

**ANÁLISIS DE ACCIDENTES DEL TRABAJO CON
RESULTADO DE MUERTE EN EMPRESAS ADHERENTES IST,
2013-2015.**

**FRANCISCO MIRANDA MARTÍNEZ
MARÍA EUGENIA BARSBY PALACIOS**

IST

RESUMEN

En este trabajo se describen y analizan los accidentes del trabajo y trayecto fatales del periodo 2013-2015 de las empresas adherentes al IST. Para lograr este objetivo se desarrolló un estudio de carácter descriptivo y con un diseño transversal, que contemplo un total de 111 accidentes de los cuales 67 corresponden a accidentes del trabajo y 44 a accidentes de trayecto.

El trabajo consta de cuatro grandes apartados, en primer lugar el análisis y descripción del total de accidentes del trabajo y trayecto, en segundo lugar el análisis y descripción de los accidentes del trabajo con resultado de muerte y en tercer lugar el análisis y descripción de los accidentes del trayecto con resultado de muerte, en los análisis se consideraron la actividad económica de las empresas, el tamaño, el género de los trabajadores, la edad, las causas, entre otros. Por último una sección donde se desarrollan las principales conclusiones del estudio y se entregan recomendaciones en relación a las evidencias encontradas en el trabajo

INTRODUCCIÓN

De acuerdo a cifras entregadas por la Organización Internacional del Trabajo (OIT) en el mundo ocurren 860.000 accidentes en el trabajo cada día y cada año mueren 2,3 millones de personas a causa de accidentes del trabajo y enfermedades profesionales (OIT, 2014).

Tras estas cifras existen costos directos e indirectos, entre los costos directos la OIT indica que aproximadamente las pérdidas económicas a nivel global por los accidentes y enfermedades relacionadas con el trabajo se acercan al 4% del PIB mundial, lo que significa 2,8 billones de dólares en pérdidas económicas (OIT, 2015). Asimismo Pouliakas y Theodossiou (2010) identifican como costos indirectos el deterioro del ambiente del trabajo, gastos administrativos, formación o reeducación, impacto en el bienestar de la familia y comunidades, entre otros. En consecuencia todo accidente del trabajo y enfermedad profesional tiene un impacto social, al tener efectos no tan solo sobre la persona que le ocurrió, sino que tiene efectos sobre todo el mundo social que rodea al individuo tanto en lo laboral como en lo familiar.

En Chile entre los años 2011-2015 los indicadores de accidentabilidad, considerando accidentes laborales y de trayecto, cada año han ido disminuyendo, tanto en el número como en la tasa de accidentes a nivel nacional, pero al observar los indicadores de fatalidad, en el mismo período, existen variaciones que no muestran una disminución constante y menos una tendencia hacia la baja (SUSESO, 2016).

Desde la mirada de cómo abordar esta problemática, en el año 2006 la OIT hace hincapié en la relevancia de trabajar en sistemas preventivos para cuidar la vida de los trabajadores, sin dejar de lado el ámbito de la protección luego de que ocurra un accidente o una enfermedad profesional. Es por medio del convenio 187, que el organismo internacional busca que los esfuerzos de los países que adscriban a este convenio se focalicen en el fortalecimiento de una cultura nacional de prevención en términos de salud y seguridad en el trabajo.

Dado lo anteriormente expuesto, se vuelve necesario que nos detengamos a estudiar, analizar y reflexionar sobre la ocurrencia de accidentes a causa o con ocasión del trabajo que tengan como desenlace final el fallecimiento del trabajador. Puesto que para mejorar y fortalecer los sistemas

preventivos y la cultura preventiva, tanto a escala local como nacional, es fundamental el poder comprender y aprender para tomar decisiones que nos permitan avanzar en el cuidado de la vida de los trabajadores.

Por consiguiente el presente trabajo tiene como objetivo desarrollar un análisis descriptivo de los casos de accidentes fatales del trabajo y trayecto entre los años 2013-2015 de empresas adherente al IST.

