



**Diseño de un programa de seguridad basada en el comportamiento para Guardias**

**Móviles de Delthac1 Seguridad.**

**Diana Carolina Alvarado Espinosa**

**Yuli Serrano Joya**

**Corporación Universitaria Minutos de Dios**

**Rectoría Santanderes / Centro Regional Bucaramanga**

**Especialización en Gerencia en Riesgos Laborales, Seguridad y Salud en el Trabajo**

**Abril de 2024**

**Diseño de un programa de seguridad basada en el comportamiento para Guardias  
Móviles de Delthac1 Seguridad.**

**Diana Carolina Alvarado Espinosa  
Yuli Serrano Joya**

**Trabajo de Grado presentado como requisito para optar al título de Especialista en  
Gerencia en Riesgos Laborales, Seguridad y Salud en el Trabajo**

**Yohanna Milena Rueda Mahecha**

**Docente**

**Asesor(es)**

**Docente de línea: Sandra Rocío Salamanca**

**Corporación Universitaria Minutos de Dios**

**Rectoría Santanderes / Centro Regional Bucaramanga**

**Especialización en Gerencia en Riesgos Laborales, Seguridad y Salud en el Trabajo**

**Abril de 2024**

### Tabla de contenido

<b>Resumen</b> .....	<b>7</b>
<b>Abstract</b> .....	<b>8</b>
<b>Introducción</b> .....	<b>9</b>
<b>1. Justificación</b> .....	<b>10</b>
<b>2. Descripción del Problema</b> .....	<b>11</b>
2.1. Planteamiento del Problema.....	11
2.2. Formulación de Investigación .....	14
<b>3. Objetivos</b> .....	<b>14</b>
3.1 Objetivo General.....	14
3.2 Objetivos Específicos.....	14
<b>4. Marco Referencial</b> .....	<b>14</b>
4.1. Marco Histórico .....	14
4.2. Marco Teórico.....	18
4.3. Marco Conceptual.....	20
<b>4.4. Marco Legal</b> .....	<b>22</b>
<b>5. Metodología</b> .....	<b>24</b>
<b>5. 24</b>	
<b>5.1. Tipo de Investigación</b> .....	<b>24</b>
<b>5.2. El Enfoque de la Investigación</b> .....	<b>25</b>
5.3 Diseño de la Investigación .....	25
<b>5.2.1. Fases</b> .....	<b>25</b>
<i>Fase 1 Recolección de datos de accidentalidad</i> .....	25
<i>Fase 2 Creación y aplicación del check list y análisis de instrumento aplicado.</i> .....	26
<i>Fase 3 Planteamiento de Estrategia</i> .....	26
<b>5.3. Propósito.</b> .....	<b>26</b>
5.4. Población.....	26

<b>5.5. Técnicas e Instrumentos de Recolección de Información</b> .....	<b>27</b>
5.6. Técnicas de Análisis de la Información .....	27
<b>6. Presupuesto</b> .....	<b>28</b>
<b>7. Cronograma</b> .....	<b>28</b>
<b>8. Desarrollo de los Objetivos</b> .....	<b>30</b>
<b>8.1. Identificar los actos inseguros con base en las investigaciones de siniestros viales.</b> 30	
<b>8.2. Formato estándar para evaluar los actos inseguros</b> .....	<b>34</b>
<b>8.3. Plantear una estrategia para el fortalecimiento de conductas positivas</b> .....	<b>36</b>
<b>9. Conclusiones</b> .....	<b>36</b>
<b>10. Recomendaciones</b> .....	<b>38</b>
<b>6. Referencias bibliográficas</b> .....	<b>38</b>

**Lista de Tablas**

**Tabla 1 Presupuesto.....27**  
**Tabla 2 Cronograma.....28**

**Lista de Apéndices**

**Apéndice A.** Cartilla de estrategia de fortalecimiento conductas seguras.....43

### **Resumen**

Los Guardias Móviles de Seguridad, desempeñan un papel crucial en la protección de personas y bienes. Sin embargo, su trabajo dinámico y disperso puede presentar desafíos, como garantizar prácticas consistentes y seguras. Un programa de seguridad basado en el comportamiento puede ser una herramienta efectiva para abordar estas dificultades. Por ello es importante diseñar un programa de comportamiento que permita adoptar estrategias en la prevención de comportamiento o situaciones inseguras, reduciendo el número de accidentes, teniendo un mayor compromiso y participación en los guardias móviles Delthac1, desencadenando una mejor cultura y fortalecimiento de conductas positivas de los guardias móviles, mejorando su seguridad y la de los demás actores viales.

Palabras Claves: Seguridad Basada en el Comportamiento, guardas móviles de seguridad, actos inseguros, seguridad y salud en el trabajo, prevención.

### **Abstract**

Mobile Security Guards play a crucial role in protecting people and property. However, their dynamic and dispersed work can present challenges, such as ensuring consistent and safe practices. A behavior-based safety program can be an effective tool to address these difficulties. For this reason, it is important to design a behavioral program that allows us to adopt strategies to prevent unsafe behavior or situations, reducing the number of accidents, ensuring greater commitment and participation in the Delthac1 mobile guards, triggering a better culture and strengthening of behaviors. positive results of motorcyclists in the company and the performance of workers, improving their safety and that of other people on public roads.

**Keywords:** Behavior Based Safety, mobile security guards, unsafe acts, occupational health and safety, prevention.

## **Introducción**

La mayoría de los accidentes o enfermedades laborales se dan por actos subestándar o inseguros, de allí la necesidad de realizar intervención para mejorar en general el Sistema de Gestión de Seguridad y Salud en el Trabajo (SG-SST). Una de las alternativas ha sido tratar de intervenir mediante el programa de Seguridad Basada en el Comportamiento (SBC). Aunque no es fácil, pues moldear conductas en adultos a través de la observación, es una labor en la cual se deben crear hábitos. Por esto en el programa de SBC se retroalimenta de forma positiva, esta retroalimentación debe ser constante, pero para que se dé, de forma armónica se debe lograr un compromiso de todas las partes interesadas y en todos los cargos.

Teniendo en cuenta que los altos índices de accidentalidad han sido el resultado de siniestros viales y que en el caso de Delthac1 Seguridad han dejado la severidad disparada y al realizar el análisis de los de las investigaciones de estos siniestros, arroja que una de las mayores falencias ha sido por actos inseguros. Se deben generar planes de acción ya que se han identificado como una falencia (Guía Técnica Colombiana 45, 2012), por lo tanto se crea la necesidad de un programa que intervenga directamente las conductas inseguras de los colaboradores, por ello el programa SBC es una técnica que aplicara para mejorar los indicadores mencionados. La SBC no está enfocada a la parte técnica, se plantea como objetivo cambiar la percepción del trabajador, no solo con capacitaciones y charlas si no creando estrategias para retroalimentar las conductas positivas y enfatizar en los efectos negativos para la vida integral del trabajador.

En el ámbito de la seguridad, la protección efectiva y eficaz de los colaboradores y no solo depende de la implementación de protocolos, sino también de comprender y gestionar el comportamiento humano. La SBC es un programa integral que reconoce que las prácticas

seguras y el cumplimiento de las normas son el resultado de las actitudes, motivaciones y conductas de las personas.

En este trabajo, se plantean los principios fundamentales de la seguridad basada en el comportamiento, buscando estrategias para la implementación efectiva. Al adoptar un enfoque centrado en el comportamiento, con compromiso de la organización, para así crear una cultura de seguridad más sólida y sostenible, contribuyendo a un entorno de trabajo más seguro y productivo para todos.

### **1. Justificación**

En primer lugar, la SBC ha demostrado ser eficaz al centrarse en los comportamientos observables que contribuyen a la seguridad en el trabajo. Según Geller (2001), "la prevención de accidentes se basa en la identificación y modificación de comportamientos inseguros, lo cual permite a las organizaciones implementar intervenciones dirigidas a cambiar las conductas que son riesgosas" (p. 112). Teniendo en cuenta esto, las diferentes industrias han venido implementando diversos mecanismos de gestión que contribuya a mejorar la seguridad y salud en el trabajo de los colaboradores que la conforman, esto con el fin de disminuir accidentes y enfermedades laborales significativas que han ocasionado retrasos en sus producciones y afectación en ausentismo, entre otras causas, sin embargo, muchas de las herramientas que han sido adoptadas por las diferentes industrias no han sido eficaces debido a que no han obtenido los resultados esperados, es por esto que se crean estrategias que pretenden disminuir o eliminar comportamientos inseguros, dentro de estas estrategias se han creado programas como el de SBC, que es una metodología de corrección y prevención, basada en el conductismo donde las personas aprenden por observación y retroalimentación los efectos de sus conductas.

Además, la SBC promueve una cultura de seguridad al involucrar a los empleados en el proceso de mejora continua. Como lo señala Cooper (2000), "la participación activa de los empleados en la identificación de comportamientos peligrosos y en la formulación de estrategias para su modificación crea un sentido de responsabilidad compartida y aumenta la efectividad de las intervenciones en seguridad" (p. 45). Esta participación no solo fomenta un entorno de trabajo más seguro, sino que también fortalece el compromiso de los empleados con las prácticas de seguridad. Por otro lado, se debe tener en cuenta que los enfoques de la implementación de estrategias en SST y el cumplimiento de procedimientos normativos a menudo no abordan de manera integral la causa raíz de los accidentes: el comportamiento humano. La SBC ofrece una óptica amplia y crucial que puede transformar significativamente la forma en que se gestionan y previenen los riesgos en los entornos laborales.

Por lo anterior, se debe consultar, recopilar y analizar las estrategias planteadas en el programa de seguridad basada en el comportamiento que puedan ayudar a replantearse las estrategias utilizadas en guardias móviles, realizando cambios significativos, reforzando conductas positivas y disminuyendo comportamientos inseguros, modificando estas malas conductas que durante mucho tiempo realizan los trabajadores que finalmente nos llevan a obtener los altos índices de accidentalidad.

