PLAN ESTRATEGICO DE SEGURIDAD VIAL

EMPRESA: GRUPO JENISA SAS

AÑO: 2021

TABLA DE CONTENIDO

1. Introducción
2. Conceptos y definiciones
3. Generalidades de la empresa
4. Guía para la elaboración del plan estratégico de seguridad vial
4.1 Conformación del equipo de trabajo
4.1.1 Comité de seguridad vial
4.1.2 Política de seguridad vial
4.2 Diagnóstico
4.2.1 Características de la empresa
4.2.2 Evaluación del riesgo
4.3 Elaboración del PESV
4.4 Implementación del PESV
4.5 Seguimiento y evaluación
4.5.1 Indicadores de resultado
4.5.2 Indicadores de actividad
4.5.3 Auditorias
4.5.4 Información documentada
5. Guía de acciones para el desarrollo del PESV
5.1 Comportamiento humano
5.1.1 Procedimiento de selección de conductores
5.1.2 Pruebas de ingreso
5.1.3 Capacitación en seguridad vial
5.1.4 Control de documentación de conductores
5.1.5 Políticas de regulación de la empresa
5.1.5.1 Política de control de alcohol y drogas
5.1.5.2 Política de regulación de horas de conducción y descanso
5.1.5.3 Política de regulación de la velocidad
5.1.5.4 Política de uso del cinturón de seguridad
5.1.5.5 Política de no uso de equipos de comunicaciones móviles mientas se conduce
5.1.6 Elementos de protección
5.2 Vehículos seguros
5.2.1 Plan de mantenimiento preventivo
5.2.2 Documentación del plan de mantenimiento
5.2.3 Idoneidad
5.2.4 Procedimientos de inspección diaria de los vehículos
5.2.5 Control de documentación y registro de vehículos y su mantenimiento
5.3 Infraestructura física

5.3.1 Rutas internas
5.3.2 Política de señalización y demarcación
5.3.3 Rutas externas
5.3.4 Apoyo tecnológico
5.3.5 Políticas de socialización y actualización de información
5.4 Atención a victimas

1. INTRODUCCIÓN

Hoy, los accidentes de tránsito se identifican como una de las principales causas violentas de muerte en el mundo; en Colombia los accidentes de tránsito ocupan la segunda posición después de las muertes por homicidio.

Distintos organismos a nivel mundial están trabajando de manera conjunta para hacer de la movilidad una experiencia menos caótica y riesgosa, construyendo políticas y programas encaminados a la prevención, control oportuno e intervención de este tipo de riesgo que hoy supera el contexto laboral pues hace parte una problemática social generalizada.

Desde el ámbito laboral es necesario que las empresas demuestren toda la diligencia posible respecto del cuidado de los trabajadores, implementando modelos de prevención de riesgos, para fomentar la cultura del cuidado, promover ciudades seguras e impulsar el conocimiento colectivo.

Es necesario “seguir implementando los planes de mejoramiento con políticas, presupuesto, vehículos en buen estado y conductores, pasajeros y peatones con valores, hábitos y actitudes de respeto por la vida humana en su totalidad, con sentimientos de sensibilidad social, de aprecio y valor por la vida, las personas, y la naturaleza que se proyecten más allá de la esfera individual”.

La seguridad vial tiene un vector muy importante que es la educación para la conducción y comportamiento en calles y rutas. De ahí la gran relevancia y acato que se merece la Ley 1503 de 2011 y la resolución 1565 de 2014. En la primera en su Artículo 1 la presente ley tiene por objeto definir lineamientos generales en educación, responsabilidad social empresarial y acciones estatales y comunitarias para promover en las personas la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguras en la vía y en consecuencia, la formación de criterios autónomos, solidarios y prudentes para la toma de decisiones en situaciones de desplazamiento o de uso de la vía pública.

De acuerdo a una investigación realizada por Sergio Naza Guzmán “Factores asociados con la mortalidad por colisión de tránsito en conductores afiliados a una Administradora de Riesgos Profesionales en Colombia entre los años 2006 y 2010 “Es importante que las empresas establezcan políticas claras que garanticen que la conducción de vehículos la hagan personas calificadas y entrenadas para ello. Esto asegura que haya una disminución de hasta el 10% de la mortalidad, por colisiones de tránsito.