ASPECTOS METODOLÓGICOS

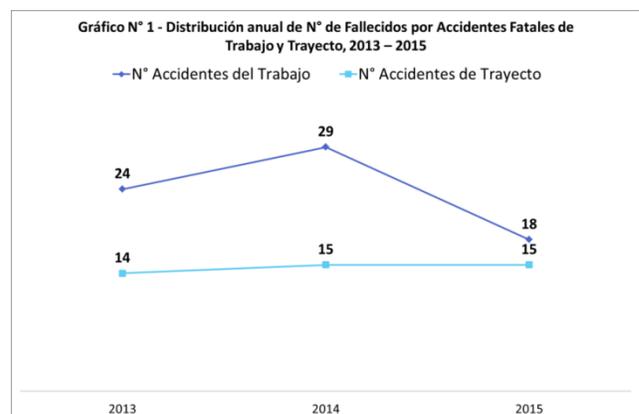
El estudio es de carácter descriptivo con un diseño transversal, puesto que busca especificar las variables y rasgos que presentan los accidentes con resultado de muerte ocurridos en el período 2013-2015 en empresas adherentes al IST. De acuerdo a Roberto Hernández, Carlos Fernández y Pilar Baptista (2010) este tipo de estudio son fundamentalmente útiles “para mostrar con precisión los ángulos o dimensiones de un fenómeno, suceso, comunidad, contexto o situación.” (Hernández, Fernández y Baptista, 2010, p. 80), por lo cual este estudio nos permitirá conocer con mayor claridad y detalle la ocurrencia de accidentes del trabajo con resultado de muerte en el período definido, siendo un insumo valioso que permite tomar mejores decisiones en el contexto de la seguridad y salud laboral.

TOTAL DE ACCIDENTES FATALES DEL PERÍODO EN ESTUDIO (TRABAJO Y TRAYECTO)

Durante los años 2013 - 2015 en las empresas adherentes al IST, se produjeron un total de 111 accidentes, que ocasionaron la muerte a 115 trabajadores, de los cuales 67 (60%) fueron accidentes del trabajo y 44 (40%) fueron accidentes de trayecto.

Resultados similares a lo ocurrido a nivel nacional durante el año 2015 donde el 61% son accidentes del trabajo y 39% a accidentes de trayecto. (SUSESO, 2016)

Durante el período en estudio se observa una disminución importante en el número de



accidentes fatales de trabajo, situación que no se aprecia en los accidentes fatales de trayecto, que se han mantenido relativamente constante. (Ver Gráfico N° 1)

A nivel nacional, de acuerdo a datos SUSESO, durante 2015 los accidentes del trabajo continuaron una tendencia a la baja, que iniciaron en 2013. Esto a diferencia de los accidentes de trayecto: en 2015 se registró un aumento de 15% de los accidentes fatales de trayecto respecto de 2014, mientras que los accidentes fatales del trabajo disminuyeron en un 3%. (SUSESO, 2016)

TASA DE MORTALIDAD

La Tasa de Mortalidad permite observar el N° de Fallecidos por cada 100.000 trabajadores en accidentes fatales. En la Tabla N° 1 se puede apreciar la Tasa de Mortalidad por Accidentes del Trabajo, Trayecto y Total.

Tabla N° 1 – Evolución Tasa de Mortalidad por Accidentes del Trabajo IST

	T.F. ACC. TRAB.	T.F. ACC. TRAY	T.F. TOTAL
2013	4,45	2,59	7,04
2014	5,31	2,75	8,06
2015	3,24	2,70	5,94

Sin bien es cierto, los accidentes de trayecto tienen tasas de mortalidad inferiores a los accidentes del trabajo, las tasas de fatalidad de los accidentes de trayecto se han mantenido comparativamente estables desde 2013, incluso con una leve alza. La Tasa de Mortalidad de Accidentes del Trabajo, desde 2013 a 2015 ha disminuido un 27,19%.