## **2. Descripción del Problema**

### **2.1. Planteamiento del Problema**

Desde épocas anteriores los grandes avances que han tenido las grandes industrias han generado que los accidentes se vean con gran preocupación, pues, así como se han industrializado las compañías, podemos evidenciar que no es solo este evento el causante de lesiones y pérdidas. Detrás de esto hay una cadena de sucesos entrelazados que dan como origen

a los accidentes y enfermedades laborales generando altos costos viendo la necesidad de hacer algo por esta cadena de sucesos en los cuales se ve como repetitivo el factor humano, un factor de comportamiento inadecuado.

Es así, como un informe emitido por Consejo Colombiano de Seguridad (CCS), 2021 en el cual informan que:

Durante 2021 se presentaron 513.857 accidentes; en promedio 1.408 accidentes de trabajo por día, con una tasa de 4,76 accidentes por cada 100 trabajadores. En el mismo año se presentaron 42.646 enfermedades laborales, con una tasa de 394,9 enfermedades calificadas, por cada 100.000 trabajadores, es decir se presentaron un total de 608 muertes de trabajadores con una tasa de 5,63 muertes por cada 100.000 trabajadores, (pág.1).

Así mismo según informes de la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV, 2023), se registró una disminución del 3.1% con respecto al mismo periodo del año anterior, los motociclistas son los actores viales en los que prevalecen los siniestros viales con mortales con cifras que son alarmantes pues de 10 fallecidos en 7 encontramos una motocicleta involucrada y que del mismo modo esta cifra sigue siendo alta comparada con años como el 2018, 2019 y 2020.

En la actualidad todas las empresas deben invertir tiempo, esfuerzos y personal que a si mismo son recursos financieros en crear, ejecutar y mejorar el SG-SST. El hecho de prevenir accidentes y enfermedades laborales es, de vital importancia en las organizaciones puesto que genera costos que se podrían evitar, además que afecta indicadores importantes en las compañías.

Diversas investigaciones de accidentes, incidentes y enfermedades laborales entre ellas la teoría del Domino de Heinrich ha dado a conocer que alrededor del 88% de los

accidentes son por actos inseguros y que estuvieron directamente relacionados con la materialización de los diferentes peligros que se encuentran en las empresas (Heinrich, 1931, como se citó en Prevencionar, 2019).

En el observatorio de ANSV se hace un llamado a las autoridades para reforzar controles, ya que siguen siendo los motociclistas los actores con más fatalidades registradas a nivel nacional y así mismo un llamado a la ciudadanía en general para que se tenga una conciencia ciudadana y que todos aquellos que puedan hacer aportes para que las cifras de mortalidad disminuyan deben hacerlo, creando estrategias de pedagogía (ANSV, 2022).

De igual modo, se puede encontrar que la Comunidad Andina de Naciones (CAN), de la cual Colombia hace parte nos hace énfasis en que el exceso de velocidad es uno de los principales motivos de la siniestralidad, en la cual no solo se afecta el conductor, sino también los peatones. Llegando a la conclusión que la mala conducta o lo que en el SG-SST llamamos actos inseguros, es en lo que se debe trabajar pues, aunque existen diversos controles tecnológicos y normativas para regular estas falencias no se ha obtenido el resultado esperado (Bonet, 2023).

No basta solo con capacitaciones, inducciones entre otros, sino el compromiso por parte de personal para tener comportamientos seguros, pero la falta de información, formación e interés del trabajador se muestran en comportamientos inseguros al momento de ejecutar sus labores.

Por ellos se debe trabajar fuertemente en mantener involucrados a los trabajadores en el SG-SST, desde la percepción del trabajador como primordial en la sociedad, empresa, familia y para sí mismo. Trabajando fuertemente en plantear estrategias para moldear conductas inseguras y se genere un ambiente real de autocuidado.

## **2.2. Formulación de Investigación**

¿Cómo el programa de seguridad basado en comportamiento puede crear estrategias para prevenir comportamientos o situaciones inseguras en los guardias móviles?

## **3. Objetivos**

### **3.1 Objetivo General**

Diseñar un programa de seguridad basado en comportamiento para la prevención de comportamientos o situaciones inseguras en los guardias móviles de Delthac1 Seguridad.

### **3.2 Objetivos Específicos**

- Identificar los actos inseguros, basados en las investigaciones de siniestros viales de los guardias móviles de Delthac1 Seguridad.
- Crear un formato estándar para la evaluación de actos inseguros en motociclistas de Delthac1 Seguridad.
- Plantear una estrategia para el fortalecimiento de conductas positivas en motociclistas de Delthac1 Seguridad.

## **4. Marco Referencial**

### **4.1. Marco Histórico**

Una de las investigaciones que se han realizado a nivel internacional ha sido la realizada por Carlos Miguel Barba en el año 2018 desde la Universidad de Veritas Liberabit en Lima, Perú. Esta investigación llamada Efectos de un programa de seguridad basada en el comportamiento de los colaboradores de una empresa Papelera, conlleva a seguir reafirmando que esta metodología planteada en los últimos años es una buena alternativa, para reforzar conductas en los trabajadores y controlando actos inseguros. El autor aplica el modelo y pudo

obtener resultados favorables para seguir reforzando aún más la importancia de esta implementación (Barbas, 2018).

Así mismo se puede ver la tesis Influencia de la aplicación de Seguridad Basada en el comportamiento en la ocurrencia de accidentes de trabajo en mina Arcata en la Empresa Contratista IESA S.A. durante el año 2016 realizada por Aníbal Sucarí León de la Universidad Nacional de Huancavelica en Perú, en el que se enfoca en los estímulos y sus respuestas, siendo una cadena que puede terminar en actos subestándar y por ello desencadenando en el aumento de accidentalidad laboral. Por otro lado, Aníbal indica que la falta de liderazgo influye en el desinterés del trabajador por lo cual se repiten las causas de los accidentes laborales. Para concluir Sicari trabajo en la tesis en todas aquellas barreras que influyeron en accidentalidad y que al trabajar en ellas se evidencio una disminución de los accidentes en la empresa (Sucarí, 2016).

En el año 2012 en Venezuela, Orquídea Castillo Ramos escribe un artículo teórico observación de conductas inseguras en el trabajo: un análisis metodológico para la Universidad Simón Bolívar, en el cual analiza las ventajas y desventajas de la SBC y allí expresa que para que haya una intervención eficaz también influye la cultura de seguridad de las empresas. Dentro de las desventajas existe una que es muy variable y es que los observadores pueden tener sesgos personales, aunque se hayan capacitado. La importancia de los registros de los comportamientos en un ambiente natural juega un papel importante, además del efecto que causa el observador en el observado, por ello plantea la posibilidad de incluir otros enfoques además del conductismo (Castillo, 2012).

Del mismo modo, Ciro Martínez de la Universidad Autónoma de Occidente de Cali en el 2015 reflexiona en su artículo la gestión de la seguridad basada en los comportamientos. ¿Un

proceso que funciona? sobre el enfoque de SBC y si es funcional en las empresas. Pero se acentúa en decir que, aunque existe una amplia información del tema esta dispersa, lo que es complejo para tomar decisiones. Por otro lado, Martínez menciona que no se deben centrar en los actos inseguros, el enfoque debe ir positivo a exaltar y reforzar aquellas conductas buenas, que hacen que todos los indicadores no estén por el piso. Habla del análisis de tareas que permite evaluar la ejecución del trabajador dentro de la misma. Concluye diciendo que se ha demostrado que si funciona la gestión de SBC para reducir la accidentalidad y que debe seguirse reforzando (Martínez, 2015).

Por otro lado, Héctor Romero y Oscar Huérfano de la Universidad privada de Educación Superior en Bogotá en su trabajo de grado reafirman el enfoque primordial de la SBC como metodología de observación para disminuir accidentalidad, pero hacen énfasis desde su análisis puesto que muchos de los planes de acción están limitados por ser de carácter reactivos y no preventivos, pero que así mismo la implementación debe ser asumida por todos los niveles de mando y que el jefe de cada área juega un papel importante en la implementación del programa, pues es quien lleva de la mano la producción con la seguridad (Romero y Huérfano, 2015).

Así mismo, en algunas de las empresas se evidencia que tanto el empleador como los trabajadores tienen un mayor enfoque en la producción, llevando a un segundo plano la seguridad laboral, es lo que evidencian en su trabajo de grado que lleva por nombre seguridad basada en el comportamiento como herramienta de gestión en el área de Producción, estos tres estudiantes, Sandra Benavidez, Diana Peláez y Oscar Pérez de la Universidad Católica de Manizales. Las altas cifras de accidentalidad encontradas los llevaron a concluir la perspectiva que la producción estaba por encima de la seguridad. Pero al aplicar de manera adecuada la SBC

notaron que sí se puede reducir la accidentalidad, enfocando a los líderes en la importancia del registro de los datos para así tomar acciones frente a las mismas (Benavidez, et al. 2020).

De igual modo en Bogotá se hace referencia desde un trabajo de grado titulado evaluación de la metodología de seguridad basada en el comportamiento para determinar impacto en la accidentalidad en HELICOL S.A.S, por medio del cual Camilo Zapata de la Universidad Minuto de Dios abarca el tema de forma interesante, evaluando la metodología de SBC al comparar estadísticas de accidentalidad antes y después de la implementación del programa en una empresa dedicada al transporte en helicóptero comercial y vuelos chárter de pasajeros principalmente en el sector de hidrocarburos, ampliando una mejora al enfoque generando como resultados que no impacta de gran manera los indicadores de accidentalidad (Zapata, 2018).