Si además se puede implementar una medida efectiva que alerte sobre los peligros de las colisiones en las zonas rurales apartadas de las ciudades, se podría lograr una disminución adicional hasta del 17% más, en la mortalidad por colisión en esta población.”

El modelo que a continuación presentamos fue elaborado con el fin de aportar elementos para que las empresas transformen su cultura vial, enfatizando en el conocimiento y cumplimiento voluntario de las normas de tránsito, el aumento de la percepción del riesgo al transitar y la corresponsabilidad al promover un uso solidario y responsable del espacio público, a través de la conciencia con inteligencia vial.

ENFOQUE DEL MÉTODO

Dentro de este enfoque el modelo se presenta en cuatro componentes:

Fortalecimiento de la gestión institucional.
Acciones para el desarrollo del Plan Estratégico de Seguridad Vial en el comportamiento humano.
Acciones para el desarrollo del Plan Estratégico de Seguridad Vial en vehículos seguros.
Acciones para el desarrollo del Plan Estratégico de Seguridad Vial en infraestructura segura.
Acciones para el desarrollo del Plan Estratégico de Seguridad Vial en atención a víctimas.

2. CONCEPTOS Y DEFINICIONES

CONCEPTOS	DEFINICION
¿Plan estratégico de seguridad vial?	Es el instrumento de planificación que consignado en un documento contiene las acciones, mecanismos, estrategias y medidas que deberán adoptar las diferentes entidades, organizaciones o empresas del sector público y privado existentes en Colombia. Dichas acciones están encaminadas a alcanzar la seguridad vial como algo inherente al ser humano y así reducir la accidentalidad vial de los integrantes de las organizaciones mencionadas y de no ser posible evitar, o disminuir los efectos que puedan generar los accidentes de tránsito.
¿Para qué sirve el plan estratégico de seguridad vial?	La finalidad del Plan Estratégico de Seguridad Vial, es definir los objetivos y las acciones o intervenciones concretas que se deben llevar a cabo para alcanzar los propósitos en materia de prevención de los accidentes de tránsito, facilitando la gestión de la organización al definir las áreas involucradas, los responsables y los mecanismos de evaluación y seguimiento en función del cumplimiento de las actuaciones definidas.
Seguridad vial	Se refiere al conjunto de acciones, mecanismos, estrategias y medidas orientadas a la prevención de accidentes de tránsito, o a anular o disminuir los efectos de los mismos, con el objetivo de proteger la vida de los usuarios de las vías.
Seguridad activa	Se refiere al conjunto de mecanismos o dispositivos del vehículo automotor destinados a proporcionar una mayor eficacia en la estabilidad y control del vehículo en marcha para disminuir el riesgo de que se produzca un accidente de tránsito.
Seguridad pasiva	Son los elementos del vehículo automotor que reducen los daños que se pueden producir cuando un accidente de tránsito es inevitable y ayudan a minimizar los posibles daños a los ocupantes del vehículo.

CONCEPTOS	DEFINICION
Accidente de tránsito	Evento generalmente involuntario, generado al menos por un vehículo en movimiento, que causa daños a personas y bienes involucrados en él, e igualmente afecta la normal circulación de los vehículos que se movilizan por la vía o vías comprendidas en el lugar o dentro de la zona de influencia del hecho (CNTT, 2002).
Accidente de trabajo	Todo suceso repentino que sobrevenga con causa u ocasión del trabajo y que produzca en el trabajador una lesión orgánica, una perturbación funcional o psíquica, una invalidez o la muerte. Así como el que se produce durante la ejecución de órdenes del empleador o contratante, durante la ejecución de una labor bajo su autoridad, aún por fuera del lugar y horas de trabajo; igualmente el que se produzca durante el traslado de los trabajadores o contratistas desde su residencia a los lugares de trabajo y viceversa, cuando el transporte lo suministre el empleador. (Ley 1562 de 2012).
Riesgo	Es la evaluación de las consecuencias de un peligro, expresada en términos de probabilidad y severidad, tomando como referencia la peor condición previsible.
Amenaza	Se define como la probabilidad de ocurrencia de un suceso potencialmente desastroso, durante cierto período de tiempo en un sitio dado.
Vulnerabilidad	Probabilidad de afectación, puede decirse también, de la susceptibilidad de ser afectado por una amenaza y su capacidad de sobreponerse.
Peatón	Persona que transita a pie por una vía (CNTT, 2002).
Pasajero	Persona distinta del conductor que se transporta en un vehículo público (CNTT, 2002).
Conductor	Es la persona habilitada y capacitada técnica y teóricamente para operar un vehículo (CNTT, 2002).
SOAT	Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito - SOAT, el cual ampara los daños corporales que se causen a las personas en accidentes de tránsito e indemniza a los beneficiarios o las víctimas por muerte o incapacidad médica según el caso.

