

Aplicaciones de la Seguridad y Salud en el trabajo en empresas de transporte

Desmond Mejía Ayala



Aplicaciones de la Seguridad y Salud en el trabajo en empresas de transporte

- Reglamentación en Perú
- SST en empresas de transporte
- Casos Aplicativos
- Elementos Comunes
- Oportunidades de Mejora



“El transporte por carretera es una actividad profesional compleja, sometida por los organismos oficiales a estrecha vigilancia en el cumplimiento de las normas legales que la afectan, y en la que clientes, así como el resto de intervinientes de la cadena logística, se aseguran por contrato su derecho a evaluar/auditar que sus exigencias son correcta y eficazmente aplicadas por el transportista”

Antonio Serrano, Consultor de Prevensis. Extracto del artículo publicado en la revista
Prevention
World Magazine nº 27



El único sistema seguro es aquel que está:

- Apagado
- Desconectado
- Enterrado en un refugio de cemento
 - Rodeado por gas venenoso y
- Custodiado por guardias bien pagados y bien armados.

Aún así, yo no apostaría mi vida por el.



Profesor Gene Spafford

Reglamentación en Perú



Si bien desde 1911 existió en el Perú una regulación sobre riesgos laborales (Ley N° 1378), su finalidad fue la de resarcir los siniestros padecido por los trabajadores, característica que fuera replicada en el Decreto Ley N° 18846 (1972) y la Ley N° 26709 (1997), que creó el Seguro Complementario de Trabajo de Riesgo.

Con la modernización, la tendencia mundial ha variado hacia la prevención: anticipar los peligros y riesgos para reducir sus efectos dañosos.



LEY N° 29783 **LEY DE SEGURIDAD Y SALUD** **EN EL TRABAJO**

PODER LEGISLATIVO	
COMISIONADO EN LA REPRESENTACION	
LEY N° 29783	
1. PROMOCION DE LA PREVENCIÓN	2. PROMOCION DE LA PREVENCIÓN
3. PROMOCION DE LA PREVENCIÓN	4. PROMOCION DE LA PREVENCIÓN
5. PROMOCION DE LA PREVENCIÓN	6. PROMOCION DE LA PREVENCIÓN
7. PROMOCION DE LA PREVENCIÓN	8. PROMOCION DE LA PREVENCIÓN
9. PROMOCION DE LA PREVENCIÓN	10. PROMOCION DE LA PREVENCIÓN
11. PROMOCION DE LA PREVENCIÓN	12. PROMOCION DE LA PREVENCIÓN
13. PROMOCION DE LA PREVENCIÓN	14. PROMOCION DE LA PREVENCIÓN
15. PROMOCION DE LA PREVENCIÓN	16. PROMOCION DE LA PREVENCIÓN
17. PROMOCION DE LA PREVENCIÓN	18. PROMOCION DE LA PREVENCIÓN
19. PROMOCION DE LA PREVENCIÓN	20. PROMOCION DE LA PREVENCIÓN
21. PROMOCION DE LA PREVENCIÓN	22. PROMOCION DE LA PREVENCIÓN
23. PROMOCION DE LA PREVENCIÓN	24. PROMOCION DE LA PREVENCIÓN
25. PROMOCION DE LA PREVENCIÓN	26. PROMOCION DE LA PREVENCIÓN
27. PROMOCION DE LA PREVENCIÓN	28. PROMOCION DE LA PREVENCIÓN
29. PROMOCION DE LA PREVENCIÓN	30. PROMOCION DE LA PREVENCIÓN
31. PROMOCION DE LA PREVENCIÓN	32. PROMOCION DE LA PREVENCIÓN
33. PROMOCION DE LA PREVENCIÓN	34. PROMOCION DE LA PREVENCIÓN
35. PROMOCION DE LA PREVENCIÓN	36. PROMOCION DE LA PREVENCIÓN
37. PROMOCION DE LA PREVENCIÓN	38. PROMOCION DE LA PREVENCIÓN
39. PROMOCION DE LA PREVENCIÓN	40. PROMOCION DE LA PREVENCIÓN
41. PROMOCION DE LA PREVENCIÓN	42. PROMOCION DE LA PREVENCIÓN
43. PROMOCION DE LA PREVENCIÓN	44. PROMOCION DE LA PREVENCIÓN
45. PROMOCION DE LA PREVENCIÓN	46. PROMOCION DE LA PREVENCIÓN
47. PROMOCION DE LA PREVENCIÓN	48. PROMOCION DE LA PREVENCIÓN
49. PROMOCION DE LA PREVENCIÓN	50. PROMOCION DE LA PREVENCIÓN
51. PROMOCION DE LA PREVENCIÓN	52. PROMOCION DE LA PREVENCIÓN
53. PROMOCION DE LA PREVENCIÓN	54. PROMOCION DE LA PREVENCIÓN
55. PROMOCION DE LA PREVENCIÓN	56. PROMOCION DE LA PREVENCIÓN
57. PROMOCION DE LA PREVENCIÓN	58. PROMOCION DE LA PREVENCIÓN
59. PROMOCION DE LA PREVENCIÓN	60. PROMOCION DE LA PREVENCIÓN
61. PROMOCION DE LA PREVENCIÓN	62. PROMOCION DE LA PREVENCIÓN
63. PROMOCION DE LA PREVENCIÓN	64. PROMOCION DE LA PREVENCIÓN
65. PROMOCION DE LA PREVENCIÓN	66. PROMOCION DE LA PREVENCIÓN
67. PROMOCION DE LA PREVENCIÓN	68. PROMOCION DE LA PREVENCIÓN
69. PROMOCION DE LA PREVENCIÓN	70. PROMOCION DE LA PREVENCIÓN
71. PROMOCION DE LA PREVENCIÓN	72. PROMOCION DE LA PREVENCIÓN
73. PROMOCION DE LA PREVENCIÓN	74. PROMOCION DE LA PREVENCIÓN
75. PROMOCION DE LA PREVENCIÓN	76. PROMOCION DE LA PREVENCIÓN
77. PROMOCION DE LA PREVENCIÓN	78. PROMOCION DE LA PREVENCIÓN
79. PROMOCION DE LA PREVENCIÓN	80. PROMOCION DE LA PREVENCIÓN
81. PROMOCION DE LA PREVENCIÓN	82. PROMOCION DE LA PREVENCIÓN
83. PROMOCION DE LA PREVENCIÓN	84. PROMOCION DE LA PREVENCIÓN
85. PROMOCION DE LA PREVENCIÓN	86. PROMOCION DE LA PREVENCIÓN
87. PROMOCION DE LA PREVENCIÓN	88. PROMOCION DE LA PREVENCIÓN
89. PROMOCION DE LA PREVENCIÓN	90. PROMOCION DE LA PREVENCIÓN
91. PROMOCION DE LA PREVENCIÓN	92. PROMOCION DE LA PREVENCIÓN
93. PROMOCION DE LA PREVENCIÓN	94. PROMOCION DE LA PREVENCIÓN
95. PROMOCION DE LA PREVENCIÓN	96. PROMOCION DE LA PREVENCIÓN
97. PROMOCION DE LA PREVENCIÓN	98. PROMOCION DE LA PREVENCIÓN
99. PROMOCION DE LA PREVENCIÓN	100. PROMOCION DE LA PREVENCIÓN



