

Vacíos jurídicos desde el derecho laboral en el suministro de los elementos de protección personal en los motociclistas con vinculación laboral en Colombia¹

Legal gaps from labor law in the supply of personal protection elements for motorcyclists with labor connections in Colombia

Angélica María Blanco Correa

amblanco@correo.iue.edu.co
Ingeniera en Higiene y Seguridad Ocupacional
Especialista en Gestión Ambiental
Estudiante de Maestría en Educación
Docente Seguridad y Salud en el Trabajo
Institución Universitaria de Envigado

Daniela Gutiérrez Carmona

dgutierrezc@correo.iue.edu.co
Ingeniera en Higiene y Seguridad Ocupacional
Especialista en Derecho Laboral y de la Seguridad Social
Magíster en sostenibilidad
Docente Programa Seguridad y Salud en el Trabajo
Institución Universitaria de Envigado

Iván Enrique Martínez López

iemartinez@correo.iue.edu.co
Abogado
Especialista en Responsabilidad Civil y del Estado
Docente Programa Seguridad y Salud en el Trabajo
Institución Universitaria de Envigado

Óscar Albero Cuartas Giraldo

oacuartas@correo.iue.edu.co
Abogado
Especialista en Derecho Administrativo
Magíster en Derecho Laboral y de la Seguridad Social
Docente Programa Seguridad y Salud en el Trabajo
Institución Universitaria de Envigado

Resumen

En la actualidad, millones de personas hacen uso de una la motocicleta para desplazamientos in itinere y de manera recreacional o como medio de transporte laboral; esto ha generado que se presente un aumento en el uso de motocicletas por todo el mundo. El 74% de la venta de vehículos nuevos en Colombia en el año 2023 fueron motocicletas, lo que muestra que es uno de los medios de transporte más usados por las personas para movilizarse, lo que

¹ Resultado del proyecto de investigación “*Los elementos de protección personal en motociclistas con vinculación laboral en el sector público y privado en Colombia*”; Código de proyecto COD_00-254; Semillero de investigación: Gestión Integral del Riesgo Laboral y Semillero en Seguridad Vial; Grupo de investigación: Investigación Auditorio Constitucional; Institución Universitaria de Envigado.

a su vez ha generado un aumento en el número de personas lesionadas y fallecidas en las vías del país.

En el contexto laboral toda empresa o empleador debe suministrar elementos de protección laboral a sus trabajadores, y adicional a esto, todos los empleadores están obligados a proporcionar sin costo alguno los elementos de protección personal acordes a los riesgos reales existentes en los lugares de trabajo. La normatividad colombiana no exige la utilización de elementos de protección tales como guantes, rodilleras, coderas, chalecos, etc. que permitan disminuir la severidad de las consecuencias cuando se materializa un siniestro vial; esta ley solo exige el casco de seguridad generando así un gran problema jurídico desde el derecho laboral, el incumplimiento de los sistemas de gestión de seguridad y salud en el trabajo SG-SST y por ende el incumplimiento de los planes estratégicos de seguridad vial PESV.

Partiendo de lo anterior la presente investigación tiene como finalidad analizar la situación jurídica en cuanto al suministro de los EPP desde el derecho laboral y la seguridad social y un análisis comparativo entre Argentina y Colombia para finalmente describir cuáles deberían ser los elementos a usar por los trabajadores para disminuir las lesiones cuando se materializa un siniestro vial y así poder aportar a la reducción de muertes y traumatismos generados impulsando la seguridad vial para el desarrollo sostenible.

Palabras clave: Elementos de protección personal; Seguridad y salud en el trabajo; Seguridad vial; Motociclistas; Accidente de trabajo; Siniestro vial

Recepción: 05/04/2024 | Aceptación: 03/05/2024

Cite este artículo como: Blanco, A. M., Gutiérrez, D., Martínez, I. E., & Cuartas, Ó. A. (2024). Vacíos jurídicos desde el derecho laboral en el suministro de los elementos de protección personal en los motociclistas con vinculación laboral en Colombia. (M. M. Quiroz, D. Zamora, & M. Cifuentes, Edits.) *Gestión de la Seguridad y la Salud en el Trabajo*, 6(2), 126 - 139.

Abstract

Currently, millions of people use motorcycles for commuting, recreational purposes, or as a means of transportation for work, leading to a significant increase in motorcycle usage worldwide. In 2023, 74% of new vehicle sales in Colombia were motorcycles, indicating that it is one of the most used means of transportation for people, which in turn has led to an increase in the number of individuals injured or killed on the country's roads.

Every company or employer is required to provide protective gear to their workers, and in addition to this, all employers are obligated to provide, free of charge, personal protective equipment appropriate to the real risks existing in the workplace. Colombian regulations do not mandate the use of protective elements such as gloves, knee pads, elbow pads, vests, etc., which could reduce the severity of consequences when a traffic accident occurs; this law only requires the use of a safety helmet, thus creating a significant legal issue in labor law, the non-compliance with workplace safety and health management systems (SG-SST), and consequently, the failure to meet strategic road safety plans (PESV).