CONCEPTOS	DEFINICION
ARL	La Administradora de Riesgos Laborales (ARL) es una entidad aseguradora de vida, encargada de afiliar a los empleados al sistema general de riesgos laborales y de prevenir, proteger y atender a los trabajadores contra todo evento riesgoso que puede haber en un ambiente laboral.
HSEQ	Es un sistema de gestión por medio de cual se garantiza el manejo responsable de todas las actividades de la organización, promoviendo y mejorando la salud del personal, garantizando un trabajo sin riesgo de lesiones a éste o a los demás, promoviendo la protección del medio ambiente y asegurando la calidad en los procesos.
Estrategia	Comprende las principales orientaciones y acciones encaminadas a lograr los objetivos de un plan. En un proceso regulable, conjunto de las reglas que aseguran una decisión óptima en cada momento.
Visión	Es un elemento de la planeación estratégica que enuncia un estado futuro de lo que desea alcanzar una organización en un tiempo determinado, expresado de manera realista y positiva en términos de objetivos.
Plan de acción	Corresponde a un documento que reúne el conjunto de actividades específicas, los recursos y los plazos necesarios para alcanzar objetivos de un proyecto, así como las orientaciones sobre la forma de realizar, supervisar y evaluar las actividades.
Entidad	Colectividad considerada como unidad. Especialmente, cualquier corporación, compañía, institución, etc. "tomada como persona jurídica".
Organización	Asociación de personas regulada por un conjunto de normas en función de determinados fines.
Empresa	La empresa es la unidad económico-social en la que el capital, el trabajo y la dirección se coordinan para realizar una producción socialmente útil, de acuerdo con las exigencias del bien común. Los elementos necesarios para formar una empresa son: capital, trabajo y recursos materiales.

CONCEPTOS	DEFINICION
Vehículo	Todo aparato montado sobre ruedas que permite el transporte de personas, animales o cosas de un punto a otro por vía terrestre pública o privada abierta al público (CNTT. 2002).
Vehículo de tracción animal	Vehículo no motorizado halado o movido por un animal (CNTT. 2002).
Vehículo no automotor	Vehículo que se desplaza por el esfuerzo de su conductor.

3. GENERALIDADES DE LA EMPRESA

Nombre de la empresa: GRUPO JENISA SAS

NIT: 900.891.178-9

Sector: Público: __ Privado: _X_ Mixto: __

Sector económico: COMERCIO

SEDE PRINCIPAL	
Departamento	**CUNDINAMARCA**
Ciudad	**SOACHA**
Dirección	**CALLE 29 1ª 29E**
Teléfono	**9053417**
Nombre de la ARL	**POSITIVA**

3.1 CONFORMACION DEL EQUIPO DE TRABAJO

4.1.1 Comité de seguridad vial

Funciones del comité:

El equipo de trabajo definido por la alta dirección, debe formalizar su participación mediante la creación de un comité de seguridad vial, siendo este el mecanismo de coordinación entre todos los involucrados y cuyo objetivo será plantear, diseñar, implementar y medir las acciones que permitan generar conciencia entre el personal y lograr objetivos a favor de la seguridad vial en la empresa y la vida cotidiana de sus integrantes.

El establecimiento del Comité de Seguridad Vial o Comité del Plan Estratégico de Seguridad Vial, que diseñará, definirá, programará, gestionará, etc., todos los aspectos necesarios para la puesta en marcha del PESV, a que hace relación la Ley 1503 de 2011 y el Decreto 2851 de 2013, será un escenario estratégico en el proceso de participación para la planeación y ejecución las distintas fases del plan.

