoras el desarrollo de sus potencialidades, capacidad creativa y pleno respeto a sus derechos humanos, garantizando:

- a) El desarrollo físico, intelectual y moral.
- b) La formación e intercambio de saberes en el proceso social de trabajo.
- c) El tiempo para el descanso y la recreación.
- d) El ambiente saludable de trabajo.
- e) La protección a la vida, la salud y la seguridad laboral.
- f) La prevención y las condiciones necesarias para evitar toda forma de hostigamiento o acoso sexual y laboral.

Toda organización que vincule, relaciones de trabajo, con tercero debe guiarse por el proceder LOTTT, todo patrono debe garantizar condiciones seguras, para que el trabajador o trabajadora realice sus tareas, tanto física, mentales y sociales. Estas condiciones son desarrollo físico, los tiempos de descanso. Ambiente de trabajo saludable y limpio, que garantice el desarrollo óptimo de sus quehaceres.

Ley Orgánica de Prevención, Condiciones y Medio Ambiente de Trabajo Gaceta Oficial Número 38.236, De Fecha 26 De Julio De 2005.

Artículo 53. Los trabajadores y las trabajadoras tendrán derecho a desarrollar sus labores en un ambiente de trabajo adecuado y propicio para el pleno ejercicio de sus facultades físicas y mentales, y que garantice condiciones de seguridad, salud, y bienestar adecuadas. En el ejercicio del mismo tendrán derecho a:

- 1. Ser informados, con carácter previo al inicio de su actividad, de las condiciones en que ésta se va a desarrollar, de la presencia de sustancias

tóxicas en el área de trabajo, de los daños que las mismas puedan causar a su salud, así como los medios o medidas para prevenirlos.

2. Recibir formación teórica y práctica, suficiente, adecuada y en forma periódica, para la ejecución de las funciones inherentes a su actividad, en la prevención de accidentes de trabajo y enfermedades ocupacionales, y en la utilización del tiempo libre y aprovechamiento del descanso en el momento de ingresar al trabajo, cuando se produzcan cambios en las funciones que desempeñe, cuando se introduzcan nuevas tecnologías o cambios en los equipos de trabajo. Esta formación debe impartirse, siempre que sea posible, dentro de la jornada de trabajo y si ocurriese fuera de ella, descontar de la jornada laboral.
3. Participar en la vigilancia, mejoramiento y control de las condiciones y ambiente de trabajo, en la prevención de los accidentes y enfermedades ocupacionales, en el mejoramiento de las condiciones de vida y de los programas de recreación, utilización del tiempo libre, descanso y turismo social y de la infraestructura para su funcionamiento, y en la discusión y adopción de las políticas nacionales, regionales, locales, por rama de actividad, por empresa y establecimiento, en el área de seguridad y salud en el trabajo.
4. No ser sometido a condiciones de trabajo peligrosas o insalubres que, de acuerdo a los avances técnicos y científicos existentes, puedan ser eliminadas o atenuadas con modificaciones al proceso productivo o las instalaciones o puestos de trabajo o mediante protecciones colectivas. Cuando lo anterior no sea posible, a ser provisto de los implementos y equipos de protección personal adecuados a las condiciones de trabajo presentes en su puesto de trabajo y a las labores desempeñadas de acuerdo a lo establecido en la presente Ley, su Reglamento y las convenciones colectivas.
5. Rehusarse a trabajar, a alejarse de una condición insegura o a interrumpir una tarea o actividad de trabajo cuando, basándose en su formación y experiencia, tenga motivos razonables para creer que existe un peligro inminente para su salud o para su vida sin que esto pueda ser considerado como abandono de trabajo. El trabajador o trabajadora comunicará al delegado o delegada de prevención y al supervisor inmediato de la situación

planteada. Se reanudará la actividad cuando el Comité de Seguridad y Salud Laboral lo determine. En estos casos no se suspenderá la relación de trabajo y el empleador o empleadora continuará cancelando el salario correspondiente y computará el tiempo que dure la interrupción a la antigüedad del trabajador o de la trabajadora.

6. Denunciar las condiciones inseguras o insalubres de trabajo ante el supervisor inmediato, el empleador o empleadora, el sindicato, el Comité de Seguridad y Salud Laboral, y el Instituto Nacional de Prevención, Salud y Seguridad Laborales; y a recibir oportuna respuesta.
7. Denunciar ante el Instituto Nacional de Prevención, Salud y Seguridad Laborales cualquier violación a las condiciones y medio ambiente de trabajo, cuando el hecho lo requiera o cuando el empleador o empleadora no corrija oportunamente las deficiencias denunciadas; así como cualquier incumplimiento en los programas para la recreación, utilización del tiempo libre, descanso y turismo social y en la construcción y mantenimiento de infraestructura para su desarrollo.
8. Acompañar a los funcionarios o funcionarias de inspección cuando éstos realicen su labor inspectora en las empresas, establecimientos o explotaciones.
9. Ser reubicados de sus puestos de trabajo o a la adecuación de sus tareas por razones de salud, rehabilitación o reinserción laboral.
10. Que se le realicen periódicamente exámenes de salud preventivos, y al completo acceso a la información contenida en los mismos, así como a la confidencialidad de sus resultados frente a terceros.
11. La confidencialidad de los datos personales de salud. En tales casos, éstos sólo podrán comunicarse previa autorización del trabajador o de la trabajadora, debidamente informados; limitado dicho conocimiento al personal médico y a las autoridades sanitarias correspondientes.
12. Participar activamente en los programas de recreación, utilización del tiempo libre, descanso y turismo social.
13. Expresar libremente sus ideas y opiniones, y organizarse para la defensa del derecho a la vida, a la salud y a la seguridad en el trabajo.

14. Ser protegidos del despido o cualquier otro tipo de sanción por haber hecho uso de los derechos consagrados en esta Ley y demás normas que regulen la materia.
15. La defensa en caso de imputaciones o denuncias que puedan acarrearle sanciones en virtud de lo establecido en la presente Ley.
16. La privacidad de su correspondencia y comunicaciones y al libre acceso a todos los datos e informaciones referidos a su persona.
17. Recibir oportunamente las prestaciones e indemnizaciones contempladas en esta Ley.
18. Ser afiliados o afiliadas por sus empleadores o empleadoras al Régimen Prestacional de Seguridad y Salud en el Trabajo creado por la Ley Orgánica del Sistema de Seguridad Social.
19. Exigir a sus empleadores o empleadoras el pago oportuno de las cotizaciones al Régimen Prestacional de Seguridad y Salud en el Trabajo.
20. Denunciar ante la Tesorería de Seguridad Social la no afiliación al Régimen Prestacional de Seguridad y Salud en el Trabajo y de los retardos en el pago de las cotizaciones que debe efectuar el empleador o la empleadora y de los cuales el trabajador o la trabajadora tenga conocimiento.

La LOPCYMAT es la ley más completa en materia de seguridad y prevención, su finalidad contempla estudios adecuados a los procedimientos legales requeridos para los diferentes tipos de trabajo, que garantice una óptima seguridad e higiene en el lugar de trabajo. Se debe mencionar contiene específico los entes reguladores en la materia INPSASEL, quienes son los capacitados de adiestrar e informar, controlar y actualizar a los trabajadores en materia de salud, higiene y seguridad en el trabajo.

Uno de los derechos y deberes, es tener la garantía y el pleno goce en las condiciones de trabajo y bienestar propicio al igual que en el **Art 55** los deberes y derechos tanto del patrono como del trabajador son los siguientes:

Artículo 55. Los empleadores y empleadoras tienen derecho a:

1. Exigir de sus trabajadores y trabajadoras el cumplimiento de las normas de higiene, seguridad y ergonomía, y de las políticas de prevención y participar en los programas para la recreación, utilización del tiempo libre, descanso y turismo social que mejoren su calidad de vida, salud y productividad.
2. Participar activamente en los Comités de Seguridad y Salud Laboral.
3. Participar en la discusión y adopción de las políticas nacionales, regionales, locales, por rama de actividad, empresa y establecimiento en el área de seguridad y salud en el trabajo.
4. Solicitar y recibir asesoría del Comité de Seguridad y Salud Laboral de su centro de trabajo, del Instituto Nacional de Prevención, Salud y Seguridad Laborales y demás órganos competentes.
5. Participar de manera individual o colectiva en las actividades tendentes a mejorar la calidad de la prestación de los servicios del Régimen Prestacional de Seguridad y Salud en el Trabajo.
6. Recibir información y capacitación en materia de salud, higiene, seguridad, bienestar en el trabajo, recreación, utilización del tiempo libre, descanso y turismo social, por parte de los organismos competentes.
7. Exigir a los trabajadores y trabajadoras el uso adecuado y mantener en buenas condiciones de funcionamiento los sistemas de control de las condiciones inseguras de trabajo instalados en la empresa o puesto de trabajo.
8. Exigir a los trabajadores y trabajadoras el uso adecuado y de forma correcta, y mantener en buenas condiciones los equipos de protección personal suministrados para preservar la salud.
9. Exigir a los trabajadores y trabajadoras hacer buen uso y cuidar las instalaciones de saneamiento básico, así como también las instalaciones y comodidades para la recreación, utilización del tiempo libre, descanso, turismo social, consumo de

alimentos, actividades culturales, deportivas y en general, de todas las instalaciones del centro de trabajo.

10. Exigir a los trabajadores y trabajadoras el respeto y acatamiento de los avisos, las carteleras y advertencias que se fijaren en los diversos sitios, instalaciones y maquinarias de su centro de trabajo, en materia de salud, higiene y seguridad.
11. Proponer ante el Comité de Seguridad y Salud Laboral las amonestaciones a los trabajadores y trabajadoras que incumplan con los deberes establecidos en el artículo 54 de la presente Ley.
12. Recibir pronta y adecuada respuesta en relación a sus solicitudes ante los organismos competentes.
13. Recibir, en los lapsos previstos por esta Ley y su Reglamento, los reembolsos de los pagos realizados a los trabajadores y trabajadoras en caso de prestaciones diarias por discapacidad temporal.
14. Garantizar que sus trabajadores y trabajadoras reciban oportunamente las prestaciones de atención médica garantizadas en el Régimen Prestaciones de Seguridad y Salud en el Trabajo, por el Sistema Público Nacional de Salud.
15. Lograr que el Régimen Prestacional de Seguridad y Salud en el Trabajo se subrogue a las obligaciones derivadas de la responsabilidad objetiva del empleador o de la empleadora ante la ocurrencia de un accidente o enfermedad ocupacional cuando no hubiese negligencia o dolor por parte del empleador o de la empleadora.
16. Ser reclasificados de manera oportuna y adecuada en relación a las categorías de riesgo establecidas en la clasificación de las empresas a los efectos de las cotizaciones al Régimen Prestacional de Seguridad y Salud en el Trabajo.
17. Denunciar ante la Superintendencia de Seguridad Social irregularidades relativas al registro y otorgamiento de las prestaciones del Régimen Prestacional de Seguridad y Salud en el Trabajo.
18. Denunciar ante las autoridades competentes y recibir pronta y oportuna respuesta por cualquier violación a las normativas legales y reglamentarias

vigentes sobre condiciones y medio ambiente de trabajo, ambiente general, condiciones para la recreación, utilización del tiempo libre, descanso y turismo social, que afecte el ambiente de trabajo de su empresa, por parte de las empresas aledañas o de los organismos públicos o privados.

19. Exigir a sus trabajadores y trabajadoras que se abstengan de realizar actos o incurrir en conductas que puedan perjudicar el buen funcionamiento del Régimen Prestacional de Seguridad y Salud en el Trabajo.
20. Ejercer la defensa en caso de imputaciones o denuncias que puedan acarrearle sanciones en virtud de lo establecido en la presente Ley.

Establecer los deberes y derechos de los empleadores, su respaldo de todo lo que deben cumplir, y las exigencias que se le deben pautar al trabajador o trabajadora para su cumplimiento de las normas y uso adecuados de los materiales de protección. Que garantice la salud higiene y seguridad en el lugar de trabajo, así mismo establece su intervención en los planes de mejoras y toma de decisiones de mejora del lugar de trabajo.

En materia de Política y Programa de Seguridad y Salud en el Trabajo de la empresa, el siguiente artículo expresa lo siguiente:

Artículo 61. Toda empresa, establecimiento, explotación o faena deberá diseñar una política y elaborar e implementar un Programa de Seguridad y Salud en el Trabajo, específico y adecuado a sus procesos, el cual deberá ser presentado para su aprobación ante el Instituto Nacional de Prevención, Salud y Seguridad Laborales, sin perjuicio de las responsabilidades del empleador o empleadora previstas en la ley.

Toda organización debe tener como política de seguridad y salud en el trabajo un programa que de seguridad y garantía a los trabajadores basados en la corresponsabilidad trabajador y empleado que se adapte a sus condiciones en el trabajo que realiza.

Reglamento Parcial de la Ley Orgánica de Prevención, Condiciones y Medio Ambiente de Trabajo (2007)

Artículo 82. Contenido del Programa de Seguridad y Salud en el Trabajo el Programa de Seguridad y Salud en el Trabajo es el conjunto de objetivos, acciones y metodologías en materia de promoción, prevención y vigilancia de la seguridad y salud en el trabajo. Este programa debe contener:

1. Descripción del proceso de trabajo (producción o servicios).
2. Identificación y evaluación de los riesgos y procesos peligrosos existentes.
3. Planes de trabajo para abordar los diferentes riesgos y procesos peligrosos, los cuales deben incluir como mínimo:
 - a. Información y capacitación permanente a los trabajadores, las trabajadoras, los asociados y las asociadas.
 - b. Procesos de inspección y evaluación en materia de seguridad y salud en el trabajo.
 - c. Monitoreo y vigilancia epidemiológica de los riesgos y procesos peligrosos.
 - d. Monitoreo y vigilancia epidemiológica de la salud de los trabajadores y las trabajadoras.
 - e. Reglas, normas y procedimientos de trabajo seguro y saludable.
 - f. Dotación de equipos de protección personal y colectiva.
 - g. Atención preventiva en salud ocupacional.
 - h. Planes de contingencia y atención de emergencias.
 - i. Personal y recursos necesarios para ejecutar el plan.
 - j. Recursos económicos precisos para la consecución de los objetivos propuestos.
 - k. Las demás que establezcan las normas técnicas.
- 4) Identificación del patrono o patrona y compromiso de hacer cumplir los planes establecidos.

El reglamento Parcial, contiene el procedimiento y establece las normas de las leyes orgánicas de Salud y Seguridad, este artículo explica el procedimiento para la

implementación de programas en higiene y seguridad en el trabajo, dicho proyecto es realizado por el comité de salud y seguridad de la organización. Considerada como una de las funciones fundamentales del Comité.

Ley de Tránsito y Transporte Terrestre, Gaceta Oficial N° 37.332 De Fecha 26 de Noviembre, 08 de Noviembre de 2001. Capítulo III, de las Licencias, Licencia de Conducir

Artículo 40. Para conducir un vehículo de motor, la persona debe obtener y portar la licencia de conducir vigente, del grado o categoría que corresponda al tipo de vehículo respectivo, y el certificado médico vigente Esta ley prescribe que toda persona propietaria de su vehículo, debe tener identificación y su condición física óptima para manejar un vehículo deber portar el derecho de propiedad a conducir y el deber de respetar normas.

Obligaciones de los Propietarios de Vehículos

Artículo 49. Todo propietario de un vehículo está sujeto a las siguientes obligaciones:

- a. Inscribir el vehículo en el Registro Nacional de Vehículos y Conductores y efectuar oportunamente las renovaciones que exijan las autoridades competentes.
- b. Pagar oportunamente los impuestos y tasas que lo graven.
- c. Notificar al Registro Nacional de Vehículos y Conductores las modificaciones a las características del vehículo de su propiedad y los cambios de identificación, domicilio o denominación comercial, en los términos que establezca el Reglamento de este Decreto Ley.
- d. Notificar por escrito al Registro Nacional de Vehículos y Conductores, cuando el vehículo se haga inservible de manera permanente o sea declarado pérdida total y demás casos previstos en este Decreto Ley.
- e. Mantener el vehículo en buenas condiciones de seguridad, funcionamiento, control de emisiones de gases contaminantes y ruidos.

- f. Proveer al vehículo de toda la documentación y elementos de identificación exigidos por las autoridades competentes, así como de sus correspondientes placas de identificación, renovándolas y manteniéndolas en perfecto estado de conservación y condiciones de visibilidad.
- g. Efectuar la revisión técnica, mecánica y física del vehículo en los términos que señale el Reglamento de este Decreto Ley.
- h. Mantener en vigencia el Seguro de Responsabilidad Civil. Las demás que señalen este Decreto Ley y su Reglamento.

Dentro del mismo orden de ideas, este artículo establece las obligaciones del propietario del vehículo. El propietario debe garantizar ante tercero las condiciones óptimas del vehículo y derecho a ejercer la propiedad. La vinculación de este artículo con la investigación se fundamenta en que los trabajadores del agente aduanal realizan sus operaciones en una motocicleta, es por ello, que mas allá de la seguridad y salud en el trabajo, los motorizados hacen desplazamientos y traslados donde se exponen directamente a cumplir con leyes de seguridad vial.

Reglamento Parcial de la Ley De Transporte Terrestre Sobre el Uso y Circulación de Motocicletas en la Red Vial Nacional y el Transporte Público de Personas en la Modalidad Individual Moto Taxis. Gaceta Oficial N° 39.772 Del 5 de Octubre de 2011.

Requisitos de circulación

Artículo 5. Las motocicletas para poder circular deberán cumplir los siguientes requisitos:

1. Estar inscrita en el Registro Nacional de Vehículos.
2. Portar las placas identificadoras en perfecto estado de conservación y visibilidad.
3. Mantener y portar el Seguro de Responsabilidad Civil vigente.
4. Estar solventes con respecto al pago de impuestos, tasas, contribuciones y multas.

5. Haber sido sometida a la revisión que en la oportunidad correspondiente fijen las autoridades administrativas del tránsito terrestre.
6. Las demás que determinen las autoridades con competencia en materia de vialidad, circulación, tránsito y transporte terrestre.
7. En el mismo sentido, los propietarios deben estar legalmente registrados, para identificarse de manera solvente ante las autoridades competentes para tener el libre tránsito en el territorio nacional.

Normas a ser observadas

Artículo 28. Todo conductor o conductora deberá cumplir con las siguientes normas:

1. Estar inscritos en el Censo que a tal efecto determine el Instituto Nacional de Transporte Terrestre siguiendo las políticas que al efecto dicte el Ministerio del Poder Popular con competencia en la materia.
2. Ceder el paso a todo peatón o peatona que en uso de sus derechos esté cruzando una vía pública.
3. Abstenerse de adelantar a otro vehículo que se encontrare detenido o hubiere reducido la velocidad por cederle el paso a un peatón o peatona.
4. Tomar todas las precauciones en resguardo de la seguridad de los peatones y peatonas.
5. Transitar por la derecha de las vías a distancia no mayor de un metro (1m) de la acera o sobre ancho de la calzada y no utilizar las vías exclusivas para servicio público colectivo.
6. Vestir chalecos con material reflectivo que deben ser visibles cuando se conduzca, así como su acompañante, de ser el caso.
7. De igual manera todo motorizado debe tener un comportamiento apropiado para conducir. Respetar y seguir normas, los canales de circulación tanto de los demás tipos de vehículos como de él deben ser fiel seguimiento de la norma.

El reglamento establece los lineamientos en el tema de seguridad, tanto el cumplir con la documentación pertinente, para la conducción de una motocicleta, cumplir con pagos de impuestos municipales, y estable la responsabilidad como ciudadano, seguidamente, en el artículo 28 establece las normas de tránsito, seguridad vial, normas de buen conductor para evitar accidentes, y establece el uso de equipos de protección.

Reglamento de Ley de Transporte Terrestre Sobre el Uso y Circulación de Motocicletas, publicado en gaceta Oficial N° 39.771

Prohíbe a las y los conductores de esos vehículos, circular entre canales, según establece el decreto presidencial N° 8.495 con fecha del martes 4 de octubre de 2011. La normativa impide a las y los motorizados circular paralelamente a otro vehículo en movimiento en el mismo canal de tránsito. También, les restringe el desplazarse *“cambiando frecuentemente de canal o pasando continuamente al centro, a la izquierda o la derecha de la vía”*. El ordenamiento jurídico prohíbe además a las y los motorizados estacionarse en sitios prohibidos, según lo establecido en la ley vigente.

El decreto veta, el hecho de circular sin el casco de seguridad integral o que el pasajero viaje sin este accesorio de protección. Adicionalmente, priva a los motorizados de transportar más de dos (2) personas en sus vehículos incluyendo al conductor o conductora. El Reglamento prohíbe *“transportar niños o niñas menores de 10 años, mujeres embarazadas y adultos mayores de 60 años”*, así como equipaje que dificulte hacer maniobras en el vehículo o que exceda de 15 kilogramos.

Esto evidencia que las normas establecidas por el ente rector ministerio de transporte existen, lo que no se canaliza es un plan continuo para el cumplimiento de las normativas, solo se hacen alcabalas en días festivos, vacacionales, pero las

condiciones de seguridad vial siempre están allí, y la exposición es diaria no solo en épocas de vacaciones o fechas que aumenten la afluencia vehicular. Es decir, todos los días debe supervisarse el cumplimiento de la norma.

ORDENANZA MUNICIPAL DE PUERTO CABELLO N 004/2.010, Segunda Etapa Gaceta Municipal Decreto 004/2.010 Regulación de la Circulación de las Motocicletas en toda la Jurisdicción del Municipio Puerto Cabello de Fecha 03 de Marzo De 2010.

Dicha ordenanza se crea con el fin de disciplinar la circulación de los motorizados a lo largo de las arterias viales del Municipio a fin de evitar violaciones de tránsito y reducir el índice delictivo.

Primera Fase:

Orientación preventiva y ejecución a corto plazo destinada a la revisión de los documentos de la moto, o en su defecto la autorización para el uso de la unidad debidamente formada por el propietario, autorización de conducir. Carnet de circulación, seguro de responsabilidad civil, y cualquier otro documento relacionado al uso de la unidad. Se realizará un censo que permita a través del matriculado de las motos velar por el correcto uso del casco, el correcto uso de canales viales entre otros aspectos permitirá la seguridad del ciudadano.

Prohibiciones:

Queda prohibida la circulación de motorizados desde las 8:00 pm. a 6:00 am. para los casos excepcionales como estudiantes y trabajadores nocturnos será expedido el respectivo salvoconducto por parte del departamento de transporte y tránsito de la alcaldía.

Queda prohibida la circulación de motocicletas sin la debida documentación, matriculación e implementos de seguridad del conductor (casco y chaleco).

Queda prohibida el traslado en motocicletas destinada para una persona el traslado de más de una persona. También queda prohibido que las motos que son para dos (2) personas se transporte menores de edad.

Segunda Fase

Corresponde a la sancionatoria, con el cálculo de multa en base a la U.T vigente Bs.f: 107,00 y detención de la moto si fuera el caso, es importante resaltar que los autorizados para supervisar el cumplimiento de dicha ordenanza es la Policía Municipal de Puerto Cabello, mediante los despliegues a nivel municipal por las principales arterias viales, puntos de control patrullajes y líneas telefónicas disponibles para canalizar denuncias e indecentes.

Gazzaeno J. (2014), A partir del 30 de junio sancionarán a motorizados, Diario el Mundo, de fecha: 20 de junio, 2014.

El presente artículo redacta que a partir del 30 de Junio efectivos de la Policía Nacional Bolivariana (PNB) y las policías municipales, los fiscales de tránsito y funcionarios de la Guardia Nacional Bolivariana (GNB) que están habilitados para dar cumplimiento a esta normativa. Aplicarán multas a los motociclistas que continúen irrespetando las leyes de tránsito, el viceministro del Sistema Integrado de Policía, Marcos Rojas Figueroa, quien precisó que las sanciones serán implementadas de acuerdo a lo establecido en la Ley de Transporte Terrestre y el Reglamento parcial de la Ley de Transporte Terrestre sobre el uso y circulación de motociclistas en la red vial nacional y el transporte público de personas en la modalidad individual moto taxis. Las sanciones van desde cinco (5) unidades tributarias hacia arriba", dijo Rojas Figueroa. Estas normativas no estarán exentos los funcionarios públicos (policías, escoltas o Guardias Nacionales), a quienes hizo un llamado a acatar las leyes, y también a realizar el respectivo análisis detallado sobre este código.

Este artículo se vincula con la investigación, porque ya se están tomando medidas de concientización, acciones de control y sanción para los motorizados en el estado Miranda y Distrito Capital, esta acción se hace eco para las demás municipalidades del país para su aplicación y así garantizar la seguridad para todos los motorizados.

Definición de Términos Básicos

Accidente: Es todo suceso imprevisto y no deseado que interrumpe o interfiere el desarrollo normal de una actividad y origina una o más de las siguientes consecuencias: lesiones personales, daños materiales y/o pérdidas económicas.

Accidente de Trabajo: Todo suceso o hecho que produzca en la trabajadora o el trabajador, una lesión funcional o corporal, permanente o temporal, inmediata o posterior, o la muerte por causa inseguras.

Casco: Es un dispositivo en forma de cúpula que cubre totalmente el cráneo, y se utiliza para proporcionar protección a la cabeza del usuario en caso de colisión o caída desde la motocicleta y está compuesto fundamentalmente por la copa y la suspensión.

Comité de Seguridad y Salud Laboral: Es un órgano paritario y colegiado de participación, destinado a la consulta regular y periódica de las políticas, programas y actuaciones en materia de seguridad y salud en el trabajo, conformado por las delegadas o delegados de Prevención, por una parte y por la empleadora o empleador.

Condiciones en Salud Laboral: Se refiere a factores que influyen en la salud de los trabajadores.

Condiciones en Seguridad Laboral: Está referido al conjunto de factores que relacionan con la prevención y protección laboral.

Carga Física: Es el conjunto de requerimientos físicos a los que está sometido el trabajador a lo largo de su jornada laboral.

Carga Mental: Es el nivel de actividad mental necesario para desarrollar un trabajo. Puede aparecer cuando el trabajo demande la realización de tareas simultáneas a niveles altos de concentración o tareas de memorización.

Delegada o Delegado de Prevención: Es el o la representante de las trabajadoras y los trabajadores, elegido o elegida entre estos, por medios democráticos; con atribuciones y facultades específicas, en materia de seguridad y salud en el trabajo, quien será su representante ante el Comité de Seguridad y Salud Laboral del centro de trabajo.

Enfermedad Ocupacional: Los estados patológicos contraídos o agravados con ocasión del trabajo o exposición al medio, en el que la trabajadora o el trabajador se encuentra obligado a trabajar, tales como los imputables a la acción de agentes físicos y mecánicos, condiciones disergonómicas, meteorológicas, agentes químicos, biológicos, factores psicosociales y emocionales, que se manifiesten por una lesión orgánica, trastornos enzimáticos o bioquímicos, trastornos funcionales o desequilibrio mental, temporales o permanentes.

Ergonomía: Es la disciplina encargada del estudio del trabajo para adecuar los métodos, organización, herramientas y útiles empleados en el proceso de trabajo, a las características (psicológicas, cognitivas, antropométricas) de las trabajadoras y los trabajadores, es decir, una relación armoniosa con el entorno (el lugar de trabajo) y con quienes lo realizan (las trabajadoras o los trabajadores).