Based on the above, the purpose of this research is to analyze the legal situation regarding the provision of Personal Protective Equipment (PPE) from the perspective of labor law and social security, and to conduct a comparative analysis between Argentina and Colombia to ultimately describe the elements that should be used by workers to reduce injuries when a traffic accident occurs, thereby contributing to the reduction of deaths and injuries and promoting road safety for sustainable development..

Keywords: Personal protective equipment; Occupational safety and health; Road safety; Motorcyclists; Workplace accident; Traffic accident

Introducción

En la actualidad, millones de personas hacen uso de la motocicleta para desplazamientos in itinere y de manera recreacional o como medio de transporte laboral; esto ha generado que se presente un aumento en el uso de motocicletas en todo el mundo. La moto o motocicleta es definida como un vehículo de dos ruedas diseñado para el transporte de una o dos personas. Este vehículo presenta ventajas a la hora de movilizarse por las ciudades. Su flexibilidad de uso, el bajo consumo y el poco espacio que ocupa en la vía pública son algunas de sus ventajas; sin embargo, el nivel de siniestros y de accidentalidad en su uso son un aspecto negativo que se debe resolver, además de ser uno de los principales retos en materia de seguridad vial a nivel mundial. Los principales países con más motos a nivel mundial son China, pues el gigante asiático cuenta con más de 310 millones de motos especialmente en zonas rurales y urbanas; le sigue India con más de 200 millones de motos en el segundo lugar y estas motos son ampliamente usadas por trabajadores de la construcción y mensajeros; Indonesia ocupa el tercer lugar con más de 115 millones de motos circulando debido a la falta de infraestructura de transporte público eficiente. Para el caso de América Latina, Brasil, es el país con más motos, con una cifra aproximada de 27 millones de motos, además este país es uno de los principales productores de motos a nivel mundial; con más de 10 millones de motos registradas México ocupa el segundo lugar, y el tercer lugar es ocupado por Colombia con más de 8.5 millones de motos registradas (Pallotta, 2023).

Según la Organización Mundial de la Salud OMS “Los traumatismos por accidentes de tránsito constituyen una de las principales causas de muerte y discapacidad en todo el mundo; cada año provocan la muerte de aproximadamente 1,3 millones de personas y causan lesiones a 50 millones de personas” (OMS, 2023). Las cifras del observatorio de seguridad vial nacional en Colombia muestran que hay una variación porcentual del 8.15% en usuarios de motos fallecidos con respecto al año 2022, los horarios en los cuales más fallecen las personas en las vías está entre las 6:00 am a 9:00 am y de 5:00 pm a 9:00 pm horarios en los cuales los motociclistas se están desplazando de su casa al trabajo y del trabajo a su casa, las edades de los fallecidos están entre los 20 y 40 años y las partes del cuerpo más afectadas en los siniestros viales piernas, brazo, cadera y cabeza. (ANSV, 2023). El plan mundial denominado decenio de acción para la seguridad vial 2021-2030 tiene como objeto reducir las muertes y traumatismos por lo menos en un 50% durante este periodo, además se reconoce la problemática y las necesidades que tienen los gobiernos exponiendo medidas como el enfoque integrado de sistemas de seguridad e impulsando la seguridad vial como un impulsor para el desarrollo

sostenible (OMS, 2021). Un enfoque integrado en sistema de seguridad o enfoque de sistema seguro reconoce a los seres humanos, los vehículos y la infraestructura vial como una interacción en conjunto que busca la eliminación de fallecidos y heridos graves de las carreteras de un país; basados en tener una infraestructura vial segura, vehículos seguros, transporte multimodal, planificación en el uso de la tierra, uso seguro de las vías y respuesta después de los accidentes.

A la hora de reducir las muertes o traumatismos cuando se presenta un siniestro vial, es importante definir programas y estrategias de prevención e intervención; la seguridad y salud en el trabajo es una disciplina que trata de la prevención de las lesiones y enfermedades causadas por las condiciones de trabajo, y de la protección y promoción de la salud de los trabajadores. Además de esto cuando se habla de prevención la seguridad y salud en el trabajo exige que se implementen medidas de control para evitar la materialización de las lesiones y enfermedades laborales y una estas medidas es el suministro de los elementos de protección personal a los colaboradores expuestos a riesgos en actividades laborales, según los riesgos identificados. La organización internacional del trabajo OIT define los elementos de protección personal EPP como un equipo que protege al usuario del riesgo de accidentes o de efectos adversos para la salud; un EPP en un motociclista reduce de manera efectiva el riesgo de lesiones en choques. La Organización Panamericana de la Salud (2006) estimó que el uso del casco en motociclistas puede reducir el riesgo de muerte hasta en un 40% y el riesgo de sufrir una lesión grave en un 70%.