En dicho Comité:

- Se analizarán los resultados obtenidos en el diagnóstico inicial y se formulará la hoja de ruta a seguir, conducente a reforzar los aspectos favorables encontrados, mitigar los riesgos y diseñar acciones para garantizar un cambio de actitud en los diversos actores de la movilidad en la compañía.

- Identificar los factores de riesgo y establecer un plan de acción personalizado para cada uno de ellos.

- Se presentarán, discutirán y determinarán los programas académicos a desarrollar con los distintos actores.

- Se considerará la adopción de un estándar de seguridad, que garantice la integridad y bienestar y minimice los riesgos de un accidente de tránsito.

- Se evaluaran los requerimientos y la oferta disponible, frente a proveedores y talleres para los procesos de diagnóstico, mantenimiento preventivo y mantenimiento correctivo de los vehículos.

- Se programaran fechas, tiempos y lugares para las capacitaciones con los conductores, sus equipos de trabajo y otros actores de la empresa, entidad u organización.

- Se determinaran las acciones de control o auditorías viales que se consideren pertinentes.

- Se presentarán las campañas y acciones de acompañamiento a desarrollar durante todo el año.

- Se establecerán los cronogramas de las diversas actividades a ejecutar y hará seguimiento de las mismas.

- Se elaborarán los informes periódicos para la Gerencia, Ministerio de Transporte, organismo de tránsito u otros interesados, que den cuenta de las acciones y programas, adelantadas y por ejecutar, analizando el impacto, costo-beneficio y aporte en la generación de hábitos, comportamientos y conductas favorables a la seguridad vial del país.

- El comité será el ente encargado de definir la visión, los objetivos y alcances del Plan Estratégico de Seguridad Vial para la empresa, acorde con los mínimos establecidos por la autoridad correspondiente.

- Debe definir la periodicidad con la que se va a realizar el comité.

ACTA DE CONFORMACION DEL COMITÉ DE SEGURIDAD VIAL

En Soacha a los 11 días del mes de Enero del año 2021, en las instalaciones de la empresa GRUPO JENISA SAS, se reunieren las personas que han sido designadas para conformar el Comité de Seguridad Vial y así dar cumplimiento a la resolución 1565 de 2014.

CONFORMACION

PRINCIPAL	SUPLENTE
INGRI PAOLA ORTIZ GONZALEZ	**JHON MARIO ORTIZ GONZALEZ**
WILMAN GUILLERMO SOSA	**JHON MARIO ORTIZ GONZALEZ**

RESPONSABLE DEL PLAN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL

PRINCIPAL	SUPLENTE
WILMAN GUILLERMO SOSA	**JHON MARIO ORTIZ GONZALEZ**

4.1.2 Política de seguridad vial

Recomendaciones:

Que sea adecuada al propósito de la organización.
Que proporcione un marco de referencia para el establecimiento de los objetivos y de las metas.
Que incluya el compromiso de cumplir los requisitos aplicables.
Que incluya el compromiso de mejora continua.

Ejemplo

Para la empresa GRUPO JENISA SAS, la salud y la seguridad forman parte de la naturaleza misma del trabajo y por lo tanto, son conceptos inherentes a todos los procesos operativos incluyendo el transporte de personas, productos y servicios.
Como tal, debe formar parte de la planeación y diseño de los trabajos que aquí se realizan, para evitar al máximo las situaciones de riesgo que puedan afectar a las personas, los equipos y las instalaciones.

Para tal efecto la alta gerencia se compromete con lo siguiente:

- GRUPO JENISA se compromete en hacer campañas de prevención de accidentes de tránsito en vías públicas.

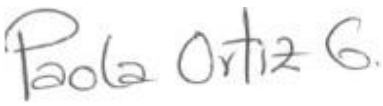
- Los empleados, conductores en general y contratistas de la empresa deben cumplir lo establecido en el código nacional de tránsito terrestre ley 769 del 2002 y aplicar lo normado mediante el plan estratégico de seguridad vial.