Del mismo modo, ha habido desde años atrás muchas investigaciones y artículos que han aportado de manera enorme a el avance del programa de seguridad basada en el comportamiento, acá en Colombia también se encuentran varias investigaciones y dentro de ellas podemos ver una especial que es la Evaluación Metodología de Seguridad Basada en el Comportamiento Para Determinar Impacto en la Accidentalidad en HELICOL S.A.S. realizada por Fabián Torres diseñador Industrial de la Universidad pedagógica y tecnología de Colombia enfocada en el sector transporte donde se parte inicialmente de la accidentalidad donde se determinaron algunos ítems como las conductas inseguras que determinaron causas de la accidentalidad, algunas fueron exceso de velocidad, adelantar en zigzag, excesos de velocidad y no mantener la distancia. De allí que el intenta proponer estrategias para disminuir la accidentalidad mediante conductas seguras de los conductores (Torres, 2019).

Igualmente, en la ciudad de Bucaramanga en el año 2022 en su trabajo de trabajo factores de éxito que genera el proceso de gestión de la seguridad basada en comportamientos en una empresa del sector avícola de la ciudad de Bucaramanga, realizado para las Unidades tecnológicas de Santander, Julián Castellanos y Daniel García abarcan los factores de éxito que arrojan la SBC, dando como resultado la funcionalidad, productividad y protección de los empleados, que conlleva a mejorar el ambiente laboral, así mismo mejora la comunicación entre todas las partes interesadas. De igual modo evidencian disminución de accidentalidad laboral y por ende mejores cifras en el ausentismo laboral (Castellanos y García, 2022).

#### **4.2. Marco Teórico**

En las investigaciones de accidentes que tiene la empresa se evidencio, actos inseguros que se repitieron incluso cuando se habían dado indicaciones precisas en lecciones aprendidas de no cometerlos. Con base en esto, en algunas de las teorías se plantean que los seres humanos aprenden por observación, y que existen antecedentes en los cuales los trabajadores replican actos, teniendo en cuenta esto el autor Albert Bandura atreves de su teoría de aprendizaje social muestra como las personas pueden aprender cosas nuevas y desarrollar nuevas conductas observando a otros. En esta teoría, aunque se trae bases del conductismo, el ambiente juega un papel primordial para el aprendizaje, pues se intenta imitar al otro según la observación. Pero se debe tener en cuenta que los refuerzos pueden ser externos, es decir buscando la aprobación de otros o internos del cómo se siente al imitar el comportamiento observado (Bandura, 1977).

Una de las investigaciones más destacadas es la de la doctora Beth Sulzer-Azaroff, quien es pionera en el campo de la Ciencia del Comportamiento (SBC). Publicó numerosos artículos, entre los cuales uno de los más influyentes es el capítulo titulado "Comportamiento: Enfoques para profesionales en salud y seguridad" en el libro "Ecología del comportamiento y prevención

de accidentes", publicado en 1978. Allí destaca los comportamientos adaptativos y la importancia de resaltar "buenos ciudadanos" con "premios" que puedan motivar al buen comportamiento, estos temas inicialmente se probaron en ámbitos escolares donde la doctora fue maestra, dando como resultado que después fueran llevados a ámbitos industriales para mejora de la conducta y por ende disminución de la accidentalidad. (Oropesa, 2015). Con base en esto se implementará el reforzamiento positivo antes que el castigo, lo que trae como resultado el rendimiento de las personas en cualquier ámbito. (Sulzer, 1982).

Por otra parte se habla de los 7 principios de la seguridad basada en los comportamientos, donde uno de sus principios catalogado como: "Concéntrese en los comportamientos" dice que: "una persona puede observarse, por tanto, puede registrarse y pueden acumularse registros de estas observaciones" (Montero, 2013, p. 4) estos datos sirven como evidencia para patrones de comportamiento en las personas, más sin embargo, también nos dice que aunque los comportamientos sean observables, las actitudes no lo son, por ende se hacen casi imposible poder cuantificar una actitud y obtener resultados efectivos que nos sirvan como una medida para gestionar seguridad, lo que se podría hacer, es tomar registros en cuanto al comportamiento seguro que realiza una persona en una determinada frecuencia, y si observamos que ese comportamiento seguro es realizado con mayor frecuencia, podemos deducir que la probabilidad de que ocurra un accidente será menor .

La teoría tricondicional del comportamiento seguro nos dice que "para que una persona trabaje segura deben darse tres condiciones: debe poder trabajar seguro; debe saber trabajar seguro y debe querer trabajar seguro. Las tres condiciones son necesarias y ninguna de ellas es condición suficiente (Meliá, 2007, p. 160).

Esta teoría resulta bastante interesante ya que en muchos ámbitos laborales no hacen un buen diagnóstico de las condiciones necesarias que deben darse para que una persona trabaje de forma segura, en muchos casos se ha evidenciado que cuando ocurren accidentes laborales

La primera hipótesis que surge es que el trabajador tuvo un comportamiento inseguro y no se detienen a analizar de forma profunda la raíz del problema. Por esto, esta teoría, al nombrar la primera condición llamada “poder trabajar seguro” hace referencia a que la persona debe contar con un ambiente de trabajo seguro donde pueda ejecutar sus actividades sin un riesgo potencial, que las herramientas y maquinas que deba utilizar sean seguras y acordes a la actividad que realizara, se deben disponer de los elementos de protección personal de acuerdo con los riesgos que pueda exponerse y contar con métodos y procedimientos seguros y validados.

La segunda condición “debe saber trabajar y seguro” habla acerca de que la persona debe conocer los métodos de trabajo seguros que han sido establecidos, es decir, estar capacitado para desarrollar dicha actividad, debe conocer los riesgos a los cuales estarán expuestos y por ende las medidas que debe adoptar para trabajar de forma segura.

Por último, la tercera condición “debe querer trabajar seguro” habla acerca de que la persona debe tener motivos tanto internos, como externos para querer hacer las cosas correctas, es decir la persona debe estar motivada a trabajar de forma segura pues esta teoría tricondicional hace referencia a que no es suficiente con poder y saber trabajar seguro si la persona no está motivada (Melia, 2007).

#### **4.3. Marco Conceptual**

El SG-SST busca prevenir accidentes enfermedades laborales, así mismo busca generar mejoras en el ambiente de trabajo para que el colaborador se mantenga física, mental y socialmente saludable, todo esto se hace basado en el ciclo Planear, Hacer, Verificar y Actuar

(PHVA), generando mejoras en los procesos. Este sistema se debe aplicar en todas las empresas buscando la identificación de peligros y riesgos, así como anticiparse a la materialización de estos. (Ley 1562 de 2012).

Así mismo cuando existe un evento repentino, que es producido por causa directa o indirecta de su labor y que tiene como resultado en el colaborador un trauma (lesión o perturbación) a cualquier órgano, una invalidez o la muerte se habla de accidente de trabajo. De igual manera, también es accidente de trabajo el que ocurre en el traslado del trabajadores o contratistas desde la casa al lugar de la ejecución de su labor o viceversa, siempre y cuando sea el contratante quien les suministre el transporte. Por otro lado, también se considera accidente de trabajo todas ejecuciones de función sindical. Adicional todas las labores que se ejecuten bajo órdenes del empleador incluso fuera de su horario laboral. Las capacitaciones, actividades recreativas, deportivas y culturales que se realicen en función o representación de la empresa contratante o empresa usuaria para trabajadores en misión. (Ley 1562 de 2012).

Al hablar de trabajadores que tienen rol de conductor se debe tener en cuenta los eventos que ocurren en vía pública o privada, ya que en este caso no se hablaría de accidente de tránsito, debido a que el acontecimiento o suceso en el que siempre está involucrado un vehículo y que permite investigar las causas y los posibles responsables, en un siniestro de tránsito. Incluso, la palabra "siniestro" significa catástrofe y lo que se entiendo como suceso que genera dolor, pérdidas graves como muerte, o lesiones graves de personas y/o propiedades, las causas se pudieron prevenir con autorregulación y responsabilidad de las personas inmersas en el PESV. De este modo, en el plan estratégico de seguridad vial se opta por siniestro vial y no accidente vial, ampliando este concepto. Algunos ejemplos de siniestros son choque simple (sin heridos), choque con heridos, atropellamiento, varada, volcamiento. (Resolución 40595 de 2022).

Por otra parte, la acción que ejecuta un trabajador puede conllevar a un incidente o accidente de trabajo, esta mala ejecución o practica es un acto subestándar o acto inseguro, este se hace de forma consciente o inconsciente, por exceso de confianza, falta de conocimiento o influyen factores de la personalidad de cada individuo. (Norma Técnica Colombiana NTC de 1995).

Y, por último, hay que incluir lo que plantea Pávlov, donde la conducta es el resultado de lo que la personas observan y replican, dijo que la conducta de una persona se puede moldear, si condicionamos o interponemos estímulos en las personas que hacen que sus conductas cambien. Lo que se conoce como conductismos, así mismo Skinner hablo de que el ambiente donde la persona está influye en sus actos. Plantea la asociación entre lo que hacemos y lo que percibimos, pues toda acción trae consecuencias que se reciben en forma de estímulos. La relación entre acciones medibles y directamente observables y las consecuencias de estas. (Pavlov,1897).

#### **4.4. Marco Legal**

Si bien en Colombia se han establecido a lo largo de los años normative de SST para proteger la integridad de los trabajadores, no existe todavía una ley o normative especifica en cuanto a SBC. Por ello, a continuación, se hace referencia de algunas normas de SST que hacen aporte a la SBC.

En primer lugar, la Constitución Política de Colombia, habla que se debería garantizar a todos los ciudadanos el derecho innegable a la Seguridad Social integral, el estado es quien debe dirigir todas las actividades para garantizar que se cumpla este mandato, resguardando los principios que nos indica la misma esta llamada carta magna, estos principios son la universalidad, solidaridad y eficiencia. (Asamblea Constituyente de Colombia, 1991).