Los elementos de protección personal dependen de la actividad que desarrolla el trabajador, de manera que cumplan con el objetivo según la naturaleza del riesgo al que está expuesto cada trabajador. No sobra mencionar que estos son de uso individual y no intercambiable, y el empleador debe capacitar constantemente a los trabajadores en su manejo y supervisar su utilización. Es decir que un motociclista que cuenten con vinculación laboral debe portar los elementos de protección personal y estos deben ser suministrados por parte del empleador, teniendo en cuenta que estos EPP no son solo el casco de seguridad, sino también los demás elementos que brinden protección al usuario como guantes, gafas, rodilleras, coderas, chalecos, protección respiratoria, etc.

Colombia no cuenta hasta el momento con una legislación clara y definida para llevar a cabo trabajos de manera segura en motocicletas; la normatividad actual está relacionada con la gestión de los riesgos a través del sistema de gestión de la seguridad y salud en el trabajo en adelante SG-SST y las disposiciones en materia de seguridad vial. Según la Resolución 40595 de 2022 los Planes Estratégicos de Seguridad Vial – PESV, son una herramienta diseñada para que toda entidad, organización o empresa del sector público o privado que cuente con una flota de vehículos ya sea de automotores o no, superior a diez (10) unidades, o que contrate o administre personal de conductores, deberá diseñar e implementar un PESV en función de su misionalidad y tamaño, de acuerdo con la metodología expedida por el Ministerio de Transporte y articularlo con su Sistema de Gestión de Seguridad y Salud en el Trabajo (SGSST) por medio de la observación, registro, implementación de acciones de prevención y seguimiento a siniestros viales.

Marco metodológico

Esta investigación tuvo un alcance exploratorio y descriptivo. El alcance exploratorio se utilizó para identificar las debilidades o vacíos normativos en cuanto a la obligatoriedad del suministro de los EPP para los motociclistas y analizar las variables que inciden desde la norma en la entrega del casco como único EPP entendiendo que las partes del cuerpo afectadas en los siniestros viales van desde la cabeza hasta los pies. El alcance descriptivo se utilizó para definir las consecuencias jurídicas y describir cuáles deben ser los elementos de protección personal a suministrar por los empleadores, analizando las características técnicas y de cumplimiento de los EPP por los entes regulatorios nacionales e internacionales.

Para el tipo de investigación se llevó a cabo una evaluación cualitativa que permitió abordar de manera integral los objetivos específicos y obtener una comprensión completa de la problemática. La población de estudio estuvo compuesta por diferentes actores involucrados, como lo son los empleadores de grandes, pequeñas y medianas empresas, y trabajadores como: mensajeros, domiciliarios, repartidores, supernumerarios, supervisores de vigilancia y seguridad privada que realicen su actividad laboral en una motocicleta.

Así entonces, la investigación dividió en 3 fases:

Fase 1. Documental

En esta fase se realizó una revisión documentos oficiales de la ANSV, datos del Observatorio Nacional de seguridad vial, datos del Observatorio de Seguridad y Salud del CCS (2023), datos de Fasecolda para conocer la siniestralidad laboral y normatividad vigente; además se realizó revisión sistemática de la literatura en las bases de datos: Science Direct y Scopus, como criterios de inclusión se revisaron artículos en idioma inglés, español y portugués, se seleccionó literatura entre los años 2006 y 2023, se incluyeron artículos de investigación, revisiones de la literatura y tesis de grado, se analizaron resúmenes para selección de artículos por relevancia. Para el desarrollo de la revisión se definió la siguiente ecuación de búsqueda: "(accidentes de trabajo AND siniestros viales AND elementos de protección personal) OR (seguridad vial AND motociclistas) OR (sistemas de gestión de sst AND planes estratégicos de seguridad vial)".

Fase 2. Análisis de la información

Se usaron métodos para el procesamiento de la información como creación de fichas de lectura, análisis de jurisprudencias y elaboración de un marco jurídico de derecho comparado entre Colombia y Argentina desde la seguridad vial. Además, se identificaron las consecuencias jurídicas desde el derecho laboral en la omisión del suministro de EPP.

Fase 3 Diseño

Análisis de variables de incidencia, en esta fase como primera medida, se hizo un análisis normativo y un análisis de las características de los cascos y algunas botas o chalecos

que son suministrados como elementos de protección personal para los motociclistas y las condiciones bajo las cuales los empleadores los suministran. Posteriormente, se tienen en cuenta las variables técnicas de los elementos de protección personal a nivel internacional, teniendo en cuenta las partes del cuerpo más afectadas y que requieren protección en caso de un siniestro vial. Una vez identificadas las variables se procede a realizar una matriz de análisis normativo aplicable al suministro de EPP y luego con las demás variables se evaluó la incidencia en la efectividad para evitar lesiones graves en los motociclistas. Para esto se realiza una matriz de elementos de protección personal donde se describen los EPP para cada una de las partes del cuerpo, la norma aplicable, la periodicidad de cambio, las especificaciones técnicas del producto y el estimado del valor comercial en Colombia.