- GRUPO JENISA establecerá estrategias de cumplimiento y concientización de los riesgos viales a todos los empleados y contratistas a través de capacitaciones periódicas de sensibilización al acatamiento por señales de tránsito

- Informar sobre los riesgos viales a los empleados, contratistas y conductores orientando hacia un mantenimiento preventivo oportuno y eficaz de los vehículos.

- GRUPO JENISA se compromete a orientar los objetivos y metas en materia de seguridad vial con algunos requisitos que serán aplicables a la mejora continua.

Firma



Fecha: 11 DE ENERO DE 2021

4.2 DIAGNOSTICO DEL PESV

Antes de iniciar las acciones para intervenir el riesgo, es necesario planear la ruta segura con actividades a partir de un diagnóstico y una política clara en materia de prevención de riesgos de tránsito.

Los siguientes aspectos que se explican a continuación, son las principales fuentes para obtener la información necesaria para el diagnóstico del riesgo de tránsito, caracterización de la accidentalidad, estadísticas y costos de las pérdidas.

El propósito de este diagnóstico es identificar una serie de situaciones de riesgo que son causas básicas en el proceso de ocurrencia de los accidentes de tránsito.

Estos accidentes, como cualquier otro evento, son de origen multicausal y por ello es necesario identificar oportunamente aquellos riesgos propios de los comportamientos humanos, de los vehículos y de la infraestructura, que tienen el potencial de causar accidentes.

Algunos de esos riesgos pueden ser:

- Incoherencia entre las políticas administrativas y los estándares de los procesos productivos, como ejemplo: normas de seguridad vial y el tiempo de que disponen para entregar productos o la sobrecarga de los vehículos.
- Diseños locativos precarios para mantenimiento, circulación y estacionamiento de los vehículos en las empresas.
- Un deficiente proceso de selección, inducción y entrenamiento del personal.
- Selección, alquiler y compra de vehículos poco aptos para las exigencias de la empresa.
- Falta de un programa de mantenimiento preventivo y correctivo para el parque automotor.
- Falta de conocimiento técnico y realización de acciones inseguras para la operación de los vehículos.
- Incumplimiento de las normas técnicas y legales vigentes.
- Falta de criterios y políticas para la selección y seguimiento al desempeño de los contratistas para transporte terrestre.
- Utilización de talleres con bajos niveles de calidad para las reparaciones de los vehículos.

Para realizar este diagnóstico, la empresa puede utilizar un cuestionario que se relaciona en este documento, el cual permite obtener un dato del grado de riesgo e identificar los aspectos críticos que ameritan atención.

4.2.1 Características de la empresa

CUESTIONARIO DE SITUACION DE LA EMPRESA

CARACTERISTICAS DE LA EMPRESA

Fecha: 11 de enero de 2021 **Ciudad:** Soacha

Actividades que realiza:

- Comercio al por menor de productos textiles en establecimientos especializados
- Comercio al por menor de artículos de ferretería, pinturas y productos de vidrio Comercio al por menor de tapices, alfombras y cubrimientos para paredes y pisos
- Comercio al por menor de electrodomésticos y gasodomésticos de uso doméstico, muebles y equipos de iluminación
- Comercio al por menor de artículos y utensilios de uso doméstico
- Comercio al por menor de otros artículos domésticos en establecimientos especializados
- Comercio al por menor de artículos culturales y de entretenimiento
- Comercio al por menor de libros, periódicos, materiales y artículos de papelería y escritorio, en establecimientos especializados
- Comercio al por menor de artículos deportivos, en establecimientos especializados
- Comercio al por menor de otros artículos culturales y de entretenimiento n.c.p.
- Comercio al por menor de otros productos en establecimientos especializados

- Comercio al por menor de prendas de vestir y sus accesorios (incluye artículos de piel)
- Comercio al por menor de todo tipo de calzado y artículos de cuero y sucedáneos del cuero en establecimientos especializados
- Comercio al por menor de productos farmacéuticos y medicinales, cosméticos y artículos de tocador en establecimientos especializados
- Comercio al por menor de otros productos nuevos en establecimientos especializados
- Comercio al por menor de artículos de segunda mano
- Comercio al por menor en puestos de venta móviles
- Comercio al por menor de alimentos, bebidas y tabaco, en puestos de venta móviles
- Comercio al por menor de productos textiles, prendas de vestir y calzado