Igualmente, el Decreto Ley 2663 de 1950, Código Sustantivo del Trabajo, el cual el cual nos da las directrices en Colombia, para mejorar los nexos entre contratantes y/o empleadores y empleados y así se promueva el trabajo equitativo y responsable, y por lo tanto generar un equilibrio entre las dos partes, aunque se han generado muchos artículos inexecutable la norma sigue vigente. Hoy día se pretende con una reforma laboral plantearse grandes ajustes a este cuerpo normativo que lleva rigiendo en Colombia muchos años. (Senado de la República, 1950).

Así mismo, la Ley 100 (1993), es emitida por el Congreso de la República de Colombia en cual se busca la equidad y el ingreso de todo el pueblo Colombiano al Sistema General de Seguridad Social en Salud (SGSSS), que lo componen 3 pilares a grandes rasgos, como lo son las entidades encargadas de salud, entidades encargadas de riesgos laborales y entidades encargadas sistemas de pensiones, estas entidades son públicas y privadas, es decir que existen dineros que son entregados por ambas partes para mantener el sistema.

Por otro lado, la normatividad indica que se debe monitorear los factores de riesgo psicosociales, así mismo realizar intervención, por medio de la Resolución 2646 de 2008 emitida por el Ministerio de Protección Social en la cual establecen unas responsabilidades para así, identificar, evaluar, intervenir y hacer un constante monitoreo del riesgo psicosocial en los diferentes lugares de trabajo y poder concluir el origen de las enfermedades que son causadas por el estrés ocupacional (Ministerio de Protección Social, 2008).

En Seguridad y Salud en el Trabajo (SST), existen infinidad de normas a lo largo de toda la historia, algunas se han complementado con otras, pero en el año 2015 surgió el Decreto 1072, que compila todas las normas, del sector trabajo y que se actualiza en la medida que expiden otras normas para complementarla. Está norma en su artículo 2.2.4.6.24. establece Medidas de prevención y control para indicar que las empresas deben definir en su SG-SST medidas de

prevención y control y en esa jerarquización de controles encontramos los controles administrativos, entre los cuales se puede mencionar la SBC como una estrategia de mejoramiento constante y consistente de los comportamientos de los trabajadores (Ministerio de Trabajo, 2015).

Adicionalmente existe algunas normas que regulan roles que pueden haber dentro de las diferentes empresas, dependiendo de la misionalidad de las mismas, una de las normas que regulan a las empresas que tienen trabajadores con rol de conducción o vehículos dentro de su operación es la Resolución 40595 del año 2022, por el cual se adopta la metodología de diseño, implementación y verificación del PESV, esta nueva normatividad amplía la concepción de accidente de trabajo vial a siniestro vial, adicionalmente cambia los pilares de enfoque del PESV al ciclo PHVA, donde se plantean programas de riesgos críticos. Por otro lado, según la misionalidad de la empresa deberá entregar verificación de su PESV ante el Ministerio de Transporte o por el contrario un reporte de gestión. Así mismo cuenta con 24 pasos que según el número de vehículos y conductores deberá ejecutar plan básico, intermedio o Avanzado (Ministerio de Transporte, 2022).

## **5. Metodología**

### **5.1. Tipo de Investigación**

Para el presente proyecto se manejó un tipo de investigación alcance descriptivo ya que busca caracterizar la población objeto, la información base de la investigación debe ser precisa y verídica (Hernández, 2014), en este caso sería la caracterización de la accidentalidad. Este tipo de investigación descriptivo, se aplica al presente proyecto ya que analiza los datos de accidentalidad mediante los resultados y análisis de los mismos, para así diseñar un programa

enfocado en la población de guardias móviles. El análisis de accidentalidad por actos inseguros se indica como la línea base.

## **5.2. El Enfoque de la Investigación**

Teniendo en cuenta las actividades del presente proyecto el enfoque que se utilizó es cuantitativo, puesto que se analizaron datos de indicadores de accidentalidad y se realizan análisis de los mismos, para así plantear un programa que conduzca a la mejora de estos indicadores. Es por ellos que los autores Hernández, et al (2014), en sus investigaciones afirman que en el enfoque cuantitativo el conocimiento debe ser objetivo, como la obtención y análisis de cifras numéricas para generar resultados que sean significativos. La población debe ser amplia para que sea representativa, ofrece algunas ventajas como la precisión y por esto puede hacer generalizaciones.

## **5.3 Diseño de la Investigación**

Teniendo en cuenta el diseño de la investigación, acá se utilizó un diseño de investigación documental que es acceder a documentos, información datos para generar las respuestas que se necesitan o esperan. En la investigación documental se recopilan datos cualitativos, basados en las diferentes investigaciones de SBC, además de los análisis previos de las investigaciones de accidentes de siniestros viales. En este diseño se usan documentos como la caracterización de accidentalidad, objetivos del SG-SST, indicadores del Plan Estratégico de Seguridad vial (PESV). (Diaz & Sime, 2009).

### **5.2.1. Fases**

#### ***Fase 1 Recolección de datos de accidentalidad***

Se realizó la recolección de datos, solicitando a la empresa la caracterización de la accidentalidad. Se revisó la caracterización junto con las investigaciones de los siniestros viales,

para así poder identificar los actos inseguros. Así mismo, se realizó una encuesta sociodemográfica para lograr identificar la población que se iba a intervenir.

### ***Fase 2 Creación y aplicación del check list y análisis de instrumento aplicado.***

Se procede a crear el check list estándar, con los actos inseguros identificados, para así agendar con la empresa el permiso para la muestra de 80 y trabajadores. Teniendo las fechas estipuladas se procede a la aplicación del check list, obteniendo 82 trabajadores que fueron observados y retroalimentados. Seguidamente se realiza el análisis de los check list y se confirma lo visualizado en las investigaciones de siniestros viales.

### ***Fase 3 Planteamiento de Estrategia***

Teniendo en cuenta el análisis de la aplicación de los check list, se plantea estrategia por medio de cartilla educativa, dando a conocer el programa que se planteara con fuerza por parte de la compañía, esta estrategia es avalada por la empresa.

#### **5.3. Propósito.**

El propósito de una investigación básica es ampliar conocimientos sobre un tema específico, que nos ayuden a confirmar o revalidar la hipótesis inicial (Narváez, 2019). Teniendo que se usaran los datos de accidentalidad y de SBC con propósito básico para tratar de mejorar los indicadores planteando que mediante la estrategia de SBC se podrá mejorar los indicadores de accidentalidad partiendo de la estrategia que se dejara proyectada para ejecutar.

#### **5.4. Población**

La población según lo indicado por Pineda (1994) es un conjunto de elementos, no solo de personas ya que puede variar entre animales, objetos o personas, de los cuales se quiere recibir o recopilar datos para diferentes objetivos, pero principalmente para analizar y así poder ejecutar otras actividades

La población Delthac1 Seguridad al momento de la recolección de información está en 2500 trabajadores, siendo 380 administrativos y 2180 administrativos, de los cuales hay 105 guardias móviles los cuales fueron objeto de investigación en el presente trabajo, caracterizándose por ser de género masculino en edades entre 25 y 60 años aproximadamente, de estrato social entre estrato 3 y 4, con antigüedad en la compañía de al menos un año.

Por otro lado, cuando se habla de exclusión de la población cuando alguno de los trabajadores se encontraba en vacaciones, incapacitado o al momento de la recolección de información hubiese cambiado de rol, es decir, que ya no conduzca algún vehículo, por lo que se habla que la muestra de la población es de 80 trabajadores (guardias móviles).

#### **5.5. Técnicas e Instrumentos de Recolección de Información**

La técnica de recolección de datos por observación consiste en visualizar las conductas de personas y dejarlas registradas en el debido formato o elemento dispuesto para esto (Narváz, 2019). La técnica utilizada fue observación indirecta de la caracterización de la accidentalidad, que se analizó esta información para identificar puntualmente los actos inseguros o subestándar evidenciados en las investigaciones buscando obtener un panorama de la causalidad de dicha accidentalidad. Así mismo, observación directa a las conductas de los colaboradores con el formato estándar que surgió del análisis de accidentalidad, estas conductas quedaron registradas en el debido formato.

#### **5.6. Técnicas de Análisis de la Información**

La técnica de análisis de información que se utilizó fue el análisis de contenido, que consiste en transformar datos en ideas o resultados entendibles para el objetivo. Teniendo en cuenta lo anterior se realizó en la presente investigación este tipo de análisis de datos (análisis de contenido), ya que tuvo como objetivo analizar la caracterización de accidentalidad siendo este

un resultado de investigaciones de siniestros viales, esto se hizo mediante Microsoft Excel, lo que arrojo un listado de actos subestándar o inseguros.

## 6. Presupuesto

**Tabla 1**

Presupuesto del proyecto.