Resultados

Para el objetivo específico 1, en cuanto al estudio de la reglamentación se elaboró un análisis de la normatividad aplicable para Colombia desde la seguridad vial y la seguridad y salud en el trabajo, planes estratégicos de seguridad vial y puntualmente dotación y uso de elementos de protección personal. Se analizaron 16 normas entre leyes, Decretos y resoluciones relacionadas con la temática investigada, ver imagen 1.

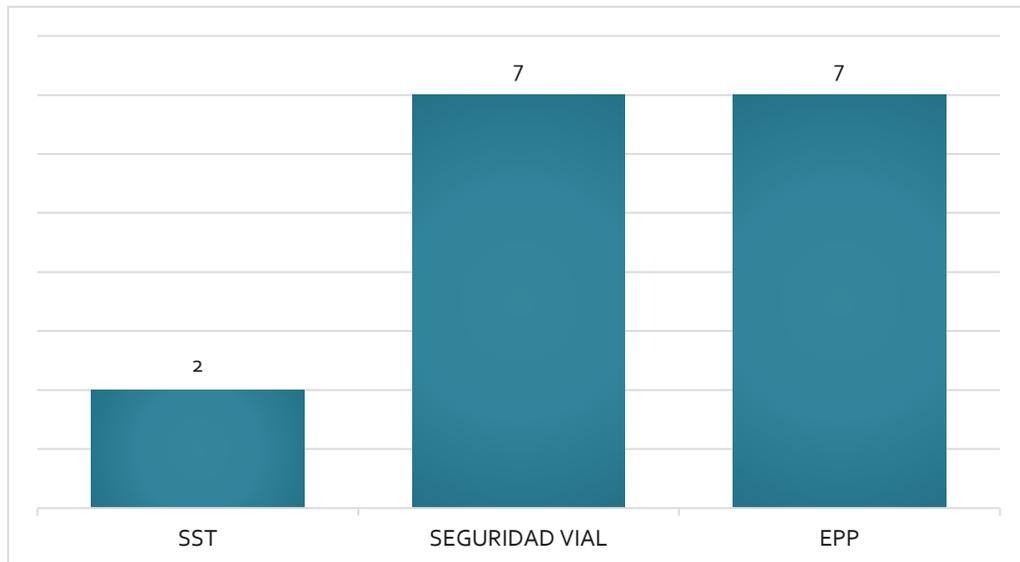


Imagen 1. Normas según la temática

Fuente: Elaboración propia

Para identificar las consecuencias jurídicas propuestas en el objetivo específico 2, desde el derecho laboral en la omisión del suministro de EPP para los motociclistas vinculados laboralmente se efectuó una búsqueda de sentencias relacionadas con la temática y se creó un documento análisis con las posibles consecuencias desde la normatividad colombiana. En cuanto a la identificación de las consecuencias jurídicas en la omisión del suministro de Equipo de Protección Personal (EPP) para los motociclistas vinculados

laboralmente en Colombia; desde la perspectiva del derecho laboral, se mencionan algunas de las posibles implicaciones:

La responsabilidad del empleador

El empleador tiene la obligación legal de garantizar un ambiente de trabajo seguro y saludable para sus empleados, de acuerdo con la normativa laboral colombiana. Si el empleador omite suministrar el EPP adecuado a los motociclistas, puede ser considerado responsable por cualquier accidente o enfermedad laboral que resulte de dicha omisión.

Las acciones legales por parte de los trabajadores

Los motociclistas afectados pueden iniciar acciones legales contra sus empleadores por incumplimiento de las obligaciones en materia de seguridad y salud en el trabajo. Pueden presentar demandas laborales reclamando indemnizaciones por los daños sufridos, incluyendo lesiones, enfermedades profesionales o cualquier otra consecuencia negativa derivada de la falta de EPP. Adicionalmente, las sanciones administrativas en Colombia existen entidades encargadas de velar por el cumplimiento de las normas laborales, como el Ministerio del Trabajo y la Unidad Administrativa Especial de Gestión Pensional y Contribuciones Parafiscales de la Protección Social (UGPP). Estas entidades pueden imponer sanciones administrativas al empleador que no suministre adecuadamente el EPP, lo cual puede implicar multas y otras medidas coercitivas.

Por lo que es importante realizar inspecciones y medidas correctivas, por parte de las autoridades laborales pueden realizar inspecciones en los lugares de trabajo para verificar el cumplimiento de las normas de seguridad y salud ocupacional. En caso de encontrar irregularidades en la falta de suministro de EPP para los motociclistas, pueden ordenar al empleador tomar las medidas correctivas necesarias y establecer plazos para su cumplimiento. Es importante tener en cuenta que las consecuencias jurídicas pueden variar dependiendo de las circunstancias específicas de cada caso y de la legislación vigente en el momento en que se presente la situación. Por lo tanto, es recomendable consultar a un abogado especializado en derecho laboral en Colombia para obtener asesoramiento jurídico preciso y actualizado.