Tamaño de la empresa: Microempresa **Trabajadores 3**

Cantidad de empleados: 3

TIPO	CANTIDAD DE EMPLEADOS
Directos	**3**
Indirectos	**0**
Contratistas	**0**
Compradores	**0**
Total	**0**

Segmento al que pertenece:

COMERCIO

Tipos de vehículos utilizados para los desplazamientos:

TIPO DE VEHICULO	CANTIDAD
Buses, microbuses	**1**
Automóviles	**1**
Motos	**1**
Bicicletas	**5**
Otros, cual:	
Total	**8**

Clasificación del personal según su rol dentro de la empresa

ROL DENTRO DE LA EMPRESA	CANTIDAD
Administrativo	**1**
Técnico	**1**
Comercial	**1**
Otros, cual:	
Total	**3**

Clasificación del personal según su rol dentro de la vía

ROL DENTRO DE LA VIA	CANTIDAD
Conductor	**3**
Peatón	**3**
Pasajero	**3**
Otros, cual:	
Total	**9**

Tipo de desplazamientos de misión

DESPLAZAMIENTOS DE MISION	CANTIDAD
Internos	**0**
Externos	**1**
Total	**1**

Tipo de desplazamientos in-itinere

DESPLAZAMIENTOS IN-ITINERE	CANTIDAD
Casa–Trabajo	**3**
Trabajo -Casa	**3**
Total	**6**

Relación de actividades con el riesgo vial

RELACION CON EL RIEGO VIAL	N° DE TRABAJADORES
Si	**3**
No	**0**
Total	**3**

4.2.2 Evaluación del riesgo

GRUPO JENISA dentro de su SISTEMA DE GESTION DE SEGURIDAD Y SALUD EN EL TRABAJO, específicamente en la Matriz de Riesgos ha identificado los riesgos que presentan las personas en el entorno de la organización, con el fin de realizar intervenciones efectivas y así evitar pérdidas reales o potenciales en temas de seguridad en el trabajo y en seguridad vial algunos riesgos identificados.

4.3 ELABORACION DEL PESV

En cuanto a los niveles de riesgo, una vez se han determinado, estos deben ser clasificados y priorizados, para luego plantear las acciones sobre las que se va a trabajar cada uno. Es recomendable que el análisis y planteamiento de las acciones, estén dirigidos a eliminar o mitigar los riesgos.

PELIGRO / RIESGO	OBJETIVO	ACCIONES
Accidentes graves, muerte	1. Capacitación al personal sobre qué hacer antes, durante y después de un accidente de transito	Capacitaciones periódicas en prevención de accidentes viales
CONTROL DE MANTENIMIENTO PREVENTIVO / CORRECTIVO DE VEHÍCULOS	mantener un desempeño óptimo de los vehículos, estableciendo las medidas de control para evitar la ocurrencia de accidentes que puedan generar daños al individuo y/o a terceros	Directrices generales para atender el servicio de mantenimiento del parque automotor y los registros de control.
HABLAR POR CELULAR U OTRO TIPO DE DISTRACCION	Dar a conocer el Decreto 1428 del 2003 Reglamento general de circulación	Socializar a los conductores de GRUPO JENISA y actores involucrados sobre el cumplimiento del decreto 1428 del 2003
EXEDER LOS LIMITES DE VELOCIDAD	Dar a conocer a los actores involucrados la normatividad código Nacional de Tránsito, ley 1503 del 2011 formación de hábitos y comportamientos y conductas seguros en la vía	Solicitar al Proceso Gestión de Talento Humano, se incluya dentro del Plan Anual de Capacitación charlas y seminarios sobre comportamientos y conductas seguras en la vía, tanto para conductores como para peatones y pasajeros.

4.4 IMPLEMENTACION DEL PESV

Existe un Cronograma de Implementación de Planes de Acción.