LEY 29783 SST

Publicada el 21 Agosto 2011,
es la norma con rango legal
que regula todo lo referente
a la prevención en la
seguridad y salud en el
trabajo.

DS 005-2012 TR

Reglamento de la LEY 29783
SST, publicado el 25 Abril
2012

LEY N° 29783

LEY DE SEGURIDAD Y SALUD
EN EL TRABAJO



- II. PRINCIPIO DE COOPERACIÓN
El Estado, las organizaciones y las instituciones
y las organizaciones sindicales, nacionales
e internacionales que promuevan una cultura
de seguridad y salud en el trabajo, de
mutua responsabilidad.
- III. PRINCIPIO DE AUTORIZACIÓN Y
CAPACITACIÓN
Las organizaciones sindicales y las instituciones
sindicales, nacionales e internacionales, así como
la capacitación y el desarrollo profesional en la
seguridad y salud en el trabajo, de los trabajadores
y de los empleadores.
- IV. PRINCIPIO DE GESTIÓN INTEGRAL
Esta ley regula la prevención y control de riesgos.

TRABAJO Y PROMOCIÓN DEL EMPLEO

Reglamento de la Ley N° 29783, Ley de
Seguridad y Salud en el Trabajo

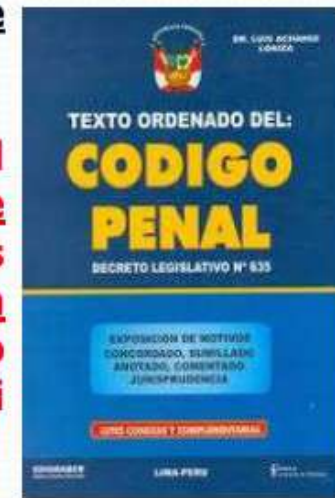
DECRETO SUPREMO
N° 005-2012-TR
EL PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA



Mediante la ley 29703, como parte de una política de rediseño de la legislación Laboral, también se ha insertado en el **código penal el Art. 168-A** sumillado como: **“Delito de Atentado contra las condiciones de seguridad e higienes industriales”**. El tenor del delito es el siguiente:

“El que, infringiendo las normas de seguridad y salud en el trabajo y estando legalmente obligado, no adopte las medidas preventivas necesarias para que los trabajadores desempeñen su actividad, poniendo en riesgo su vida, salud o integridad física, será reprimido con pena privativa de libertad no menor de dos años ni mayor de cinco años

Si, como consecuencia de una inobservancia de las normas de seguridad y salud en el trabajo, ocurre un accidente de trabajo con consecuencias de muerte o lesiones graves, para los trabajadores o terceros, la pena privativa de libertad será no menor de cinco años ni mayor de diez años”



"DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS MODIFICATORIAS

(...)

CUARTA. Modifícase el artículo 168-A del Código Penal, con el texto siguiente:

Artículo 168-A. Atentado contra las condiciones de seguridad y salud en el trabajo

El que, deliberadamente, infringiendo las normas de seguridad y salud en el trabajo y estando legalmente obligado, y habiendo sido notificado previamente por la autoridad competente por no adoptar las medidas previstas en éstas y como consecuencia directa de dicha inobservancia, ponga en peligro inminente la vida, salud o integridad física de sus trabajadores, será reprimido con pena privativa de libertad **no menor de uno ni mayor de cuatro años.**

Si, como consecuencia de la inobservancia deliberada de las normas de seguridad y salud en el trabajo, se causa la muerte del trabajador o terceros o le producen lesión grave, y el agente pudo prever este resultado, la pena privativa de libertad será **no menor de cuatro ni mayor de ocho años en caso de muerte y, no menor de tres ni mayor de seis años en caso de lesión grave.**

Se excluye la responsabilidad penal cuando la muerte o lesiones graves son producto de la inobservancia de las normas de seguridad y salud en el trabajo por parte del trabajador."





La prevención de accidentes no debe ser considerada como una cuestión de legislación, sino como un deber ante los seres humanos, y como una razón de sentido económico.

(Werner von Siemens)

Salud y seguridad en el trabajo en empresas de transporte



Salud y seguridad en el trabajo en empresas de transporte

Las empresas de transporte deben cumplir con multitud de estándares:

- Legales del transporte y de la mercancía que transportan.
- Ley de Prevención de Riesgos Laborales.
- Sistemas de certificación y evaluación (ISO 9000, OSHAS 18000, BASC, etc.)
- Requisitos específicos de los clientes.

Todos han de ser integrados en el día a día y deben ser gestionados. Hay dos opciones de gestión:

1.Opción rápida y poco efectiva: Cumplir de forma independiente cada uno de los estándares, tener varios sistemas de gestión en la empresa.

2.Opción segura y eficaz: Gestionar la seguridad con un único sistema que permita cumplir cualquier requisito de seguridad.



Los pilares de gestión de la seguridad en el transporte

1.El liderazgo de la Dirección. Que se plasma en una política de Seguridad y en unos objetivos, que la empresa difunde.

2.Una adecuada evaluación de riesgos. Actualmente hay pocas evaluaciones de riesgos del trabajo del conductor, que reflejen la realidad del trabajo de la conducción. Si no tenemos un punto de partida cierto, difícilmente vamos a alcanzar resultados.

3.Unas normas de comportamiento. Definir unas normas de cómo actuar e implantar sistemas para que se apliquen, es un aspecto clave para crear valores de seguridad en la organización. Unas normas que recojan estos valores de la empresa, que a través del liderazgo de los mandos se inculcan en los trabajadores. Hacer de la política de la empresa, hábitos de los trabajadores.



Los pilares de gestión de la seguridad en el transporte

4. Formar y entrenamiento. Es un aspecto clave, pero por si solo, sin un sistema de gestión pierde mucha eficacia. Se debe formar a todos los niveles de la organización.

5. Investigación de accidentes. Conocer las causas raíz de los accidentes ayuda a mejorar el sistema de Gestión. Si no se gestiona la seguridad, por mucho que se investiguen los accidentes, no se podrán sacar conclusiones. Los accidentes no ocurren por exceso de velocidad o porque el conductor se durmió. Debemos saber que falló en el Sistema de Gestión para el conductor corriese o para que no durmiese. Los accidentes empiezan a fabricarse en el despacho del Director.

6. Análisis y control estadístico. Establecer indicadores que permitan evaluar la eficacia del Sistema, ayuda a entender la realidad. Indicadores como nº accidentes/ Millón de km recorrido, dan una idea bastante fiable de la evolución.