A nivel nacional, de acuerdo a datos de la SUSESO (2016), en la evolución de las tasas de mortalidad por accidentes del trabajo y de trayecto para el período 2013-2015 existe una reducción paulatina en las tasas de mortalidad de los accidentes del trabajo, de 5,2 accidentes fatales por cada 100.000 trabajadores protegidos en 2013, a 4,4 en 2015. Esta disminución en la mortalidad de los accidentes del trabajo no se observa en los accidentes de trayecto. Las tasas de mortalidad de los accidentes de

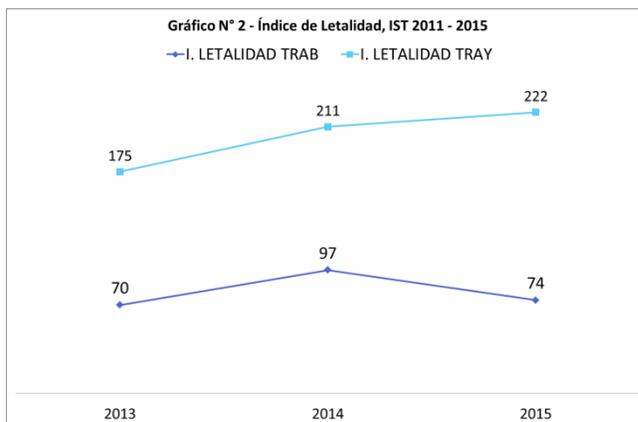
trayecto se han mantenido comparativamente estables desde 2013 variando entre 3,1 a un 2,9 en 2015, (accidentes mortales de trayecto por cada 100.000 trabajadores).

INDICE DE LETALIDAD

El índice de letalidad indica la cantidad de accidentes mortales cada 100.000 accidentes.

Como se puede observar en el Gráfico N° 2 el Índice de Letalidad de los accidentes fatales de trayecto es mayor que el de los accidentes fatales de trabajo.

Del 2013 al 2015, se puede observar que la proporción de accidentes fatales del trabajo en relación al total de accidentes del trabajo se ha mantenido relativamente constante, en cambio en los accidentes fatales de trayecto esta proporción ha aumentado.



ANTECEDENTES DE SINIESTRALIDAD LABORAL DE TRABAJADORES FALLECIDOS

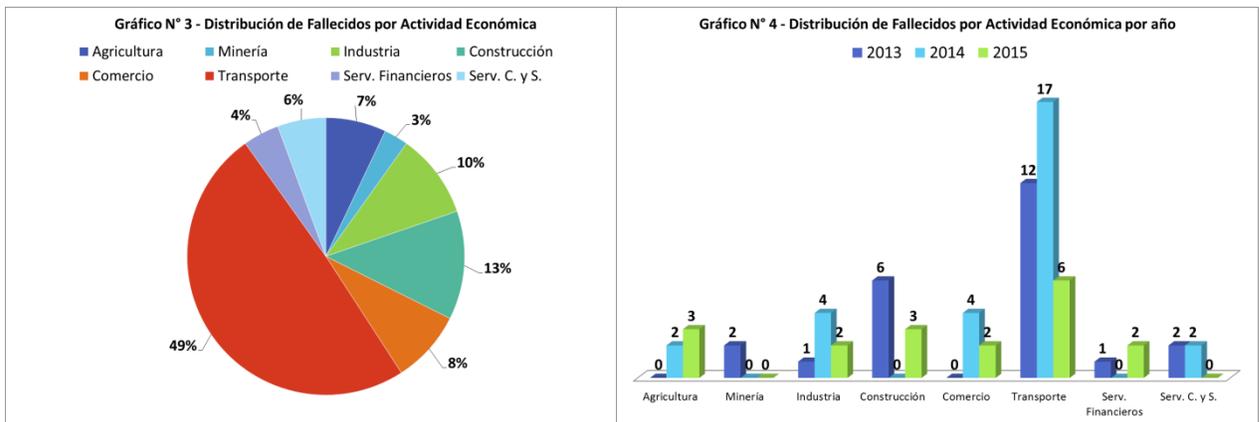
Del total de trabajadores fallecidos en accidentes de trabajo y trayecto en el período en estudio, de acuerdo a los registros de su historial de siniestralidad en empresas adherentes a IST, un 16,9% tuvo sólo un accidente y un 33,1% tuvo 2 o más accidentes del trabajo previamente. Esto quiere decir, que 5 de cada 10 trabajadores fallecidos sufrieron previamente accidentes laborales.