Frente a este punto, se anexa Cronograma de Implementación de Plan de Acción de Riesgos Viales para GRUPO JENISA SAS

4.5 SEGUIMIENTO Y EVALUACION

4.5.1 Indicadores de resultado

DESCRIPCION	DEFINICION	FUENTE DE INFORMACION	META	PERIODO DE MEDICION
Número de incidentes y accidentes de tránsito, en un periodo determinado	Número de incidentes y accidentes de tránsito.	Reportes de incidentes y accidentes	90%	trimestralmente
Tasa de accidentalidad Vehicular	Número de accidentes de tránsito reportados/ Número de personas expuestas al riesgo de transito * 100	Reportes de accidentes en la ARL	90%	trimestralmente
DESCRIPCION	**DEFINICION**	**FUENTE DE INFORMACION**	**META**	**PERIODO DE MEDICION**
Tasa de vehículos inspeccionados	Numero vehículos inspeccionados / Numero de vehículos *100	Base de datos de la empresa	90%	trimestralmente
Frecuencia de accidentes de tránsito	Número de accidentes de tránsito en un período/ tamaño de la flota	Lo define cada organización	90%	trimestralmente
% de afectación	Número de conductores lesionados en accidentes de tránsito /Total de accidentes de tránsito del	Formato de control de acciedentes	90%	trimestralmente

	período *100			

4.5.2 Indicadores de actividad

DESCRIPCION	DEFINICION	FUENTE DE INFORMACION	META	PERIODO DE MEDICION
Número de personal formado en Seguridad Vial.	Número de personas formadas / Total de personas formar en seguridad vial * 100	Planillas de asistencia a cursos de formación	90%	trimestralmente
Cumplimiento en los programas de mantenimiento de los vehículos.	Número de mantenimientos realizados / Total de mantenimientos programados * 100	Planillas de control de mantenimiento a los vehiculos	90%	trimestralmente
Numero de evaluaciones prácticas de los conductores.	Número de evaluaciones realizadas / Total de evaluaciones programados * 100	Planilla de evaluación de practicas a conductores	90%	trimestralmente

4.5.3 Auditorias

La empresa debe garantizar, además de la medición de los indicadores, auditorías internas y externas, en intervalos de tiempo planificados y que deben de proporcionar información acerca del cumplimiento del plan estratégico de seguridad vial.

Para realizar esta auditoría, la empresa puede utilizar el cuestionario que se relaciona en este documento para el diagnóstico. En el que podrá identificar los aspectos críticos que ameritan mejoramiento.

4.5.4 Información documentada

Es importante tener en cuenta que, se debe elaborar un solo documento que incluya todos los aspectos del plan estratégico de seguridad vial, el cual debe incluir todos los elementos contemplados dentro del diseño, desarrollo e implementación, según las etapas descritas.

4. GUIA DE ACCIONES PARA EL DESARROLLO DEL PESV

5.1 COMPORTAMIENTO HUMANO

A continuación se presenta el procedimiento de selección de conductores

4.1.1 Procedimiento de selección de conductores

AUTOMÓVILES, BUSES, MICROBUSES, BUSETAS, VOLQUETAS, CAMIONES Y TRACTOCAMIONES

Objetivo:	El objetivo básico es la búsqueda de un perfil ideal en los conductores, es el de contar con criterios sólidos para asegurar que los niveles exigidos de experiencia, conocimiento, entre otros, sean los óptimos.
Experiencia:	Se refiere al tiempo en años que lleva conduciendo un vehículo; la clase y tipo; las regiones geográficas por las que ha transitado como conductor; la experiencia en accidentes de tránsito, si la ha tenido; y la experiencia en actividades económicas similares a las de la empresa que está realizando la selección.
Edad:	Entre 20 y 60 años.
Estado de salud en general:	**Visión y audición:** No debe tener deficiencias que no puedan ser corregidas por prescripción médica. **Percepción de colores y de profundidad:** No debe sufrir de daltonismo y el tiempo de reacción a estímulos deben ser normales. No debe tener prótesis en piernas o brazos. No debe padecer enfermedades como: Epilepsia, crónicas del corazón, mentales o elevadas concentraciones de colesterol o triglicéridos. Habilidad mental y estabilidad emocional dentro de parámetros normales. No debe tener conducta agresiva, paranoica o esquizofrénica. No debe tener propensión al consumo de alcohol o drogas.
Conocimientos y habilidades:	Conocimiento general de la cultura e idiosincrasia de la región.