En Colombia, el suministro de Equipos de Protección Personal (EPP) es una obligación del empleador según la Ley 1562 de 2012, la cual establece las normas en materia de salud ocupacional y seguridad en el trabajo. La Ley 9 de 1979 en el Artículo 122 manifiesta que todos los empleadores deben proporcionar a cada trabajador los elementos de protección personal acorde a los riesgos existentes en los lugares de trabajo. Además, la Resolución 2400 de 1979 indica que en los centros de trabajo en donde los trabajadores se expongan a agentes de riesgo de seguridad y salud en el trabajo, los patronos deben suministrar equipos de protección adecuados según las condiciones de seguridad y eficiencia. El incumplimiento de estas obligaciones puede tener consecuencias jurídicas para el empleador desde el derecho laboral. En caso de omisión del suministro de EPP para los motociclistas vinculados laboralmente en el sector público o privado, el empleador podría ser sancionado por la autoridad competente, la cual puede imponer multas. Además, el empleador podría ser objeto de procesos judiciales por parte de los trabajadores afectados.

La sentencia SL060 del 2024 de la corte suprema condenó a una empresa por un accidente laboral. El empleado, un gestor comercial en motocicleta, sufrió una reducción del 50,4 % de su capacidad laboral debido a la falta de instrucciones de seguridad vial, capacitaciones y de elementos de protección personal como casco, protectores de hombro, codos, rodillas, de espalda, pecho, guantes y botas. proporcionados por parte de la empresa. Aunque la empresa argumentó que el accidente fue causado por un evento externo, la sala determinó que la falta de medidas de seguridad adecuadas contribuyó a la materialización del accidente de trabajo. En consecuencia, se estableció la responsabilidad del empleador por culpa patronal por incumplimiento de deberes de prevención de riesgos laborales (Legis, 2024).

Es importante tener en cuenta que, según el artículo 34 de la Constitución Política de Colombia, los trabajadores tienen derecho a laborar en condiciones dignas y justas, lo que incluye el suministro de EPP para garantizar su seguridad y salud ocupacional. Por tanto, los trabajadores afectados podrían presentar denuncias ante las autoridades competentes, solicitar la intervención del Ministerio de Trabajo o recurrir a los tribunales de justicia para hacer valer sus derechos laborales. En Colombia, tanto en el sector público como en el sector privado, existen consecuencias jurídicas en caso de omisión del suministro de equipos de protección personal (EPP) para los motociclistas vinculados laboralmente. Estas consecuencias se basan en la normativa laboral colombiana y buscan proteger la seguridad y salud de los trabajadores, dentro de las posibles consecuencias, se podrían mencionar.

La Responsabilidad del empleador, según el artículo 34 del Código Sustantivo del Trabajo de Colombia, el empleador tiene la obligación de adoptar las medidas necesarias para proteger la vida y la salud de los trabajadores. Esto incluye proporcionar los EPP adecuados para cada actividad laboral. En caso de omisión en el suministro de EPP para los motociclistas, el empleador podría ser considerado responsable por cualquier perjuicio o daño que sufra el trabajador debido a esta falta de protección. La falta de suministro de EPP para los motociclistas puede ser objeto de sanciones administrativas por parte de las autoridades laborales. La Inspección del Trabajo, encargada de velar por el cumplimiento de las normas laborales, puede imponer multas y hacer visitas de inspección para verificar el cumplimiento de las obligaciones en materia de seguridad y salud ocupacional.

Indemnizaciones por accidentes laborales, en el caso de que un motociclista sufra un accidente o lesión laboral debido a la falta de suministro de EPP, el trabajador podría tener derecho a recibir indemnizaciones por parte de la Administradora de Riesgos Laborales (ARL). Las ARL son entidades encargadas de administrar el sistema de riesgos laborales en Colombia y brindan cobertura en caso de accidentes de trabajo. En el caso de que un trabajador sufra un accidente de trabajo y se logre establecer que la empresa no suministro en debida forma los EPP se puede configurar una CULPA PATRONAL lo que puede ocasionar consecuencias jurídicas que van desde una demanda ante la jurisdicción ordinaria laboral en la que el empleador de ser declarado culpable tendrá que pagar indemnizaciones altísimas en favor del trabajador.

Otra consecuencia jurídica de no entregar los EPP es que se puede configurar como una modalidad de acoso laboral, siendo esta la que se conoce como DESPROTECCIÓN LABORAL, lo cual de ser demostrado por el trabajador puede el empleador ser sancionado por el ministerio de trabajo y además puede verse inmerso en una demanda

laboral en caso de que no corrija esa conducta de acoso laboral. Entendiendo que el Decreto Único Reglamentario 1072 del 2015, define en el Sistema de Gestión de la Seguridad y Salud en el Trabajo SG-SST, la prevención de los riesgos laborales según la jerarquía de controles de riesgos basados en acciones de eliminación, sustitución, control de ingeniería, controles administrativos y por último la gestión de los Elementos de Protección Personal tras implementar controles en el aseguramiento de la motocicleta, la gestión de los elementos de protección para el motociclista son indispensables para minimizar la gravedad de las lesiones en caso de un siniestro vial.