ANÁLISIS DE LOS ACCIDENTES FATALES DEL TRABAJO

Clasificación por Actividad Económica

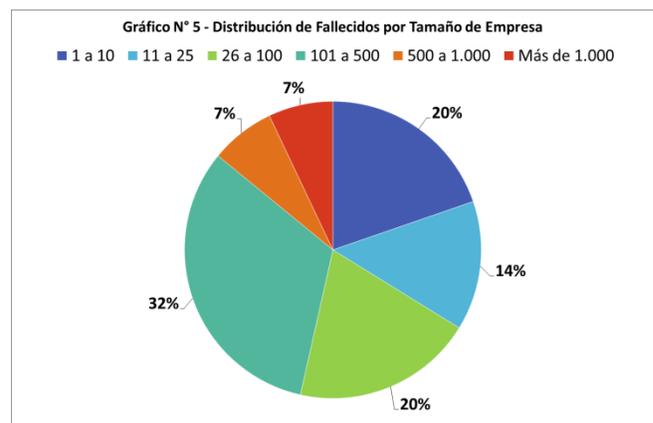
Como se puede apreciar en el Gráfico N° 3, la actividad económica que tuvo el mayor número de trabajadores fallecidos fue Transporte con un 49%, seguido por Construcción con un 13% e Industria con un 10%.

Si se compara 2013-2015, todas las actividades económicas han disminuido el número de fallecidos, excepto agricultura en que se ha triplicado, ver Gráfico N° 4.

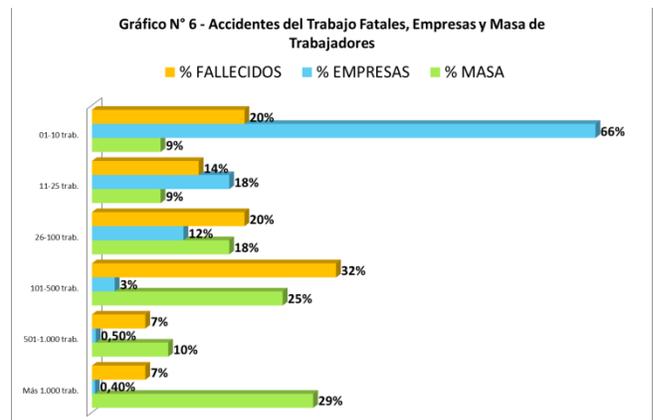


Clasificación por Tamaño de Empresa Adherente

En el gráfico N° 5 se puede observar que los accidentes del trabajo fatales ocurrieron mayoritariamente en las empresas de 101 a 500 trabajadores, seguido por las empresas de 26 a 100 trabajadores y 1 a 10 trabajadores, representando entre los tres segmentos el 72 % de los accidentes fatales de trabajo.



En el gráfico N° 6 se puede observar la distribución de los fallecidos producto de los accidentes del trabajo fatales ocurridos en las empresas adherentes al IST, y la distribución de empresas adherentes al IST según el tamaño y la masa de dichas empresas. Podemos señalar que la distribución de los fallecidos por accidentes del trabajo es similar a la distribución de la masa de trabajadores de nuestras empresas adherentes, exceptuando los segmentos extremos (1-10 trabajadores y Más de 1.000 trabajadores)



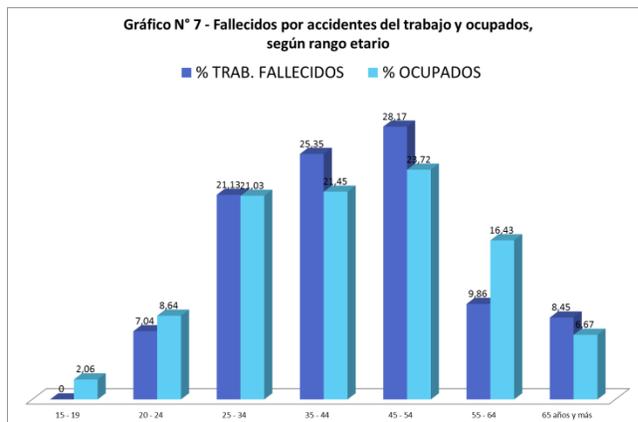
Clasificación por Sexo

Al analizar los accidentes del trabajo fatales el 98,59% de los trabajadores fallecidos fueron de sexo masculino y el 1,41% fueron de sexo femenino. A nivel nacional, de acuerdo a datos SUSESO (2016), el año 2015 el 98% de los accidentes fatales del trabajo correspondieron a hombres. En los últimos años las víctimas mujeres de accidentes del trabajo nunca han superado el 3%.