Equipo de Protección Personal: Son todos aquellos accesorios útiles para proteger y prevenir alguna lesión en el individuo. Dependiendo de la tarea que realice corresponde implementos adecuados que garanticen y protejan las partes del cuerpo humano de riesgos físicos químicos o biológicos a las que se puede encontrar expuesto.

Extintor: Es la sustancia que extingue el fuego, ejemplo agua o sustancia química.

Extintor: Es la presentación del envase como viene contenida la sustancia que extingue el fuego, (sustancia química, o agua).

Factores de Riesgos Laborales: Conjunto de condiciones que estructuran una realidad hacia la aparición de accidentes laborales, a consecuencias de la negligencia, desconocimiento, escasa valoración de riesgos, falta de supervisión y conciencia hacia el acatamiento de normas y procedimientos para la seguridad en el trabajo.

Incidente: Suceso acaecido en el curso del trabajo o en relación con el trabajo que no implica daños a la salud, que interrumpe el curso normal de las actividades que pudiera implicar daños materiales o ambientales.

Lesiones: Efectos negativos en la salud por la exposición en el trabajo a los procesos peligrosos, condiciones peligrosas y condiciones inseguras e insalubres, existentes en los procesos productivos.

Medidas de Prevención: Son las acciones individuales y colectivas cuya eficacia será determinada, en función a la participación de las trabajadoras y los trabajadores y patrones para reducir el riesgo en el trabajo.

Moto: Es un vehículo de dos ruedas impulsadas por un motor a combustión a gasolina, los tipos y sus características de motos son según finalidad.

Motorizado: Es el sujeto que conduce y maniobra la motocicleta, a diferencia del vehículo no posee protección sino que forma parte de la motocicleta, es decir si existe una colisión de una motocicleta con un vehículo, el motorizado está expuesto de sufrir una lesión grave porque no existe ningún tipo de cobertor, mientras que el

mismo impacto en vehículo puede sufrir un parachoques delantero o trasero pero esta mas lejos en distancia de sufrir una lesión el conductor que conduce el vehículo.

Programa de Seguridad y Salud en el Trabajo: Es el conjunto de metas, acciones y metodologías encaminadas para identificar, prevenir y controlar aquellos procesos peligrosos presentes en el ambiente de trabajo y minimizar el riesgo de ocurrencia de incidentes, accidentes de trabajo y enfermedades de origen ocupacional.

Riesgos Laborales: Es la probabilidad de que ocurra daño a la salud, a los materiales, o ambos.

Trabajo: Es la actividad física y mental que desarrollan las trabajadoras y los trabajadores, potenciando así sus capacidades, crecimiento y desarrollo. Así el trabajo, no sólo transforma la naturaleza para la producción de bienes y servicios, sino que además, el hombre y la mujer son transformados, permitiendo su autorrealización.

CAPÍTULO III

MARCO METODOLÓGICO

Naturaleza de la Investigación

El presente estudio corresponde a una modalidad de investigación descriptiva, según, Arias (2006) define que los estudios descriptivos que son aquellos que consisten en la caracterización de un hecho o fenómeno y establecer su estructura y comportamiento. Es decir, en esta oportunidad se pretende medir las variables de forma independiente y caracterizar sobre las condiciones de salud y seguridad laboral de los motorizados en un agente aduanal, y aun cuando no se formulen hipótesis las variables serán enunciadas en los objetivos de la investigación.

En lo referente al diseño metodológico de la investigación, es no experimental, debido a que no se construye ninguna situación, sino que se observan situaciones ya existentes, no provocadas intencionalmente por el investigador. El investigador no tiene control directo sobre dichas variables, no puede influir sobre ellas porque ya sucedieron, al igual que sus efectos.

Estrategia de la Investigación

En cuanto a la estrategia adoptada por el investigador, se apoyará en un diseño descriptivo y de campo; refiriéndose a la realidad de estudiar las condiciones de salud y seguridad laboral a los motorizados, los estudios descriptivos según Gómez (2006:85) buscan “analizar e interpretar la situación en relación a su entorno en cual se encuentra el objeto de estudio” en este caso las condiciones en salud y seguridad en los motorizados que trabajan para una empresa de trámites aduaneros.

En cuanto al diseño de campo. Arias (2006) señala que la investigación de campo, es aquella que consiste en la recolección de todos directamente de los sujetos investigados, o de la realidad donde ocurren los hechos (datos primarios), sin manipular o controlar variables alguna, es decir, el investigador obtiene la información pero no altera las condiciones existentes. De allí, su carácter de investigación no experimental. La investigación de campo, Arias (2006) la investigación de campo al “igual que la documental, se puede realizar a nivel exploratorio, descriptivo y explicativo”

En relación al objeto de estudio en el presente estudio está orientado a recolectar datos directamente de la realidad de los sujetos que van a ser investigado, en este caso a los motorizados que laboran en la empresa. A continuación se presenta la estrategia de la investigación por medio del cuadro técnico-metodológico (Ver Tabla N° 1) en adelante.

Tabla N° 1: Cuadro Técnico Metodológico

Objetivo Específico	Dimensión	Definición	Indicadores	Ítems	Fuente	Técnicas Instrumentos
1. Diagnosticar la situación actual respecto a las condiciones de seguridad laboral a las que están expuestos los motorizados que realizan trámites en el muelle de Puerto Cabello.	Condiciones de seguridad laboral a las que están expuestos los motorizados que realizan trámites en el muelle de Puerto Cabello.	Conjunto de elementos o acciones que son necesarios para el completo funcionamiento de la seguridad de los trabajadores motorizados.	<p>1. Equipos y accesorios de protección personal</p> <p>2. Supervisión</p> <p>3. Responsabilidades</p> <p>4. Condiciones de la moto</p>	<p>1.1. Casco 1.2. Guante 1.3. Linterna 1.4. Extintor 1.5. Chaleco reflectivo 1.6. Lentes.</p> <p>2.1. Uso de los equipos 2.2. Cumplimiento de leyes, reglamentos, ordenanzas y normas.</p> <p>3.1. Capacitación en seguridad laboral 3.2. Información de normativas de prevención de accidentes laborales 3.3. Cumplimiento de leyes de tránsito y normas laborales.</p> <p>4.1. Frenos 4.2. Cauchos 4.3. Batería 4.4. Luces 4.5. Motor 4.6. Aceite 4.7. Asiento 4.8. Electricidad 4.9. Tacómetro.</p>	<p>Dpto. de RRHH</p> <p>Supervisores</p> <p>Empleados motorizados</p>	<p>Encuesta (cuestionario)</p> <p>Entrevistas (Guía de Entrevista)</p> <p>Revisión Documental (Fichaje)</p> <p>Observación (Inspección del área de trabajo)</p>

Fuente: Blanco, Patricia (2014)

Tabla N° 2: Cuadro Técnico Metodológico

Objetivo Específico	Dimensión	Definición	Indicadores	Ítems	Fuente	Técnicas Instrumentos
<p>2. Describir las condiciones de salud laboral en las que se encuentran los motorizados que realizan trámites en el muelle de Puerto Cabello.</p>	<p>Condiciones de salud laboral en las que se encuentran los motorizados que realizan trámites en el muelle de Puerto Cabello.</p>	<p>Conjunto de elementos que condicionan, causan o transforman la evolución y determinación de un suceso, hecho o circunstancias.</p>	<p>1. Factores Físicos</p> <p>2. Factores Químicos</p> <p>3. Factores Biológicos</p> <p>4. Factores Psicosociales</p> <p>5. Factores Organizacionales</p>	<p>1.1. Temperatura 1.2 Ruido 1.3 Obstáculos.</p> <p>2.1 Humo/hollín 2.2 Gases/aerosoles.</p> <p>3.1 Virus 3.2 Hongos 3.3 Toxinas.</p> <p>4.1 Estrés laboral 4.2 Estrés familiar 4.4 Carga laboral 4.5 Salud 4.6 Alimentación 4.7 Relaciones interpersonales 4.8 Nivel socioeconómico.</p> <p>5.1 Ritmo de trabajo 5.2 Jornada de trabajo 5.3 Vacaciones 5.4 Salarios 5.5 Trabajo en equipo.</p>	<p>Dpto. de RRHH</p> <p>Supervisores</p> <p>Empleados motorizados.</p>	<p>Encuesta (cuestionario)</p> <p>Entrevistas (Guía de Entrevista)</p> <p>Revisión Documental (Fichaje)</p> <p>Observación (Inspección del área de trabajo).</p>

Fuente: Blanco, Patricia (2014)

Tabla N° 3: Cuadro Técnico Metodológico

Objetivo Específico	Dimensión	Definición	Indicadores	Ítems	Fuente	Técnicas Instrumentos
<p>3. Evaluar el grado de cumplimiento de los patronos y trabajadores motorizados en materia de prevención y accidentes laborales según Ley Orgánica de Prevención, Condiciones y Medio Ambiente de Trabajo (L.O.P.C.Y.M.A.T).</p>	<p>Cumplimiento de los patronos y trabajadores motorizados en materia de prevención y accidentes laborales según Ley Orgánica De Prevención, Condiciones y Medio Ambiente de Trabajo (L.O.P.C.Y.M.A.T).</p>	<p>Conjunto de acciones que llevan a realizar algo prometido en un acuerdo entre los trabajadores y patronos en concordancia con las leyes en materia de salud y seguridad laboral.</p>	<p>1.Servicios de salud y seguridad en el trabajo</p> <p>2.Comité de SSL</p> <p>3.Delegados de prevención</p> <p>4.Deberes de los trabajadores</p> <p>5.Derechos de los trabajadores</p> <p>6. Derechos del patrono</p> <p>7. Deberes del patrono</p>	<p>1.1 Vigilancia (Art.39) 1.2 Participación (Art.39) 1.3 Promoción (Art.39).</p> <p>2.1 Participación (Art 47) 2.2 Aprobar (Art 47) 2.3 Supervisar (Art 47) 2.4 Denunciar (Art 47).</p> <p>3.1 Participar (Art.43) 3.2 Asistir (Art43) 3.3 Asesorar (Art 43).</p> <p>4.1 Cumplir instrucciones(Art54) 4.2 Informar (Art 54).</p> <p>5.1 Cumplir (Art 54) 5.2 Rehusarse a daños.</p> <p>6.1 Exigir (Art 55) 6.2 Participar (Art 55) 6.3 Garantizar (Art 55).</p> <p>7.1 Organizar (Art 56) 7.2 Informar (Art 56) 7.3 Prever (Art 56).</p>	<p>Dpto. de RRHH</p> <p>Supervisores</p> <p>Empleados motorizados</p>	<p>Encuesta (cuestionario)</p> <p>Entrevistas (Guía de Entrevista)</p> <p>Revisión Documental (Fichaje)</p> <p>Observación (Inspección del área de trabajo)</p>

Fuente: Blanco, Patricia (2014)

Población y Muestra

Tal como lo define el autor Ross (2007:5) la población, es el “conjunto de elementos que interesan en el estudio” que permite la realización de la investigación. En este caso el colectivo o la unidad de análisis a investigar son los motorizados que trabajan para la empresa tramitando y realizando diligencias en el Muelle de Puerto Cabello. En este caso el tamaño de la unidad de análisis es muy pequeño por lo que se tomará como muestra los quince (15) trabajadores. El cual está conformado de la siguiente manera:

Tabla N° 4 Elementos de la Población y Muestra

Categoría de la Población	Cantidad
Motorizados	10
Departamento de Recursos Humanos	3
Supervisores	2
Total Población	15

Fuente: Blanco, Patricia (2014)

Técnicas e Instrumentos de Recolección de Datos

De acuerdo a Tamayo y Tamayo (2005:182) que la describe como “la expresión operativa del diseño de investigación”, según el autor es la especificación concreta de cómo se hará la investigación. Entre las técnicas de recolección de datos, se aplicará la técnica de la encuesta, donde Idelfonso, (2005:14) define que las encuestas, son una “técnica primaria de obtención de información, sobre la base de un conjunto objetivo, coherente y articulado de preguntas que se le aplica a una persona”, se eligió esta técnica por el alto grado de precisión y exactitud en la respuestas.

En correspondencia con la técnica seleccionada, el instrumento a aplicarse será el cuestionario cerrado, en este sentido Córdova, (2002:29) define el cuestionario como “un sistema de preguntas racionales, ordenadas en forma coherente desde el punto de vista lógico y psicológico de preguntas”, el cual registran información mediante un formato escrito o electrónico, su estructura dependerá de los objetivos de la investigación. El cuestionario, tiene la ventaja de recolectar información de fuentes que provienen de manera directa de la realidad de manera precisa y confiable. En el caso del presente estudio, se aplicará el cuestionario a los motorizados que gestionan y realizan en el Muelle de Puerto Cabello.

Otras de las técnicas a ser empleadas será la ficha bibliográfica, la cual consiste en el registro, clasificación y ubicación de autores de textos, revistas, libros y direcciones electrónicas que darán sustento a toda la investigación, se empleará la entrevista semiformal para ser realizado mediante una guía de entrevistas la cual será aplicada a los patronos y trabajadores de la empresa, posteriormente se inspeccionará el estado físico de las motos en cuanto a su nivel deseado y óptimo de desempeño mecánico.

En el presente estudio, se aplicará una encuesta en la modalidad de cuestionario, compuesto por cuarenta y dos (42) afirmaciones dirigidas a los quince (15) trabajadores de la empresa, bajo la escala de Likert según Lewis (2003:298), “empieza con la recopilación o elaboración de una gran cantidad de reactivos de enunciados que expresen diversas actitudes positivas o negativas hacia un objeto o acontecimiento específico”. Esta es una escala de medición ampliamente utilizada, por su fácil utilidad y rapidez, donde requiere que los encuestados indiquen el grado de acuerdo o desacuerdo con cada una de las series de afirmaciones que se utilizan para medir actitudes.

Tabla N° 5 Escala de Likert

Opciones				
Nunca(1)	Casi Nunca(2)	Algunas Veces(3)	Casi Siempre(4)	Siempre(5)

Fuente: Blanco, Patricia (2014)

Tal como puede apreciarse en la tabla, las opciones para cada una de las afirmaciones de tipo policotómico, es decir, para cada de unas afirmaciones hay un conjunto de opciones de: *Nunca*, *Casi Nunca*, *Algunas Veces*, *Casi Siempre*, *Siempre*. De esta manera se registra y recolecta información de acuerdo a los intereses de la investigación.

Confiabilidad y Validez

Validez

Todo investigador necesita que el producto de su investigación sea precisa, demostrable y útil para posteriores investigaciones, en tal sentido, el carácter de confiabilidad de un instrumento, es la certeza y confianza en lo que se pretende medir, libre de errores, y así mismo que se ajuste en el tiempo. Por otra parte la validez en un instrumento mide la autenticidad y siempre se ajuste a los requerimientos de la población en estudio, siempre y cuando que lo que se mide sea cierto ó verdadero. Tal como lo expresa según Namakforoosh (2002:227) “La validez se refiere al grado en que la prueba está midiendo lo que en realidad se desea medir”. En cuanto al tipo de validez aplicada al instrumento corresponde a la *validez de contenido*, se refiere a que las preguntas, afirmaciones se adaptan a lo que se busca medir, estos sean consistentes, preciso y exacto, evitando ambigüedades en los resultados, para lograr tal fin se hará por el método de juicio de expertos.

Este procedimiento de validación de juicios de expertos, según Campos y Oviedo (2008) consiste en una evaluación subjetiva o ponderada en base a su experiencia y capacidad que realiza el investigador evaluador sobre los ítems o reactivos en relación a la posibles modificaciones en la redacción lingüística de las preguntas o afirmaciones del cuestionario o instrumentos se ajusten en la mejor manera posible a lo que se pretende indagar, afirmar o preguntar, es por ello, que el instrumento fue evaluado y analizado por expertos en el área de Salud y Seguridad Ocupacional, concluyendo que a través de su aplicación es posible alcanzar los objetivos propuestos.

Confiabilidad

En este aspecto, en términos de investigación, tal como lo expresa Corral (2008) la confiabilidad de un instrumento es el grado de exactitud que tienen las preguntas o afirmaciones en un cuestionario sea homogéneo, es decir, esté libre de errores, y por otra parte su uso al repetirse arroja los mismos resultados. El método empleado para valorar la confiabilidad del instrumento corresponde en este caso de estudio, al coeficiente Alpha de Cronbach, el cual consiste en medir en una escala de 0 y 1 el nivel de confiabilidad del instrumentos. Los resultados arrojaron que el instrumento es confiable en 0,81. (Ver cálculos en anexos).

Tabla N° 6 Niveles de Confiabilidad

Rangos	Coefficiente Alfa
Muy Alta	0,81 a 1,00
Alta	0,61 a 0,80
Moderada	0,41 a 0,60
Baja	0,21 a 0,40
Muy Baja	0,01 a 0,20

Fuente: Blanco, Patricia (2014)

Fórmula de Alfa de Cronbach

$$\alpha = \frac{N}{N-1} * \left[1 - \frac{\sum s_i^2}{s_{TOTAL}^2} \right] = \frac{42}{42-1} * \left[1 - \frac{40}{189,71} \right] = 0,81 \text{ es altamente confiable}$$

N = Número de ítem o preguntas: 42

$$\sum s^2 = \text{Sumatoria de la varianza de los ítems} : 40$$

$$S_{TOTAL}^2 = \text{VARIANZA TOTAL} : 189,71$$

Fuente: Blanco, Patricia (2014)

Técnicas de Presentación y Análisis de la Información

El propósito de la presentación de la información y análisis de los datos, es la interpretación y significados de los datos, que son los resultados a los cuales llega la investigación permitiendo dar respuesta a las interrogantes planteadas por el investigador. Conviene mencionar en este punto, que los datos serán registrados en tablas y gráficos de frecuencias asistidos por la hoja de cálculo de Excel, posteriormente los resultados serán procesados en el orden en el cual se plantearon los objetivos en la investigación.

Una vez efectuadas los registros en las tablas y gráficos de frecuencias, se procede al análisis e interpretación en los resultados obtenidos a través de las encuestas mediante una vinculación con el marco teórico referencial para responder cada una de las interrogantes señaladas en la investigación. Luego posteriormente se redacta un borrador preliminar con todos los resultados obtenidos para su posterior revisión con los investigadores. Realizadas las correcciones se procede a una redacción final con las conclusiones, hallazgos, evidencias y soluciones encontradas en la investigación. (ver cálculos en anexos).

CAPÍTULO IV

ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN EN LOS RESULTADOS

Luego de recolectar la información suministrada por las personas sujetos de estudio y de verificar los datos en el proceso analizado en la empresa, se procede a comprobar los resultados del antes y después de la implementación de dicho programa con el fin de determinar si fue importante o no la utilización del mismo en la disminución de riesgos en los motorizados.

Según la autora Aumatell (2003) en cuanto al tema de análisis e interpretación de resultados le hace referencia de la siguiente manera:

Incluye el análisis de todos los datos obtenidos a través de las encuestas, entrevistas, reuniones informales y el estudio de los datos existentes, con el objeto de explicar a la organización qué significado tiene y recomendar las acciones pertinentes. Este proceso es básico, el análisis e interpretación de los resultados es tanto o más importante que los resultados obtenidos para el éxito de las recomendaciones y las acciones posteriores. (p.93).

Lo indicado por la autora significa, que el proceso de análisis e interpretación resulta ser una etapa muy importante, porque a través de ella se van a sustentar las recomendaciones y acciones posteriores arrojadas por el estudio. Y a su vez sirven para explicar el porqué de cada una de ellas.

A continuación, se presentan los resultados obtenidos en las encuestas por lo que se detalla las siguientes afirmaciones:

Dimensión: Condiciones de Seguridad

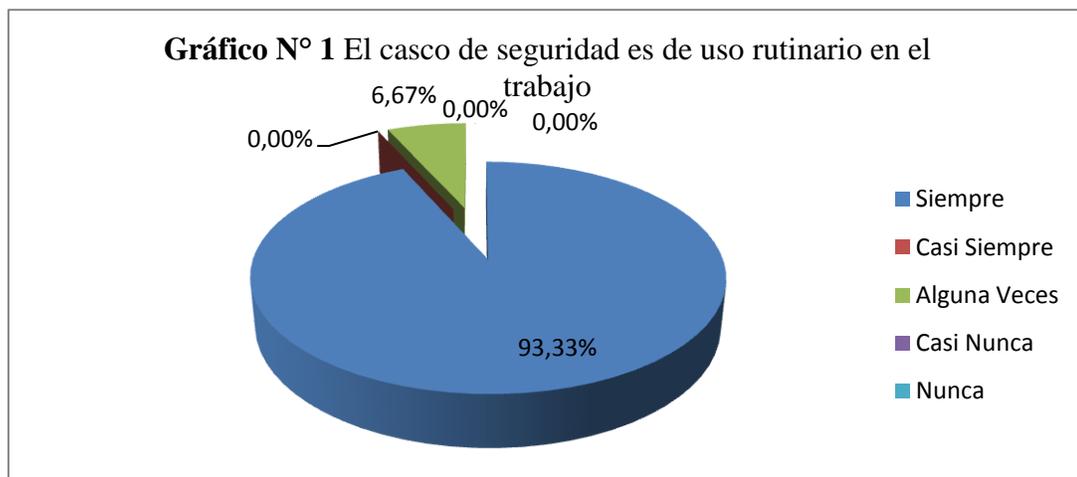
Indicador: Equipos y Accesorios de Protección Personal

Ítem N° 1: Uso de Casco de Seguridad

Tabla N° 1: El casco de seguridad es de uso rutinario en el trabajo

Afirmaciones	Siempre	Casi Siempre	Alguna Veces	Casi Nunca	Nunca	Total Encuestado
Frecuencias	14	0	1	0	0	15
%	93,33%	0,00%	6,67%	0,00%	0,00%	100,00%

Fuente: Blanco, Patricia (2014)



Fuente: Blanco, Patricia (2014)

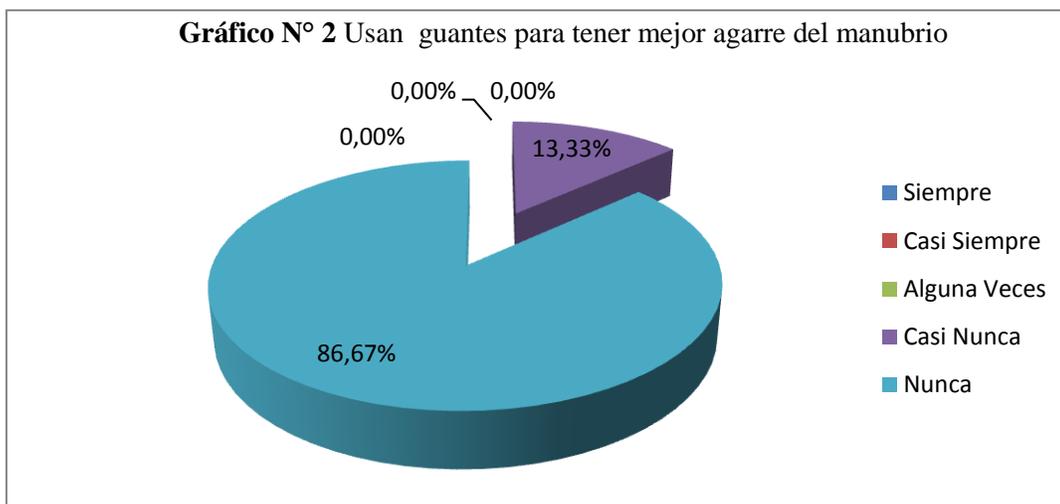
Tal como puede apreciarse en las tablas y gráficos señaladas anteriormente se tiene que el 93,33% de los encuestados usa el casco de seguridad en trabajo diario, por otro lado el 6,67% no usa el caso de seguridad, se puede evidenciar que la mayor parte de la población encuestadas cumple con el uso del equipo de protección, adicionalmente se observó en el lugar de trabajo que diariamente hay alcabalas municipales de control lo que tiene un gran peso en el cumplimiento del porte de este equipo de protección para el desplazamiento en motocicleta en el municipio. Es importante señalar que este equipo de protección los cascos son dotado por la empresa.

Dimensión: Condiciones de Seguridad.
Indicador: Equipos y Accesorios de Protección Personal.
Ítem N° 2: Uso de Guantes.

Tablas N° 2 Usan guantes para tener mejor agarre del manubrio

Afirmaciones	Siempre	Casi Siempre	Alguna Veces	Casi Nunca	Nunca	Total Encuestado
Frecuencias	0	0	0	2	13	15
%	0,00%	0,00%	0,00%	13,33%	86,67%	100,00%

Fuente: Blanco, Patricia (2014)



Fuente: Blanco, Patricia (2014)

Según puede mostrarse en los resultados obtenidos, que el 86,67% nunca usa guantes para el sustento del manubrio mientras maneja, el resto 13,33% si usa guantes, esto implica desconocimiento al beneficio de usar los guantes para mejor agarre para maniobrar la moto, o no han sentido la necesidad de asegurarse cuando conducen sin guantes. Sin embargo, reiteraron el desacuerdo en el uso de los mismos, ya que en el mercado no había opciones que se adaptaran a sus medidas, y por perseguir confort terminaban molestias en las manos.

Dimensión: Condiciones de Seguridad.

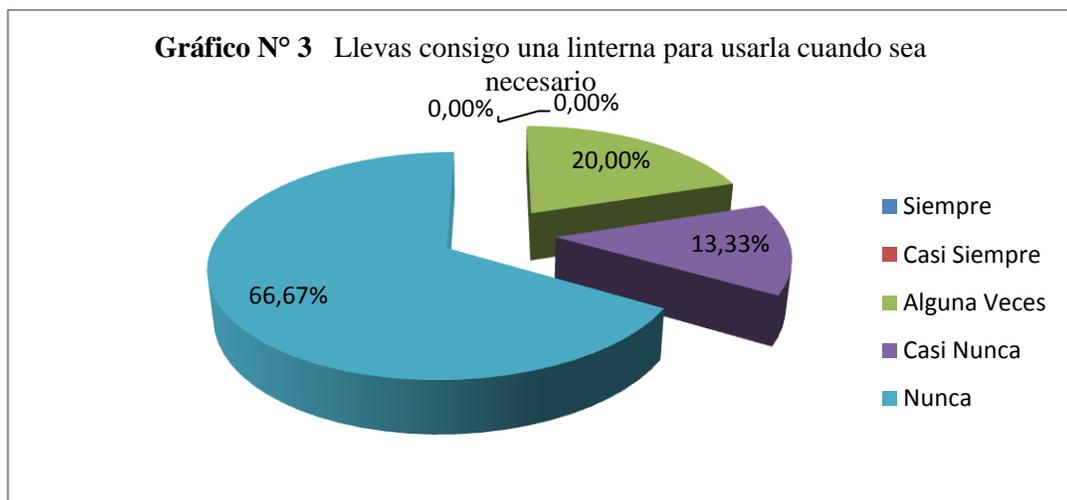
Indicador: Equipos y Accesorios de Protección Personal.

Ítem N° 3: Uso de Linternas.