Adicional a lo anterior, se creó un documento de comparación de análisis del Marco Jurídico de Seguridad Vial en Colombia y Argentina; donde unos de los principales resultados fueron:

En Colombia y Argentina, la seguridad vial es una cuestión crítica que tiene un impacto significativo en la sociedad en términos de salud pública y economía, ya que ambos países enfrentan una alta carga de accidentes de tránsito, con una alta tasa de mortalidad y lesiones. En Argentina, los accidentes de tránsito representan un costo total aproximado el 1-2% del Producto Bruto Interno (PBI) anual, mientras que, en Colombia, aunque no se proporciona un valor específico en tal sentido, los accidentes de tránsito también tienen un costo significativo para la economía del país y ambos países tienen una alta tasa de mortalidad por accidentes de tránsito, siendo esta una de las principales causas de muerte. Ambos países enfrentan una vulnerabilidad desproporcionada de los sectores más desfavorecidos económicamente en relación con la seguridad vial, lo que tiene un impacto en términos de derechos humanos, ya que afecta negativamente la vida, la salud y la movilidad de las personas.

Tanto Colombia como Argentina, deberían adoptar un enfoque integral para abordar la seguridad vial, lo que implica la colaboración entre múltiples actores, incluidos el gobierno, las organizaciones no gubernamentales y el sector privado, adicionalmente es conveniente tomar en consideración que se pueden compartir experiencias y mejores prácticas en la prevención de accidentes y la promoción de la seguridad vial. Ambos países deben revisar y fortalecer la legislación vial, garantizando sanciones disuasorias para quienes infringen las normas, además, la aplicación efectiva de la ley es fundamental para asegurarse de que se cumplan las regulaciones de tránsito. Y en caso de ser necesario, no debería de dudarse en ningún momento en el aumento de las penas necesarias para ejercer el poder punitivo del Estado en contra de aquellos infractores de la norma, que cometen delitos relacionados con accidentes de tránsito

Campañas de concientización

La concientización pública es clave en ambos países, por lo que campañas educativas a nivel nacional, deben promover la seguridad vial y cambiar la percepción de la sociedad sobre los accidentes de tránsito, haciendo un especial hincapié en la prevención de la violencia vial y la responsabilidad compartida.

Inversión en infraestructura vial

Colombia y Argentina pueden beneficiarse de una inversión significativa en infraestructura vial segura, esto incluye la construcción y el mantenimiento de carreteras seguras, la instalación de señalización adecuada y el uso de tecnologías avanzadas para mejorar la seguridad.

Cooperación internacional

Dado que la seguridad vial es un desafío global, la cooperación internacional resulta ser fundamental y ambos países, pueden aprovechar la colaboración con otros países globales y de la región, así como con otros tipos de Organizaciones Internacionales para compartir conocimientos, recursos y estrategias exitosas.

Para el cumplimiento del objetivo específico 3, se crea una matriz de los elementos de protección personal sugeridos según las recomendaciones y características técnicas nacionales e internacionales para cada una de las partes del cuerpo afectadas:

Tabla 1. Matriz resumen de elementos de protección personal

Elemento de protección personal / Parte protegida	Recomendaciones /Normatividad aplicable
<p><i>Casco: integral cabeza</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Selecciona un casco de calidad que cumpla con certificaciones ✓ Adquirir un casco de la talla adecuada (Verifique la tabla de tallas de cada fabricante) ✓ La cabeza del motociclista debe estar totalmente inmersa en el casco ✓ Sistema de Retención debe estar asegurado por debajo de la mandíbula inferior, sin correas rotas, ni broches partidos e incompletos. <div data-bbox="662 932 1203 1129" style="text-align: center;"> </div> <p>Imagen 2. Normatividad para caso <i>Fuente:</i> Puntocascos (2021)</p>
<p><i>Chaqueta: espalda y extremidades superiores</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Destinados para reducir la gravedad de las lesiones causadas por los impactos. ✓ Los materiales de fabricación no deben poner en peligro a quienes entren en contacto con los protectores ✓ Resistente a la abrasión ✓ Tener protección en áreas críticas como hombros, codos, espalda y pecho ✓ Ajustarlo correctamente al cuerpo del motociclista ✓ Zona mínima de protección con la talla del usuario (UNE, 2013).
<p><i>Guantes: manos y dedos</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Es importante que brinden protección en los nudillos y dedos. ✓ Resistentes a la abrasión. ✓ Fabricados en materiales flexibles y ligeros (ADEEPI, s.f.)
<p><i>Pies: calzado</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Resistentes a la abrasión e impacto ✓ Deben cubrir al menos hasta el tobillo del motociclista. ✓ Deben tener una suela resistente y antideslizante. ✓ Deben ser impermeables. ✓ Brindar Protección en la puntera y en el talón (UNE, 2018).