Descripción	Valor
Análisis de caracterización de accidentalidad	<b>\$350.000</b>
Creación Chet list de actos inseguros	<b>\$120.000</b>
Revisión por parte de 2 expertos para avalar el chet list	<b>\$480.000</b>
Diseño del documento del Programa SBC	<b>\$1'000.0000</b>
Plantear estrategia para la reducción de actos inseguros en motociclistas	<b>\$530.000</b>
<b>Investigador</b>	<b>\$2'000.000</b>
<b>Total</b>	<b>\$4'480.000</b>

## 7. Cronograma

Tabla 2

Cronograma del Proyecto

Actividad	Fecha inicio	Fecha final
Lectura frente a problemática planteada	<b>15/01/2024</b>	<b>31/01/2024</b>

---

Construcción de la introducción, Justificación, descripción del problema	<b>1/02/2024</b>	<b>1/03/2024</b>
Construcción de Objetivos	<b>2/03/2024</b>	<b>9/03/2024</b>
Creación del marco referencial	<b>10/03/2024</b>	<b>30/03/2024</b>
Construcción de la metodología de investigación, presupuesto y cronograma	<b>1/04/2024</b>	<b>14/04/2024</b>
Revisión y ajuste final del proyecto en general	<b>15/04/2024</b>	<b>21/04/2024</b>
Aval fase 1 del proyecto de investigación	<b>22/04/2024</b>	<b>3/05/2024</b>
Análisis de la información de accidentalidad	<b>20/05/2024</b>	<b>5/06/2024</b>
Creación chet list actos subestándar	<b>7/06/2024</b>	<b>20/06/2024</b>
Aplicación chet list a guardias móviles	<b>21/06/2024</b>	<b>12/07/2024</b>
Análisis de chet list	<b>12/07/2024</b>	<b>20/07/2024</b>
Construcción del diseño del programa SBC	<b>21/07/2024</b>	<b>26/07/2024</b>

---

Revisión final del proyecto 30/07/2024

25/08/2024

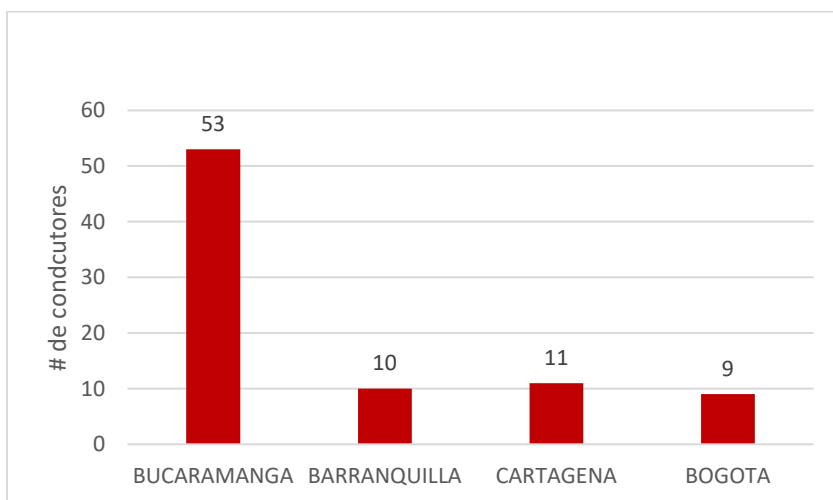
## 8. Desarrollo de los Objetivos

### 8.1. Identificar los actos inseguros con base en las investigaciones de siniestros viales.

Al realizar el análisis de la caracterización se pudo filtrar los siniestros viales y de estos las causas básicas e inmediatas identificadas en las investigaciones de los mismos, dando como resultado que algunos actos inseguros se presentan con mayor frecuencia. Dentro de los actos inseguros más repetitivos se logra identificar excesos de velocidad, no uso de EPP, no obedecer señales de tránsito, no llenar el preoperacional, distracciones por contestar celular o radio en sitios no indicados. La mayoría de estas conductas ya habían sido socializadas por la empresa. Esto fue indicado por la responsable del SG-SST de la compañía. Para lograr contextualizar se procedió con una encuesta inicial sociodemográfica, que contestaron a nivel nacional 83 conductores, dando como resultado lo siguiente:

#### Figura 1

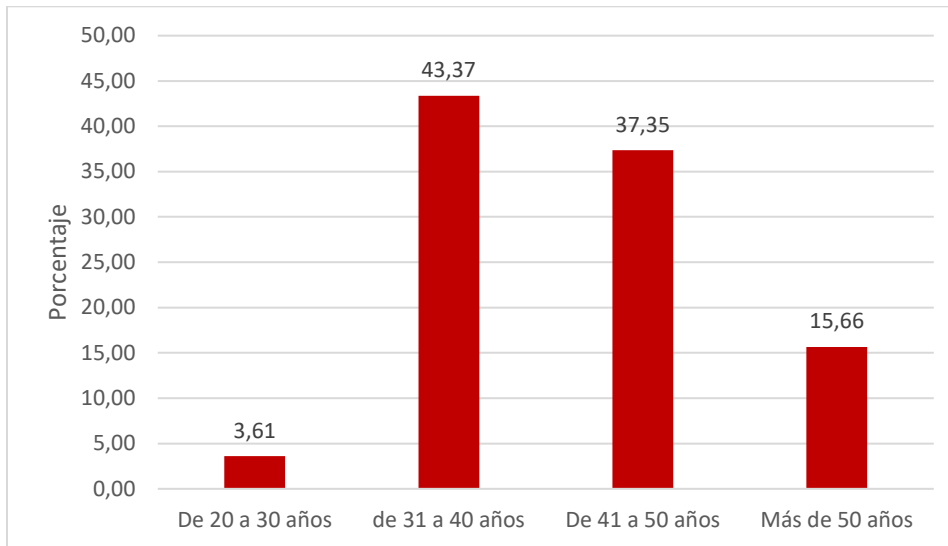
*Sede donde Labora*



La mayoría del personal conductor se encuentra en la sede de Bucaramanga con 53 personas y la ciudad con menos conductores es Bogotá tiene 9 conductores.

### Figura 2

#### *Rango de edad*



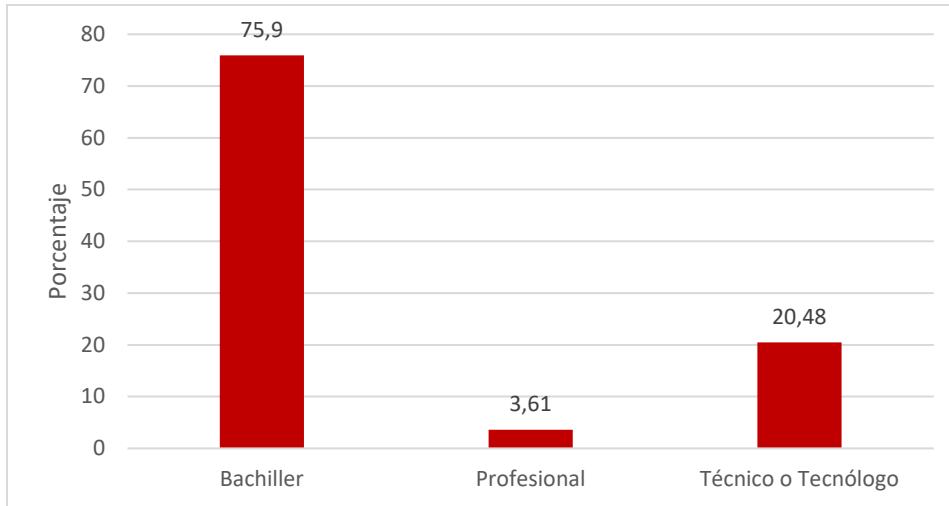
El 43,37 % del personal se encuentra en un rango de edad de los 31 a 40 años, por el contrario, el 3,61% del personal tiene entre 20 a 30 años, se puede indicar que en su mayoría el personal está en una etapa de madurez.

#### *Género*

Todo el personal conductor es género masculino, es decir no encontramos mujeres con este tipo de rol para conducir.

### Figura 3

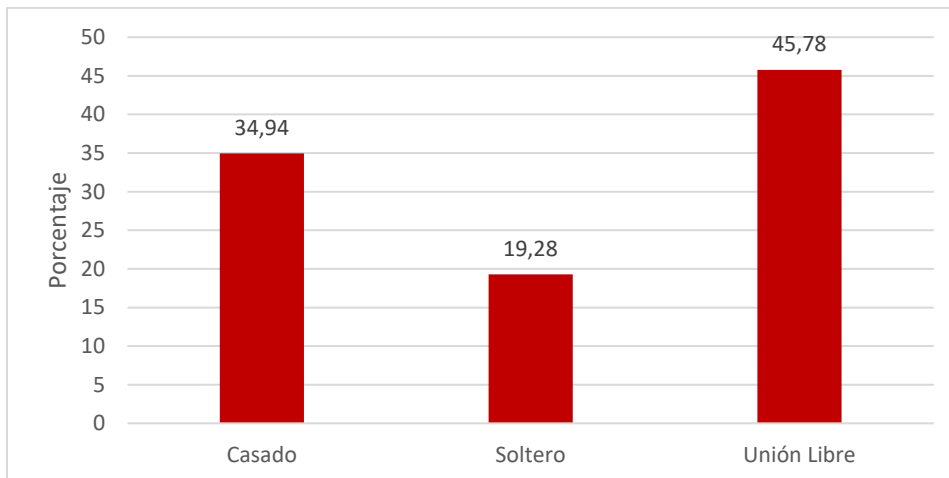
#### *Escolaridad*



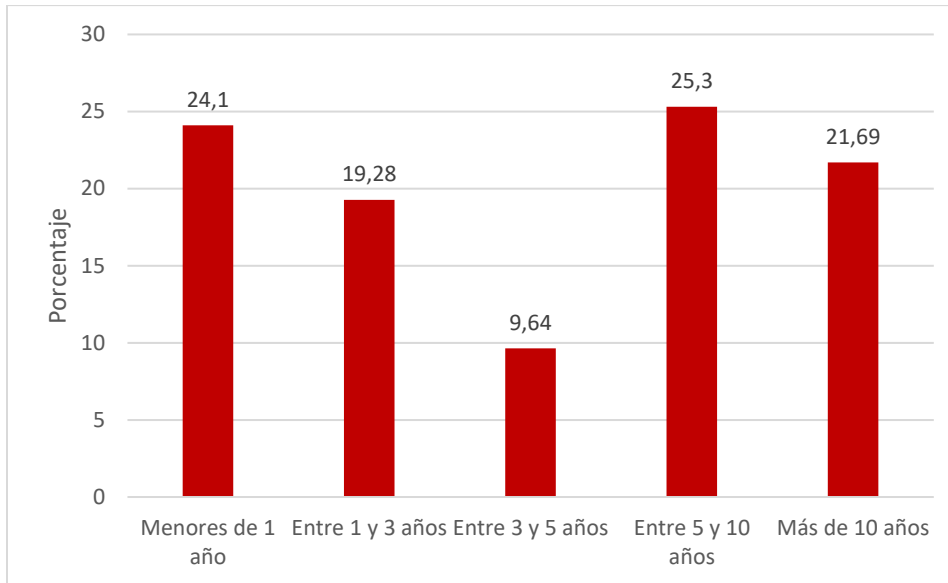
Con un porcentaje de 75,6 se encuentran los conductores que tienen escolaridad de Bachiller y el personal con escolaridad profesional que contestó la encuesta es un 3,61%, este dato se tuvo en cuenta para propuestas que la empresa tendrá a futuro de motivación de estudios superiores.