Clasificación por Edad

En el gráfico N° 7, se observa la distribución por rango etario de los accidentes del trabajo fatales ocurridos en las empresas adherentes al IST, y la distribución en porcentaje de ocupados a nivel nacional (INE, 2015).

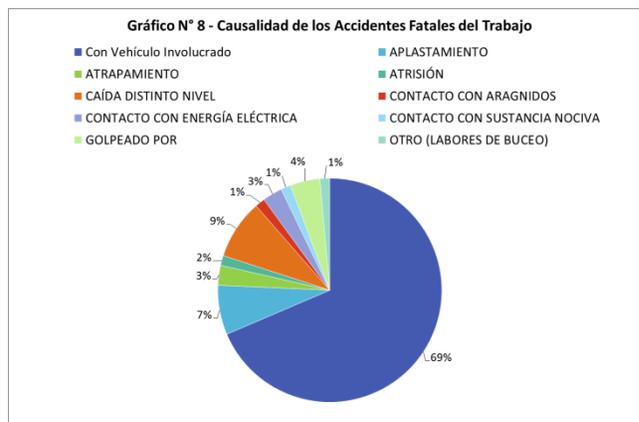
Tal como se puede observar, el mayor número de accidentes fatales del trabajo se da en el rango entre los 45 y 54 años, representando un 28%.



El número de trabajadores fallecidos muestra un perfil de distribución similar al de los ocupados, donde entre los rangos de 25 y 54 años se da la mayor cantidad de fallecidos, y el mayor porcentaje de ocupados a nivel nacional.

Causalidad de los accidentes fatales de trabajo

Como se observa en el gráfico N° 8, en el 69% de los **accidentes fatales de trabajo** existió un vehículo involucrado, seguido por caída de distinto nivel con un 9% de los casos.

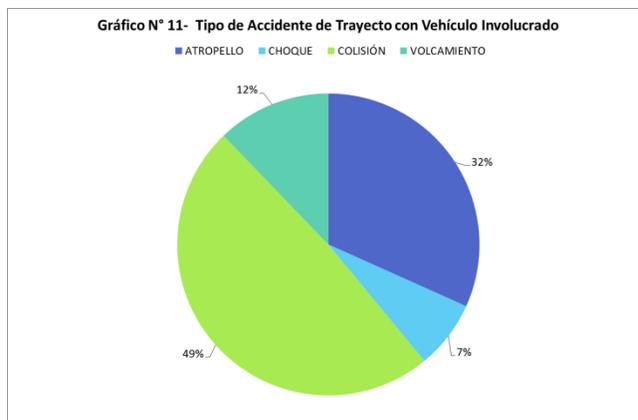


ANÁLISIS DE LOS ACCIDENTES FATALES DE TRAYECTO

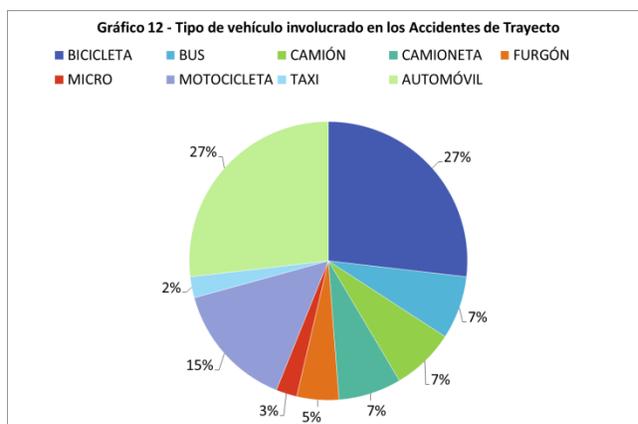
De los 44 accidentes fatales de trayecto registrados durante el período de estudio, el 93% involucra un vehículo en el suceso, mientras que en el 7% restante, se debe a otros factores.