<i>Pantalón: rodillas, caderas y glúteos</i>	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Elaborados en materiales resistentes ✓ Ser ajustados y cómodos ✓ Brindar protección contra el frío ✓ Debe brindar protección integral en rodillas, caderas y glúteos (UNE, 2013).
<i>Gafas: ojos</i>	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Anteojo de Seguridad ✓ lente claro en policarbonato fácilmente intercambiable ✓ debe brindar protección lateral ✓ debe tener un amplio ángulo de visión.
<i>Protección respiratoria: vías aéreas superiores</i>	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Debe ofrecer protección contra la inhalación de polvo y olores molestos. ✓ Filtro DACC: El filtro de Carbón Activado Dinámico (DACC) ✓ absorción de contaminantes provenientes de los motores de combustión como: SO₂, NO₂, VOC y LLO (RESPRO, s.f.). ✓ Debe cubrir media cara (la nariz, la boca y la barbilla) ✓ Norma Europea UNE-EN 149:2001+A1:2010 (UNE, 2010)

Fuente: Elaboración propia

- ✓ Solo se encontró una sentencia de ley en la cual se pudo evidenciar el debido proceso cuando se presenta un siniestro vial y el trabajador se encontraba cumpliendo con la actividad laboral para la cual fue contratado o demandas del trabajador hacia al empleador por no entregar los de EPP.
- ✓ Las consecuencias desde el derecho laboral pueden ser desde acciones legales, sanciones administrativas y medias correctivas.
- ✓ El ministerio de trabajo podría realizar inspecciones en los lugares de trabajo cuando no se suministren los EPP según los riesgos identificados en las matrices de riesgos y peligros que deben realizar los empleadores para dar cumplimiento normativo al sistema de gestión de la seguridad y salud en el trabajo en concordancia con los planes estratégicos de seguridad vial.
- ✓ Habitualmente a los motociclistas con vinculación laboral se les hace entrega de cascos, y botas de seguridad, lo cual permite cumplir parcialmente con las obligaciones normativas desde el suministro del EPP.
- ✓ Un accidente de trabajo es aquel que se produzca durante el traslado de los trabajadores o contratistas desde su residencia a los lugares de trabajo o viceversa, cuando el transporte lo suministre el empleador; esto quiere decir que si las motos son suministradas por el empleado y un trabajador se accidenta desplazándose hacia o desde su lugar de trabajo se podría catalogar como accidente y debería ser asumido por la empresa y la ARL a la cual esté adscrita la misma.
- ✓ Los siniestros viales son asumidos por el SOAT inicialmente mientras se gasta el recurso económico dispuesto para ellos (800 SMLV), motivo por el cual estos no son atendidos inmediatamente por la ARL como accidentes de trabajo.
- ✓ No se realizará una adecuada conexión o discriminación entre un accidente de trabajo y un siniestro vial; esto puede ser por el desconocimiento de los trabajadores, o por miedo de estos a perder su trabajo.

- ✓ Cuando se hace el reporte del IPAC informe policial de accidentes de tránsito, no se discrimina si la persona accidentada iba o no a laborar, lo cual dificulta el rastreo de los accidentes de origen laboral.
- ✓ En Colombia, en el año 2022, se presentaron 542.983 accidentes de trabajo; sin embargo, analizando las cifras, no se pudo discriminar cuáles eran ocasionados por accidentes de tránsito de origen laboral.
- ✓ En Colombia existe una regulación normativa en cuanto al suministro de los EPP, pero a la vez hay una gran vulneración por parte de las empresas en cuanto al suministro de estos, lo que genera una desprotección laboral hacia los empleados.
- ✓ El precio aproximado que debería invertir un empleador para entregar los elementos de protección personal para un motociclista está entre los \$ 900.000 y \$1500.000 pesos colombianos, protegiendo así al trabajador en las partes del cuerpo más vulnerables y dando cumplimiento a las medidas de intervención según la jerarquía de controles.
- ✓ Algunos estudios muestran la importancia del casco y aún más de la protección respiratoria para prevenir enfermedades respiratorias a corto y largo plazo por exposición a material particulado y otros compuestos peligrosos.

Conclusiones

En Colombia la omisión en el suministro de Elementos de Protección Personal (EPP) para los motociclistas vinculados laborales puede acarrear consecuencias jurídicas para los empleadores como sanciones económicas, litigios y denuncias por parte de los trabajadores afectados. Estas consecuencias pueden variar según las circunstancias específicas y la interpretación de las normativas por parte de las autoridades competentes. Es imperativo establecer leyes que clarifiquen los EPP obligatorios para los motociclistas, así como normativas de certificación correspondientes. Los EPP, aunque fundamentales, representan un control blando en la persona según la jerarquía de controles en seguridad laboral, lo que quiere decir que adicional al suministro de EPP se deben realizar otras medidas de intervención como controles en la fuente es decir, controles en la motocicleta como mantenimiento preventivo y correctivos, revisiones de técnico mecánica y preoperacionales; los controles además en el medio se refieren a las mejoras e intervención de la malla vial, velocidades definidas de tránsito por las vías principales del país, etc.