Los pilares de gestión de la seguridad en el transporte

1. Compromiso de cumplir la legislación y de mejora continua (La Dirección)



La razón más grande de tener seguridad en el trabajo puede ser la más pequeña



Casos Aplicativos



Condiciones de trabajo y enfermedades ocupacionales de los conductores de transporte público urbano de Lima Metropolitana

YOLANDA VIGIL- LAZO. FACULTAD DE CIENCIAS ADMINISTRATIVAS Y RECURSOS HUMANOS. UNIVERSIDAD DE SAN MARTÍN DE PORRES. LIMA , PERÚ.



OBJETIVO

- Determinar la relación entre las condiciones de trabajo de los conductores de transporte público urbano de Lima Metropolitana y la aparición de enfermedades profesionales y/o síntomas en ellos.
- Identificar las condiciones de trabajo de los conductores de la Empresa de Transportes Unidos S.A ETUPSA 73-A y cuáles son las enfermedades profesionales o síntomas de ellas presentes en la muestra.



METODO

Se usó un diseño descriptivo, encuestando 80 conductores de la empresa ETUPSA 73- A y entrevistando a médicos en salud ocupacional y autoridades de la empresa. Los datos obtenidos se registraron en plantillas Excel y se analizaron con SPSS.

Se utilizaron los siguientes criterios de exclusión:

- a) Sexo Masculino: Sólo varones
- b) Edades comprendidas entre los 23 y 60 años de edad
- c) Que trabajen a tiempo completo en la empresa
- d) Que tengan licencia de conducir vigente
- e) Que estén inscritos en la empresa
- f) Que estén laborando al momento de realizarse el trabajo de campo.



RESULTADOS

La relación entre condiciones de trabajo y enfermedades ocupacionales no es significativa; por otro lado, las condiciones laborales no son adecuadas para el desempeño laboral. De otra parte, las enfermedades ocupacionales más frecuentes son las osteomusculares, específicamente en la zona lumbar y cervical.

Riesgos ocupacionales

El 4% de los entrevistados aseguró que el nivel de perturbación del ruido es muy alto, mientras que el 42% regular y el 54% bajo. En lo referido a la vibración, 44% señaló que sí le resulta perturbador, mientras que el 56% respondió de forma negativa.

Enfermedades ocupacionales

Las enfermedades profesionales más frecuentes en los conductores de transporte urbano son las osteomusculares como la lumbalgia, cervicalgia y relacionadas. En la encuesta se presentó una figura del cuerpo humano, en el cual los conductores identificaron qué partes le dolían durante y al finalizar la jornada laboral. Las respuestas de los encuestados registraron los números más altos en la zona lumbar, espalda media, alta y cuello, lo que comprueba que efectivamente las enfermedades osteomusculares son las de mayor presencia en los conductores de transporte urbano.



Prevención del estrés y hábitos sedentarios en conductores de transporte urbano de la Empresa de transportes “ETMOSA” Distrito San Martín Lima 2017

DA JAVILLE MARYORI, BILBAO LEÓN –
UNIVERSIDAD CESAR VALLEJO LIMA PERU



OBJETIVO

Determinar la prevención del estrés y hábitos sedentarios en conductores, tomando una población a los choferes de transporte público urbano de la empresa de transporte “ETMOSA” San Martín de Porres 2017

METODO

Estudio cualitativo descriptivo de tipo no experimental se utilizó un muestreo por saturación de información, el instrumento utilizado fue la entrevista semiestructurada y la observación participante, el análisis se desarrolló por medio de la triangulación de los datos obtenidos mediante las entrevistas los estudios previos y la teoría de Virginia Henderson 14 Necesidades Básicas



PREVENCIÓN DE ESTRÉS EN CHOFERES DE TRANSPORTE URBANO

Situación de estrategias de prevención del estrés

14 Necesidades

Respiración

Comer y beber

Eliminación

Movimientos

Reposo y sueño

Vestido

Formas de prevención

Horarios y consumo de nutrientes

Consumo diario de líquido

Satisfacer necesidades básicas.

Realizar actividad física

Establecer horarios correctos de descanso

Mantener la ropa lista

Promocionando Salud

Basada en experiencias, rutinas, características personales en beneficio de salud de la propia persona

Formas de prevención

Realizar baños diarios

Mantener comunicaciones con diferentes personas

Organización de tiempo de trabajo

Tiempo de distracción

14 Necesidades

Limpieza Corporal

Seguridad del entorno

Comunicación

Religión

Trabajo

Ocio

Aprendizaje



HÁBITOS SEDENTARIOS EN CHOFERES DE TRANSPORTE URBANO

Exceso de horas sentadas sin realizar alguna actividad física.