Si se analiza sólo los accidentes fatales con vehículos involucrados, el 49% de los accidentes fueron colisiones, seguido de 32% atropellos, ver gráfico N° 11.

En relación a los atropellos, 5 de los 13 se debieron por caminar por lugar no habilitado para ello o por cruzar en lugar no habilitado.

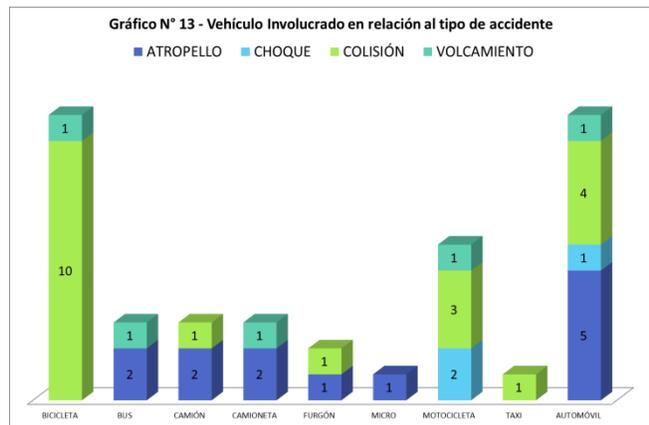


Al observar el tipo de vehículo involucrado en los accidentes de trayecto, ver gráfico N° 12, se puede apreciar una diferencia en la distribución de porcentajes de participación con los accidentes de trabajo con vehículos involucrados, siendo en el trayecto, la bicicleta y el automóvil los vehículos con mayor porcentaje de participación, entre ambos superan el 50%, seguido por las motocicletas con un 15% de participación.

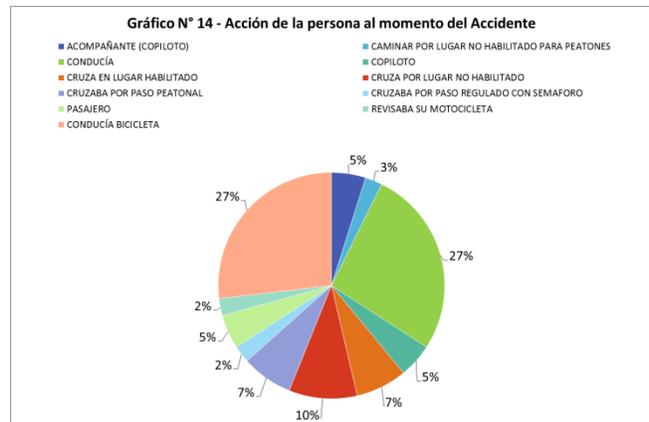


En el gráfico N° 13, se puede apreciar la participación de los vehículos involucrados en relación al tipo de accidente de trayecto.

Al momento del accidente un 54% de los trabajadores fallecidos iba conduciendo, 27% conducía su vehículo y un 27% conducía su bicicleta, seguido por un 10% que cruzaba por lugar no habilitado.



En relación a las normas de tránsito infringidas en los accidentes de trayecto con vehículos involucrados, de los 41 accidentes en 7 casos por no tener factores causales identificables con la información disponible no se puede asociar a algún incumplimiento legal. Del restante de los casos, se puede concluir que se infringen 16 artículos de la Ley de Tránsito.