Tabla N° 3 Llevas consigo una linterna para usarla cuando sea necesario

Afirmaciones	Siempre	Casi Siempre	Alguna Veces	Casi Nunca	Nunca	Total Encuestado
Frecuencias	0	0	3	2	10	15
%	0,00%	0,00%	20,00%	13,33%	66,67%	100,00%

Fuente: Blanco, Patricia (2014)



Fuente: Blanco, Patricia (2014)

Se evidenció mediante los resultados obtenidos que el 66,67% de los motorizados encuestados dijeron que nunca llevan con ellos linternas. Además se tiene que un 20% algunas veces lo llevan y un 13,33% que casi nunca lleva linternas. La mayor parte de la población encuestada, no tienen el interés en el uso de linternas, se pudo observar el desconocimiento de cuando utilizar este accesorio. Es importante destacar que en las tareas del cargo, está contemplado el despacho de contenedores en horas extras de la jornada habitual. Por lo que se argumenta su útil beneficio, en caso de accidentarse en altas horas de la noche.

Dimensión: Condiciones de Seguridad.

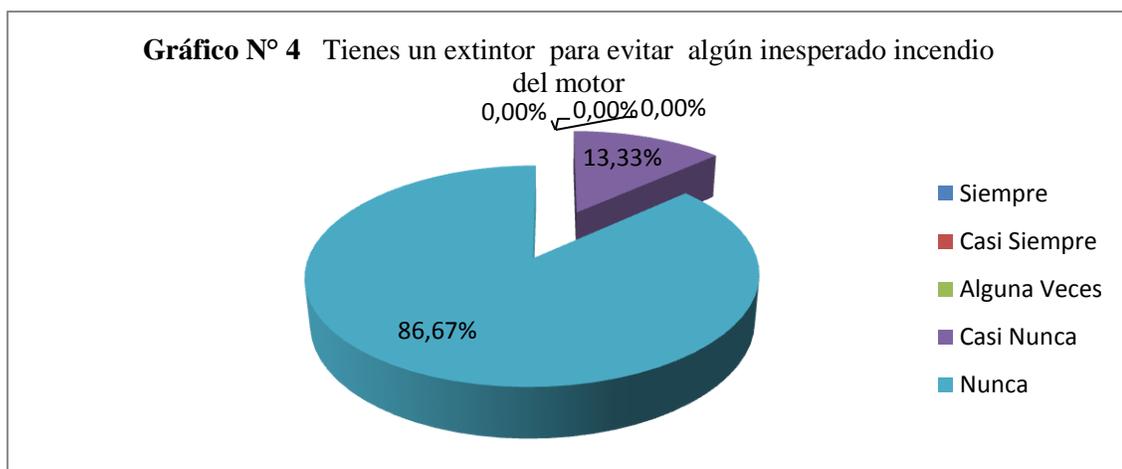
Indicador: Equipos y Accesorios de Protección Personal.

Ítem N° 4: Uso de Extintor.

Tabla N° 4: Tienes un extintor para evitar algún inesperado incendio del motor

Afirmaciones	Siempre	Casi Siempre	Alguna Veces	Casi Nunca	Nunca	Total Encuestado
Frecuencias	0	0	0	2	13	15
%	0,00%	0,00%	0,00%	13,33%	86,67%	100,00%

Fuente: Blanco, Patricia (2014)



Fuente: Blanco, Patricia (2014)

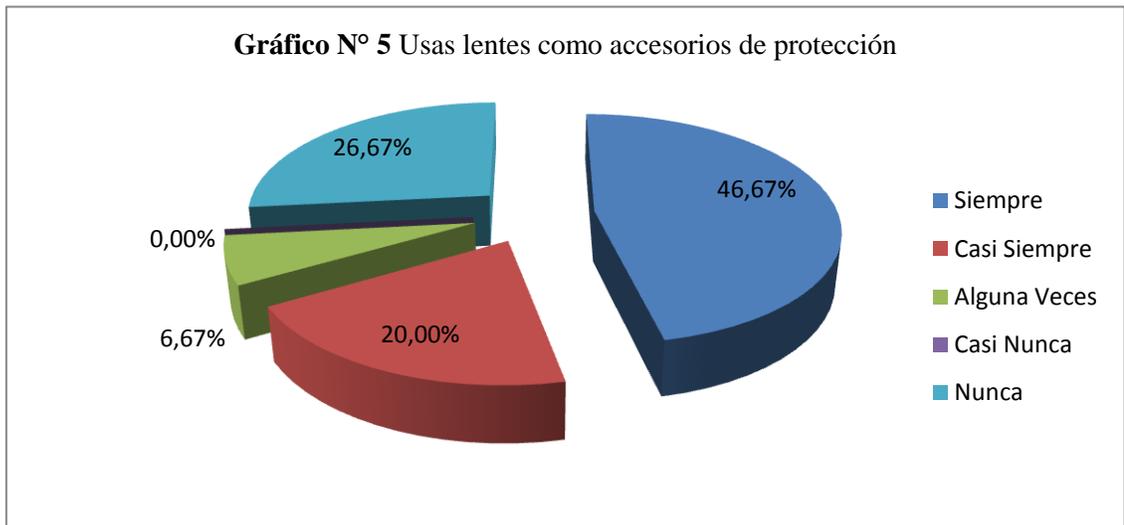
De acuerdo a los resultados enunciados, el 86,67% de los trabajadores motorizados no usan el extintor para el momento de presentarse la oportunidad de algún incendio inesperado. Por otra parte, el 13,33% señaló que casi nunca lleva consigo un extintor para ser usado en caso de incendio. En consecuencia, esto indica otro aspecto que no es valorado el uso del extintor para casos de incendios, por lo que se evidencia que en caso de emergencia el trabajador no cuenta con ningún equipo que contrarreste el fuego.

Dimensión: Condiciones de Seguridad.
Indicador: Equipos y Accesorios de Protección Personal.
Ítem N° 5: Uso de Lentes.

Tabla N° 5 Usas lentes como accesorios de protección

Afirmaciones	Siempre	Casi Siempre	Alguna Veces	Casi Nunca	Nunca	Total Encuestado
Frecuencias	7	3	1	0	4	15
%	46,67%	20,00%	6,67%	0,00%	26,67%	100,00%

Fuente: Blanco, Patricia (2014)



Fuente: Blanco, Patricia (2014)

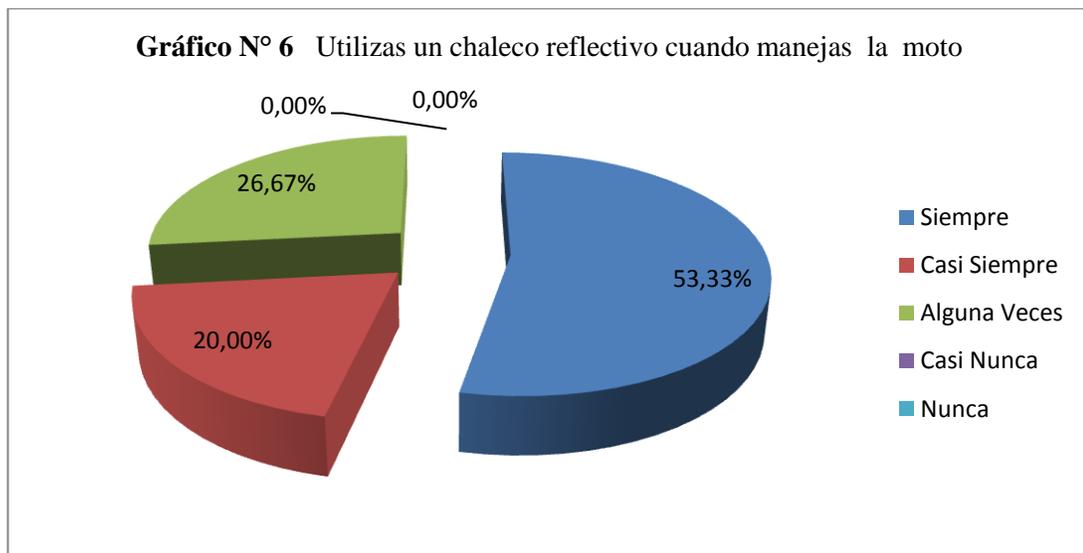
De acuerdo a los resultados obtenidos en las encuestas, el 46,67% de los trabajadores motorizados siempre usan el lente como accesorio de protección, en otro caso, el 20% usa lentes casi siempre, por otra parte, el 6,67% dijo que alguna veces usa lentes, El 26,67% indicó que nunca usa lentes. Esto demuestra el poco interés de usar los equipos de protección, es de resaltar que este accesorio debe ser dotado por la empresa para la protección de la vista de los rayos ultravioletas.

Dimensión: Condiciones de Seguridad.
Indicador: Equipos y Accesorios de Protección Personal.
Ítem N° 6: Uso de chaleco reflectivo.

Tabla N° 6 Utilizas un chaleco reflectivo cuando manejas la moto

Afirmaciones	Siempre	Casi Siempre	Alguna Veces	Casi Nunca	Nunca	Total Encuestado
Frecuencias	8	3	4	0	0	15
%	53,33%	20,00%	26,67%	0,00%	0,00%	100,00%

Fuente: Blanco, Patricia (2014)



Fuente: Blanco, Patricia (2014)

Se puede interpretar los resultados obtenidos, fue que el 53,33% señaló que siempre usa el chaleco reflectivo cuando maneja la moto, el otro 20% indicó que casi siempre lo usa, mientras que el 26,67 dijo que algunas veces lo usa. Acá se observa, que más de la mitad usa chaleco, el cual es muy importante y ampliamente usado, esto permite identificarse en la vía, ya que el chaleco reflectivo tiene las ventajas para los conductores poder visualizarlos durante el desplazamiento y evitar choques inesperados en la vía. Este accesorio de protección es dotado por la empresa.

Dimensión: Condiciones de Seguridad.

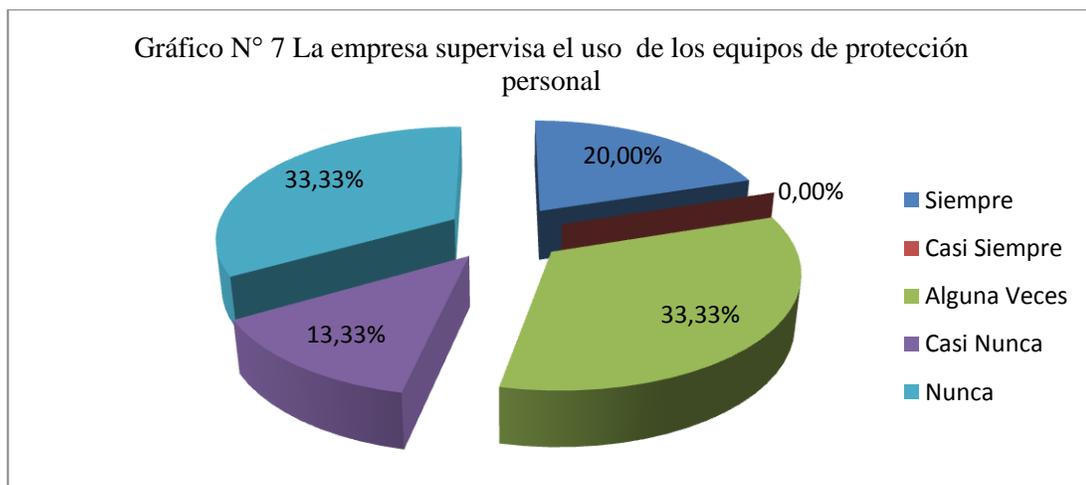
Indicador: Equipos y Accesorios de Protección Personal.

Ítem N° 7: Supervisión.

Tabla N° 7 La empresa supervisa el uso de los equipos de protección personal

Afirmaciones	Siempre	Casi Siempre	Alguna Veces	Casi Nunca	Nunca	Total Encuestado
Frecuencias	3	0	5	2	5	15
%	20,00%	0,00%	33,33%	13,33%	33,33%	100,00%

Fuente: Blanco, Patricia (2014)



Fuente: Blanco, Patricia (2014)

Se puede apreciar que el 33,33% dijo que nunca ha recibido supervisión en el uso de equipos de protección laboral. El 13,33% de los trabajadores dijo que nunca la empresa supervisa el uso de equipos de seguridad. En consecuencia el 33,33% algunas veces y el 20% de los trabajadores encuestados apenas reciben supervisión de la empresa en el empleo de equipos de protección laboral. Del mismo modo, se aprecia el rol de la obligación patronal es deficiente en asegurar una supervisión en el uso de equipos y accesorios de protección personal en los motorizados.

Dimensión: Condiciones de Seguridad.

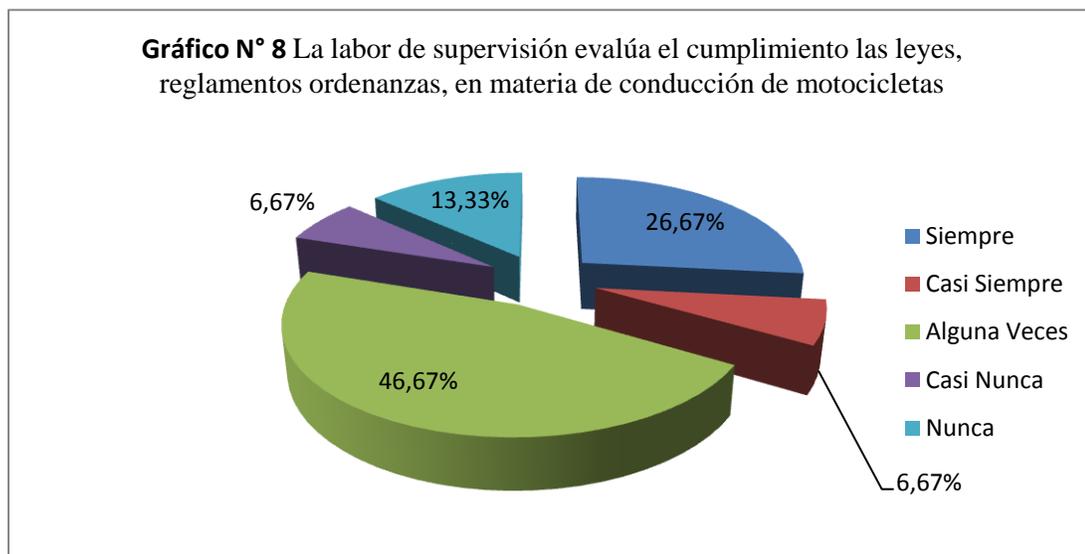
Indicador: Equipos y Accesorios de Protección Personal.

Ítem N° 8: Supervisión.

Tabla N° 8 La labor de supervisión evalúa el cumplimiento las leyes, reglamentos ordenanzas, en materia de conducción de motocicletas.

Afirmaciones	Siempre	Casi Siempre	Alguna Veces	Casi Nunca	Nunca	Total Encuestado
Frecuencia	4	1	7	1	2	15
%	26,67%	6,67%	46,67%	6,67%	13,33%	100,00%

Fuente: Blanco, Patricia (2014)



Fuente: Blanco, Patricia (2014)

De acuerdo con los datos obtenidos, la labor de supervisión dentro de la empresa no se evalúa el cumplimiento de las exigencias establecidas por las normativas y leyes del Estado, las respuestas quedaron distribuidas de así: el 46,67% dijo que lo hace alguna veces, el 13,33% no lo hace, el 6,67% casi nunca, por otro lado el 26,67% lo hace siempre, lo que representa una distribución baja para la revisión de documentación, licencias, certificados médicos, pago de trimestres entre otros. Lo que la empresa debe aumentar seguimiento a la revisión.

Dimensión: Condiciones de Seguridad.

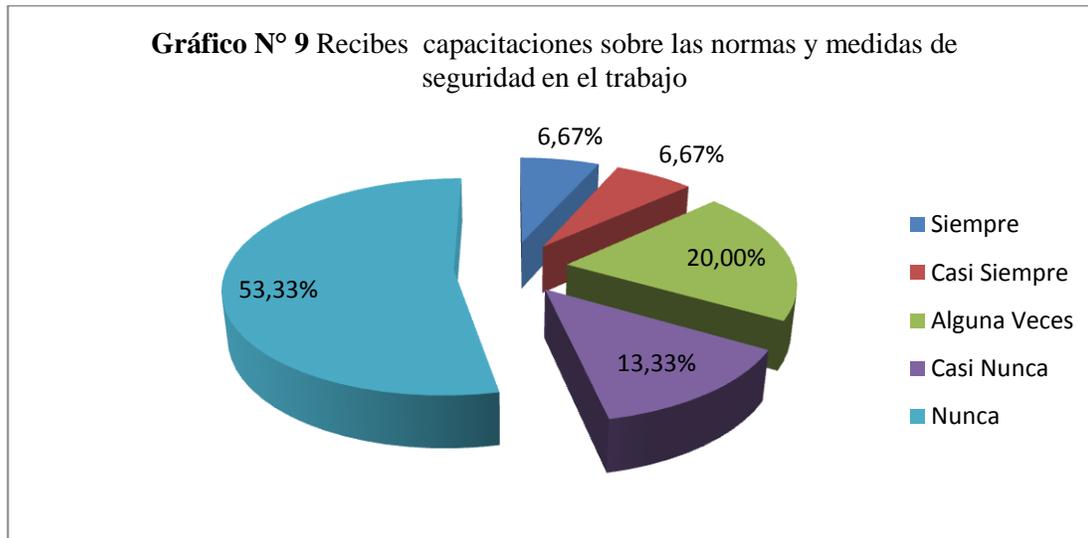
Indicador: Equipos y Accesorios de Protección Personal.

Ítem N° 9: Responsabilidad.

Tablas N° 9 Recibes capacitaciones sobre las normas y medidas de seguridad en el trabajo

Afirmaciones	Siempre	Casi Siempre	Alguna Veces	Casi Nunca	Nunca	Total Encue estado
Frecuencia	1	1	3	2	8	15
%	6,67%	6,67%	20,00%	13,33%	53,33%	100,0

Fuente: Blanco, Patricia (2014)



Fuente: Blanco, Patricia (2014)

Con respecto a los resultados obtenidos, 53,33% de los trabajadores encuestados opinaron que nunca han recibido capacitación sobre las normas y medidas de seguridad en el trabajo. En consecuencia, 13,33% dijo que casi nunca, mientras 20% afirmó que algunas veces, y 6,67% siempre y casi siempre han recibido capacitación sobre seguridad laboral. Los trabajadores manifiestan que en materia de seguridad laboral existe un grado de conciencia ya que frecuentemente se intercambian experiencias de situaciones actuales a la cual se encuentran expuestos en las calles.

Dimensión: Condiciones de Seguridad

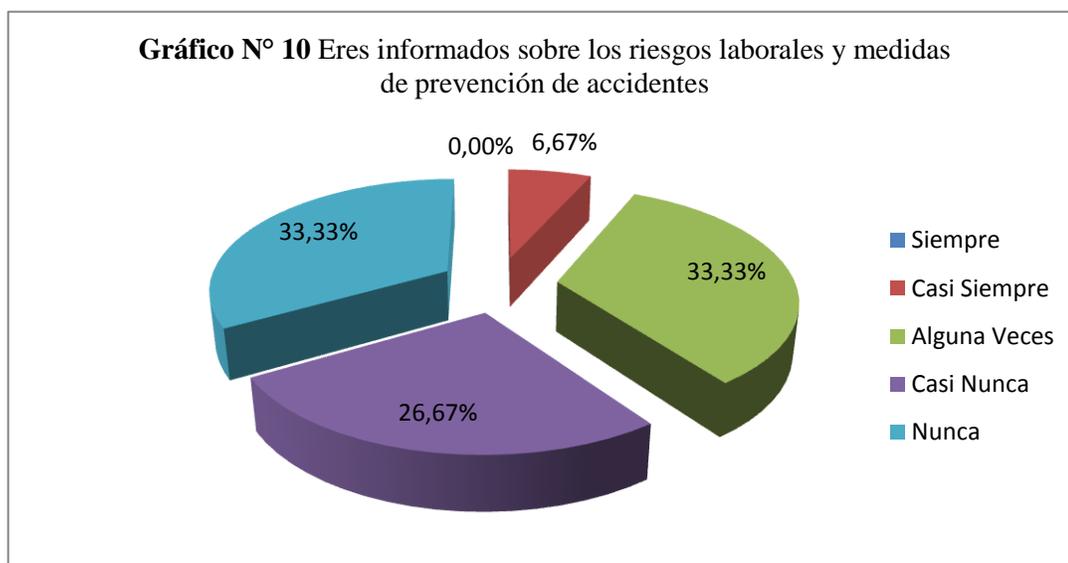
Indicador: Equipos y accesorios de protección personal

Ítem N° 10: Responsabilidad

Tabla N° 10 Eres informado sobre los riesgos laborales y medidas de prevención de accidentes

Afirmaciones	Siempre	Casi Siempre	Alguna Veces	Casi Nunca	Nunca	Total Encuestado
Frecuencia	0	1	5	4	5	15
%	0,00%	6,67%	33,33%	26,67%	33,33%	100,00%

Fuente: Blanco, Patricia (2014)



Fuente: Blanco, Patricia (2014)

La distribución de la gráfica certifica que más de la mitad de la población representada por el 60% de los encuestados respondieron, que no son informados de los riesgos y de medidas de prevención de accidentes en el trabajo, mientras que la otra porción respondió que casi siempre recibieron información. Por lo tanto, se asevera que existe poca información por parte de los patronos y los trabajadores para fomentar la prevención, y trabajo seguro.

Dimensión: Condiciones de Seguridad

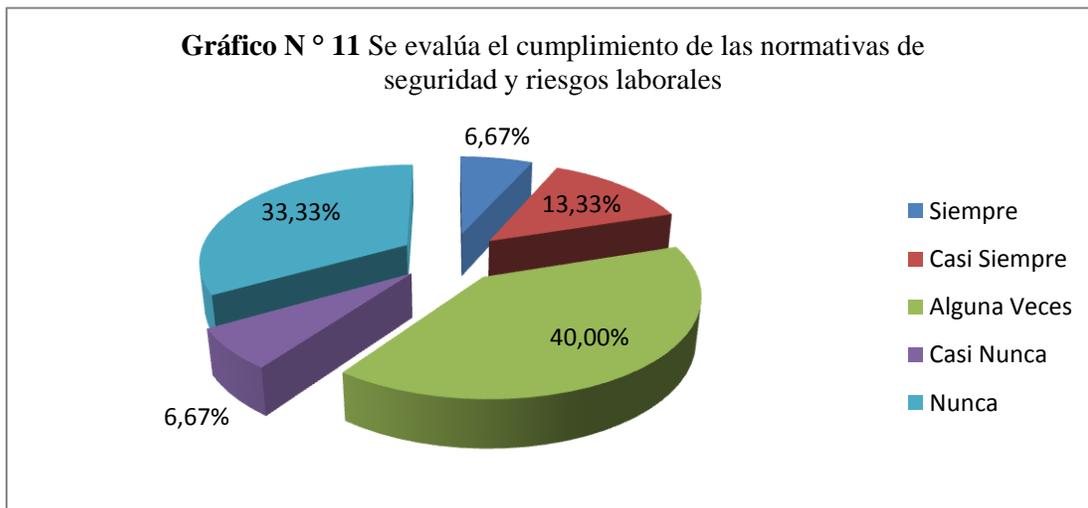
Indicador: Equipos y Accesorios de Protección Personal

Ítem N° 11: Responsabilidad

Tabla N ° 11 Se evalúa el cumplimiento de las normativas de seguridad y riesgos laborales

Afirmaciones	Siempre	Casi Siempre	Alguna Veces	Casi Nunca	Nunca	Total Encuestado
Frecuencias	1	2	6	1	5	15
%	6,67%	13,33%	40,00%	6,67%	33,33%	100,00%

Fuente: Blanco, Patricia (2014)



Fuente: Blanco, Patricia (2014)

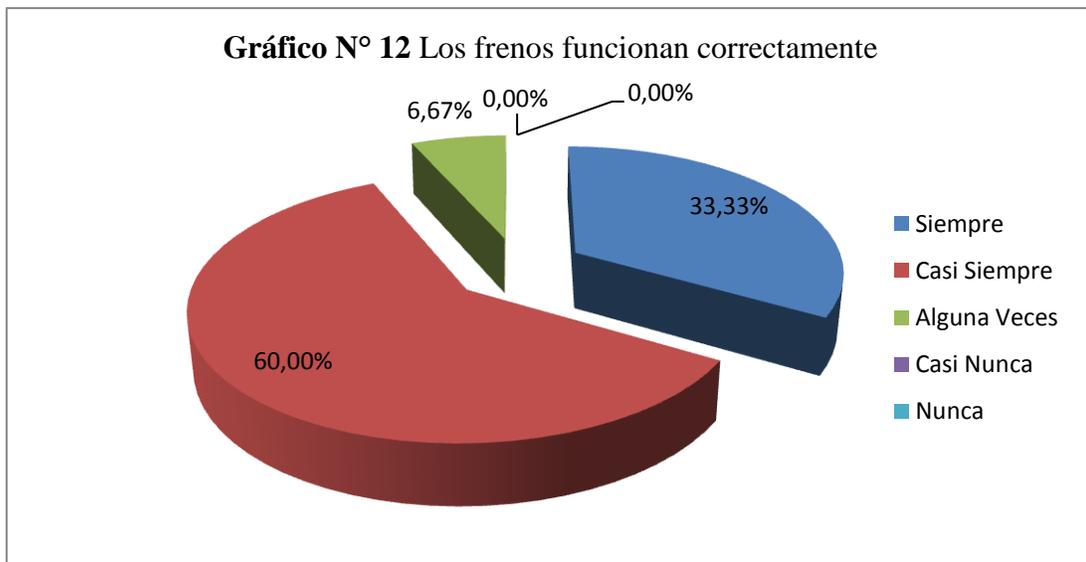
Tal como puede apreciarse, el 40% de los trabajadores encuestados señalaron, que alguna vez se evalúa el cumplimiento de las normativas de seguridad y riesgos laborales, en el mismo sentido el 33,33% dijo que nunca se realizaba la evaluación, el resto representado por el 13,33% dijo que casi siempre y el 6,67% señaló que siempre se evalúa. Hoy diferentes instituciones representan una oportunidad para abordar información en materia de seguridad e higiene laboral para su provecho, la exigencia de uso de equipos de protección, dotaciones, y últimos cambios en materia de seguridad en el municipio o cualquier otra entidad vinculada al trabajo.

Dimensión: Condiciones de Seguridad
Indicador: Condiciones de la Moto
Ítem N° 12: Frenos

Tabla N° 12 Los frenos funcionan correctamente

Afirmaciones	Siempre	Casi Siempre	Alguna Veces	Casi Nunca	Nunca	Total Encuestado
Frecuencias	5	9	1	0	0	15
%	33,33%	60,00%	6,67%	0,00%	0,00%	100,00%

Fuente: Blanco, Patricia (2014)



Fuente: Blanco, Patricia (2014)

La comodidad y seguridad que perciben los trabajadores en relación al funcionamiento de los frenos de la moto es mayoritaria, los trabajadores expresaron que las unidades son relativamente nuevas por lo que no es frecuente una reparación, de manera general la unidad se encuentran en buen estado y no representa un riesgo alto para los trabajadores. Cabe destacar, que por parte de la empresa es asignada una partida mensual al trabajador por gastos y mantenimiento de la moto.