La falta de datos precisos sobre la siniestralidad de los motociclistas en entornos laborales resalta la necesidad de realizar una mejor discriminación en los reportes de accidentes laborales que se realizan por parte de las empresas a las administradoras de riesgos laborales ARL. Es importante que los entes de control como el Ministerio de Trabajo y las administradoras de riesgos hagan seguimientos, inspecciones y vigilancia constante a las empresas con respecto al suministro de EPP y estrategias que permitan disminuir las cifras de accidentalidad derivadas de siniestros viales. Es esencial promover el uso correcto del casco y otros EPP para mitigar lesiones en siniestros viales, así como brindar capacitación adecuada sobre su uso y cuidado. Además de esto, los motociclistas deben recibir capacitación especializada y respetar las normas de tránsito, mientras que las empresas deben establecer requisitos mínimos para la selección de personal

independiente del tipo de trabajo a realizar; teniendo en cuenta que la motocicleta se usa como herramienta de trabajo (mensajería, domiciliarios y prestación de servicios). Los marcos jurídicos y normativos deben integrar la seguridad y salud en el trabajo, con énfasis en la legislación nacional relacionada con la SST, las reglamentaciones técnicas, las inspecciones y los organismos judiciales.

El reto más grande es disminuir las cifras de accidentalidad en moto, y esto es una responsabilidad de todos, desde los gobiernos son responsables de proporcionar la infraestructura, la legislación y los servicios; los empleadores, pues deben garantizar que los lugares de trabajo sean seguros; los miembros de las comunidades académicas, pues, son responsables que los conocimientos se difundan; los especialistas en seguridad y salud en el trabajo porque son los encargos de evaluar los riesgos e intervenir los ambientes de trabajo y por último, pero no menos importante los trabajadores porque son responsables de trabajar en seguridad y de protegerse, de conocer sus derechos y de participar en la aplicación de controles.

Referencias

- [1] ADEEPI. (s.f). Guantes de protección para motoristas profesionales. <https://www.adeepi.com/es/une-en-135942015/>
- [2] ANSV. (2021). Estudio de caracterización de motociclistas y percepción del riesgo en la Aglomeración Urbana de Medellín. <https://www.ansv.gov.co/repositorioconocimiento>
- [3] ANSV. (2023). Protocolo prácticas seguras para los trabajadores que usan la motocicleta como herramienta de trabajo. <https://ansv.gov.co/es/escuela/10280>
- [4] Consejo Colombiano de Seguridad. (2023). CCS Consejo Colombiano de Seguridad. Observatorio de la Seguridad y Salud en el Trabajo. <https://ccs.org.co/atel-col-1er-trimestre-2023/>
- [5] Legis. (2024). Más de \$ 150 millones deberá pagar empresa a empleado accidentado en motocicleta por no exigirle usar casco. Ámbito Jurídico. <https://www.ambitojuridico.com/noticias/laboral/laboral-y-seguridad-social/mas-de-150-millones-debera-pagar-empresa-empleado>
- [6] Ministerio de Trabajo. (2019). Recuperado de: <https://www.mintrabajo.gov.co/prensa/comunicados/2019/septiembre/mipymes-representan-mas-de-90-del-sector-productivo-nacional-y-generan-el-80-del-empleo-en-colombia-ministra-alicia-arango>
- [7] Ministerio de Transporte. (s.f.). Registro Único Nacional de Tránsito RUNT. (s/f). Balance de cifras RUNT 2022
- [8] OMS. (2021). Plan Mundial Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2021-2030. <https://www.who.int/es/publications/m/item/global-plan-for-the-decade-of-action-for-road-safety-2021-2030>
- [9] OMS. (2023). Séptima Semana Mundial de las Naciones Unidas para la Seguridad Vial. Organización Mundial de la Salud. <https://www.who.int/es/campaigns/un-global-road-safety-week/2023>
- [10] OPS. (2006). Helmets: A road safety manual for decision-makers and practitioners. ISBN 92 4 156299 4 World Health Organization.
- [11] Pallotta, S. (2023). Países con más motos en el mundo: El top 5. Galgo. <https://www.galgo.com/blog/motos/paises-con-mas-motos>
- [12] Puntocascos. (2021). ¿Cómo sabes si tu casco para moto es certificado? <https://puntocascos.com/blog/consejos-y-recomendaciones/como-sabes-si-tu-casco-para-moto-es-certificado>
- [10] Respro Colombia. (s.f.). City. <https://mascarasantipolucion.com/products/city>
- [11] UNE-EN 13634:2018. (2018). Une.org. Recuperado el 3 de septiembre de 2024, de <https://www.une.org/encuentra-tu-norma/busca-tu-norma/norma?c=N0060305>
- [12] UNE-EN 149:2001+A1:2010. (2010). Une.org. Recuperado el 3 de septiembre de 2024, de <https://www.une.org/encuentra-tu-norma/busca-tu-norma/norma?c=N0044643>

[13]UNE-EN 1621-1:2013. (2013). Une.org. Recuperado el 3 de septiembre de 2024, de <https://www.une.org/encuentra-tu-norma/busca-tu-norma/norma?c=N0050961>