Buena Calidad de Vida

FACTORES INFLUYENTES

Recorridos Largos

Trafico

Estrés

Falta de Motivación

DIMENSIONES

Alimentación

Antropometría

Estado nutricional

Actividad física

Condición Física

Energía física

CONSECUENCIAS

Consta

Obesidad

E. Cardiovasculares

E. Oseas

FORMA DE PREVENIR

DESARROLLO DE ACTIVIDAD FÍSICA



RESULTADOS

Se constata que los conductores programan consultas médicas por temor a enfermarse, pero no las ejecutan; el tráfico les genera tensión; que no realizan actividad física diaria; llevan problemas a casa; tocan el claxon sin motivo; trabajan rutinariamente más de dieciocho horas seguidas; se quedan dormidos cuando conducen; los choferes no tienen un horario establecido para consumir sus alimentos; permanecen sentados por muchas horas prolongadas sin contar con un tiempo para descansar

CONCLUSIONES

Se concluye que las diversas actividades desarrolladas por los propios choferes dentro de su horario de trabajo conllevan a un alto nivel de (in) satisfacción de necesidades básicas, lo cual conlleva a diversos problemas físicos, psicológicos y mentales.

El ambiente laboral de los choferes tienen como principal característica agentes estresores, como el claxon, la excesiva cantidad de vehículos con la misma ruta, lo cual causa una inconformidad en el ambiente laboral del chofer trayendo consigo diversas enfermedades crónicas.

Las conductas preventivas en los sujetos de estudio es bastante deficiente, pues sus principales medidas de prevención ante el estrés son el alcohol, las fiestas, y la música estridente en las horas de trabajo.



IMPLEMENTACIÓN DE UN SISTEMA DE GESTIÓN DE SEGURIDAD Y SALUD EN EL TRABAJO PARA REDUCIR LOS RIESGOS LABORALES EN LA EMPRESA TRANSPORTE COMERCIAL Y SEGURO TAKUSHI S.A.C., CALLAO, 2016

CARLOS ALBERTO ANDRADE LÓPEZ

UNIVERSIDAD CESAR VALLEJO LIMA PERU



OBJETIVO

Determinar cómo la implementación de un Sistema de Gestión de Seguridad y Salud en el Trabajo reduce los riesgos laborales en la empresa Transporte Comercial Y Seguro Takushi S.A.C., Callao, 2016. Esto como respuesta al problema: ¿En qué medida la implementación de un Sistema de Gestión de Seguridad y Salud en el Trabajo reduce los riesgos laborales en la empresa Transporte Comercial Y Seguro Takushi S.A.C., Callao, 2016?