Dimensión: Condiciones de Seguridad

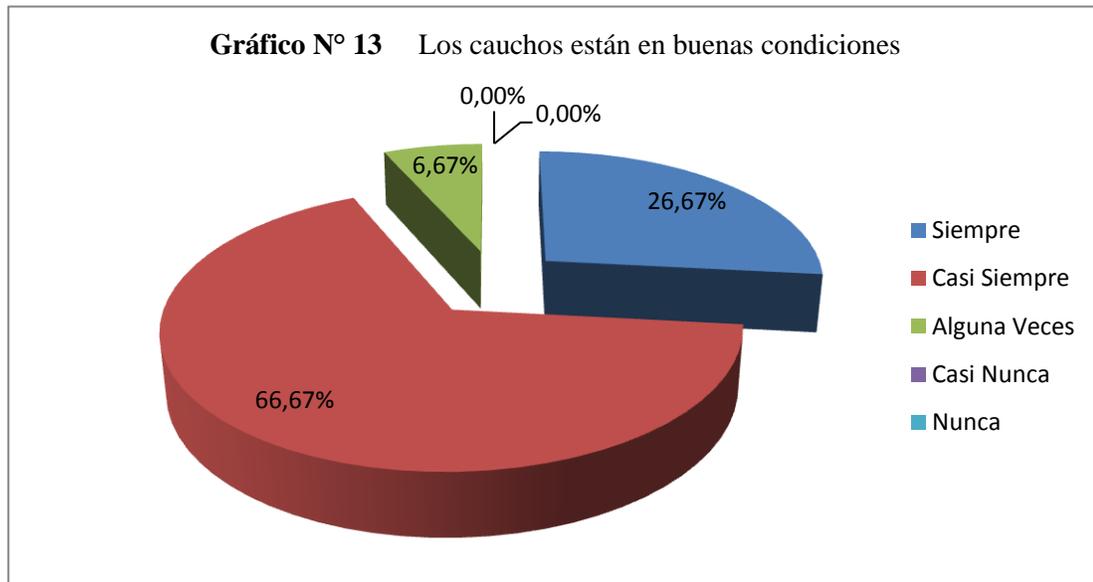
Indicador: Condiciones de la moto

Ítem N° 13: Cauchos

Tabla N° 13 Los cauchos están en buenas condiciones

Afirmaciones	Siempre	Casi Siempre	Alguna Veces	Casi Nunca	Nunca	Total Encuestados
Frecuencias	4	10	1	0	0	15
%	26,67%	66,67%	6,67%	0,00%	0,00%	100,00%

Fuente: Blanco, Patricia (2014)



Fuente: Blanco, Patricia (2014)

En lo que respecta a las condiciones de los cauchos de la moto, se obtuvo que el 66,67% dijo que casi siempre están en buenas condiciones de rodamiento, luego el 26,67% afirmó que siempre están en muy buenas condiciones y el restante el 6,67% dijo alguna vez estén en buenas condiciones. Tal como puede observarse, los cauchos están en condiciones de operatividad sin riesgos ni peligros para el trabajador.

Dimensión: Condiciones de Seguridad

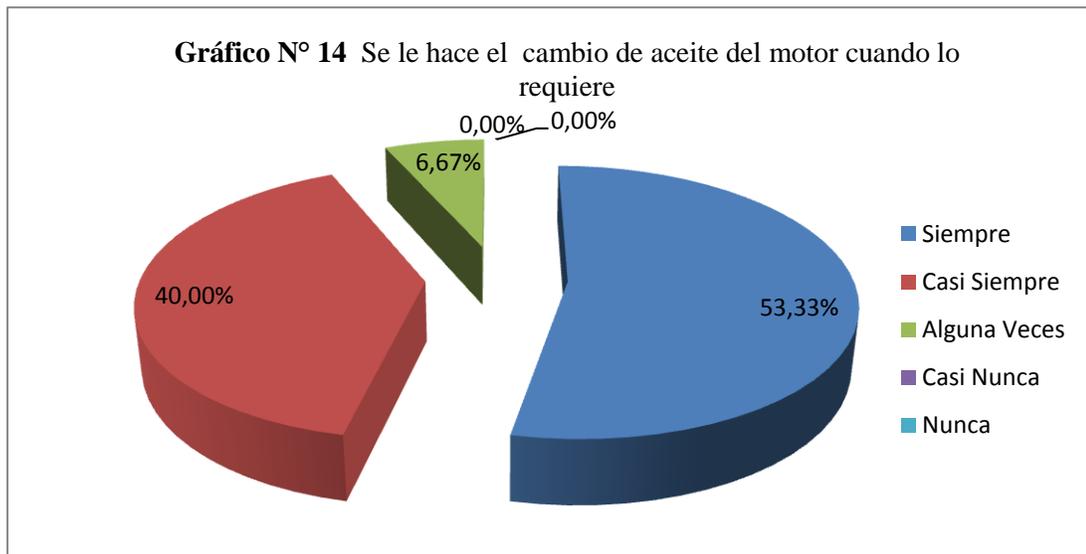
Indicador: Condiciones de la Moto

Ítem N° 14: Cambio de Aceite

Tabla N° 14 Se le hace el cambio de aceite del motor cuando lo requiere

Afirmaciones	Siempre	Casi Siempre	Alguna Veces	Casi Nunca	Nunca	Total Encuestados
Frecuencias	8	6	1	0	0	15
%	53,33%	40,00%	6,67%	0,00%	0,00%	100,00%

Fuente: Blanco, Patricia (2014)



Fuente: Blanco, Patricia (2014)

Los resultados arrojaron que el cambio de aceite según el 93,33% de los trabajadores encuestados, siempre y casi siempre realiza el cambio del aceite cuando sea necesario hacerlo. Por tal motivo, se aprecia que en el cambio de aceite se ejecutan con normalidad y de manera oportuna lo que garantiza un buen estado del motor.

Dimensión: Condiciones de Seguridad.

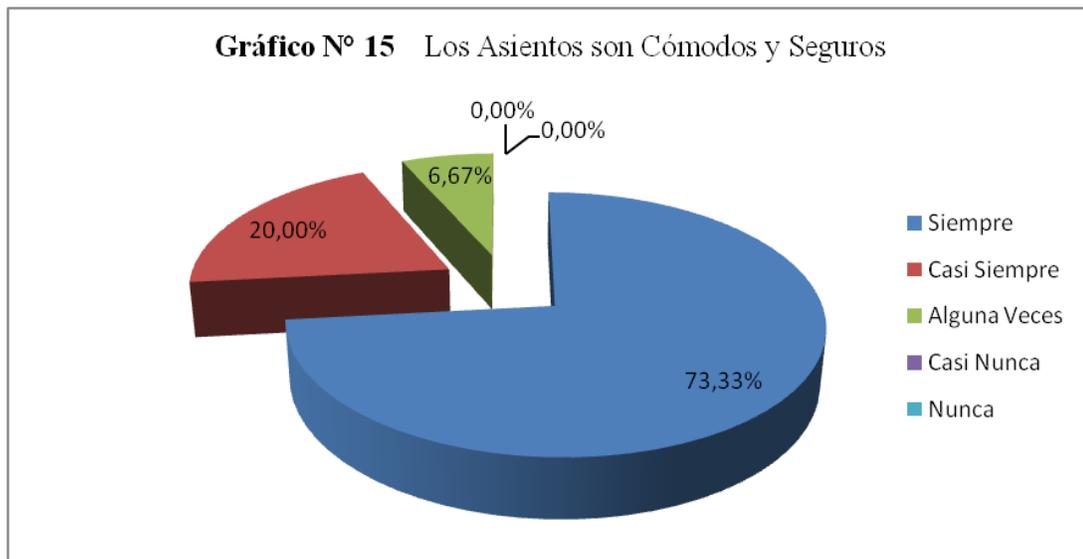
Indicador: Condiciones de la Moto.

Ítem N° 15: Asientos de la Moto.

Tabla N° 15 Los asientos son cómodos y seguros

Afirmaciones	Siempre	Casi Siempre	Alguna Veces	Casi Nunca	Nunca	Total Encuestado
Frecuencia	11	3	1	0	0	15
%	73,33%	20,00%	6,67%	0,00%	0,00%	100,00%

Fuente: Blanco, Patricia (2014)



Fuente: Blanco, Patricia (2014)

En este sentido, el 73% de los encuestados opinaron que siempre sienten que los asientos son cómodos y seguros durante su jornada de trabajo. El 20% dijo estar casi siempre cómodos y seguros, y el restante 6,67% dijo que alguna veces lo sienten cómodos, nuevamente en este aspecto tangible evaluado no representa una condición de riesgo para el trabajador motorizado.

Dimensión: Condiciones de Seguridad.

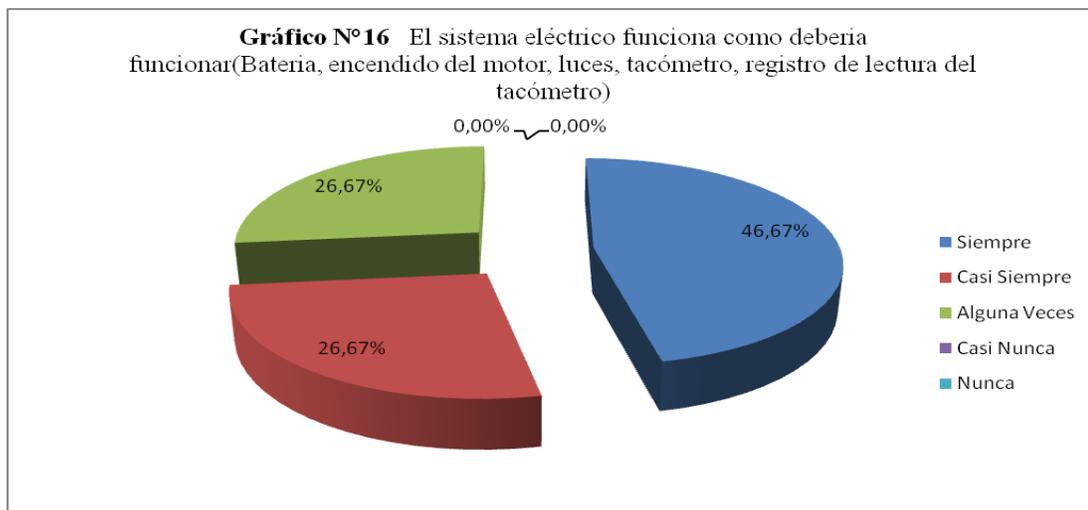
Indicador: Condiciones de la Moto.

Ítem N° 16: Funcionamiento del Sistema Eléctrico de la Moto.

Tabla N° 16 El sistema eléctrico funciona como debería funcionar (batería, encendido del motor, luces, tacómetro, registro de lectura del tacómetro)

Afirmaciones	Siempre	Casi Siempre	Alguna Veces	Casi Nunca	Nunca	Total Encuestado
Frecuencias	7	4	4	0	0	15
%	46,67%	26,67%	26,67%	0,00%	0,00%	100,00%

Fuente: Blanco, Patricia (2014)



Fuente: Blanco, Patricia (2014)

La mayoría de los motorizados encuestados respondieron, que el 46,67% afirmó que siempre el sistema eléctrico funciona correctamente, seguidamente el 26,67% respondieron que casi siempre funcionan como debería funcionar y que el 6,67% dijo que alguna veces funciona. Esto es debido a lo anteriormente dicho, las motos son relativamente nuevas no tienen este tipo de preocupación, Esto demuestra que la responsabilidad del motorizado por el mantenimiento y vigilancia del funcionamiento de la moto se realiza continuamente.

Dimensión: Condiciones de Seguridad.

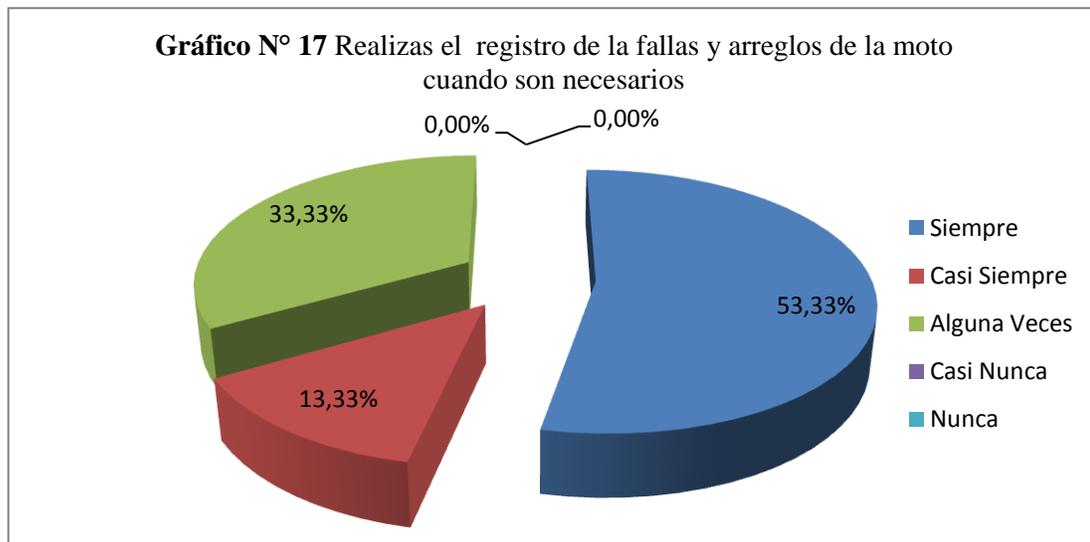
Indicador: Condiciones de la Moto.

Ítem N° 17: Registro de Fallas.

Tabla N° 17 Realizas el registro de las fallas y arreglos de la moto cuando son necesarios

Afirmaciones	Siempre	Casi Siempre	Alguna Veces	Casi Nunca	Nunca	Total Encuestado
Frecuencia	8	2	5	0	0	15
%	53,33%	13,33%	33,33%	0,00%	0,00%	100,00%

Fuente: Blanco, Patricia (2014)



Fuente: Blanco, Patricia (2014)

Al ser consultados acerca de las CSSL, se obtuvo el siguiente resultado, el 53,33% de los encuestados dijo que casi siempre realizan registros sobre fallas y arreglos necesarios para las motos, el 13,33% dijo que casi siempre se realiza registro sobre fallas y arreglos, y el 33,33% afirma que algunas veces se realizan registros. En este aspecto la empresa no lleva un control sobre el mantenimiento de las motos de los trabajadores.

Dimensión: Condiciones de Salud Laboral

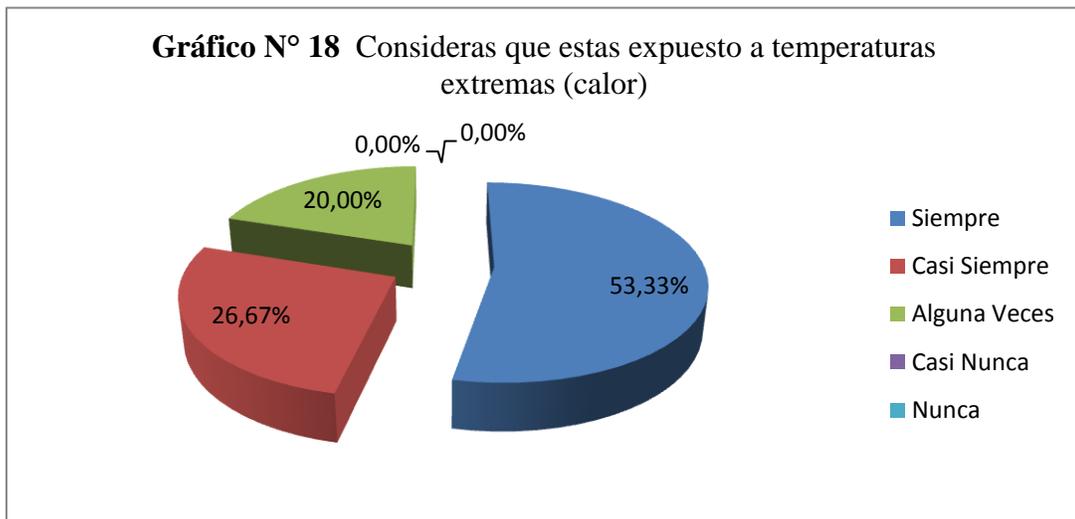
Indicador: Factores Físicos

Ítem N° 18: Temperatura

Tabla N° 18 Consideras que estas expuesto a temperaturas extremas (calor)

Afirmaciones	Siempre	Casi Siempre	Alguna Veces	Casi Nunca	Nunca	Total Encuestados
Afirmaciones	8	4	3	0	0	15
%	53,33%	26,67%	20,00%	0,00%	0,00%	100,00%

Fuente: Blanco, Patricia (2014)



Fuente: Blanco, Patricia (2014)

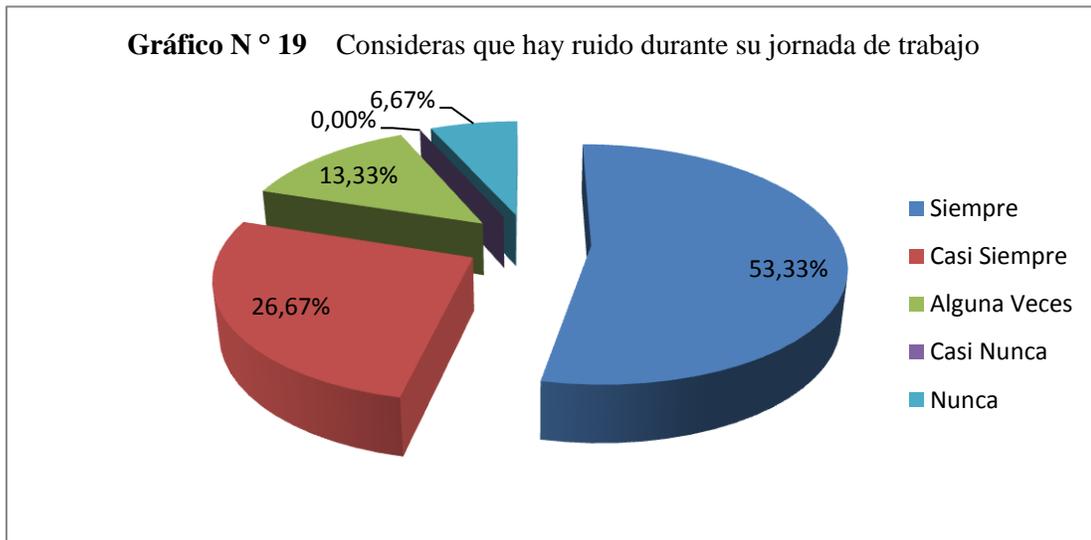
Tal como muestran los resultados, el 53,33% dijo que siempre y 26,67% casi siempre, lo que indica que están expuestos a ciertas temperaturas extremas durante sus traslados hacia los muelles o trámites aduanales fuera de la oficina en la moto, y 20% algunas veces. Rincón y Chocón (2005:23) asegura que la temperatura es un factor físico que puede afectar la salud y desempeño del trabajador.

Dimensión: Condiciones de Salud Laboral
Indicador: Factores Físicos
Ítem N° 19: Ruido

Tabla N° 19 Consideras que hay ruido durante su jornada de trabajo

Afirmaciones	Siempre	Casi Siempre	Alguna Veces	Casi Nunca	Nunca	Total Encuestados
Frecuencias	8	4	2	0	1	15
%	53,33%	26,67%	13,33%	0,00%	6,67%	100,00%

Fuente: Blanco, Patricia (2014)



Fuente: Blanco, Patricia (2014)

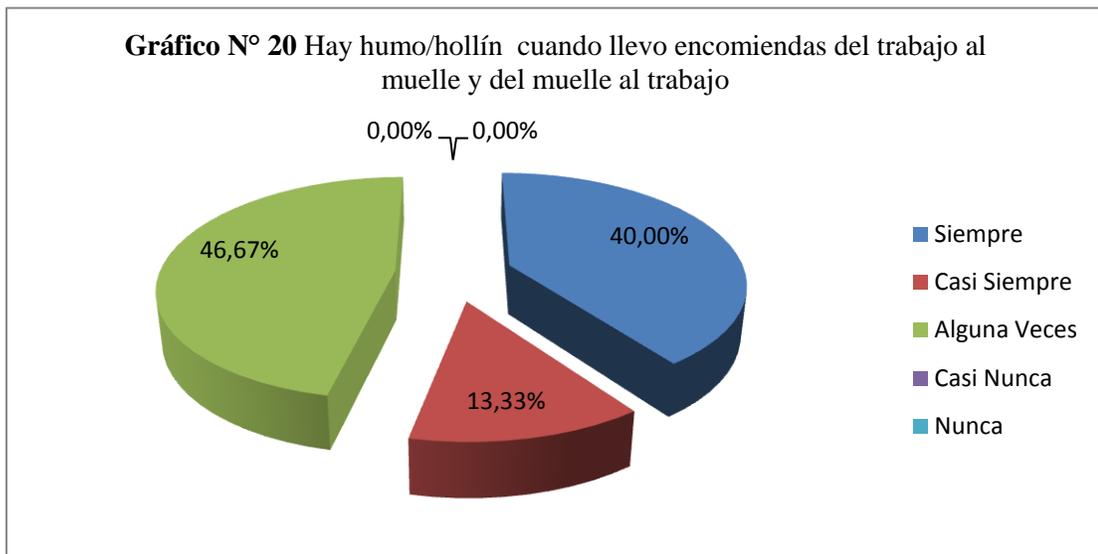
Los resultados, permiten observar que hay ruido durante su jornada de trabajo, solo un 6,67% de la población nunca perciben ruido, esto evidencia que la gran mayoría de los trabajadores se exponen a este tipo de riesgos. De esta manera se encuentra en esta evaluación que el ruido es factor que también puede afectar la salud auditiva de los trabajadores. Por consiguiente, según Rincón y Chocrón (2005) dice que los factores de riesgos externos dentro de la jornada de trabajo pueden afectar la salud de los trabajadores.

Dimensión: Condiciones de Salud Laboral
Indicador: Factores Físicos
Ítem N° 20: Humo

Tabla N° 20: Hay humo/hollín cuando llevo encomiendas del trabajo al muelle y del muelle al trabajo

Afirmaciones	Siempre	Casi Siempre	Alguna Veces	Casi Nunca	Nunca	Total Encuestados
Frecuencias	6	2	7	0	0	15
%	40,00%	13,33%	46,67%	0,00%	0,00%	100,00%

Fuente: Blanco, Patricia (2014)



Fuente: Blanco, Patricia (2014)

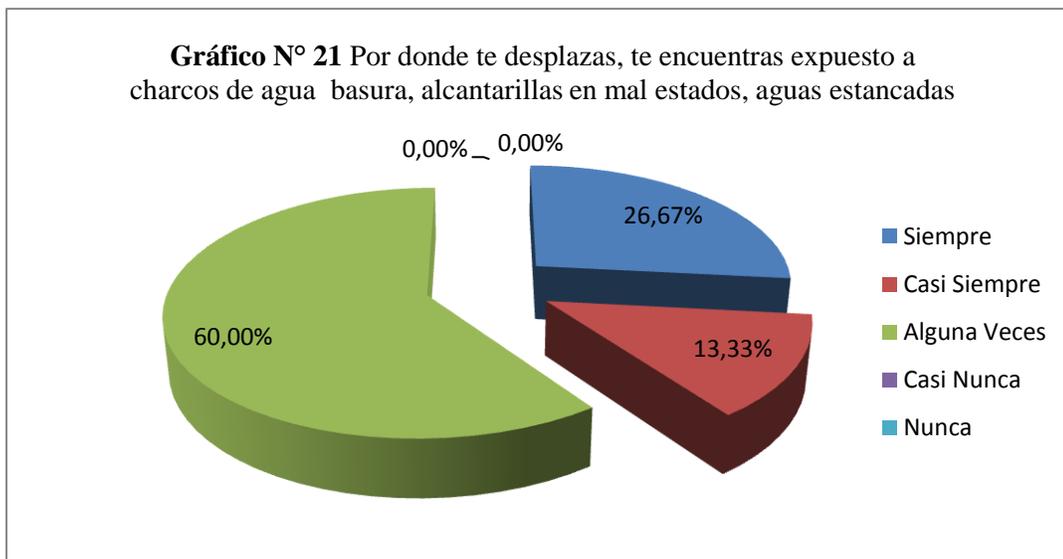
En lo que respecta a la presencia de humo durante la jornada de traslado de las encomiendas, los trabajadores afirmaron que el 40% dijo que casi siempre recibe contacto por humo, y un 13,33% dijo que casi siempre, la tendencia es que casi el 53% aspira humo, mientras que el 46,67% lo percibe como algunas veces. Este punto evaluado refleja cierta predisposición a contraer enfermedades respiratorias para el trabajador. Rincón y Chocón (2005:23) afirma que los factores externos pueden contribuir con la aparición de enfermedades en el trabajo.

Dimensión: Condiciones de Salud Laboral
Indicador: Factores Químico-Biológico
Ítem N° 21: Agentes Contaminantes

Tabla N° 21 Por donde te desplazas te encuentras expuestos charcos de agua basura, alcantarillas en mal estados, aguas estancadas

Afirmaciones	Siempre	Casi Siempre	Alguna Veces	Casi Nunca	Nunca	Total Encuestados
Frecuencias	4	2	9	0	0	15
%	26,67%	13,33%	60,00%	0,00%	0,00%	100,00%

Fuente: Blanco, Patricia (2014)



Fuente: Blanco, Patricia (2014)

En lo concierne a que los trabajadores motorizados de la empresa se encuentren con algún tipo de agente contaminante en su recorrido, tales como agua estancada, basura, opinaron que el 60% algunas veces se les presentan la oportunidad de encontrárselos en la vía, y 26,67% señalaron que siempre y 13,33% casi siempre. Lo que esto demuestra, muchas veces es debido a las reparaciones municipales en las calles y alcantarillados, aunado a que las calles son angostas repercutiendo en la fluidez del tránsito vehicular.