Los artículos mayormente infringidos son:

- Artículo 167.- En los accidentes del tránsito, constituyen presunción de responsabilidad del conductor, los siguientes casos: 10 - No respetar el derecho preferente de paso de peatones o vehículos y las indicaciones del tránsito dirigido o señalizado;
- Artículo 199.- Son infracciones o contravenciones gravísimas, las siguientes: 1.- No detenerse ante la luz roja de las señales luminosas del tránsito, o ante la señal "PARE".
- Artículo 72.- ...las bicicletas deberán contar con elementos reflectantes.
- Artículo 201.- Son infracciones o contravenciones menos graves, las siguientes: 14. Conducir bicicletas, motocicletas o vehículos similares, contraviniendo la norma sobre uso obligatorio de casco protector y demás elementos de seguridad; (Ley 18.290),

COMENTARIOS Y CONCLUSIONES

1. Se puede apreciar que de la totalidad de accidentes fatales, considerando trabajo y trayecto, en un porcentaje cercano al 80% hay vehículos involucrados. Específicamente en el rubro transporte sobre el 90% de los accidentes se ve involucrado un vehículo. Por lo tanto, el gran tema relacionado con la fatalidad de los accidentes, pasa a hacer un tema de “tránsito”, más que la división tradicional trabajo y trayecto, y desde este punto de vista se transforma en un tema país.
2. En relación a los accidentes fatales del trabajo con vehículo involucrado, un alto porcentaje de los accidentes ocurrió en vía pública o carretera, y el 50% de los afectados iba conduciendo.
3. A diferencia de los accidentes fatales de trabajo, en donde el camión y el bus son los que tienen mayor participación, en los accidentes fatales de trayecto, la bicicleta y el automóvil suman un 54% de participación.
4. Tanto en los accidentes fatales de trabajo y trayecto con vehículo involucrado, la colisión y el atropello son los que tienen un mayor porcentaje de participación.
5. En los accidentes fatales de trayecto con vehículo involucrado, se puede apreciar que el 54% iba conduciendo, cifra similar a la vista en los accidentes fatales de trabajo con vehículo involucrado.
6. Se puede concluir que los accidentes fatales del trabajo en el período en estudio muestran una clara tendencia a la baja, a diferencia de los accidentes de trayecto que se han mantenido relativamente constantes.
7. Lo anterior, es posible explicarlo dado que la empresa tiene un mayor control en los riesgos al interior de la empresa. En cambio, en los accidentes de trayecto, la empresa tiene menos herramientas para poder influir en la ocurrencia de este tipo de accidentes.
8. En la actualidad las empresas cuentan con diferentes herramientas para abordar los riesgos al interior de las empresas, desde la asesoría prestada por su Organismo Administrador, como también Planes, Programas y Sistemas de Gestión, que buscan sistematizar la seguridad y promover el desarrollo de una cultura preventiva.

9. A nivel país, la Autoridad desde hace tiempo, ha generado sistemas de control y de denuncias de los accidentes fatales que ocurren en la empresa o en el trayecto, generando de esta forma que todos sean investigados y que se implementen medidas correctivas para evitar la repetición de situaciones similares.

10. En relación al tamaño de la empresa y los accidentes fatales del trabajo, se puede observar que el porcentaje de fallecidos está en relación al porcentaje de la masa de trabajadores de empresas adheridas a IST, exceptuando los extremos. En el caso de las empresas de menor tamaño de 1-10 trabajadores, el porcentaje de fallecidos es proporcionalmente mayor al porcentaje de la masa, y esto se explica a que son micropymes, que no cuentan con Comités Paritarios, Departamentos de Prevención, o una estructura que le permita la gestión de la prevención de riesgos. Por otro lado, en las empresas de más de 1.000 trabajadores, está relación es inversa, pudiendo explicarse por un mayor nivel de gestión preventiva, al contar con departamentos de prevención, comités paritarios, sindicatos y un mayor compromiso de la plana ejecutiva de la empresa. Son empresas, que de una u otra manera, deben cumplir con estándares internacionales, ya sea porque son del rubro marítimo portuario, empresas que son filiales de empresas internacionales o que prestan servicios a la gran minería, etc. Además este grupo de empresa busca tener una mayor responsabilidad social empresarial, donde el cuidado de sus trabajadores es un componente de este tema. También, el cuidado de la imagen corporativa es un tema relevante, que puede verse fuertemente afectado con la ocurrencia de un accidente fatal de trabajo.

11. A pesar que la inclusión de la mujer en el mundo del trabajo ha venido aumentando en los últimos años, son los hombres quienes sufren mayormente los accidentes fatales de trabajo y trayecto. Esto se puede explicar, porque todavía los trabajos con mayor riesgo son ocupados generalmente por hombres.