#### **Figura 4**

##### *Estado civil*



El personal conductor con estado civil de Unión libre es 45,78% del total de la población, así mismo el 19,28% del personal es soltero.

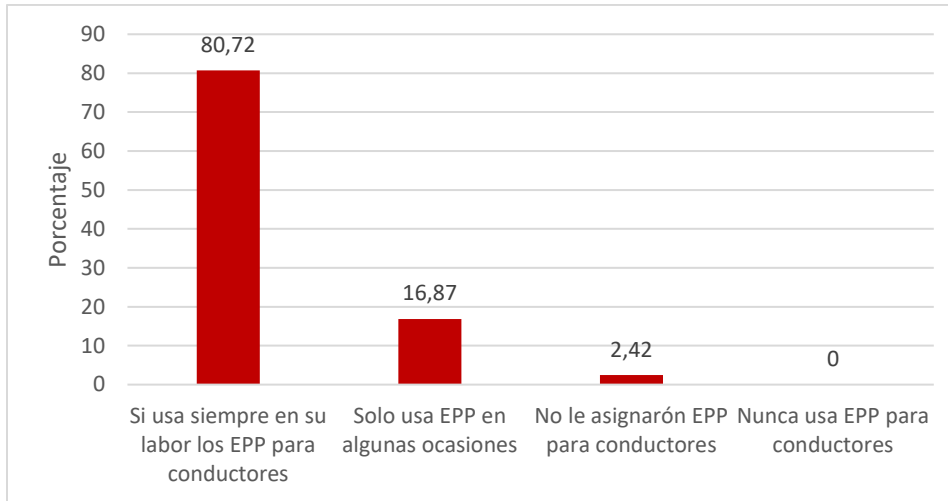
**Figura 5***Antigüedad en la empresa*

El 25,6% del personal tiene una antigüedad en la empresa que oscila entre los 5 y 10 años, a diferencia del personal que tiene entre 3 y 5 años de antigüedad es bajo con un 9,64% de la población que tiene rol de conductor.

*Uso de equipos de comunicación al conducir*

El 100% de los conductores que contestó la encuesta manifiesta que si usa algún equipo de comunicación mientras ejerce su labor.

**Figura 6***Uso de EPP*



El 80,72 % de los conductores que contestaron la encuesta manifiestan que, si usan EPP, mientras que el 2,42% manifiesta que no le fueron asignados EPP, la empresa debe mejorar la gestión en la entrega inicial de EPP, para mejorar el indicador al 100%.

## 8.2. Formato estándar para evaluar los actos inseguros

La creación del formato estándar o check list se realiza con el objetivo de trabajar principalmente en los actos inseguros que generan en su mayoría siniestros viales, así mismo, poder retroalimentar a los trabajadores los actos seguros que deben ejecutar para que sean replicados por sus compañeros. Se habló de una estrategia de motivación hacia ellos sin especificar el premio.

El formato incluye nombre del observador persona que realiza las observaciones y así mismo, retroalimenta a los trabajadores. Nombre del trabajador, persona que es observada. Unos aspectos importantes en el momento de realizar las observaciones, de la siguiente forma: Califique C: Cumple (se observa que ejecuta el acto de forma segura o como la empresa lo tiene indicado), NC: No Cumple (se observa que no ejecuta el acto de forma segura o como la empresa lo tiene indicado), NA: No Aplica / NO se pudo observar (cuando no existe el elemento a evaluar, no se pudo evidenciar por tiempo, modo o lugar que no permitió la observación del

mismo, se debe aclarar en el campo de observaciones) y en OBSERVACIONES ampliar la información pertinente y especifique la retroalimentación o recomendaciones impartidas.

Finalmente, la firma del observador o persona que evalúa los actos ejecutados por los guardias móviles.

**Figura 7**

*Check list, observaciones de comportamiento vial.*

OBSERVACIONES DE COMPORTAMIENTO VIAL					
FECHA		CIUDAD			
NOMBRE DEL TRABAJADOR		CARGO DEL TRABAJADOR			
NOMBRE DEL OBSERVADOR		CARGO DEL OBSERVADOR			
A continuación se presenta por cada aspecto a evaluar, la condición segura esperada. Califique C: Cumple, NC: No Cumple, NA: No Aplica, NO se pudo observar, y en OBSERVACIONES ampliar la información pertinente y especifique la retroalimentación o recomendaciones impartidas.					
PREGUNTAS	C	NC	NA	NO	OBSERVACION
Realiza la inspección preoperacional frente al vehículo a conducir, según el PESV (Plan Estratégico de Seguridad Vial) de la compañía.					
Utiliza los elementos de protección para uso de motocicleta (casco de protección cerrado, abrochado y con la visera protectora, coderas, rodilleras, botas).					
Opera o se desplaza en vehículos en representación de la empresa a velocidad segura respetando las máximas velocidades indicadas en la normatividad vigente. Se verifica por aplicación (GPS Mobile)					
No hace uso de equipos bidireccionales de comunicación (Celular, Radioteléfono, Avantel etc) con el vehículo en movimiento. Para contestar se detiene en sitios autorizados.					
Mantiene distancia de seguridad con otros vehículos.					
Conoce y respeta las señales de tránsito.					
FIRMA DEL OBSERVADOR					

El formato es aplicado de forma mensual, pero la premiación por sugerencia de la empresa es de forma trimestral.

**Figura 8**

*Puntuación para evaluación de comportamientos viales.*

PREGUNTAS	Puntaje	Interpretación
Realiza la inspección preoperacional	6	Delicado
Utiliza los elementos de protección	8	Grave
Opera o se desplaza en vehículos en	10	Muy Grave
No hace uso de equipos	10	Muy Grave
Mantiene distancia de seguridad con	8	Grave
Conoce y respeta las señales de	6	Delicado

Por cada ítem observado se dará un puntaje para que la evaluación y premiación pueda ser más objetiva y priorizar las intervenciones que se realizaran.

### **8.3. Plantear una estrategia para el fortalecimiento de conductas positivas**

El planteamiento de la estrategia fue concluido con la empresa, aunque se planteó diferentes premios motivacionales, la organización desde el área de gestión humana y seguridad y salud en el trabajo, opto por iniciar con una estrategia de motivación que no tenga que aumentar el presupuesto asignado al área. El enfoque de la estrategia estuvo direccionado a motivar al trabajador, premiándolo, que sintiera reconocimiento en su labor y obtuviera algo para que este entusiasmado e impulsado a realizar su labor de forma mas segura.

El premio será entregado trimestralmente, aunque las observaciones se hacen mensualmente, lo que conllevara a realizar una matriz con las mismas mes a mes y la puntuación que cada conductor obtuvo. Al finalizar el trimestre se premiarán los 3 guardias móviles con los mejores puntajes, cuando existan más de 3 trabajadores se realizara sorteo entre los mejores puntajes y será un integrante del COPASST en la reunión quien saque por medio de sorteo los 3 colaboradores que serán premiados, así mismo, serán publicados en las carteleras físicas y digitales de la empresas y los respectivos medios de difusión.

El premio será obsequiado por parte de la caja de compensación, quien pudo referenciar premios como entradas a cine, bonos de mercados, almuerzos en restaurantes, entre otros.

De igual forma, se realizó una cartilla que fuera comprendida fácilmente a la población objeto; dando a conocer la importancia de llevar a cabo la seguridad basada en el comportamiento, resaltando en el trabajador, actos seguros, beneficios y conociendo la metodología que abarca la temática en mención.

Ver apéndice A.

## **9. Conclusiones**

La implementación de las diferentes estrategias de SBC ha demostrado ser eficaz en la mejora de las prácticas de seguridad en el entorno laboral. Las intervenciones diseñadas para modificar comportamientos inseguros y reforzar conductas seguras han dado como resultado en una disminución en la frecuencia de la accidentalidad. El análisis de los comportamientos observados ha permitido identificar conductas que afectan la seguridad en el lugar de trabajo. Los comportamientos inseguros más frecuentes se han abordado y plasmado en el formato creado, mientras que las conductas seguras han sido reforzadas. Esta identificación precisa de comportamientos ha facilitado el diseño de la estrategia que abordan los desafíos específicos de la organización.

A pesar de cumplir con los objetivos propuestos, se han identificado desafíos en la puesta en funcionamiento del programa de SBC, como la resistencia al cambio y la necesidad de una formación continua, además de una motivación que se refleje en sus vidas personales. Estos desafíos ofrecen oportunidades para fortalecer el programa mediante ajustes en la estrategia. Es fundamental mantener una revisión periódica de las observaciones y sus avances y adaptar las estrategias según la evolución de las necesidades de seguridad de la organización. Para analizar los avances se tendrán que revisar la caracterización de la accidentalidad pues de allí, se puede analizar el avance o retroceso del programa.

La aplicación del check list, genera en los trabajadores, cierta incomodidad, pues sienten que solo se va a evaluarlos de forma negativa. Un punto a trabajar es la buena socialización de todas las partes interesadas, además de fortalecer las estrategias para motivar a los colaboradores, como también el compromiso gerencial desde la importancia del programa.