Dimensión: Condiciones de Salud Laboral

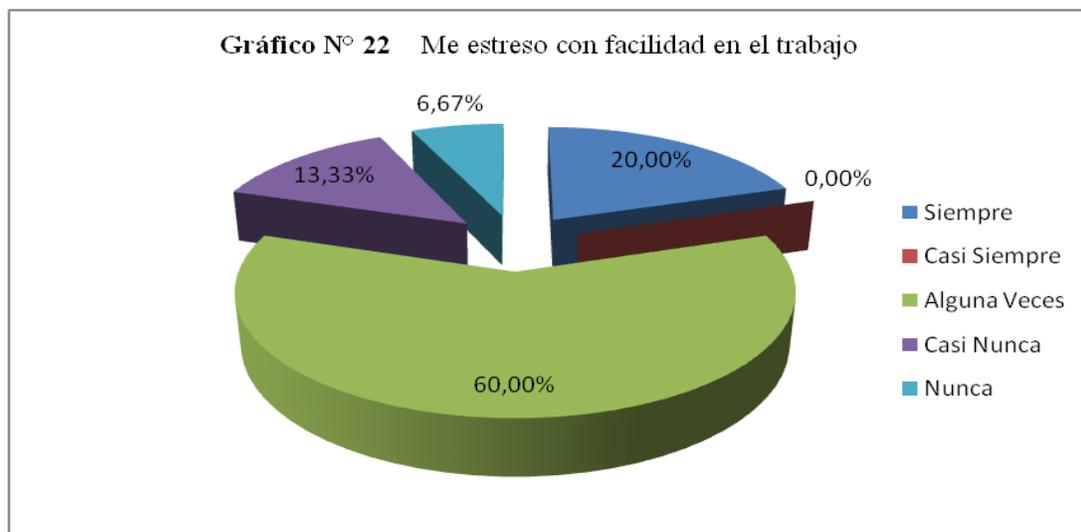
Indicador: Factores Psicosociales

Ítem N° 22: Estrés Laboral

Tabla N°22 Me estreso con facilidad en el trabajo

Afirmaciones	Siempre	Casi Siempre	Alguna Veces	Casi Nunca	Nunca	Total Encuestado
Frecuencia	3	0	9	2	1	15
%	20,00%	0,00%	60,00%	13,33%	6,67%	100,00%

Fuente: Blanco, Patricia (2014)



Fuente: Blanco, Patricia (2014)

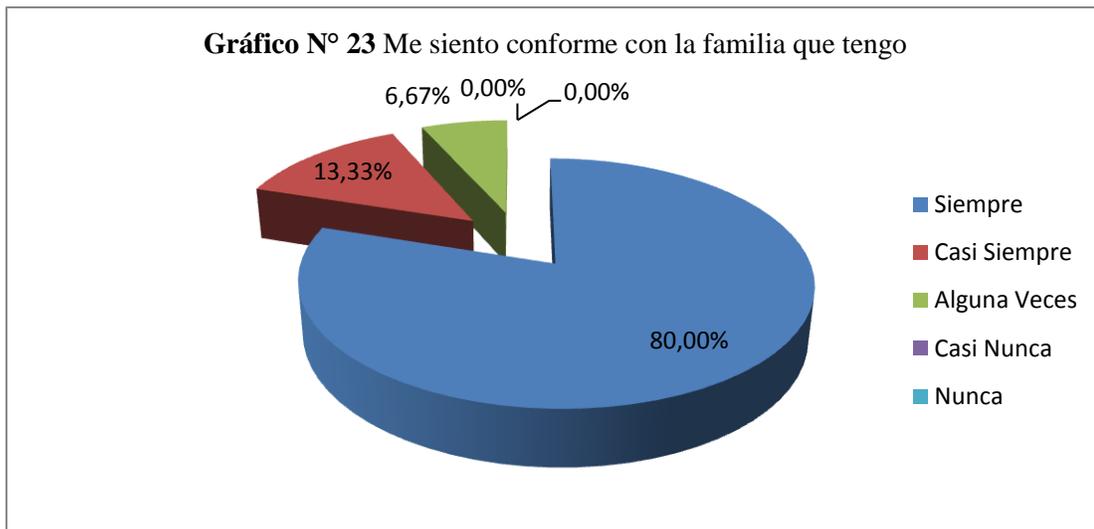
Las operaciones aduaneras están sujetas a factores externos, que afectan el desarrollo de las mismas, a su vez estos factores son determinantes en el resultado y el tiempo invertido en la operación, entre estos factores podemos nombrar: fechas de arribo de buques, presentación de documentos, reconocimientos, liquidaciones. Cuando se retrasa uno de estos trámite, que acarre consigo una mora para el cliente, es cuando se evidencia el predominio del estrés en la jornada laboral. Distribuido de la siguiente manera, el 60% de ellos dicen que algunas veces se estresan con facilidad en el trabajo, el resto de los encuestados afirman que un 20% siempre se estresan, entre 13,33% casi nunca y 6,67% nunca se estresan.

Dimensión: Condiciones de Salud Laboral
Indicador: Factores Psicosociales
Ítem N° 23: Carga Familiar

Tabla N ° 23 Me siento conforme con la familia que tengo

Afirmaciones	Siempre	Casi Siempre	Alguna Veces	Casi Nunca	Nunca	Total Encuestado
Frecuencia	12	2	1	0	0	15
%	80,00%	13,33%	6,67%	0,00%	0,00%	100,00%

Fuente: Blanco, Patricia (2014)



Fuente: Blanco, Patricia (2014)

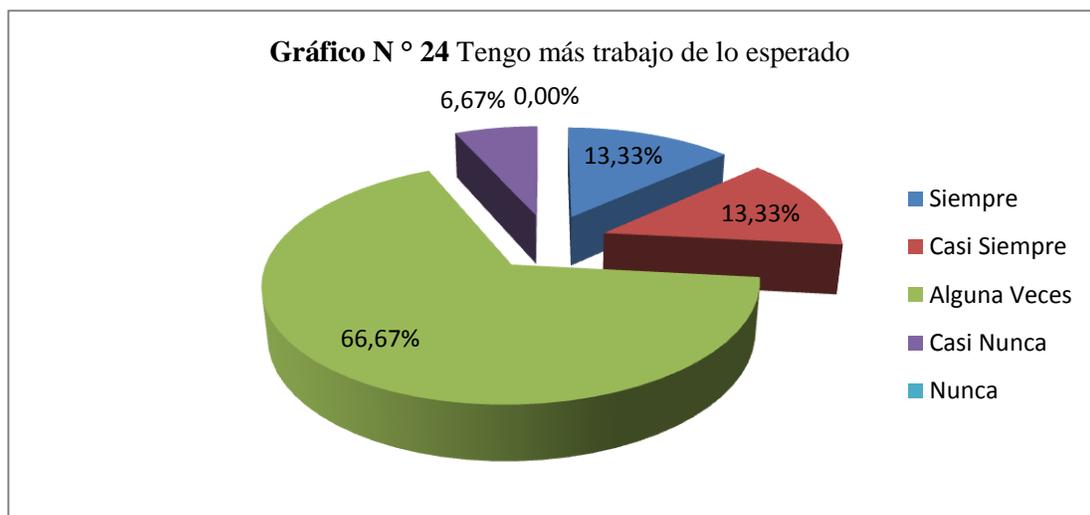
En los resultados en las encuestas, los trabajadores se sienten conforme con su relación familiar en un 80% de los encuestados, un 13,33% casi siempre y un 6,67% algunas veces se sienten conforme con su relación familiar, Esto evidencia que la satisfacción en las relaciones familiares en los trabajadores es buena y no afecta en este caso la productividad de los mismos. Hernando (2007) señala, que la carga familiar puede afectar emocional y psíquicamente a un trabajador, en este caso no representa un riesgo para el trabajador.

Dimensión: Condiciones de Salud Laboral
Indicador: Factores Psicosociales
Ítem N° 24: Carga Laboral

Tabla N° 24 Tengo más trabajo de lo esperado

Afirmaciones	Siempre	Casi Siempre	Alguna Veces	Casi Nunca	Nunca	Total Encuestados
Frecuencia	2	2	10	1	0	15
%	13,33%	13,33%	66,67%	6,67%	0,00%	100,00%

Fuente: Blanco, Patricia (2014)



Fuente: Blanco, Patricia (2014)

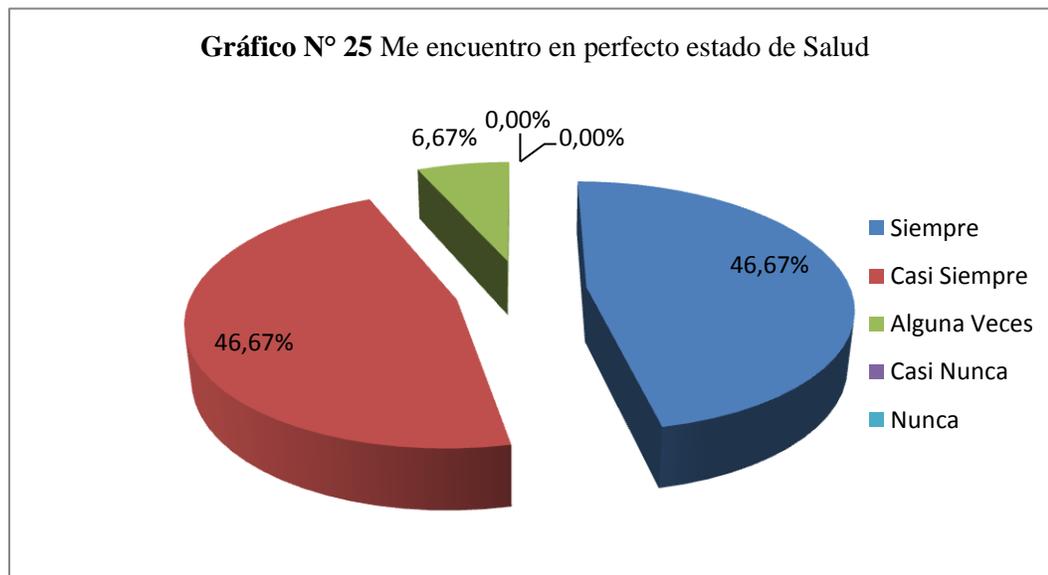
Se obtuvo como resultado que la mayor parte de la población encuestada si presenta algunas veces carga de trabajo, se observa que el 13,33% dijeron estar en siempre y casi siempre, es decir un 26,67% aceptan que tienen más del trabajo de lo esperado, y 66,67% dijo algunas veces y un 6,67% casi nunca. Muchas veces esta situación es inducida por lo expuesto anteriormente con el estrés, una falla en la cadena de la gestión de la operación, esto podría tener como consecuencia cansancio y agotamiento para el trabajador. Tal como lo expresa Hernando (2007:5) especialmente el “exceso carga de trabajo puede afectar tanto la productividad y salud del trabajador”.

Dimensión: Condiciones de Salud Laboral
Indicador: Factores Psicosociales
Ítem N° 25: Salud del Trabajador

Tabla N ° 25 Me encuentro en perfecto estado de Salud

Afirmaciones	Siempre	Casi Siempre	Alguna Veces	Casi Nunca	Nunca	Total Encuestado
Frecuencia	7	7	1	0	0	15
%	46,67%	46,67%	6,67%	0,00%	0,00%	100,00%

Fuente: Blanco, Patricia (2014)



Fuente: Blanco, Patricia (2014)

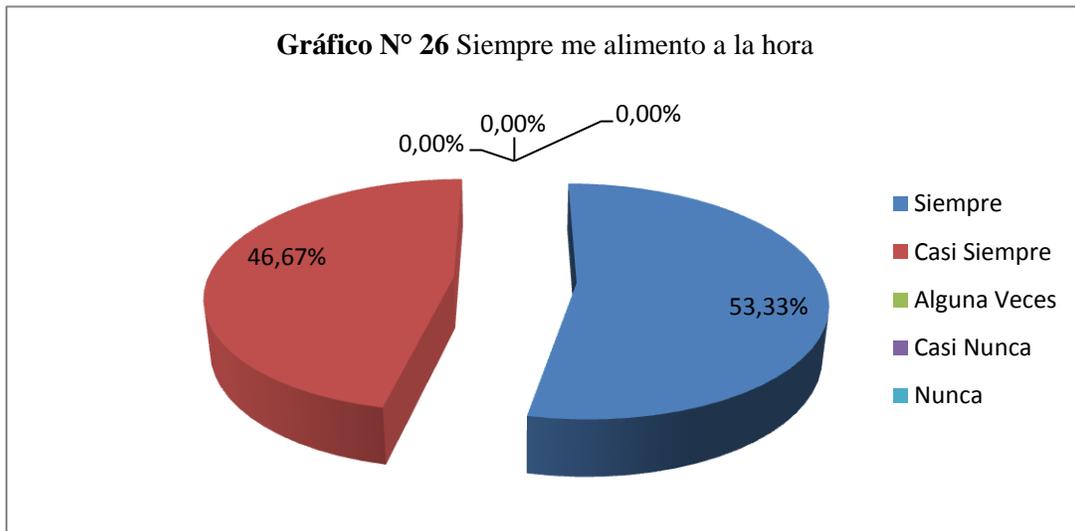
En lo que concierne a como se percibe la salud en los trabajadores motorizados, el 93, 33% de los trabajadores dijo que su estado de salud está en perfecto estado, Esto demuestra que se encuentran en una buena disposición de salud y bienestar para el trabajo. Tal como lo dice Pizarro (2007:71), que esto es una “característica significativa a favor del trabajador”.

Dimensión: Condiciones de Salud Laboral
Indicador: Factores Psicosociales
Ítem N° 26: Alimentación

Tabla N° 26 Siempre me alimento a la hora

Alimentación	Siempre	Casi Siempre	Alguna Veces	Casi Nunca	Nunca	Total Encuestado
Afirmaciones	8	7	0	0	0	15
%	53,33%	46,67%	0,00%	0,00%	0,00%	100,00%

Fuente: Blanco, Patricia (2014)



Fuente: Blanco, Patricia (2014)

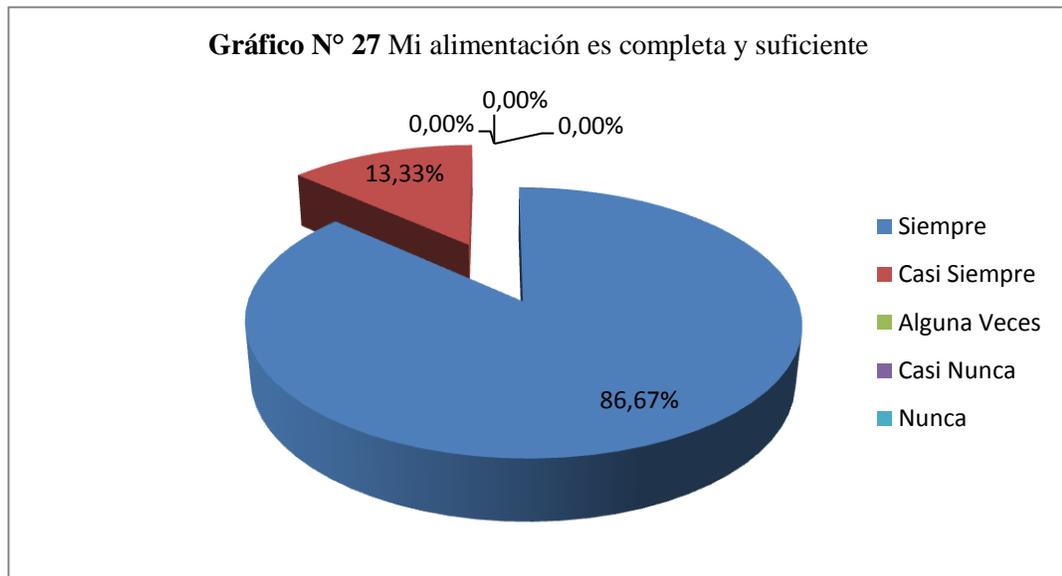
Según el 53,33% de los trabajadores motorizados siempre se alimentan a la hora, y 46,67% lo hace casi siempre, lo que indica un punto a favor de las condiciones de salud de los trabajadores poder alimentarse a la hora. Este hecho es significativo tal como dice Pizarro (2007:71) que es un elemento que “contribuye con la salud de los trabajadores”. La alimentación es uno de los factores determinantes para gozar de salud, en los resultados obtenidos se demostró la mayoría de la población encuestada, se alimenta a la hora.

Dimensión: Condiciones de Salud Laboral
Indicador: Factores Psicosociales
Ítem N° 27: Alimentación

Tabla N° 27 Mi alimentación es completa y suficiente

Afirmación	Siempre	Casi Siempre	Alguna Veces	Casi Nunca	Nunca	Total Encuestado
Frecuencias	13	2	0	0	0	15
%	86,67%	13,33%	0,00%	0,00%	0,00%	100,00%

Fuente: Blanco, Patricia (2014)



Fuente: Blanco, Patricia (2014)

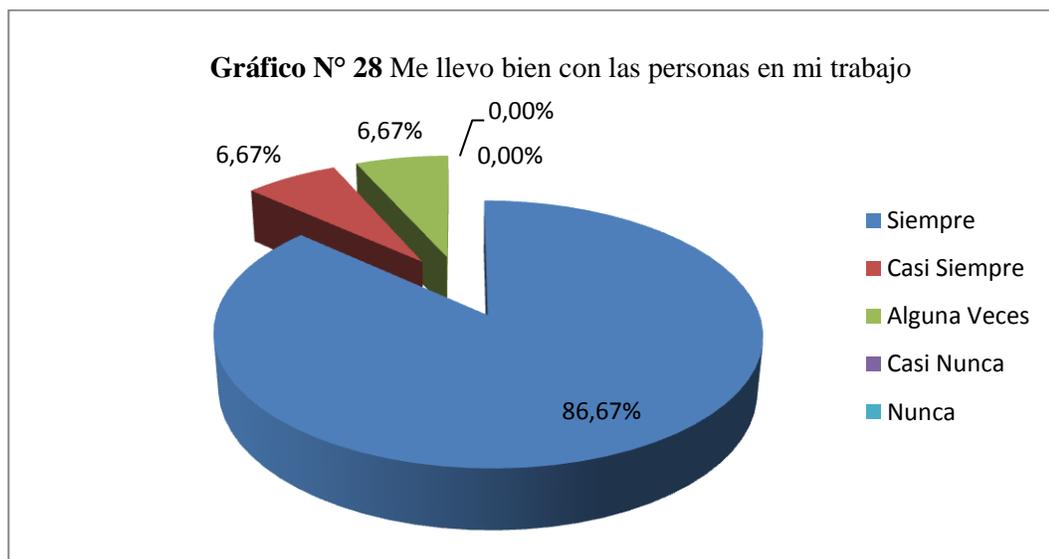
En los resultados obtenidos, se manifiesta según la opinión de los trabajadores encuestados su alimentación es buena, se evidencia de que 86,67% afirmó que siempre se alimenta suficiente y completamente, y 13,33% dijo que casi siempre se alimenta de manera suficiente. Este aspecto no representa ninguna condición que determine o que contribuya de manera negativa con la salud del trabajador.

Dimensión: Condiciones de Salud Laboral
Indicador: Factores Psicosociales
Ítem N° 28: Relaciones Interpersonales

Tabla N° 28 Me llevo bien con las personas en mi trabajo

Afirmaciones	Siempre	Casi Siempre	Alguna Veces	Casi Nunca	Nunca	Total Encuestados
Frecuencias	13	1	1	0	0	15
%	86,67%	6,67%	6,67%	0,00%	0,00%	100,00%

Fuente: Blanco, Patricia (2014)



Fuente: Blanco, Patricia (2014)

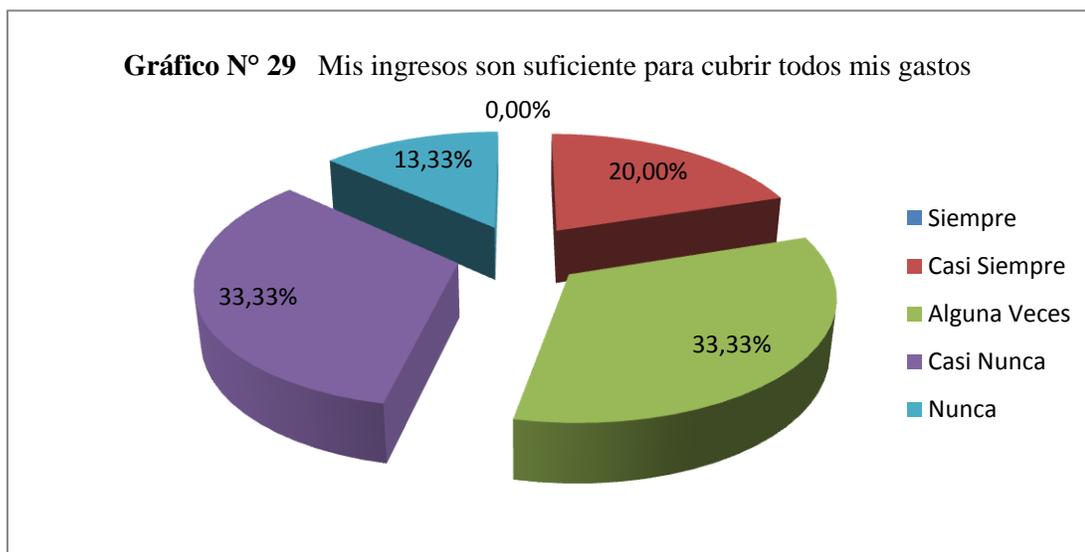
En cuanto a las relaciones interpersonales con los compañeros de trabajo, según con los resultados obtenidos, en los siguientes resultados, los trabajadores motorizados el 86,67% opinaron que siempre se lleva bien con sus compañeros de trabajo, el 6,67% se llevan casi siempre. Esto indica otro factor a favor de los trabajadores, certifica el goce de un clima de trabajo satisfactorio, por tal razón, no representa una condición que amenaza la salud emocional.

Dimensión: Condiciones de Salud Laboral
Indicador: Factores Psicosociales
Ítem N° 29 Nivel Socioeconómico

Tabla N° 29 Mis ingresos son suficiente para cubrir todos mis gastos

Afirmaciones	Siempre	Casi Siempre	Alguna Veces	Casi Nunca	Nunca	Total Encuestados
Frecuencias	0	3	5	5	2	15
%	0,00%	20,00%	33,33%	33,33%	13,33%	100,00%

Fuente: Blanco, Patricia (2014)



Fuente: Blanco, Patricia (2014)

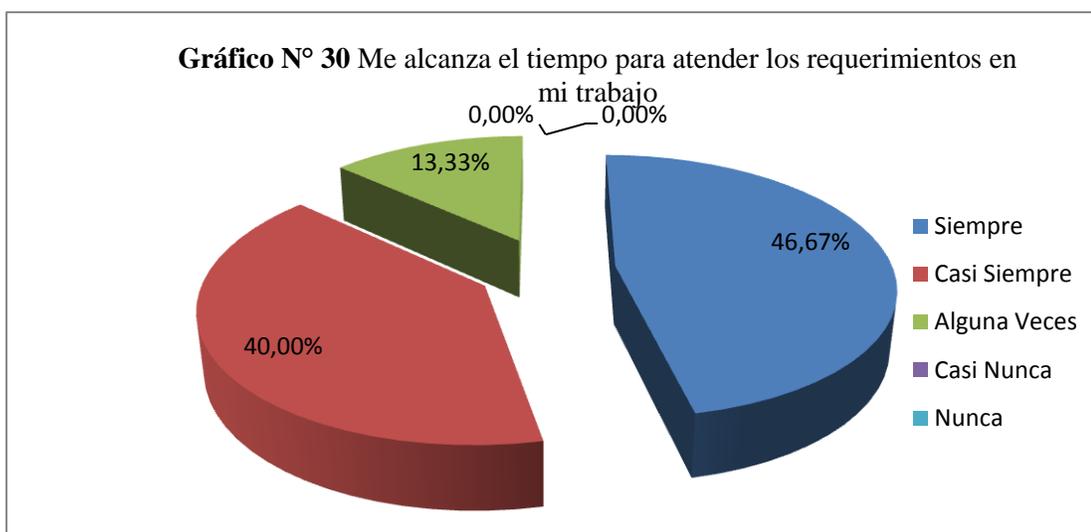
Con respecto a este punto de los ingresos, se obtuvo que el 46,67% de los trabajadores estén insatisfechos y un 33,33% algunas veces expresa su insatisfacción con el ingreso que gana, la mayoría expresa que no son suficientes para cubrir todos sus gastos. Rincón y Chocrón (2005) expresa que un determinado nivel de ingresos percibidos en un trabajo pueden ocasionar un riesgo de tipo psíquico del trabajador. En este caso no es bien percibido el nivel de ingresos que devengan los trabajadores.

Dimensión: Condiciones de Salud Laboral
Indicador: Factores Organizacional
Ítem N° 30: Distribución del Tiempo en el Trabajo

Tabla N° 30 Me alcanza el tiempo para atender los requerimientos en mi trabajo

Afirmaciones	Siempre	Casi Siempre	Alguna Veces	Casi Nunca	Nunca	Total Encuestados
Frecuencia	7	6	2	0	0	15
%	46,67%	40,00%	13,33%	0,00%	0,00%	100,00%

Fuente: Blanco, Patricia (2014)



Fuente: Blanco, Patricia (2014)

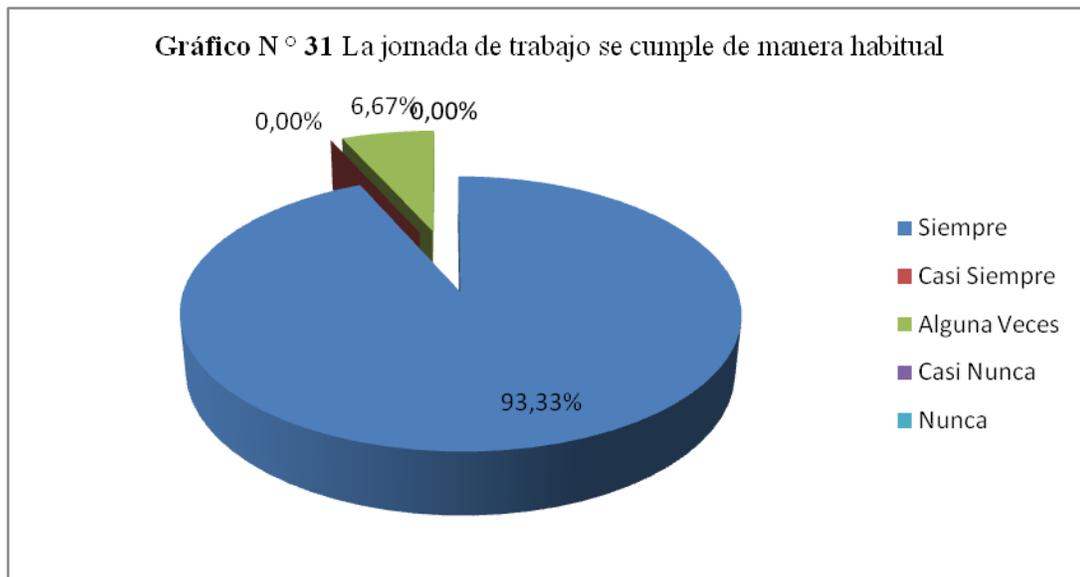
Esto demuestra que según los trabajadores motorizados encuestados, el 46,67% que dijeron que siempre les alcanza el tiempo para atender los despachos que la empresa les encomienda, de igual manera el 40% opinó que casi siempre tienen una buena distribución del tiempo y 13,33% que algunas veces. Este factor evaluado no representa una condición organizacional de riesgo. Según Pizarro (2007:71) afirma que es: “cualquier característica del trabajo que pueda tener una influencia significativa en la generación de riesgos para la seguridad y la salud del trabajador”.