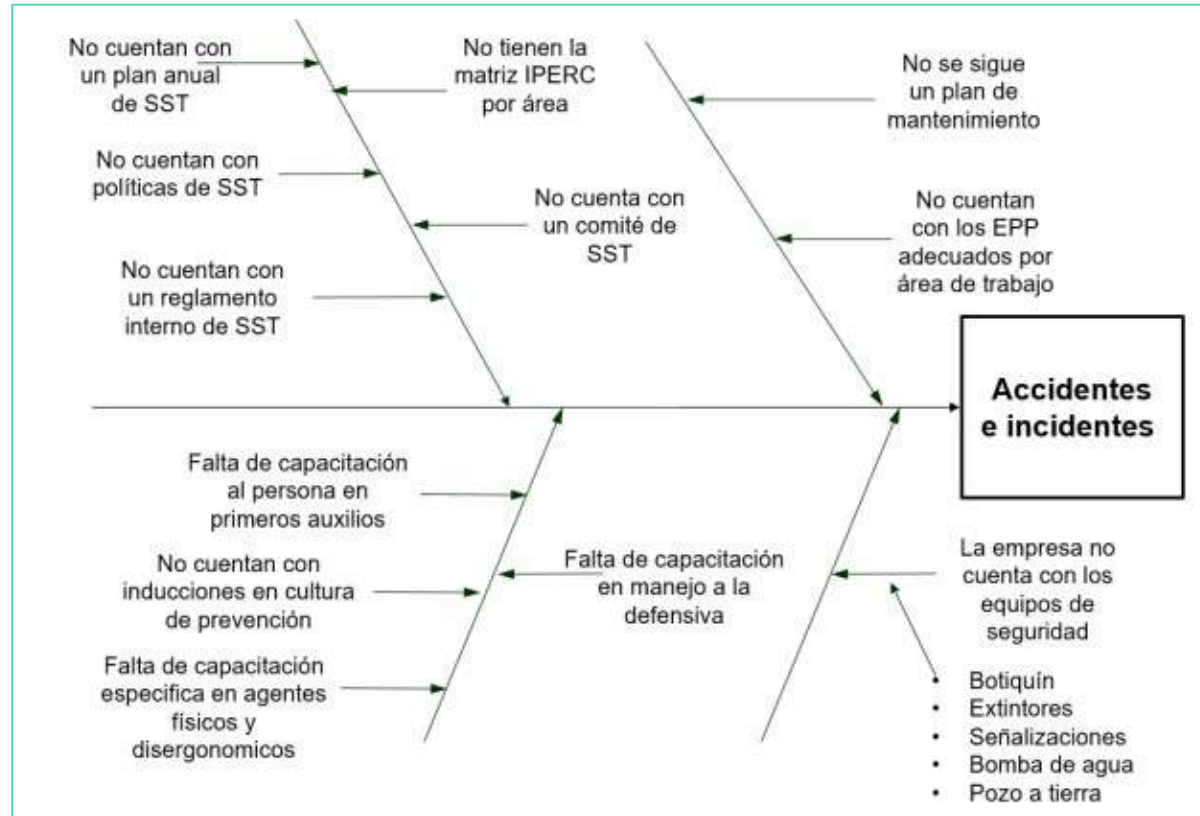
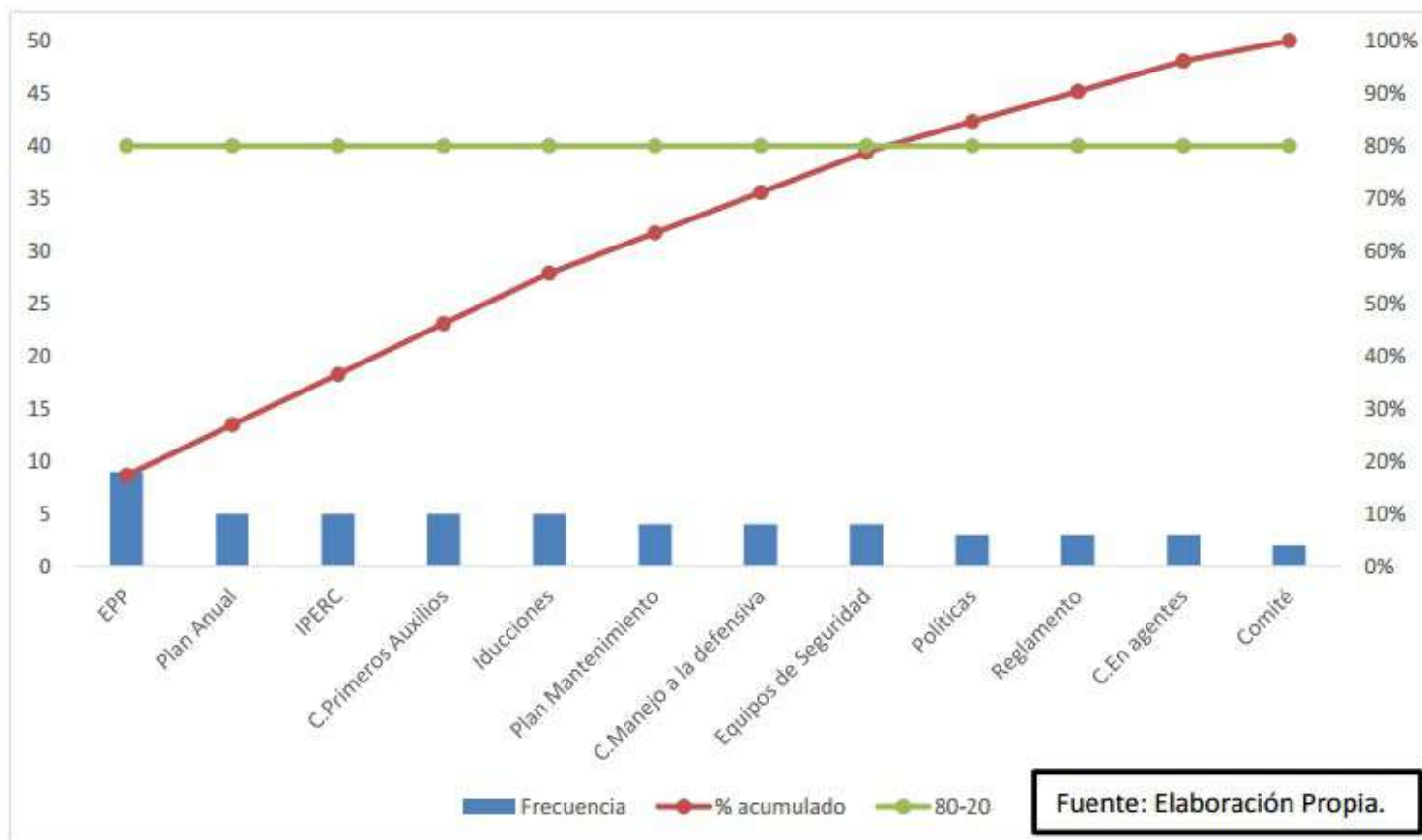