Las estrategias pueden ampliarse y modificarse teniendo en cuenta otros programas de promoción y prevención que generen en el trabajador motivaciones, esto debido a que en las

empresas en muchas ocasiones solo se limitan a dar al trabajador elementos físicos necesarios, dando hecho que el trabajador se siente bien así. Estrategias de motivación son esenciales para mejorar el desempeño, la satisfacción laboral y el compromiso con la organización. Un programa bien diseñado puede contribuir significativamente al éxito organizacional al alinear las metas individuales de los empleados con los objetivos de la empresa.

### **10. Recomendaciones**

Se recomienda que futuras investigaciones exploren la relación entre la SBB y otros programas de la compañía o incluso los resultados de baterías de riesgo psicosocial, programas de ascenso, entre otros. Comprender mejor los elementos que influyen en la efectividad de los programas de seguridad. Además, se sugiere la implementación de metodologías de evaluación objetivas para medir el impacto a largo plazo de las estrategias de SBC y su sostenibilidad en el tiempo.

Siguen siendo limitaciones que la parte gerencial vea el trasfondo de la importancia de este programa y no limitar demasiado en cuanto a recompensas motivacionales hacia la parte operativa de la compañía.

### **6. Referencias bibliográficas**

Agencia Nacional de Seguridad vial. (2022). *Motociclistas los más afectados en siniestros viales*.

<https://www.mintransporte.gov.co/publicaciones/10660/motociclistas-entre-los-20-y-30-anos-los-mas-afectados-en-siniestros-viales-en-el-mes-de-enero/>

----- (2023). *En Colombia, seis de cada diez fallecidos por siniestros viales son*

*motociclistas*. <https://ansv.gov.co/es/prensa-comunicados/9406>

Consejo Colombiano de Seguridad. (2021). *Siniestralidad laboral en 2021*:

<https://ccs.org.co/siniestralidad-laboral-en-2021/>

Heinrich. (1931). *Prevenir.com lo primero tu seguridad*.

<https://prevencionar.com/2019/12/12/modelo-de-causalidad-de-heinrich/>

Bonet. (2023). *Imprudencia de los conductores, la causa principal de los accidentes viales en la*

*CAN*. <https://www.larepublica.co/globoeconomia/imprudencia-de-los-conductores->

[la-causa-principal-de-los-accidentes-viales-en-la-can-3668308](https://www.larepublica.co/globoeconomia/imprudencia-de-los-conductores-la-causa-principal-de-los-accidentes-viales-en-la-can-3668308)

Barba, C. (2018). Efectos de Un Programa de Seguridad Basada en el comportamiento de los

Colaboradores de una empresa Papelera. [Tesis de Maestría en Psicología

Organizacional]. Universidad Veritas Liberaby Vos, Perú.

Sucari, A. (2016). Influencia de la Aplicación de Seguridad Basada en el Comportamiento en la

Ocurrencia de Accidentes de Trabajo en Mina Arcata en la Empresa Contratista IESA

S.A. durante el año 2016 [Maestría en Seguridad y salud]. Universidad Nacional de

Huancavelica, Perú.

Castilla, O. (2012). Observación de Conductas Inseguras en el Trabajo: Un análisis

Metodológico. Scielo. <http://www.scielo.org.co/scielo.php?pid=S1657->

[92672012000100025&script=sci\\_arttext](http://www.scielo.org.co/scielo.php?pid=S1657-92672012000100025&script=sci_arttext)

Martínez, C. (2015). La gestión de la seguridad basada en los comportamientos. ¿Un proceso que

funciona? Scielo. <https://scielo.isciii.es/scielo.php?pid=S0465->

[546X2015000400002&script=sci\\_arttext](https://scielo.isciii.es/scielo.php?pid=S0465-546X2015000400002&script=sci_arttext).

Romero, H., Huérfano, O. (2015). Seguridad Basada en el Comportamiento. [Trabajo Pregrado],

Universidad ECCI, Medellín.

- Benavidez, S., Peláez, D., Pérez, O. (2020). Seguridad Basada en el Comportamiento Como Herramienta de Gestión en el Área de Producción de la Empresa Multilácteos San Félix S.A.S. [Especialización en Seguridad y Salud en el Trabajo]. Universidad Católica de Manizales.
- Zapata, C. (2018). Evaluación de la Metodología de Seguridad Basada en el Comportamiento Para Determinar Impacto en la Accidentalidad en HELICOL S.A.S. [Especialización en Seguridad y Salud en el Trabajo]. Universidad Minutos de Dios. Bogotá.
- Castellanos, D., García, D. (2022). Factores de Éxito que Genera el Proceso de Gestión de la Seguridad Basada en Comportamientos en una Empresa del Sector Avícola de la Ciudad de Bucaramanga. [Trabajo de grado Tecnología en Producción]. Unidades Tecnológicas de Santander. Bucaramanga.
- Bandura, a. (1977). Teoría del Aprendizaje Social de Bandura: Impacto y Perspectivas Modernas. Psicoactiva. <https://www.psycoactiva.com/blog/la-teoria-del-aprendizaje-social>
- Sulzer, B. (1982). La Travesía de Una Mujer Pionera del Análisis Conductual. Seminario Internacional Sobre el Análisis de la Conducta. [http://www.soyanalistaconductual.org/sulzer\\_azaroff\\_beth\\_biografia.pdf](http://www.soyanalistaconductual.org/sulzer_azaroff_beth_biografia.pdf)
- Montero Martínez, R. (2013). *Estrucplan*. Obtenido de 7 Principios De La Seguridad Basadas En Los Comportamientos: <https://estrucplan.com.ar/7-principios-de-la-seguridad-basadas-en-los-comportamientos/>
- Melia, J. (2007). *Seguridad Basada en el comportamiento*. Obtenido de [https://www.uv.es/~meliajl/Papers/2007JLM\\_SBC.pdf](https://www.uv.es/~meliajl/Papers/2007JLM_SBC.pdf)

Ministerio de Trabajo. (2012). Ley 1562 de 2012. Por el cual se modifica el Sistema de Riesgos Laborales y se dictan otras disposiciones en materia de Salud Ocupacional

<https://www.minsalud.gov.co/sites/rid/Lists/BibliotecaDigital/RIDE/DE/DIJ/Ley-1562-de-2012.pdf>

Ministerio de Transporte. (2022). Resolución 40595 de 2022. Por la cual se adopta la metodología para el diseño, implementación y verificación de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial y se dictan otras disposiciones.

[https://www.cancilleria.gov.co/sites/default/files/Normograma/docs/resolucion\\_mintransporte\\_40595\\_2022.htm](https://www.cancilleria.gov.co/sites/default/files/Normograma/docs/resolucion_mintransporte_40595_2022.htm)

ICONTEC. (1995). Norma técnica Colombiana 3701 de 1995. Higiene y Seguridad. Guía Para la Clasificación, Registro y Estadística de Accidentes de Trabajo y Enfermedades

Profesionales. <https://syiconsultores.files.wordpress.com/2018/09/ntc-3701-clasificacion-y-estadistica-de-at-y-el.pdf>

Asamblea Constituyente de Colombia. (1991). Constitución Política de Colombia.

[http://www.secretariassenado.gov.co/senado/basedoc/constitucion\\_politica\\_1991.html](http://www.secretariassenado.gov.co/senado/basedoc/constitucion_politica_1991.html)

Ospina, M. (1950). Decreto 2663 de 1950. Código Sustantivo de Trabajo.

<https://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=33104>

Ministerio de Trabajo. (2015). Decreto 1072 de 2015, actualización Febrero de 2024.

<https://www.funcionpublica.gov.co/eva/gestornormativo/norma.php?i=72173>

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

el estrés ocupacional.

<https://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Normal.jsp?i=31607>

Hernández, R. (2014). Metodología de la Investigación. Mc Graw Hill Education.

Alayza, M., Mendivil, L., Revilla, D., Sanchez, A., Sime, L. & Tafur, R. (2020). Los métodos de Investigación para la Elaboración de una Tesis de Maestría en Educación. [Tesis de Maestría en Educación]. Universidad católica del Perú. Lima.

Narvaez, M. (2019). Investigación básica, ¿Qué es?, ventajas y ejemplos. Questionpro.

<https://www.questionpro.com/blog/es/investigacion-basica/#:~:text=%C2%BFQu%C3%A9%20es%20la%20investigaci%C3%B3n%20b%C3%A1sica,investigaci%C3%B3n%20pura%20o%20investigaci%C3%B3n%20fundamenta>  
l.

Apéndice

Apéndice A. Cartilla Estrategia de fortalecimiento conductas seguras



<p><b>03</b> Introducción.</p> <p><b>04</b> Definiciones basadas en el comportamiento seguro.</p> <p><b>07</b> Actores viales y su importancia.</p> <p><b>09</b> Los motoclistas y responsabilidades.</p> <p><b>10</b> ¿Cómo podemos tener actos seguros?</p> <p><b>11</b> ¿Por qué hablar de velocidades seguras?</p> <p><b>13</b> ¿Qué es un acto inseguro?</p> <p><b>15</b> Beneficios basados en el comportamiento.</p> <p><b>16</b> Recordatorios.</p> <p><b>18</b> Conclusiones.</p> <p><b>20</b> Bibliografía.</p>	
---	--

**INTRODUCCION**

Delthaci Seguridad, esta comprometida con la seguridad vial, tomando acciones para prevenir la ocurrencia de accidentes o infracciones por parte de nuestros trabajadores. La seguridad basada en el comportamiento, es un enfoque en los actos seguros y concientizando a los empleados del compromiso con ellos mismos y con la empresa.