Dimensión: Condiciones de Salud Laboral
Indicador: Factor Organizacional
Ítem N° 31: Jornada de Trabajo

Tabla N° 31 La jornada de trabajo se cumple de manera habitual

Afirmaciones	Siempre	Casi Siempre	Alguna Veces	Casi Nunca	Nunca	Total Encuestado
Frecuencia	14	0	1	0	0	15
%	93,33%	0,00%	6,67%	0,00%	0,00%	100,00%

Fuente: Blanco, Patricia (2014)



Fuente: Blanco, Patricia (2014)

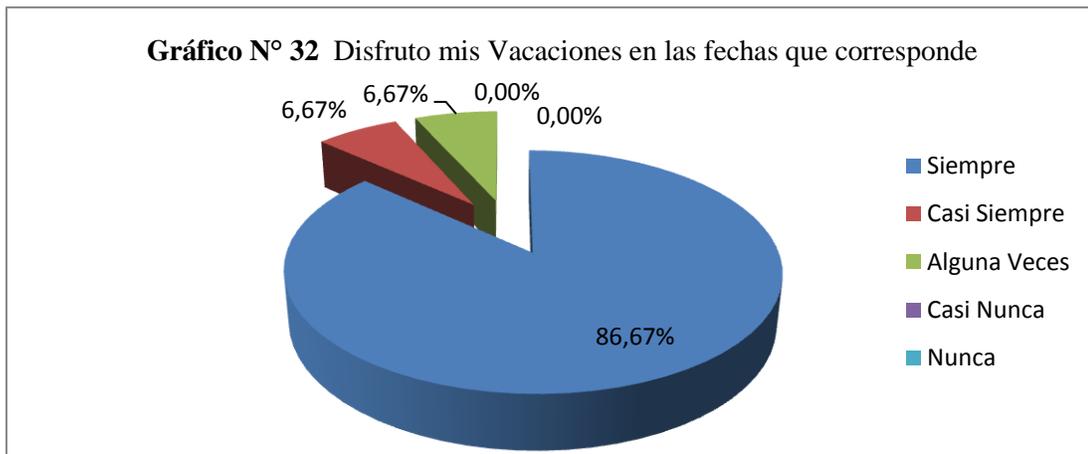
En lo que respecta al cumplimiento de la jornada de trabajo, se puede mencionar, que el 93,33% de los trabajadores dijo que la jornada de trabajo se cumple con satisfacción entre los trabajadores y que 6,67% dijo que algunas veces. Se cumple la jornada de trabajo dando cumplimiento al artículo 59 de la LOPCYMAT, que establece adoptar métodos organizativos y funcionales a favor de la salud del trabajador, Adicionalmente es un factor organizacional positivo para el trabajador.

Dimensión: Condiciones de Salud Laboral
Indicador: Factor Organizacional
Ítem N° 32: Vacaciones

Tabla N° 32 Disfruto mis Vacaciones en las fechas que corresponde

Afirmaciones	Siempre	Casi Siempre	Alguna Veces	Casi Nunca	Nunca	Total Encuestado
Frecuencia	13	1	1	0	0	15
%	86,67%	6,67%	6,67%	0,00%	0,00%	100,00%

Fuente: Blanco, Patricia (2014)



Fuente: Blanco, Patricia (2014)

En lo que concierne al cumplimiento del patrono con respecto al disfrute de las vacaciones a los trabajadores el 86,67% opinó que siempre cumple la obligación, el 6,67% se cumple casi siempre y 6,67% indicó que algunas veces. En este aspecto se cumple la obligación patronal de acuerdo al artículo 59 literal 4 que establece la disponibilidad de tiempo para el descanso y disfrute de su tiempo para las condiciones y desarrollo de condiciones óptimas para la salud del trabajador.

Dimensión: Condiciones de Seguridad y Salud Laboral

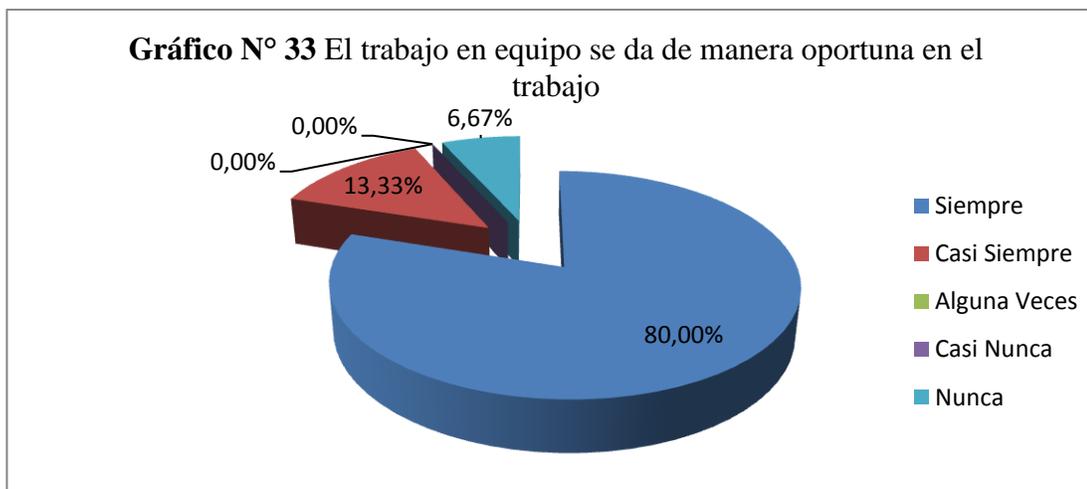
Indicador: Factor Organizacional

Ítem N° 33: Trabajo en Equipo

Tabla N° 33 El trabajo en equipo se da de manera oportuna en el trabajo

Afirmaciones	Siempre	Casi Siempre	Alguna Veces	Casi Nunca	Nunca	Total Encuestados
Frecuencia	12	2	0	0	1	15
%	80,00%	13,33%	0,00%	0,00%	6,67%	100,00%

Fuente: Blanco, Patricia (2014)



Fuente: Blanco, Patricia (2014)

Tal como puede observarse, el 80% de los encuestados dijeron que siempre el trabajo en equipo se da de manera oportuna. Este hecho favorable permite la ventaja de sostener la productividad y seguridad laboral, ya que entre todos los trabajadores motorizados es muy notable el compañerismo mutuo, la comunicación es rápida entre ellos y el patrono cumple con darle importancia de acuerdo al artículo 56. “Son deberes de los empleadores y empleadoras, adoptar las medidas necesarias para garantizar a los trabajadores y trabajadoras condiciones de salud, higiene, seguridad y bienestar en el trabajo”.

Dimensión: Nivel de Cumplimiento

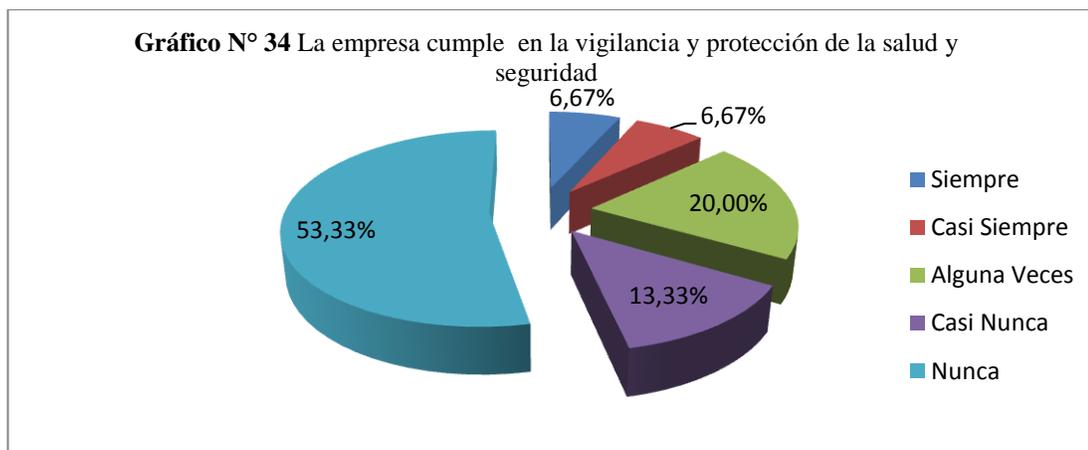
Indicador: Deberes del Patrono

Ítem N° 34: Vigilancia y Protección de la Salud y Seguridad

Tabla N° 34 La empresa cumple en la vigilancia y protección de la salud y seguridad

Afirmaciones	Siempre	Casi Siempre	Alguna Veces	Casi Nunca	Nunca	Total Encuestados
Frecuencia	1	1	3	2	8	15
%	6,67%	6,67%	20,00%	13,33%	53,33%	100,00%

Fuente: Blanco, Patricia (2014)



Fuente: Blanco, Patricia (2014)

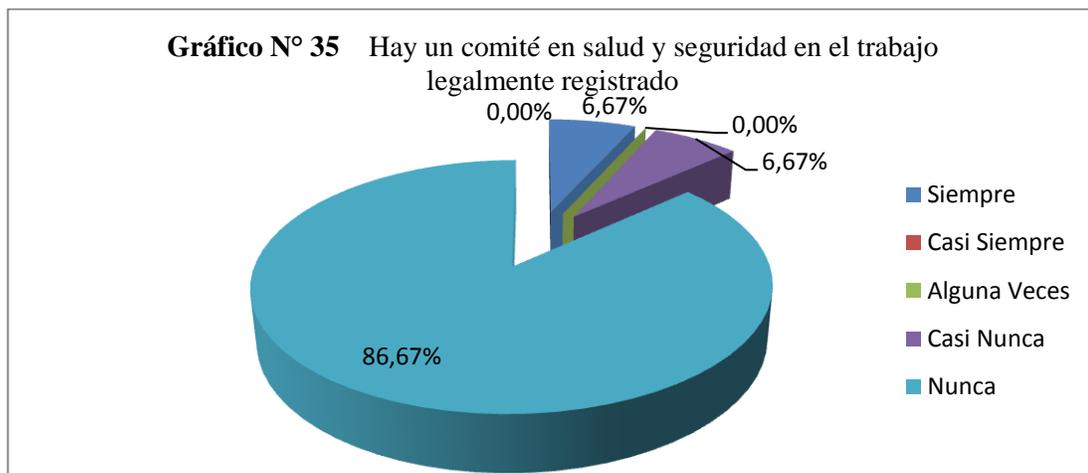
En los presentes resultados, se obtuvo que el 53,33% de los trabajadores hayan opinado que la empresa nunca cumple en la vigilancia y protección de la salud y seguridad, el 13,33% dijo casi nunca, solamente el 6,67% dijo que siempre y casi siempre, es decir, la empresa no cumple con la vigilancia y garantía en la salud de los trabajadores motorizados. En este sentido, el patrono incumple en las condiciones y desarrollo del ambiente de trabajo de acuerdo el artículo 59 literal 1 que establece asegurar a los trabajadores y trabajadoras el más alto grado posible de salud física y mental. Como también el artículo 39 se incumple que obliga al patrono vigilar la salud de los trabajadores y trabajadoras en relación con el trabajo.

Dimensión: Nivel de Cumplimiento
Indicador: Deberes del Patrono
Ítem N° 35: Comité en Salud y Seguridad

Tabla N° 35 Hay un comité en salud y seguridad en el trabajo legalmente registrado

Afirmaciones	Siempre	Casi Siempre	Alguna Veces	Casi Nunca	Nunca	Total Encuestados
Frecuencias	1	0	0	1	13	15
%	6,67%	0,00%	0,00%	6,67%	86,67%	1

Fuente: Blanco, Patricia (2014)



Fuente: Blanco, Patricia (2014)

En los resultados obtenidos, por la representación del 86,67% de los trabajadores, indicó que no hay registrado un CSSL (Comité de salud y seguridad laboral). De lo anteriormente dicho se incumple el artículo 46 “En todo centro de trabajo, establecimiento o unidad de explotación de las diferentes empresas o de instituciones públicas o privadas, debe constituirse un *Comité de Seguridad y Salud Laboral*, órgano paritario y colegiado de participación destinado a la consulta regular y periódica de las políticas, programas y actuaciones en materia de seguridad y salud en el trabajo”.

Dimensión: Nivel de Cumplimiento

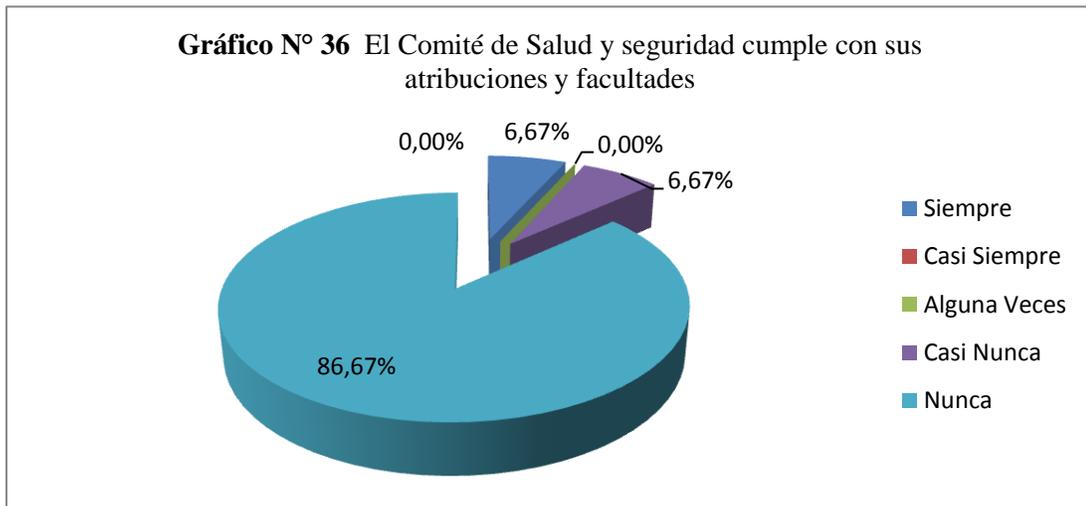
Indicador: Deberes del Patrono

Ítem N° 36: Funciones del CSSL

Tabla N ° 36 El Comité de Salud y seguridad cumple con sus atribuciones y facultades

Afirmaciones	Siempre	Casi Siempre	Alguna Veces	Casi Nunca	Nunca	Total Encuestados
Frecuencias	1	0	0	1	13	15
%	6,67%	0,00%	0,00%	6,67%	86,67%	100,00%

Fuente: Blanco, Patricia (2014)



Fuente: Blanco, Patricia (2014)

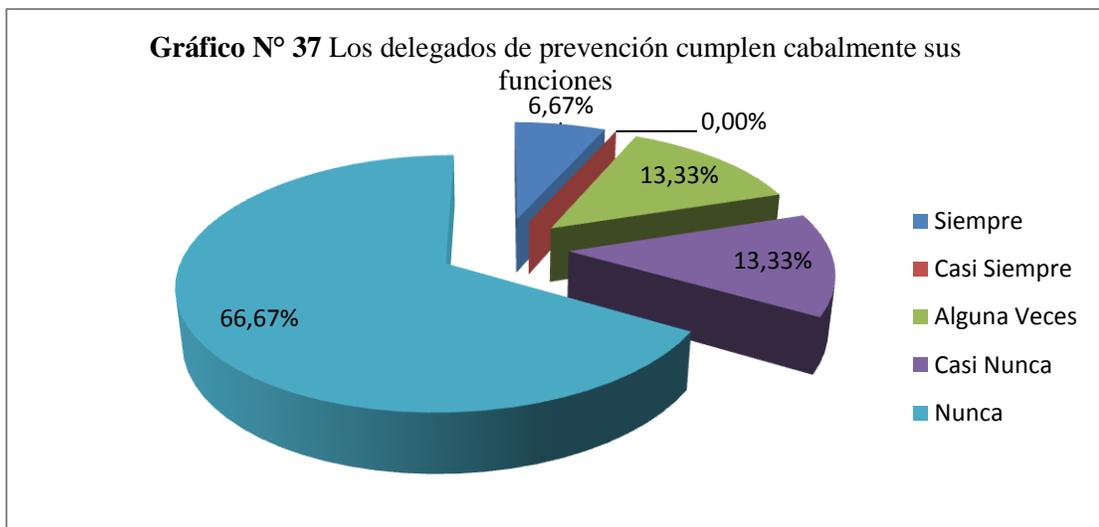
Según los resultados en las encuestas a trabajadores, una parte representativa por el 86,67% respondió que no existe el comité por ende dicho comité de CSSL no cumple sus funciones. Por esta parte, se infringe en el artículo 48 literal 2 y 3 que establece las funciones de un CSSL el cual es “vigilar las condiciones de seguridad y salud en el trabajo y supervisar los servicios de salud en el trabajo de la empresa, centro de trabajo o explotación”

Dimensión: Nivel de Cumplimiento
Indicador: Deberes del Patrono
Ítem N° 37: Funciones de los Delegados

Tabla N° 37 Los delegados de prevención cumplen cabalmente sus funciones

Afirmaciones	Siempre	Casi Siempre	Alguna Veces	Casi Nunca	Nunca	Total Encuestado
Frecuencias	1	0	2	2	10	15
%	6,67%	0,00%	13,33%	13,33%	66,67%	100,00%

Fuente: Blanco, Patricia (2014)



Fuente: Blanco, Patricia (2014)

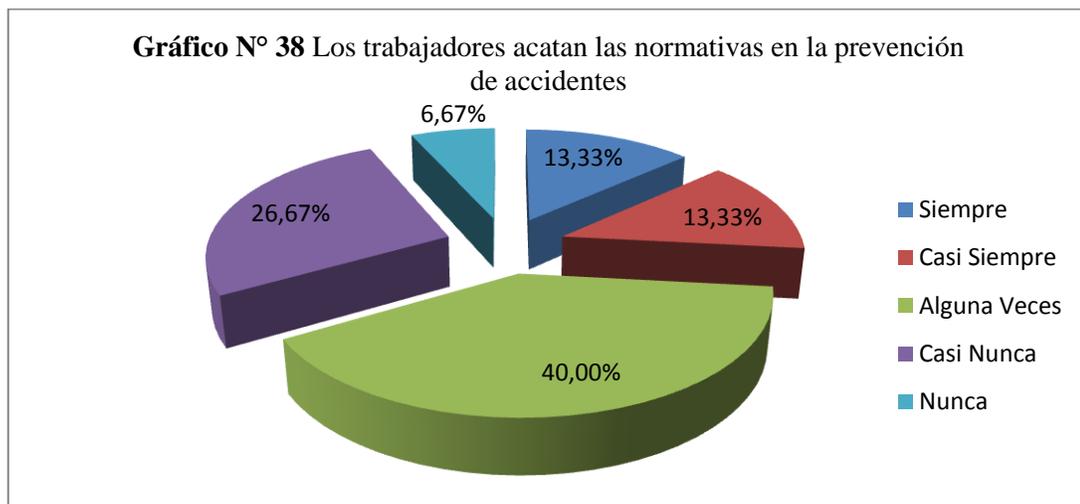
El 80% de los encuestados demostró que no se cumple con la obligación que señala el artículo 42 literal 3 “Participar conjuntamente con el empleador o empleadora y sus representantes en la mejora de la acción preventiva y de promoción de la salud y seguridad en el trabajo”.

Dimensión: Nivel de Cumplimiento
Indicador: Deberes del Trabajador
Ítem N° 38: Normativas de Prevención

Tabla N ° 38 Los trabajadores acatan las normativas en la prevención de accidentes

Afirmaciones	Siempre	Casi Siempre	Alguna Veces	Casi Nunca	Nunca	Total Encuestados
Frecuencias	2	2	6	4	1	15
%	13,33%	13,33%	40,00%	26,67%	6,67%	100,00%

Fuente: Blanco, Patricia (2014)



Fuente: Blanco, Patricia (2014)

En el mismo sentido, los trabajadores infringen sus deberes las normas de prevención de accidentes, se demuestra cuando el 40% de los trabajadores motorizados cumplen algunas veces, apenas el 13,33% siempre y casi siempre, es decir el 26,67% cumplen normativas de seguridad y el 6,67% dijeron nunca. Lo que indica incumplimiento del lado de los trabajadores según el artículo 54 literal 7, que establece que los trabajadores debe “acatar las instrucciones, advertencias y enseñanzas que se le impartieren en materia de seguridad y salud en el trabajo”.

Dimensión: Nivel de Cumplimiento

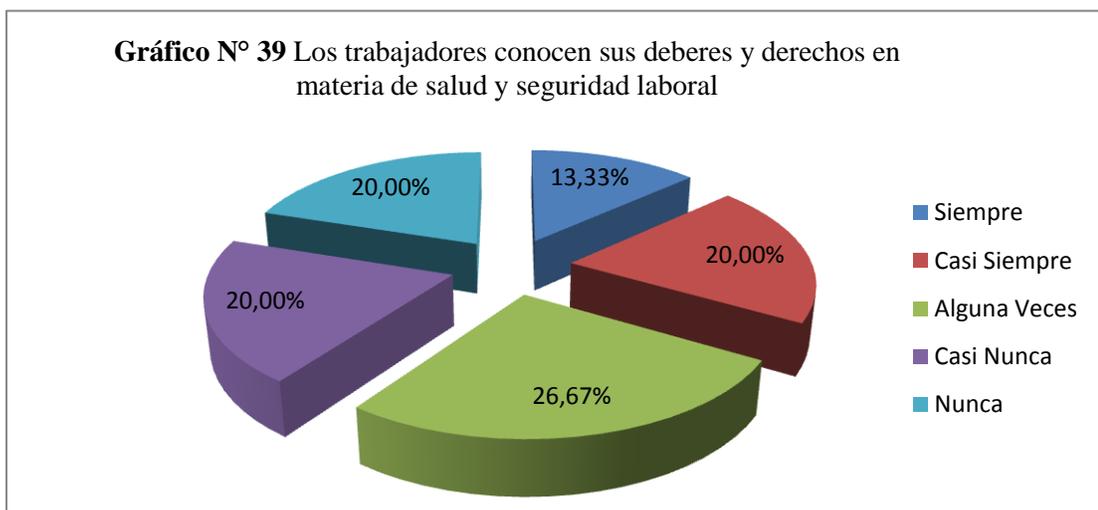
Indicador: Deberes del Trabajador

Ítem N° 39: Garantizar

Tabla N° 39 Los trabajadores conocen sus deberes y derechos en materia de salud y seguridad laboral

Afirmaciones	Siempre	Casi Siempre	Alguna Veces	Casi Nunca	Nunca	Total Encuestados
Frecuencias	2	3	4	3	3	15
%	13,33%	20,00%	26,67%	20,00%	20,00%	100,00%

Fuente: Blanco, Patricia (2014)



Fuente: Blanco, Patricia (2014)

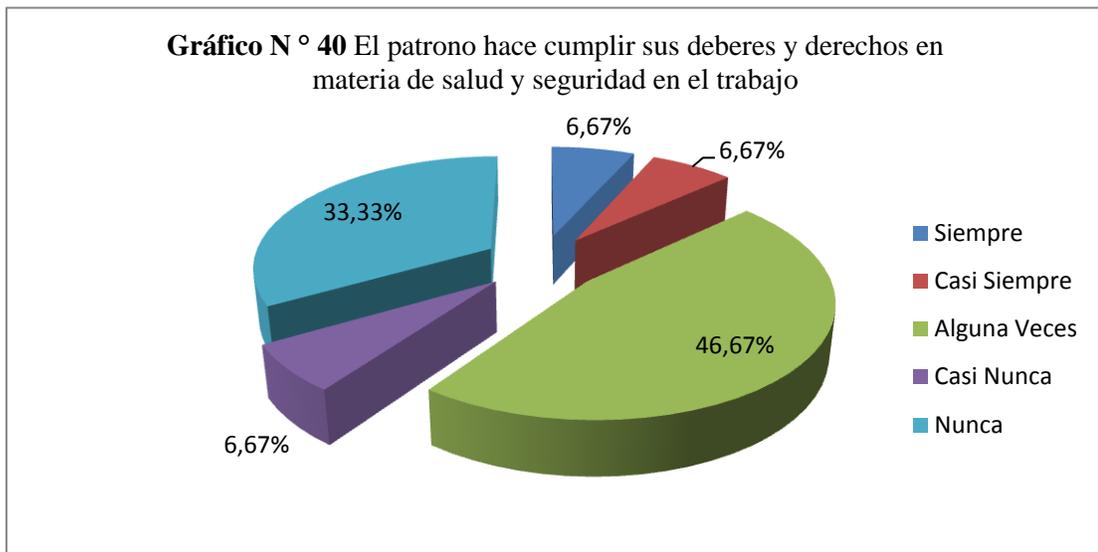
Según los resultados que se obtuvieron son deficientes, ya que apenas el 26,67% llegan a conocer sus deberes y derechos en materia en normativa en salud y seguridad laboral, un 40% nunca las conoce y un restante 33% las llega a conocer. Esto indica bajo grado de compromiso y de cumplimiento del lado de los trabajadores. Tal como se señala en el artículo 53 la cual establece los derechos de los trabajadores a recibir del patrono salud y seguridad laboral y artículo 54 sobre los deberes con respecto a cumplir en materia de salud y seguridad laboral hacia con el patrono y con lo exigido por el Estado.

Dimensión: Nivel de Cumplimiento
Indicador: Derechos del Trabajador
Ítem N° 40: Participar

Tabla N° 40 El patrono hace cumplir sus deberes y derechos en materia de salud y seguridad en el trabajo

Afirmaciones	Siempre	Casi Siempre	Alguna Veces	Casi Nunca	Nunca	Total Encuestado
Frecuencias	1	1	7	1	5	15
%	6,67%	6,67%	46,67%	6,67%	33,33%	100,00%

Fuente: Blanco, Patricia (2014)



Fuente: Blanco, Patricia (2014)

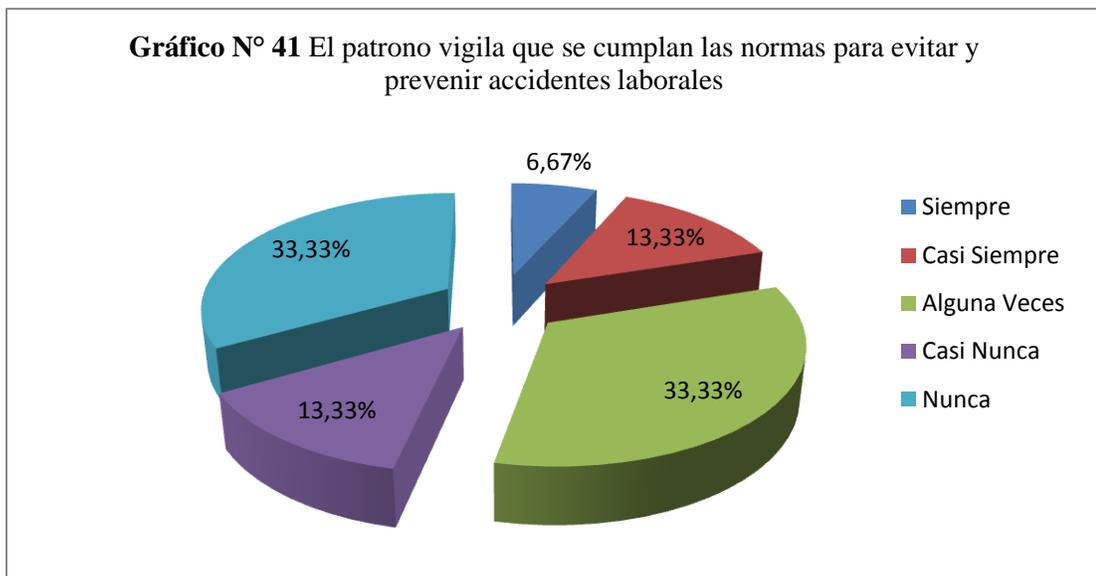
Según la percepción de los trabajadores motorizados, el 46,67% indicó que los patronos hacen cumplir sus deberes y derechos de los patronos, el 33,33% dijo que nunca lo hacen, el 6,67% casi nunca, mientras que apenas el resto representado por el 13,33% de los encuestados afirmó positivamente que los patronos hacen cumplir sus deberes y derechos en materia de salud y seguridad laboral.