Diagrama de Pareto



TÍTULO: MATRIZ DE OPERACIONALIZACIÓN

Variable	Definición Conceptual	Definición Operacional	Dimensiones	Indicadores	Índex	Escala
Variable Independiente e Seguridad y Salud en el Trabajo	"Actividad multidisciplinaria dirigida a promover y proteger la salud de las personas, mediante la prevención y control de enfermedades y accidentes y la eliminación de los factores y condiciones que ponen en peligro la salud y la seguridad de estos". MANUAL DE SEGURIDAD Y SALUD OCUPACIONAL Y AMBIENTAL, 2008 (p.9).	La seguridad es la encargada de minimizar los riesgos laborales, basado en el concepto de que toda labor de trabajo tiene peligros inherentes que necesitan una correcta gestión	Salud.	<ul style="list-style-type: none"> Enfermedades Ocupacionales. 	$K = \frac{N^{\circ}EOR}{A}$ <p>N°EO= Número de enfermedades ocupacionales reportadas. A= Años.</p>	Razón
			Trabajo	<ul style="list-style-type: none"> Capacitación al personal. Entrega de Equipos de Protección al Personal. IPERC por área de trabajo. 	$K = \frac{N^{\circ}CR}{N^{\circ}CP}$ <p>N°CR= Número de capacitaciones realizadas. N°CP= Número de capacitaciones programadas.</p>	Razón
Variable Dependiente Riesgos Laborales.	Dirección General de Relaciones Laborales (2006): "El riesgo laboral es el albur que un trabajador pueda correr un daño dentro de su centro laboral. Para verificar el nivel del riesgo el grado de gravedad se mide de acuerdo a diversas perspectivas que se producen de acuerdo a la severidad del daño ocasionado".	El grado de riesgo depende del cuidado que tengan los empleadores para evitar posibles o futuros daños, en infraestructura, capacitación, entre otras cosas.	Prevencción	<ul style="list-style-type: none"> Riesgos ergonómicos. Físico. Químico Psicosocial 	$K = \frac{N^{\circ}TA}{TT}$ <p>N°TA= Número de trabajadores expuestos a los factores de riesgo. TT= Total de trabajadores.</p>	Razón
			Cumplimiento de requisitos legales.	<ul style="list-style-type: none"> Lineamientos de Ley N° 29783 y sus modificatorias. Gastos médicos y multas. 	$K = \frac{N^{\circ}RC}{N^{\circ}RI}$ <p>N°RC= Número requisitos legales en SST cumplidos. N°RI= Número de requisitos legales identificados.</p>	Razón



ANTES

TABLA PARA COTEJAR LA PUNTUACIÓN

PUNTAJE UNIDAD 1	9
NIVEL DE IMPLEMENTACIÓN DEL SISTEMA DE SST	
de 0 a 40	NO ACEPTABLE
de 41 a 80	BAJO
de 81 a 120	REGULAR
de 121 a 160	ACEPTABLE

PUNTAJE UNIDAD 2	10
NIVEL DE IMPLEMENTACIÓN DEL SISTEMA DE SST	
de 0 a 61	NO ACEPTABLE
de 62 a 122	BAJO
de 123 a 183	REGULAR
de 184 a 244	ACEPTABLE

PUNTAJE UNIDAD 3	0
NIVEL DE IMPLEMENTACIÓN DEL SISTEMA DE SST	
de 0 a 18	NO ACEPTABLE
de 19 a 36	BAJO
de 37 a 54	REGULAR
de 55 a 72	ACEPTABLE

PUNTAJE FINAL DEL DIAGNÓSTICO	19
--------------------------------------	-----------

NIVEL DE IMPLEMENTACIÓN TOTAL DEL SISTEMA DE SST	
de 0 a 119	NO ACEPTABLE
de 120 a 238	BAJO
de 237 a 357	REGULAR
de 358 a 476	ACEPTABLE