### Definiciones basadas en el comportamiento seguro

Para empezar te daremos algunas definiciones fundamentales que debes tener en cuenta:

**CONDUCTOR**  
Persona habilitada para manejar un vehículo.



**ACTO INSEGURO**  
Acción o decisión que una persona toma y que pone en riesgo su propia seguridad y la de los demás.



**GUARDIA MOVIL DE SEGURIDAD**  
Conjunto de acciones y mecanismos que garantizan el buen funcionamiento de la circulación del tránsito, mediante la utilización de conocimientos y normas de conducta, bien sea como peatón, pasajero o conductor.



**PREVENCIÓN**  
Conjunto de acciones que se toman con el objetivo de evitar que ocurra un evento negativo o indeseable.



### Definiciones basadas en el comportamiento seguro

**ACCIDENTE**  
Suceso repentino, no planeado y generalmente no deseado que provoca daños, lesiones o consecuencias negativas.



**ACTO SEGURO**  
Acción o decisión que se toma con el objetivo de prevenir accidentes y proteger la salud y seguridad de las personas.



**MOTOCICLISTA**  
Conductor de una motocicleta.



**COMPORTAMIENTO**  
Manera en que un individuo actúa, reacciona o se relaciona con su entorno.



### Definiciones basadas en el comportamiento seguro

**MULTA**  
Sanción administrativa o penal que consiste en el pago obligatorio de una cantidad determinada de dinero.



**OBSERVACIÓN**  
Proceso fundamental en el aprendizaje y la investigación.



**INFRACCIÓN**  
Acto de violar o desobedecer una ley, norma, reglamento o acuerdo.



### ACTORES VIALES





Esto incluye a conductores de vehículos automotores y no automotores, peatones, ciclistas, motociclistas, pasajeros, entre otros. Cada uno de ellos tiene un rol específico y responsabilidades en la vía.

Los actores viales son todas aquellas personas que utilizan las vías públicas para desplazarse de un lugar a otro.



CONDUCTORES MOTOCICLISTAS CICLISTAS PEATONES

### ¿Por qué son importantes los actores viales?



La seguridad vial depende en gran medida del comportamiento de todos los actores viales. Cada uno debe conocer y respetar las normas de tránsito.

### Los motociclistas y responsabilidades.



Al igual que cualquier otro usuario de la vía, tienen una serie de responsabilidades para garantizar su seguridad y la de los demás, como las normas de tránsito y de un sentido común que debe prevalecer al conducir una motocicleta:

- **Uso del equipo de protección:** El casco es obligatorio en la mayoría de los lugares, el uso de chaqueta, guantes y botas para protegerse en caso de caída.
- **Respeto a las señales de tránsito:** obedecer todas las señales de tránsito, incluyendo los semáforos, las señales de pare y los límites de velocidad.
- **Conducción a la defensiva:** Siempre se debe asumir que los otros conductores no te ven, por lo que es necesario mantener una distancia segura, escanear constantemente el entorno y estar preparado para reaccionar ante cualquier imprevisto.
- **Mantenimiento de la motocicleta:** Es fundamental mantener la motocicleta en óptimas condiciones, revisando regularmente los neumáticos, los frenos, las luces y otros componentes.
- **Documentación en regla:** documentos necesarios, como la licencia de conducir, el SOAT y la tarjeta de propiedad.
- No conducir bajo los efectos del alcohol o sustancias psicoactivas.
- Respetar a los demás usuarios de la vía.
- **Visibilidad:** Utilizar ropa de colores claros y elementos reflectantes, especialmente de noche, para que los demás conductores puedan verlos con mayor facilidad.

## ¿Como podemos tener actos seguros?

El comportamiento seguro se asocia con el cuidado, tanto aquel que procuramos para nosotras/o mismas/ os (autocuidado), como aquel que proporcionamos a las demás personas mientras transitamos por la vía, de ahí la alta importancia de la empatía, de la amabilidad y de la cordialidad, máxime en estos tiempos en los que parece que el afán es más importante que las personas a nuestro alrededor.

PORQUE TÚ ERES  
PARTE ACTIVA DE LA  
VÍA

Usá también:  
Chaleco reflectivo  
Luces encendidas

Es más inteligente el que  
**USA CASCO**  
CUIDA SU VIDA

**2** En este sentido, las velocidades seguras:

Permiten evaluar correctamente las condiciones del tráfico.

Favorece una mejor reacción ante situaciones de peligro.

COMO HACER  
CAMBIOS  
EN MOTO

**1**

### ¿Por qué hablar de velocidades seguras?

Las velocidades seguras, se deben aplicar de acuerdo a los rangos establecidos en las vías por las que circulamos, pero además tienen en cuenta aspectos tales como el medio ambiente, la calidad de la infraestructura, la seguridad de los vehículos y el riesgo de muerte o lesión grave que corramos (OECD, 2016).

**3**

Otorgan mayores tiempos para la toma de decisiones. Permiten realizar maniobras de emergencia o complejas con mayor control del vehículo.

Es muy importante no confundir las velocidades seguras con bajas velocidades. Una velocidad es segura en la medida en que es adecuada con respecto a diferentes variables; quiénes transitamos y en qué transitamos por las vías, las horas en las que transitamos, el estado de las vías, la seguridad del vehículo en el que se transita, las condiciones ambientales y meteorológicas del momento, etc.

La velocidad es un factor de riesgo para el ser humano por su incidencia en los siniestros viales; porque incrementa la posibilidad de ocurrencia de éstos, por la reducción del campo de visión del conductor.

Velocidad (km/hr)	Probabilidad de sobrevivir (%)
30	90%
50	50%
60	10%

## ¿QUE ES UN ACTO INSEGURO BASADO EN EL COMPORTAMIENTO?

Un acto inseguro basado en el comportamiento es cualquier acción o decisión tomada por una persona que aumenta el riesgo de que ocurra un accidente o incidente. En otras palabras, es una conducta que se desvía de las normas y procedimientos de seguridad establecidos y que puede tener consecuencias negativas tanto para el individuo como para los demás.

### Ejemplos de actos inseguros en motociclistas:

Conducir a exceso de velocidad: Superar los límites de velocidad establecidos o conducir a una velocidad inapropiada para las condiciones del camino.

No usar casco: Omitir el uso del casco o no utilizarlo correctamente.

Conducir bajo los efectos del alcohol o drogas: Manejar un vehículo motorizado después de haber consumido sustancias que afectan la capacidad de reacción y juicio.



#### Transportar pasajeros de forma inadecuada:

Llevar más pasajeros de los permitidos o que no estén correctamente asegurados.

#### No respetar las señales de tránsito:

Ignorar las señales de stop, los semáforos o las indicaciones de los agentes de tránsito.

#### Distraerse al conducir:

Utilizar el teléfono móvil, escuchar música con audífonos a alto volumen o realizar otras actividades que desvíen la atención de la conducción.

#### No mantener una distancia segura:

Circular demasiado cerca del vehículo que le precede.

#### Realizar adelantamientos peligrosos:

Adelantar a otros vehículos en lugares inapropiados o sin la visibilidad suficiente.

## Beneficios basados en el comportamiento.



Al modificar los comportamientos inseguros, se disminuye significativamente el riesgo de accidentes.

Cumplimiento normativo, ayuda a las organizaciones a cumplir con las regulaciones de seguridad.

Un ambiente de trabajo seguro y positivo aumenta la satisfacción laboral.

Los accidentes laborales pueden generar costos elevados, que se reducen al implementar la SBC.

**Los actos inseguros son la causa principal de muchos accidentes. Por lo tanto, esta estrategia se centra:**

- Retroalimentar los comportamientos inseguros.
- Incentivar los comportamientos seguros.
- Fomentar una cultura de seguridad.
- Disminuir el riesgo de accidentes.



RECUERDA QUE PREMIAREMOS TRIMESTRALMENTE A LOS TRES MEJORES GUARDIAS MOVILES, QUE REFLEJEN EN SUS COMPORTAMIENTOS ACTOS SEGUROS EN EL TRABAJO.




EL PREMIO SERA SORPRESA, OBSEQUIADO POR LA CAJA DE COMPENSACIÓN.

**¡La seguridad vial es cosa de todos! ¡Tu vida vale más que un mensaje! Conduce con atención y evita distracciones.**

<p><b>2</b></p> <p>Establecer y hacer cumplir leyes que promuevan la seguridad vial de los motociclistas.</p>	<p><b>4</b></p> <p>Incentivar campañas y programas basado en el comportamiento seguro.</p>	<p><b>1 Conclusiones</b></p> <p>La seguridad basada en el comportamiento en motociclistas requiere un enfoque multifacético que combine educación, prevención, tecnología y normativa. Al abordar los factores humanos que contribuyen a los accidentes, podemos crear un entorno vial más seguro para todos.</p>
<p><b>3</b></p> <p>El uso del teléfono móvil, escuchar música con audífonos, distractores o no prestar atención al entorno son factores de riesgo.</p>	<p><b>5</b></p> <p>Una adecuada formación en seguridad vial, tanto teórica, como práctica, puede reducir significativamente el riesgo de accidentes.</p>	



El comportamiento humano como factor clave en la seguridad vial

SALVAR VIDAS, ESTÁ EN TUS MANOS

The infographic features two brain icons flanking the title. Below the title is a circular diagram with a central image of a car and a motorcycle. Surrounding this center are ten smaller icons: a person, a wrench, a screwdriver, a tire, a smartphone, a question mark, a road sign, a person, a person, and a road sign.

### Bibliografía.

- Ley 1503 de 2011- "Por la cual se promueve la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguras en la vía y se dictan otras disposiciones".
- Resolución 1565 de 2014 - "Por la cual se expide la guía metodologica para la elaboración del plan estratégico de seguridad vial".
- Ley 769 de 2000 - "Por el cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones".

Muchas Gracias



The logo consists of a stylized white geometric symbol above the text "DELTHACI" in a bold, italicized font, with "SEGURIDAD" in a smaller font below it, all enclosed in a white rectangular border.