12. La curva por grupo de edad de fallecidos en el trabajo es similar a la curva de ocupados a nivel país, es así como en los segmentos 35-44 y 45-54, se concentra cerca del 45% de los ocupados, también se concentra el 50% de los fallecidos por accidentes del trabajo. Se genera un quiebre en la proporción en el penúltimo tramo (55-64 años), donde el porcentaje de ocupados es mayor al porcentaje de fallecidos.

RECOMENDACIONES

1. Dado la alta participación de vehículos involucrados y de trabajadores que iban conduciendo al momento de accidentarse, es necesario generar conciencia de los riesgos que implica la conducción, promoviendo conductas seguras y profundizar en la búsqueda de las causas que provocan una conducción no atenta a las condiciones del tránsito.
2. Debido a la alta participación de vehículos en accidentes con resultado de muerte, este se vuelve un tema país, donde los actores involucrados para una solución a este flagelo no son sólo las empresas, sino que el Estado con todos sus actores pertinentes involucrados. A modo de ejemplo, mirar y revisar como se están diseñando las carreteras y vías públicas dado que las condiciones de éstas hacen que una persona tome la decisión de cruzar por un lugar no habilitado.
3. Se debe seguir avanzando en generar culturas preventivas y gestión del riesgo en empresas de menor tamaño, por ejemplo, por medio de procesos de autoevaluación legal y/o por el uso de plataformas electrónicas para asesorías y capacitación.
4. En los accidentes fatales de trayecto del período en estudio, se logró identificar cuales eran los artículos de la Ley de Tránsito, que se infringieron mayormente, por ello, se recomienda que las empresas puedan hacer campañas para promocionar por un lado la conducta responsable al andar en bicicleta y el respeto a las señalizaciones de tránsito y cruces regulados.
5. A nivel país los accidentes de tránsito en los últimos tres años, no han disminuido a pesar de los esfuerzos de la autoridad, incrementando sanciones, realizando campañas específicas y un mayor control policial en carreteras y sobretodo en fechas emblemáticas como fines de semana largos y período de vacaciones.
6. Por lo cual creemos que este tema debe abordarse de manera conjunta entre empresa, organismos administradores y Estado.
7. Por otro lado, creemos necesario generar un plan de responsabilidad civil para pequeñas empresas, para aumentar el compromiso por parte de los dueños de las micropymes y una mayor comprensión de la responsabilidad que tienen en la protección de la vida de sus trabajadores.

BIBLIOGRAFÍA

Hernández, R. Fernandez, C. y Baptista, P. Metodología de la Investigación. Editorial Mc Graw Hill, 2010, México.

Instituto Nacional de Estadística (INE), Compendio Estadístico 2015, INE, 2016, Santiago, Chile.

Organización Internacional del Trabajo (OIT). "Día Mundial de la Seguridad y la Salud en el Trabajo 2015. Director General de la OIT: Construir una cultura de prevención en materia de seguridad y salud en el trabajo." 2015. Discurso del 28 de abril de 2015. En http://www.ilo.org/global/about-the-ilo/who-we-are/ilo-director-general/statements-and-speeches/WCMS_364085/lang--es/index.htm

Organización Internacional del Trabajo (OIT). Seguridad y salud en el trabajo. 2014. En: <http://www.ilo.org/global/topics/safety-and-health-at-work/lang--es/index.htm>

Organización Internacional del Trabajo (OIT). C187 - Convenio sobre el marco promocional para la seguridad y salud en el trabajo, 2006, Ginebra. En: http://www.ilo.org/dyn/normlex/es/f?p=NORMLEXPUB:12100:0::NO::P12100_INSTRUMENT_ID:312332

Pouliakas, K. and I. Theodossiou. "An Inquiry into the Theory, Causes and Consequences of Monitoring Indicators of Health and Safety At Work". 2010, University of Aberdeen Business School, IZA. En <http://mpa.ub.uni-muenchen.de/20336/>

Superintendencia de Seguridad Social. Informe Anual Estadísticas de Seguridad Social 2015. SUSESO, 2016, Santiago, Chile