DESPUES

TABLA PARA COTEJAR LA PUNTUACIÓN

PUNTAJE UNIDAD 1	147
NIVEL DE IMPLEMENTACIÓN DEL SISTEMA DE SST	
de 0 a 40	NO ACEPTABLE
de 41 a 80	BAJO
de 81 a 120	REGULAR
de 121 a 160	ACEPTABLE

PUNTAJE UNIDAD 2	212
NIVEL DE IMPLEMENTACIÓN DEL SISTEMA DE SST	
de 0 a 61	NO ACEPTABLE
de 62 a 122	BAJO
de 123 a 183	REGULAR
de 184 a 244	ACEPTABLE

PUNTAJE UNIDAD 3	67
NIVEL DE IMPLEMENTACIÓN DEL SISTEMA DE SST	
de 0 a 18	NO ACEPTABLE
de 19 a 36	BAJO
de 37 a 54	REGULAR
de 55 a 72	ACEPTABLE

PUNTAJE FINAL DEL DIAGNÓSTICO	426
--------------------------------------	------------

NIVEL DE IMPLEMENTACIÓN TOTAL DEL SISTEMA DE SST	
de 0 a 119	NO ACEPTABLE
de 120 a 238	BAJO
de 237 a 357	REGULAR
de 358 a 476	ACEPTABLE



RESULTADOS

Se ha analizado de forma óptima la implementación del Sistema de Gestión de Seguridad y Salud en el Trabajo todo ello, con el objetivo de fomentar la prevención de riesgos que evite conseguir un alto índice de accidentes dentro de la empresa, ello permite que el ranking corporativo de Transporte Comercial y Seguro Takushi S.A.C., mejore y se pueda ahorrar costos con el tema de SCTR, entre otros aspectos importantes para la empresa.

Se concluye, que la empresa en referencia ha logrado una mejora en el cumplimiento de los requisitos legales, en el tema de Seguridad y Salud en el trabajo, y ello se ha podido verificar en los resultados con la reducción de gastos, de tipo legal, médico y de horas hombres pagadas por descanso. En efecto, se ha mejorado en la reducción de costos de la empresa porque ese monto se encuentra ahorrando a causa de evitar gastos totales generados por accidentes, incidentes y enfermedades ocupacionales; se utilizaran en el sistema de gestión es decir, en tener actualizado todas las programaciones del Plan Anual de seguridad, todos los procedimientos y el proyecto del plan anual, en donde se verifica que se debe tener de forma óptima el uso de equipos de protección al personal de los trabajadores, los trabajadores deben recibir como mínimo las cuatro capacitaciones anuales, hacer seguimiento de que se realicen sus exámenes médicos ocupacionales, entre otras gestiones que implican un costo operativo para empresa.



Salud ocupacional en la productividad laboral de los conductores en el área de Transporte de la empresa Scaramutti S.A.C., Los Olivos 2015

CONTRERAS PALOMINO, MYLENE MILAGROS

UNIVERSIDAD CESAR VALLEJO LIMA , PERÚ



OBJETIVO

Determinar cómo influye la salud ocupacional en la productividad laboral de los conductores de la empresa de transportes

Scaramutti S.A. La población – muestra estuvo conformada por lo 10 conductores actualmente laborando en la empresa a quienes se le evaluó a razón de las objetivos específicos abordados bienestar físico y bienestar, mental

RESULTADO

Salud ocupacional a bienestar físico ----- Significativo

Salud ocupacional a bienestar mental ----- Muy Significativo Salud

Ocupacional a Productividad ----- Muy Significativo

TRANSPORTES
SCARAMUTTI S.A.C.



Elementos Comunes



Seguridad y Salud en el trabajo en empresas de transporte

ELEMENTOS COMUNES

1. La SST requiere del compromiso de la gerencia
2. Su implementación es sencilla, su control y seguimiento es complicada
3. No requiere grandes inversiones de capital
4. Se requiere un equipo humano especializado

ELEMENTOS DIFERENCIADORES

1. El tiempo de ejecución varía según la magnitud del servicio de transporte que se brinde.
2. Existen diferentes formas de medir y evaluar las mejoras obtenidas.
3. De acuerdo a los objetivos planteados, se elaboran los planes de acción.



Oportunidades de Mejora



Oportunidad o Amenaza

AMENAZA

En el entorno regulador la ley vigente en Perú tiene muchos vacíos que pueden generar controversia y corrupción.

Las Pymes, aun trabajan bajo mucha informalidad, por ello no cuentan con un SGSST.

OPORTUNIDAD

La implementación de un SGSST brinda oportunidades de crecimiento a las empresas, tanto Pymes, como grandes.

En el Perú se han creado carreras profesionales bajo el título de Ing. en salud y seguridad ocupacional