Dimensión: Nivel de Cumplimiento
Indicador: Derechos del Trabajador
Ítem N° 41: Exigir

Tabla N° 41 El patrono vigila que se cumplan las normas para evitar y prevenir accidentes laborales

Afirmaciones	Siempre	Casi Siempre	Alguna Veces	Casi Nunca	Nunca	Total Encuestado
Frecuencia	1	2	5	2	5	15
%	6,67%	13,33%	33,33%	13,33%	33,33%	100,00%

Fuente: Blanco, Patricia (2014)



Fuente: Blanco, Patricia (2014)

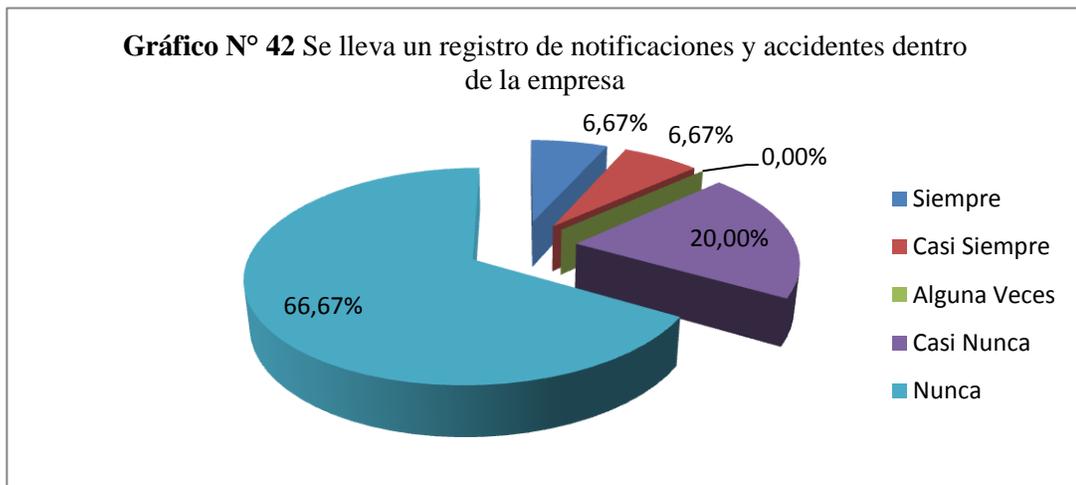
Con respecto a este ítem, puede observarse respecto a la opinión de los trabajadores lo siguiente: el 33,33% dijo que los patronos vigilan que se cumplan las normativas y el 46,67% indicó que nunca lo hace, lo cual coloca a la gerencia de la empresa con bajo nivel de responsabilidad en el cumplimiento de las obligaciones en medidas para prevenir accidentes y resto que opina favorablemente es del 20% donde están los grupos siempre y casi siempre vigila el cumplimiento de las normas.

Dimensión: Nivel de Cumplimiento
Indicador: Derechos del Trabajador
Ítem N° 42: Exigir

Tabla N° 42 Se lleva un registro de notificaciones y accidentes dentro de la empresa

Afirmaciones	Siempre	Casi Siempre	Alguna Veces	Casi Nunca	Nunca	Total Encuestados
Frecuencias	1	1	0	3	10	15
%	6,67%	6,67%	0,00%	20,00%	66,67%	100,00%

Fuente: Blanco, Patricia (2014)



Fuente: Blanco, Patricia (2014)

Tal como puede detallarse en los resultados, el 66,67% de los trabajadores encuestados dijo que nunca se llevan un registro de notificaciones y accidentes dentro de la empresa. Seguidamente el 20% indicó que casi nunca, lo que demuestra que la empresa incumple en gran parte en sus obligaciones en materia de control y registros de accidentes. Apenas el 13,33% asevera que si se llegan a registrar los casos entre siempre y casi siempre. Es decir, que se incumple el artículo 56 literal 11, que establece que la notificación y registros de accidentes ante Instituto Nacional de Prevención, Salud y Seguridad Laborales (INPSASEL), lo que demuestra se hacen de manera tardía ó no se toman en cuenta.

CONCLUSIONES

Toda organización, debe contar con condiciones dignas en seguridad y salud, es un derecho enmarcado en el marco legal vigente, de esta manera se garantiza el bienestar integral de los trabajadores (as), algunas limitaciones encontradas para lograrlo es el compromiso de cumplimiento puesto que implica buena voluntad, conciencia y disposición de logro, tanto de los trabajadores como del lado del patrono. Este es el caso de los trabajadores motorizados que a diario se exponen a factores de riesgos para cumplir sus objetivos laborales.

Con respecto a los factores de riesgos a los que están expuestos los trabajadores, tenemos distintos escenarios al conducir una moto, el estado de las vías de acceso vial, diseño municipal para el parqueo de las unidades, el ingreso al muelle Bolivariana de Puertos de Puerto Cabello. Cabe destacar, que los muelles han tenido un avance significativo en materia de seguridad, como por ejemplo para el ingreso a sus instalaciones, exigen el uso de botas de seguridad, casco, chaleco reflector, pase de entrada intransferible vigente por un año, se tramita bajo un procedimiento administrativo en la Aduana, donde les exigen a los agentes aduanales, como por ejemplo, registro mercantil, inscripción en INPSASEL, Constancia de la Notificación de condiciones inseguras o insalubres de los trabajadores para optar por el pase de entrada al muelle para realizar las gestiones aduaneras.

En lo que a las operaciones de seguridad del municipio se refiere, se reconoce el hecho de la gestión de la alcaldía, con la intención de registrar el gremio y organizarlos por operaciones, tramitadores (motorizados de empresas) moto taxista, con la emisión de la ordenanza vigente, han realizado diferentes actividades como publicidad y campañas de concientización, jornadas de tramitación de documentos como las licencias, títulos de propiedad, y censos con una base de datos de 2006 motoristas que cumplen con la documentación reglamentaria.

En cuanto a los resultados relevantes de la presente investigación se llegó a las siguientes conclusiones:

En primer lugar, con respecto al diagnóstico de la situación actual en torno a las condiciones de seguridad se evidenció que los equipos de protección personal de mayor uso fueron el casco de seguridad, lentes y chalecos reflectivos. Se estima que el extintor y guantes no lo usan porque no han tenido la necesidad y la oportunidad de ser usados. Por otra parte, se pudo verificar que la empresa suministra los accesorios y algunos equipos de protección pero la supervisión está ausente en gran parte de la jornada laboral, reciben instrucciones directas para el despacho y demás tareas del cargo que desempeñan.

Otro aspecto encontrado, fue que los trabajadores motorizados entienden que su trabajo tiene un alto índice de peligrosidad y conducen con responsabilidad a pesar de la falta de apoyo de la gerencia de la empresa en darles información y capacitación formal de los riesgos a los que están expuestos. Un aspecto favorable detectado fue que las motocicletas están en óptimas condiciones para el trabajo, cabe resaltar que la empresa les cancela un bono por uso de la motocicleta mensual para el mantenimiento, y cambio de repuestos si fuese el caso.

En el mismo sentido, se observó con respecto a los indicadores de factores de riesgos a los que se encuentran expuesto con mayor regularidad a la exposición al calor ambiental, humo de los vehículos que expelen gases inesperados, ruido, como también han manifestado que cuando llueve, se forman charcos de agua por el estado de las vías de acceso hacen que depositen charcos de agua y quizás este provoque contaminación, aunque no manifestaron gran malestar por este concepto. Entre los factores organizacionales se destaca el trabajo en equipo, un punto a favor ya que en buen ambiente organizacional existe motivación para los trabajadores.

Un aspecto que llama la atención, dentro de los factores psicosociales, es que están expuestos a un moderado nivel de estrés, la carga de trabajo no es muy frecuente, la carga familiar no representa una amenaza de riesgos conflictos para ellos, se sienten satisfechos dentro de la relación familiar, el nivel de ingresos que ganan si es para ellos motivos de insatisfacción laboral.

En relación a la evaluación del nivel de cumplimiento de los patronos y trabajadores según Ley Orgánica de Prevención, Condiciones y Medio Ambiente de Trabajo (L.O.P.C.Y.M.A.T), se observó deficiente la información, el mayor grado de incumplimiento está del lado del patrono, que de los trabajadores motorizados, se detectó que la tendencia en repuestas negativas se ubicaron en más de un 50% de aspectos no cumplidos, lo que significa un bajo nivel de responsabilidad patronal ante un alto nivel de riesgos a los que están expuestos los trabajadores motorizados.

La infracción más relevante que comete la empresa se orienta en; falta de comité de salud y seguridad laboral (CSSL), ausentes registros de accidentes laborales, bajo nivel de notificaciones de riesgos, escasa capacitación en normativa laboral, adicionalmente ausencia de servicios de salud, vigilancia y cumplimiento en la protección y seguridad en los trabajadores dentro de la empresa.

RECOMENDACIONES

Finalizadas las conclusiones, es importante proporcionar sugerencias para solventar los hallazgos y resultados encontrados por el investigador, a fines de mejoras de la seguridad y salud de los trabajadores motorizados y el proceder debido de la organización en materia de cumplimiento de la normativa legal vigente, a continuación se detallan las siguientes sugerencias:

- Asignar una partida presupuestaria para ser invertida en cursos y talleres de capacitación en salud y seguridad laboral.
- La rápida designación de los delegados de prevención y conformación del Comité de Salud y Seguridad Laboral para prevenir accidentes, y costos mayores.
- El comité desarrolle un programa y supervise la prevención de accidentes y controle las enfermedades a las cuales están expuestos.
- Hacer énfasis en las notificaciones de riesgos para todos los trabajadores, para igual manera evitar cuantiosas pérdidas humanas y financieras por conceptos de indemnizaciones laborales.
- Minimizar la carga de trabajos para evitar exceso de estrés laboral.
- Realizar la completa dotación en equipos y accesorios de protección personal de salud y seguridad laboral, tales como botas, guantes, cascos, chalecos, linternas y extintores.

- Llevar un control de mantenimiento de la moto e incorporar o afiliarse a un taller especialista para el mantenimiento de la unidad.
- Incorporar a los directivos y trabajadores en jornadas de vigilancia de condiciones de seguridad y salud, por ejemplo cartelera informativa últimas noticias de incidentes con motorizados en el municipio y a nivel nacional. Actualizar en materia de gestión municipal, para la renovación de documentación.
- La alcaldía debe anunciar las publicaciones en materia de orden público para los motorizados, y en cooperación con la cámara de comercio del municipio (base de datos de agentes aduanales de puerto cabello) involucrándolos a jornadas informativas en materia de seguridad y salud, ya que los trabajadores motorizados forman parte del equipo de trabajo y de la sociedad adicionalmente existe corresponsabilidad con los empresarios en materia de seguridad y salud y demás entes rectores para contribuir a un trabajo seguro.
- El Estado (Gobierno Nacional- Gobernación Estatal- Alcaldía Municipal) deben asumir la acción política de tomar medidas en materia de seguridad para los motorizados, no es suficiente evaluar documentación, es exigir el cumplimiento de la normativa ya vigentes, ofrecer escuelas de conducción de moto, donde se oriente y se eduque al conductor, campañas continuas de concientización, informes mensual de la accidentabilidad en los motorizados.
- Los funcionarios públicos, que sean el espejo del cumplimiento de la norma, Guardia Nacional, Policía Nacional y Municipal, que no infrinjan en el marco de la ley de tránsito u ordenanzas municipales.

- En esta era de la tecnología e información, las instituciones vinculadas a los trámites de nacionalización de la mercancía, deben adaptar modelos donde se trabaje en línea, con pagos por transferencias que agilicen los tiempos de espera y reduzcan tanta documentación para los motorizados, y retrasos que ocasionen moras a los clientes.
- Por la ubicación geográfica de Puerto Cabello y condiciones climatológicas que la caracterizan, su condición tropical, sol continuo, se recomienda a los trabajadores proteger la piel con un buen protector, para la prevención de alguna enfermedad en la piel, y adicionalmente se sugiere el uso de mangas protectoras (comúnmente usados para pescar y proteger los brazos del sol). Esto puede evitar y proteger la piel posibles insolaciones, quemaduras, y otras enfermedades a causa de la exposición solar.

LISTA DE REFERENCIAS

Amaro, Natalia, Corzo Vicente y Portillo, Carlos (2009). **Las condiciones de trabajo y sus efectos en la satisfacción laboral de los asalariados privados de Lima Metropolitana**, Boletín N° 39 de Economía Laboral Ministerio del Trabajo y Promoción del Empleo. Disponible: http://www.mintra.gob.pe/archivos/file/estadisticas/peel/bel/BEL_39.pdf. Consulta: 2013 Noviembre 23.

Arias, Fidias (2006). **Proyecto de investigación: introducción a la metodología científica**. (5ª. ed.) Caracas. Espéteme. Venezuela.

Asociación Venezolana para la Prevención de Accidentes y Enfermedades Laborales, AVEPAE (2012) y el Centro de Investigación y Educación para la Seguridad Vial, CIESVIAL: **Primer estudio nacional de "accidentes" de moto en Venezuela**.

Disponible:http://www.ciesvial.com/uploads/1/3/8/4/13848281/primer_estudio_de_accidentes_de_moto_en_venezuela_avepae_ciesvial.pdf. Consulta: 2013, Mayo 23.

Aumatell, Cristina (2003). **Auditoria de la información**. (1ª.Ed) Barcelona, UOC España.

Azán, Soraya; Estupiñán, Nicolás; Rodríguez, Daniel y Santana, Daniel (2012). **La motocicleta en América Latina: situación actual y recomendaciones para mitigar sus externalidades negativas**. Ponencia del Banco de Desarrollo de América Latina. Caracas, Venezuela.

Benavides, Fernando (2007). **Salud laboral; conceptos y técnicas para la prevención de riesgos laborales**. (3ª. Ed.) Publicaciones de Elsevier, España.

Campos, Adalberto y Oviedo, Heidi (2008). **Propiedades psicométricas de una escala: la consistencia interna**. Rev. Salud pública. 10 (5):831-839, Instituto de Investigación del Comportamiento Humano, Bogotá, Colombia.

Chinchilla, Ryan (2002). **Salud y seguridad en el trabajo**. Universidad a distancia. España.

Constitución de la República Bolivariana de Venezuela, **Gaceta Oficial del jueves 30 de diciembre de 1999, N° 36.860**. Caracas, Venezuela.

Comisión Venezolana de Normas Industriales- **COVENIN N 1707:1981, Cascos de Seguridad Para Motociclistas**, Disponible:

<http://www.sencamer.gob.ve/sencamer/normas/1707-81.pdf>, Consulta: 29, Abril 2014.

Córdova García, Fernando (2002). **El cuestionario; recomendaciones metodológicas para el diseño de un cuestionario** Limusa. México.

Corral, Yadira (2008). **Validez y confiabilidad de los instrumentos de investigación para la recolección de datos**. Revista Ciencias de la Educación Segunda Etapa / Año 2009 / Vol. 19/ N° 33. Enero – Junio, Valencia. Venezuela.

Cortés Díaz, José y Salcedo Reynalda(2007). **Seguridad e higiene en el trabajo: técnicas de prevención de riesgos laborales**. (9ª. Ed.). Tebar, S.L Madrid España.

Delgado de Smith, Yamile (2013). **la investigación social en proceso: ejercicios y respuestas**. 2da reimpresión de la tercera edición. Editado por la Direccion de medios y publicaciones de la Universidad de Carabobo, Venezuela.

Dessler, Gary (2001). **Administración de personal**. (8ª. Ed.). Pearson Educación. México.

De la Cruz, Francisco Javier (2012). **Análisis de condiciones de seguridad y salud laboral en el sector de logística de Guadalajara**. Fundación Mutua de Accidentes de Trabajo. España.

Díaz, Narváez, Patricio Victor (2009). **Metodología de la investigación científica y bioestadística para profesionales y estudiantes de la ciencia de la salud**. (2ª. Ed.), Santiago de Chile, Ril Editores. Chile.

Díaz Zazo, Pilar (2009). **Prevención de riesgos laborales: seguridad y salud laboral**, Paraninfo, España.

Etrasa –Editorial Tráfico Vial S.A (2009). **Motocicletas conocimiento específico**. Ediciones: Etrasa. Madrid. Disponible: <http://books.google.co.ve/books?id=8gzK5dmFRMC&printsec=frontcover&dq=inauthor:%22Etrasa%22&hl=es&sa=X&ei=yhGXU7K5PM7gsASe34KgBA&ved=0CCoQuwUwAA#v=onepage&q&f=false>, consulta: 23, abril 2014.

Figuera, Darwin (2012). **Primer estudio nacional de "accidentes" de moto en Venezuela**. Disponible: http://www.ciesvial.com/uploads/1/3/8/4/13848281/primer_estudio_de_accidentes_de_moto_en_venezuela__avepae__ciesvial.pdf. Consultado: 2013 Octubre, 25.

Fernández, Ricardo (2008). **Manual de prevención de riesgos laborales para no iniciados**. San Vicente Alicante, Club Universitario. España.

Fundación Mutua Madrileña (2013). **I estudio de siniestralidad vial en motocicletas. Estudios de seguridad vial**. Disponible: <http://www.fundacionmutua.es/cs/Satellite?blobcol=urldata&blobheader=application%2Fpdf&blobkey=id&blobtable=MungoBlobs&blobwhere=1288110148832&ssbinary=true>, Consultado: 2013, Noviembre 17.

Gazzaeno, Jesús (2014). **A partir del 30 de junio sancionarán a motorizados**, Periódico El Mundo, Publicación de Fecha 20 de Junio de 2014. Disponible: <http://www.elmundo.com.ve/noticias/actualidad/noticias/a-partir-del-30-de-junio-sancionaran-a-motorizados.aspx#ixzz36KLhQ5iV> Consultado, 2014, Junio 22.

Gómez, Marcelo (2006). **Introducción a la metodología e investigación científica**. Córdoba ,Brujas. Argentina.

Gómez, María (2012). **Las principales cifras de la siniestralidad vial**. Dirección General de Tráfico, España. Disponible: http://www.dgt.es/Galerias/seguridad-vial/estadisticas-e-indicadores/publicaciones/principales-cifras-siniestralidad/cifras_siniestralidadl014.pdf. Consulta: 2013, Noviembre 23.

Güeto, Juan (2012). **Calidad cerámica, seguridad laboral y medio ambiente**. Ediciones Díaz de Santos. Bogotá, Colombia disponible: <http://books.google.co.ve/books?id=cqXw1RgFN7gC&printsec=frontcover&dq=enfermedad+profesional+definicion+segun+gueto&hl=es&sa=X&ei=-2KrU5DHPKsgsQSGhYDQDA&ved=0CBkQ6AEwAA#v=onepage&q&f=false>. Consulta: 2014, febrero 16.

Hernández, Alfonso (2003). **Seguridad e higiene industrial**. Limusa. México.

Hernando, Bernardo (2007). **Seguridad en el mantenimiento de los vehículos**. (2da.Ed.) Ediciones Paraninfo. Madrid.

Heather, Miller (2003). **Motocicletas**. Heimemann Library. Australia

Idelfonso, Estaban (2005). **Análisis de encuesta**. Esic. España.

Instituto Nacional de Prevención, salud y seguridad laborales, Lista de Enfermedades Ocupacionales (2010). anexo I :de la Propuesta de Reforma de la Norma Técnica para la Declaración de Enfermedad Ocupacional, disponible:

http://www.medicinalaboraldevenezuela.com.ve/archivo/Anteproyectos%20Normas%20Tecnicas%20INPSASEL/listado_de_enfermedades_2009.pdf , consulta: 2014, Abril 13.

Landaeta, Carlos (2010). **Introducción en la higiene y seguridad industrial en Venezuela.** Libro en Línea. Disponible: <http://edinssed.com/culturapreventiva.com.ve/?p=146>, Consulta, 2013, Mayo 15.

Landeu, Rebeca (2007). **Elaboración de Trabajos de investigación.** (1era. Ed.) Caracas. Alfa. Venezuela.

Lewis, Aiken (2003). **Tests psicológicos y evaluación.** (11ª. Ed), Pearson Educación México.

Ley Orgánica de Prevención, Condiciones y Medio Ambiente de Trabajo (2005). **Gaceta Oficial número 38.236, de fecha 26 de julio de 2005.** Caracas, Venezuela.

Ley Orgánica del Trabajo, de los Trabajadores y Trabajadoras (2012). **Gaceta Oficial EXTRAORDINARIO N 6.076.** Mayo 7, 2012. Caracas, Venezuela

Ley De Tránsito y Transporte Terrestre (2001). **Gaceta Oficial N° 37.332 de fecha 26 de noviembre, 08 de noviembre de 2001.** Caracas, Venezuela.

Londoño, Malangón, Morera, Galan y Laverde, Ponton (2008). **Administración Hospitalaria.** (3ª. Ed.) Bogotá. Medica Internacional. Colombia.

Malhotra, Naresh K. (2004). **Investigación de mercados.** (4ª. Ed.). Pearson Educación. México.

Mangosio, José Enrique (2008). **Higiene y Seguridad en el Trabajo.** Volumen N°1. Publicaciones de la Facultad de Ingeniería de la Universidad de Buenos Aires Argentina.
Disponible:http://www.fi.uba.ar/archivos/posgrados_biblio_hig_seg_voll. Consulta: 2013, Mayo 23.

Mateo, Pedro, González, Agustín, y González Maestre, Diego (2006). **Manual para el técnico en prevención de riesgos laborales,** Madrid (5ª. Ed.) FC. España.

Medina, Galdón y Fernández, Manuel (2011). **Seguridad y salud para conductores de mercancías.** Artículo de divulgación para el Centro de Estudios de Prevención y Salud Laboral (CEPSAL) y para la Asociación De Especialistas En Prevención y Salud Laboral (AEPSAL). España. Disponible:

http://www.fundacionmapfre.org/fundacion/es_es/images/seguridad-y-salud-para-conductores-de-mercancias_tcm164-5458.pdf. Consulta: 2013, Mayo 23.

Ministerio del poder popular del trabajo y seguridad Social (2008). **Gaceta Oficial N° 38.910 Norma Técnica Programa de Seguridad y Salud en el Trabajo (NT-01-2008)**, Abril 15,2008.

Molinera, Jesús Francisco (2006). **Absentismo laboral: causas, control y análisis de nuevas formas, técnicas para su reducción**. (2da. Ed.) FC. Madrid.

Muñiz González, Ramón (2003). **Manual Básico de Prevención de Riesgos Laborales**. (1ª. Ed.) Paraninfo, S.A España.

Namakforoosh, Naghi (2002). **Metodología de la investigación**. (2ª Ed.). Limusa. México.

Noe Robert, M y Wandy Wayne R (2005). **Administración de recursos humanos**. (9ª. Ed.) Pearson México.

Organización Internacional del Trabajo (1981). **C155 - Convenio sobre seguridad y salud de los trabajadores**, (Ratificación registrada el 25-06-1984; Gaceta Oficial N° 3-312 Extraordinario del 10-01-1984) (Convenios Técnicos). Disponible: http://www.ilo.org/dyn/normlex/es/f?p=NORMLEXPUB:12100:0::NO::P12100_IL_O_CODE:C155. Consulta, 2013, octubre 11.

Organización Internacional del Trabajo (2013). **La Prevención de las enfermedades profesionales**. Día Mundial de la Seguridad y Salud en el Trabajo 28 de abril de 2013. Disponible: http://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed_protect/---protrav/---safework/documents/presentation/wcms_207970.pdf. Consultado: 2013, Noviembre 23.

Organización Internacional del trabajo (2010) **Lista de enfermedades profesionales** Disponible: http://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/@ed_protect/@protrav/@safework/documents/publication/wcms_150327.pdf, consultado: 2014, abril 13.

Organización Mundial de la Salud (2013) **Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial 2013**. Departamento de Prevención de la Violencia y los Traumatismos y Discapacidad (VIP). Disponible: http://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2013/report/summary_es.pdf. Consultado: 2013, Noviembre 23.

Organización Panamericana de la Salud (2013) **Road Safety Facts in the Region of the Americas.** Washington, DC: PAHO. Disponible: http://www.paho.org/hq/index.php?option=com_docman&task=doc_view&gid=20672&Itemid=270&lang=en Consulta: 2013 Noviembre 13.

Pedragosa, José (2008). **Las enfermedades profesionales de los conductores de camión y autocar.** Fundación Mutua de Accidentes de Trabajo. Disponible <http://www.mcmutual.com/webpublica/Publicaciones/McSaludLaboral/resources/10/camion.pdf>, Consultado: 2013, Noviembre 20.

Peroso, Ángel (2011). **Prevención de accidentes de tránsito de motocicletas en República Dominicana,** Ponencia presentada en el 3er Foro Mesoamericano de Buenas Prácticas en seguridad vial. Puebla. México.

Petersen, Dan, Jorma Saari, y Terje Sten (1993). **Políticas de seguridad y liderazgo,** Enciclopedia de Salud y Seguridad, tomo 5 Madrid, SEAS. España.

Pizarro Garrido, Nuria, Henríquez, Antonio, Sánchez Jose, Gonzalez Juana (2007). **Seguridad en el Trabajo.** Segunda edición. FC Editorial. Madrid España. Disponible:http://www.google.co.ve/search?sa=X&hl=es&biw=1366&bih=667&tbm=bks&tbm=bks&q=inauthor:%22Pizarro+Garrido,+Nuria+,+%5B+et.+al.+%5D%22&ei=_DxVU4HFL8K3sASAqIHQAq&ved=0CC4Q9AgwAA. Consulta: 2014, abril 21.

Reglamento Parcial de la Ley de Transporte Terrestre (2011). Sobre el **Uso y Circulación de Motocicletas en la Red Vial Nacional y el Transporte Público de Personas en la Modalidad Individual Moto Taxis** Gaceta Oficial N° 39.772 del 5 de octubre de 2011. Caracas, Venezuela.

Reglamento Parcial de la Ley Orgánica de Prevención y Condiciones de Trabajo, Reglamento Parcial de la LOPCYMAT. **Gaceta Oficial N° 38.596 Extraordinario de fecha 03 de enero de 2007,** Caracas, Venezuela.

Rodríguez, Joaquín (2007). **Administración moderna del personal,** Buenos Aires. Thonson. Argentina.

Rodríguez, Marcela y Vera Sonia (2011) **La salud ocupacional como estrategia de competitividad y productividad en las organizaciones.** Trabajo de grado en la Facultad de Derecho de la Universidad de la Sabana, para optar al título de Especialista en Seguro y Seguridad Social. Bogotá, Colombia.

Ross, Sheldon (2007). **Introducción a la estadística.** Reverté, S.A España.

Rincón de Gil, Rita, De Chocrón, Iraida, Aular, Yelitza, Domínguez, Antonio, Malpica, Carmen, Rangel, Néstor, Silva, Jose L. Rodriguez Oswaldo, y Gil, Jorge (2005). **Prevención de riesgos en el laboratorio**. Ediciones de la Dirección de Medios y Publicaciones de la Universidad de Carabobo, Venezuela.

Rincón, Manuel (2011). **Alcance de la responsabilidad patronal ante un accidente de trabajo o enfermedad ocupacional en Venezuela de Conformidad con la Legislación Nacional Vigente al Año 2009**. Caracas Venezuela. Trabajo especial de grado para optar al título de Especialista en Derecho del Trabajo en la Universidad Católica Andrés Bello (UCAB), Venezuela.

Rivero, José Manuel (2006). **El Coordinador de seguridad y salud**. Fundación Confemetal. España.

Ruíz Rodríguez, Francisco y Garcia, Solangel (2010). **Accidentes de trabajo, enfermedades profesionales y su rehabilitación emocional**, Editorial universidad del rosario, Colombia.

Ruíz, Carlos, Garcia, Ana, Delclos, Jordi y Benavides, Fernando (2007). **Salud laboral: conceptos y técnicas para la prevención de riesgos laborales**. (3ª. Ed.) Barcelona, Elsevier Masson. España.

Occupational Safety And Health Administration (2012). **OSHA 3473 - 2012 Working's Rights**, Disponible: <https://www.osha.gov/Publications/3473workers-rights-spanish.pdf>, Consulta: 2013, Noviembre 13.

Sánchez, Yolanda (2006). **Salud laboral: seguridad, higiene, ergonomía y psicología**. (1ª. Ed.), España.

Sistema Bolivariano de Información y Comunicación (2011). Correo del Orinoco, **Publicado en Gaceta Oficial N° 39.771, Reglamento de Ley de Transporte terrestre prohíbe a los motorizados circular entre canales**. Disponible en el enlace: <http://www.correodelorinoco.gob.ve/nacionales/reglamento-ley-transporte-terrestre-prohibe-a-motorizados-circular-entre-canales/>, consulta: 2013, Octubre 20.

Tamayo y Tamayo, Mario (2005). **El proceso de la investigación científica**. (4ª. Ed.) Limusa. México.

Taylor Geoff, Easter Kellie (2006). **Mejora de la salud y de la seguridad en el trabajo**. Elsevier, España.

Toribio Ramos, Juan Carlos (2013). **Análisis de riesgos de usuarios pasajeros de motocicletas. Informe de aproximación**. Escuela Nacional de Conducción de

Motocicletas y Director del Departamento de Seguridad Vial de la organización ciudadana Asociación Mutua Motera. España.

Universidad de Carabobo (2011). **Normativas para los trabajos de investigación de la Facultad de Ciencias Sociales y Económicas de la Universidad de Carabobo**. Bárbula: Autor, Venezuela.

Universidad Pedagógica Experimental Libertador (2003). **Manual de trabajos de grados, especialización y maestrías y tesis doctorales**. Fondo editorial de la UPEL. Venezuela.

ANEXOS

ANEXO- A

p ^o	Afirmaciones	Opciones				
		Nunca	Casi Nunca	Algunas Veces	Casi Siempre	Siempre
Objetivo 1	1	El casco de seguridad es de uso rutinario en el trabajo				
	2	Usan guantes para tener mejor agarre del manubrio				
	3	Llevas consigo una linterna para usarla cuando sea necesario				
	4	Tienes un extintor para evitar algún inesperado incendio del motor				
	5	Usas lentes como accesorios de protección				
	6	Utilizas un chaleco reflectivo cuando manejas la moto				
	7	La empresa supervisa el uso de los equipos de protección personal				
	8	La labor de supervisión evalúa el cumplimiento las leyes, reglamentos ordenanzas, en materia de conducción de motocicletas				
	9	Recibes capacitaciones sobre las normas y medidas de seguridad en el trabajo				
	10	Eres informado sobre los riesgos laborales y medidas de prevención de accidentes				
	11	Se evalúa el cumplimiento de las normativas de seguridad y riesgos laborales				
	12	Los frenos funcionan correctamente				
	13	Los cauchos están en buenas condiciones				
	14	Se le hace el cambio de aceite del motor cuando lo requiere				
	15	Los asientos son cómodos y seguros				
	16	El sistema eléctrico funciona como debería funcionar (batería, encendido del motor, luces, tacómetro, registro de lectura del tacómetro)				
	17	Realizas el registro de la fallas y arreglos de la moto cuando son necesarios				
Objetivo 2	18	Consideras que estas expuesto a temperaturas extremas (calor)				
	19	Consideras que hay ruido durante su jornada de trabajo				
	20	Hay humo/hollín cuando llevo encomiendas del trabajo al muelle y del muelle al trabajo				
	21	Por donde te desplazas estas expuesto a basura, alcantarillas en mal estados, aguas estancadas				
	22	Me estreso con facilidad en el trabajo				
	23	Me siento conforme con la familia que tengo				
	24	Tengo más trabajo de lo esperado				
	25	Me encuentro en perfecto estado de Salud				
	26	Siempre me alimento a la hora				
	27	Mi alimentación es completa y suficiente				
	28	Me llevo bien con las personas en mi trabajo				
	29	Mis ingresos son suficiente para cubrir todos mis gastos				
	30	Me alcanza el tiempo para atender los requerimientos en mi trabajo				
	31	La jornada de trabajo se cumple de manera habitual				
	32	Disfruto mis Vacaciones en las fechas que corresponde				
	33	El trabajo en equipo se da manera oportuna en el trabajo				
Objetivo 3	34	La empresa cumple en la vigilancia y protección de la salud y seguridad				
	35	Hay un comité en salud y seguridad en el trabajo legalmente registrado				
	36	El Comité de Salud y seguridad cumple con sus atribuciones y facultades				
	37	Los delegados de prevención cumplen cabalmente sus funciones				
	38	Los trabajadores acatan las normativas en la prevención de accidentes				
	39	Los trabajadores conocen sus deberes y derechos en materia de salud y seguridad laboral				
	40	El patrono hace cumplir sus deberes y derechos en materia de salud y seguridad en el trabajo				
	41	El patrono vigila que se cumplan las normas para evitar y prevenir accidentes laborales				
	42	Se lleva un registro de notificaciones y accidentes dentro de la empresa				

Fuente: Blanco, Patricia (2014)

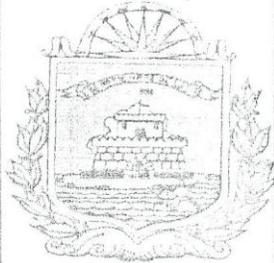
ANEXO C

ANEXO D

ANEXO E

ANEXO F

REPÚBLICA BOLIVARIANA DE VENEZUELA
ESTADO CARABOBO



MUNICIPIO PUERTO CABELLO
CONCEJO MUNICIPAL



CONCEJO MUNICIPAL
PRESIDENTE
Sr. José Noé Reyes

VICE-PRESIDENTE
T.S.U. Juan Samuel Cohen

CONCEJALES
Sr. Argenis Salazar
Lic. María E. Lugo
Sr. Ángel Bonillo
Sra. Cristina Montero
Dr. Ylidio De Abreu
Dr. Fernando Arévalo

SECRETARIO MUNICIPAL
T.S.U. Gustavo Marval

Creada por la Gaceta Municipal del Distrito Puerto Cabello de los Estados Unidos de Venezuela, Estado Carabobo del 14-03-1.896 N° 01 Resolución del 08-12-1.912 y restablecida por Acuerdo del 22-01-1.926. Sancionada en 2da. Etapa por la Ordenanza sobre Gaceta Municipal del Municipio Puerto Cabello del 02 de Julio de 1.990.

Artículo 7°. Los Decretos, Leyes, Ordenanzas y demás Resoluciones del Concejo Municipal tendrán autenticidad desde la fecha en que aparezcan publicadas en GACETA MUNICIPAL, las autoridades y los particulares quedan obligados a su cumplimiento y observancia.

SEGUNDA ETAPA

AÑO XV

04 de Marzo de 2.010

No. EXTRAORDINARIO

DECRETO 004/2.010

**"REGULACIÓN DE LA CIRCULACIÓN DE LAS MOTOCICLETAS EN
TODA LA JURISDICCIÓN DEL MUNICIPIO PUERTO CABELLO"**

ANEXO F1

REPÚBLICA BOLIVARIANA DE VENEZUELA
ESTADO CARABOBO



ALCALDIA
MUNICIPIO PUERTO CABELLO

Eccn. Rafael Alejandro Lacava Evangelista
Alcalde

PERIODO 2008-2012

Puerto Cabello, 03 de marzo de 2010

DECRETO N° 004/ 2010

QUE REGULA LA CIRCULACIÓN DE LAS MOTOCICLETAS EN
TODA LA JURISDICCIÓN DEL MUNICIPIO PUERTO CABELLO



ANEXO F2

REPUBLICA BOLIVARIANA DE VENEZUELA
ESTADO CARABOBO



ALCALDIA DEL MUNICIPIO PUERTO CABELLO
DESPACHO ALCALDE

DECRETO N° 004/2.010

Econ. **Rafael Alejandro Lacava Evangelista**, venezolano, mayor de edad, titular de la cédula de identidad N° V 8.611.651, en su carácter de Alcalde del Municipio Puerto Cabello, según Acta de Sesión Extraordinaria del Concejo Municipal de fecha 02 de Diciembre del año 2008, publicada en Gaceta Municipal de esa misma fecha, con el carácter de Primera Autoridad Civil del Municipio y en ejercicio de las atribuciones conferidas en los Artículos 136, 168 y 178 de la Constitución de la República Bolivariana de Venezuela, Artículos 88, numerales 1, 2, 3 y 21; y 56, numeral 2.b, de la Ley Orgánica del Poder Público Municipal, en concordancia con lo establecido en el artículo 28 numeral 1 del Decreto con Rango, Valor y Fuerza de Ley Orgánica del Servicio de Policía y del Cuerpo de Policía Nacional; y Artículos 16, 73 numeral 1, 2, 4, y 8, y 96 de la Ley de Transporte Terrestre, dicta el siguiente:

DECRETO QUE REGULA LA CIRCULACION DE LAS MOTOCICLETAS EN TODA LA JURISDICCION DEL MUNICIPIO PUERTO CABELLO DEL ESTADO CARABOBO.

CONSIDERANDO

Que corresponde al Municipio disciplinar la circulación de los motorizados a lo largo de las arterias viales de este Municipio, a fin de evitar las violaciones de tránsito y reducir el índice delictivo.

CONSIDERANDO

Que en una primera fase del plan implementado en este instrumento legal tendrá orientación preventiva y de ejecución a corto plazo destinada a la revisión de los documentos de propiedad de la moto, o en su defecto la autorización de uso de la unidad debidamente firmada por el propietario, autorización para conducir, carnet de circulación, Seguro de Responsabilidad Civil y cualquier otro documento correspondiente al uso de la unidad.



ANEXO F3

Que el Gobierno municipal en los próximos días llevará a cabo un censo que permitirá a través del matriculado de las motos velar por el correcto uso de los cascos, el correcto uso de los canales viales entre otros aspectos que permitirán la seguridad del ciudadano.

CONSIDERANDO

Que ante la posibilidad de que al comenzar la implementación del contenido del presente decreto pueda desordenar inconformidad y oposición en sectores que pretenden obstaculizar el presente objetivo, implicando con esto seguir poniendo en riesgo la seguridad de las personas y la movilidad de los demás conductores y peatones en las vías del Municipio, el primer mandatario regional invita a la contribución, debido a que el propósito de la medida es atenuar el impacto de la acción vandálica, ya que el problema de la inseguridad es de todos y por lo que debemos integrarnos en esta lucha.

DECRETA

PRIMERO: Queda prohibido en todo el territorio del Municipio Puerto Cabello del Estado Carabobo, la circulación de motorizados en el horario comprendido desde las 8.00 p.m a 6:00 a.m. Para los casos excepcionales como lo es estudiantes y trabajadores nocturnos serán expedidos los respectivos salvoconductos por parte del Departamento de Transporte y Tránsito de la Alcaldía del Municipio Puerto Cabello.

SEGUNDO: Se prohíbe la circulación de motocicletas en toda la Jurisdicción del Municipio sin la debida documentación, matriculación e implementos de seguridad del conductor, entre los cuales se exige la utilización de cascos y chalecos; en el caso de pertenecer a alguna institución pública o privada, entidad mercantil, cooperativas, asociaciones civiles, corporaciones y fundaciones, deberán llevar tanto el casco como el chaleco identificación del ente al cual están adscritos y los números de placas de la unidad y código del censo en colores fosforescentes.

TERCERO: Queda expresamente prohibido que en las motocicletas destinadas para una sola persona, se desplace más de una, por cuanto el mencionado vehículo esta destinado solo para transportar al conductor. También queda prohibido que en las motocicletas que son para dos personas se transporte a menores de edad.



ANEXO F4

tributarias (UT) según la gravedad de la infracción o en otros casos la asignación de trabajo comunitario equivalente a 10 horas, o retención de la moto, sin perjuicio de las sanciones de responsabilidad penal aplicable.

QUINTO: El presente decreto entrará en vigencia a partir de su publicación en la Gaceta Municipal.

Dado, firmado y sellado en la ciudad de Puerto Cabello, a los tres (03) días del mes de marzo del año dos mil diez (2010).


Econ/RAFAEL LACAVA
Alcalde del Municipio Puerto Cabello.

RALE/GC/mg

ANEXO G

4/7/2014

A partir del 30 de junio sancionarán a motorizados

Mosú | Inmobiliario | Laboral | Automotriz | Universitario | Seguro | Inicio de sesión | Regístrate | Viernes, 4 de julio de 2014

FÚTBOL UN NEGOCIO MUNDIAL

Inicio Economía Negocios Petróleo Actualidad Tecnología Tu dinero Estilo de vida Opinión Multimedia [Ir al ABC de la Economía](#)

Noticias

Twitter 143 Compartir Share 3 f Compartir

Lectura(s)

A partir del 30 de junio sancionarán a motorizados

Las multas serán impuestas por efectivos de la PNB y las policías municipales, los fiscales de tránsito y funcionarios de la GNB que están habilitados para dar cumplimiento a esta normativa



Aplicarán multas a los motorizados que irrespeten las leyes (Créditos: Jesús Gazzano)

20/06/2014 12:24:00 p.m. | AVN.- La campaña de concientización a los motorizados denominada "El reto es de todos, no piñar", entrará a finales de este mes en su fase correctiva y sancionatoria. En esta etapa **se aplicarán multas a los motociclistas que continúen irrespetando las leyes de tránsito.**

Así lo informó a la Agencia Venezolana de Noticias (AVN), el viceministro del Sistema Integrado de Policía, Marcos Rojas Figueroa, quien **precisó que las sanciones serán implementadas de acuerdo a lo establecido en la Ley de Transporte Terrestre y el Reglamento parcial de la Ley de Transporte Terrestre sobre el uso y circulación de motociclistas en la red vial nacional y el transporte público de personas en la modalidad individual moto taxis.**

<http://www.elmundo.com.ve/noticias/actualidad/noticias/a-partir-del-30-de-junio-sancionaran-a-motorizados.aspx>

Oferta a Miami:BsF12541

despegar.com.ve/Miami

¿Quieres Volar a Miami? Super Descuentos Reservando Online!

1/4

ANEXO G1

4/7/2014

A partir del 30 de junio sancionarán a motorizados

"El 30 de junio comienza la próxima fase donde se implementarán las medidas correctivas y administrativas sancionatorias", dijo el viceministro, al tiempo comentó que estas multas serán impuestas por efectivos de la Policía Nacional Bolivariana (PNB) y las policías municipales, los fiscales de tránsito y funcionarios de la Guardia Nacional Bolivariana (GNB) que están habilitados para dar cumplimiento a esta normativa.

También, Rojas Figueroa detalló que todos los funcionarios que están en los 92 cuadrantes en el Distrito Capital y 60 en el estado Miranda **están habilitados para imponer multas.**

Actualmente, el plan se encuentra en la segunda fase y se está desarrollando en las principales avenidas de Caracas y parte del estado Miranda, donde aún se está informando a los motociclistas sobre la importancia de utilizar el casco, no transitar por encima de las aceras, no llevar más de un pasajero, un llamado a respetar los rayados, peatones y demás vehículos.

Además, se les está entregando el Código de Ética de los Motociclistas, elaborado por el gremio de motorizados, donde se establecen los valores, principios y conducta de éstos. **Hasta los momentos, se han otorgado 12.000 ejemplares.**

La campaña de concientización a los motorizados se aplica en las avenidas Libertador, Intercomunal de El Valle, Urdaneta, Presidente Medina, Lecuna, Bolívar, Baralt, Sucre y San Martín. Mientras que en el estado Miranda, se activó la jornada en la avenida Francisco de Miranda, casco central de Los Teques y la avenida Páez de esta misma jurisdicción.

Con carteles que dicen "El reto es de todos, no pifiar", "Transporta un sólo pasajero", "Evita la sanción", "No utilices el celular mientras manejas", grupos de personas de distintas instituciones del Estado, funcionarios policiales y estudiantes de la Universidad Nacional Experimental de la Seguridad (Unes), se colocan todos los días en ambos sentidos de las principales avenidas para recordar a los motorizados que deben cumplir las normas.

"Queremos que ellos entiendan que les estamos pidiendo en buenos términos que respeten las leyes de tránsito", dijo Rojas Figueroa durante la entrevista concedida en el despacho del Viceministerio del Sistema Integrado de Policía (Visipol), ubicado en la avenida Urdaneta, en Caracas.

En esta segunda fase, aún se continúa el proceso de información. Aquellos motociclistas que por estos días no han acatado las normas, han sido incorporados a la campaña sumándose a los grupos que la difunden a través de carteles en los semáforos.

"**Estamos haciendo escuelas de conciencia con los motorizados**, cada uno de los entes encargados coloca sillas y pizarras en las avenidas donde está presente el operativo, y con ellos hacemos análisis detallado sobre este código".

No obstante, a partir del 30 de junio los conductores de dos ruedas que no acaten las normas serán multados desde cinco unidades tributarias.

Sanciones

Los motorizados se rigen por la Ley de Transporte Terrestre y el Reglamento parcial de la Ley de Transporte Terrestre sobre el uso y circulación de motociclistas en la red vial nacional y el transporte público de personas en la modalidad individual moto taxis.

De acuerdo a la primera normativa antes mencionada, **serán multados con diez unidades tributarias** (equivalente a 1.270 bolívares), aquellos conductores que no respeten el semáforo, sobrepasen el límite de velocidad, realicen maniobras prohibidas en el Reglamento de la Ley de Transporte Terrestre o que estén utilizando equipos de comunicación mientras conduzcan.

Además, serán sancionadas con multas de cinco unidades tributarias (Bs 635), **quienes circulen entre canales o paralelamente a otro vehículo en movimiento** a más de 60 kilómetros por hora, transiten cambiando frecuentemente de canal, conduzcan con más de dos personas y transporten carga con peso mayor de 90 kilogramos.

Igualmente, serán sancionados con cinco unidades tributarias aquellos que conduzcan o estacionen en áreas destinadas para los peatones, manejen en contra vía así como los conductores que **no utilicen los cascos o elementos de protección.**

"Las sanciones van desde cinco unidades tributarias hacia arriba", dijo Rojas Figueroa.
<http://www.elmundo.com.ve/noticias/actualidad/noticias/a-partir-del-30-de-junio-sancionaran-a-motorizados.aspx>

2/4

ANEXO G2

4/7/2014

A partir del 30 de junio sancionarán a motorizados

El titular del despacho del Sistema Integrado de Policía, precisó que de estas normativas no estarán exentos los funcionarios públicos (policías, escoltas o Guardias Nacionales), a quienes hizo un llamado a acatar las leyes.

"Esta campaña también va para los policías, funcionarios públicos que anden en moto, ellos están obligados a usar el casco (...) Funcionario que incumpla con las leyes le quitamos el carnet y nos lo traemos (al Ministerio para Relaciones Interiores, Justicia y Paz para leerle sus obligaciones)", añadió.

Comentó que la semana pasada cuatro funcionarios del Estado que no cargaban casco mientras conducían, fueron llevados hasta el Ministerio de Interior y Justicia para llamarles la atención y solicitarle respeten las normas. "Aquí en el ministerio le dieron lectura de los códigos y las leyes".

"Cuando empecemos a aplicar las normas aquellos motorizados o funcionarios que vengan sin casco le vamos a retener la moto y hasta que no venga con casco, no se la vamos a entregar", sentenció.

Una vez culminadas estas tres fases de la campaña de concienciación a los motorizados en la Gran Caracas, se estima que **el plan sea implementado en distintos estados del interior del país.**

Informaciones relacionadas con: A partir del 30 de junio sancionarán a motorizados

Primera escuela para motorizados de país funcionará en Mérida

Solicitan que pidan identificación al entrar a facultades de la UCV

FOTOS | Reportan incendio en Manzanares tras intento de levantar barricadas

Motorizados no podrán circular después de las 10 pm en Táchira

Encomiendas rápidas y seguras ofrece fumotorizado

¿No has encontrado lo que buscas? Utiliza el buscador

Buscar

Etiquetas Relacionadas

[Motorizados](#)

[Sancionarán a motorizados](#)

ATENCIÓN. No se permite la publicación de mensajes violentos, ofensivos, difamatorios o cualquier contenido que infrinja lo estipulado en el artículo 27 de la Ley de Responsabilidad en Radio, TV y Medios Electrónicos. Antes de escribir tus comentarios lee las [Normas de Participación](#) en El Mundo.

2 Comentarios [El Mundo Economía y Negocios](#)

[Acceder](#)

Ordenar por los más nuevos -

Compartir [Compartir](#) [Favorito](#)



Únete a la discusión...



mario cerquone • hace 14 días

Con todo respeto a los muchos motorizados que si son conscientes, una medida radical aparte de la multa que lo más probable es que nunca paguen, es quitarles lo que más les duele: las motos. La anarquía y el desorden no se van a solucionar instantáneamente, sino que se debe ser constante en la vigilancia de la normativa. Lamentablemente se incluyen entre los infractores personal del mismo gobierno

<http://www.elmundo.com.ve/noticias/actualidad/noticias/a-partir-del-30-de-junio-sancionaran-a-motorizados.aspx>

3/4

ANEXO H

CONSTANCIA DE NOTIFICACION DE CONDICIONES INSEGURAS O INSALUBRES

PREAMBULO
<p>La Ley Orgánica de Prevención Condiciones y Medio Ambiente de Trabajo (LOPCYMAT), establece como filosofía fundamental, el principio a la participación del trabajador o trabajadora. Es por ello que el Comité de Seguridad y Salud Laboral de la Empresa VITRANSTUR MARITIMA, (VITRANSMAR) SRL participó en la elaboración y puesta en práctica del presente documento, cuyo objetivo primordial es informar detalladamente a todo el personal sobre las Condiciones INSEGURAS O INSALUBRES y seguir las reglas básicas de SEGURIDAD Y SALUD LABORAL, para el sano y seguro ejercicio de sus labores.</p>

DATOS DEL TRABAJADOR NOTIFICADO								
<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <th style="text-align: center;">NOMBRE</th> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">RONNY CAMPO</td> </tr> </table>	NOMBRE	RONNY CAMPO	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <th style="text-align: center;">C.I. No.</th> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">18.563.639</td> </tr> </table>	C.I. No.	18.563.639	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <th style="text-align: center;">FECHA INGRESO</th> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">/ /</td> </tr> </table>	FECHA INGRESO	/ /
NOMBRE								
RONNY CAMPO								
C.I. No.								
18.563.639								
FECHA INGRESO								
/ /								
<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <th style="text-align: center;">CARGO</th> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">TRANSMITADOR</td> </tr> </table>	CARGO	TRANSMITADOR	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <th style="text-align: center;">DEPARTAMENTO</th> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">OPERACIONES</td> </tr> </table>		DEPARTAMENTO	OPERACIONES		
CARGO								
TRANSMITADOR								
DEPARTAMENTO								
OPERACIONES								

DEBERES DE LOS TRABAJADORES Y TRABAJADORAS	
<p>1. Ejercer las labores derivadas de su Contrato de Trabajo con sujeción a las normas de Seguridad y Salud en el trabajo no solo en defensa de su propia Seguridad sino también con respecto a los demás trabajadores y trabajadoras y en resguardo de las instalaciones donde labora.</p> <p>2. Hacer uso adecuado y mantener en buenas condiciones de funcionamiento los sistemas de control de condiciones inseguras de trabajo, de acuerdo a las instrucciones recibidas, dando cuenta inmediata al supervisor o responsable de su mantenimiento o del mal funcionamiento de los mismos. El trabajador deberá informar al servicio de Seguridad y Salud en el trabajo de la empresa o al comité de Seguridad y Salud Laboral cuando, de acuerdo a sus conocimientos y experiencia, considere que los sistemas de control a que se refiere esta disposición no se correspondiesen a las condiciones inseguras que se pretenden controlar.</p> <p>3. Usar en forma correcta y mantener en buenas condiciones los equipos de protección personal de acuerdo a las instrucciones recibidas dando cuenta inmediata al responsable de su suministro o mantenimiento, la pérdida, deterioro, vencimiento o mal funcionamiento de los mismos. El trabajador o trabajadora deberá informar al servicio de seguridad y salud en el trabajo de la empresa o al comité de Seguridad y Salud Laboral cuando, de acuerdo a sus conocimientos y experiencia, considere que los equipos de protección personal suministrados no correspondan al objetivo de proteger contra las condiciones inseguras a las que esta expuesto.</p> <p>4. Hacer buen uso y cuidar las instalaciones de Saneamiento Básico, así como también las instalaciones y comodidades para la Recreación, utilización del tiempo libre, descanso, turismo social, consumo de alimentos, actividades culturales, deportivas y en general, de todas las instalaciones de servicio social.</p> <p>5. Respetar y Hacer respetar los Avisos, Carteleros de Seguridad e Higiene y demás indicaciones que se fijares en diversos sitios, instalaciones y maquinarias de su centro de trabajo, en materia de Seguridad y Salud en el trabajo.</p>	<p>6. Mantener las condiciones de orden y limpieza de su puesto de trabajo.</p> <p>7. Acatar las instrucciones, advertencias y enseñanzas que se le impartieren en materia de Seguridad y Salud en el Trabajo.</p> <p>8. Cumplir con las normas e instrucciones del programa de Seguridad y Salud en el trabajo establecido por la empresa.</p> <p>9. Informar de inmediato cuando tuviere conocimiento de la existencia de una condición insegura capaz de causar daño a la salud o a la vida propia o de terceros, a las personas involucradas, al comité Seguridad y Salud laboral y a su inmediato superior, absteniéndose de realizar la tarea hasta tanto no se dictaminen sobre la consecuencia o no de su ejecución</p> <p>10. Participar activamente en forma directa o a través de la elección de representantes, en los comités de seguridad y salud laboral y demás organismos que se crearen con los mismos fines.</p> <p>11. Participar activamente en los programas de recreación, uso del tiempo libre, descanso y turismo social.</p> <p>12. Cuando se desempeñen como supervisores o supervisoras, capataces, caporales, jefes o jefas de grupo o cuadrillas y en general, cuando en forma permanente u ocasional actúen como cabezas de grupos, plantilla o línea de producción deberán vigilar la observancia de las prácticas de Seguridad y Salud por el personal bajo su dirección.</p> <p>13. Denunciar ante el Instituto Nacional de Prevención, Salud y Seguridad Laborales cualquier violación a las condiciones y medio ambiente de trabajo, cuando el hecho lo requiera o en todo caso en que el empleador o empleadora no corrida oportunamente las deficiencias denunciadas.</p> <p>14. En general, abstenerse de realizar actos o incurrir en conductas que puedan perjudicar el buen funcionamiento de Seguridad y Salud en el trabajo.</p> <p>15. Acatar las pautas impartidas por las supervisoras o supervisores inmediatos a fin de cumplir con las normativas de prevención y condiciones de Seguridad y Salud en el trabajo.</p>

ANEXO H1