	Conocimientos básicos de comprensión de lectura, escritura y operaciones aritméticas. Habilidades básicas para presentación de reportes sencillos. Habilidades para operar el tipo de vehículo de su competencia. Actitud positiva hacia la seguridad. Conocimientos básicos en: Primeros auxilios. Control de incendios en vehículos. Normas básicas de comportamiento en el tránsito nacional y local. Mecánica. Manejo defensivo. Conocimientos en inspección básica de un vehículo. Manejo de productos o equipos transportados (vehículos pesados). Atención de emergencias en carretera.

Tipo de vehículo	**Tiempo que debe llevar operando vehículos iguales o similares al que irá a conducir**
Vehículos para transporte de personal (buses, busetas, micros).	6 años.
Vehículos pesados.	6 años.
Vehículos livianos para el transporte de personal (tipo camperos cabinados).	4 años.
Vehículos livianos (camperos o automóviles).	2 años

MOTOCICLETAS

Objetivo:	El objetivo básico es la búsqueda de un perfil ideal en los conductores, es el de contar con criterios sólidos para asegurar que los niveles exigidos de experiencia, conocimiento, entre otros, sean los óptimos.
Experiencia:	Se refiere al tiempo en años que lleva conduciendo un vehículo; la clase y tipo; las regiones geográficas por las que ha transitado como conductor; la experiencia en accidentes de tránsito, si la ha tenido; y la experiencia en actividades económicas similares a las de la empresa que está realizando la selección.
Edad:	Entre 20 y 60 años
Estado de salud en general:	**Visión y audición:** No debe tener deficiencias que no puedan ser corregidas por prescripción médica. **Percepción de colores y de profundidad:** No debe sufrir de daltonismo y el tiempo de reacción a estímulos deben ser normales. No debe tener prótesis en piernas o brazos. No debe padecer enfermedades como: Epilepsia, crónicas del corazón, mentales o elevadas concentraciones de colesterol o triglicéridos. Habilidad mental y estabilidad emocional dentro de parámetros normales. No debe tener conducta agresiva, paranoica o esquizofrénica. No debe tener propensión al consumo de alcohol o drogas.
Conocimientos y habilidades:	Habilidad para conducir la motocicleta asignada. Actitud positiva hacia la seguridad. Conocimientos básicos de comprensión de lectura, escritura y operaciones aritméticas. Conocimiento de normas básicas de comportamiento en el tránsito. Manejo defensivo. Inspección general de una motocicleta. Actitud positiva hacia la seguridad.

4.1.2 Pruebas de ingreso

La siguiente tabla se presenta como guía para que se seleccionen los exámenes que la organización defina para cada uno de sus cargos.

Pruebas	Conductor de XXX	Conductor de XXX	Conductor de XXX	Conductor de XXX
Examen Psicosensometrico				
Visiometria				
Audiometría				
Coordinación motriz				
Prueba de Psicología				
Prueba Teórica				
Prueba Practica				
Otro, cual:				
Otro, cual:				

4.1.3 Capacitación en seguridad vial

La siguiente tabla se presenta como guía para que se definan los temas de formación en seguridad vial según el cargo y según las habilidades requeridas o a desarrollar.

CARGO	PERIODICIDAD	Habilidades Administrativas				Habilidades Sociales				Habilidades Técnicas			
		A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L

4.1.4 **Control de documentación de conductores: Este es el formato que se debe diligenciar para todos y cada uno de los empleados de la organización.**

Fecha: _____ Ciudad: _____

Nombres y apellidos: _____

Número de identificación: _____ Ciudad: _____

Cat. de la licencia de conducción: _____ Fecha de vigencia: _____

Edad: _____ Años Género: Masculino _____ Femenino _____

GRUPO DE TRABAJO AL QUE PERTENECE:

Administrativo _ Comercial _ Técnico _ Operativo _ Otro _

Explique_____

TIPO DE CONTRATO

Indefinido __ Definido __ Contratista __ Otro __ Explique _____

Cargo. _____

EXPERIENCIA EN LA CONDUCCION. _____ Años

Accidentes ¿Ha tenido en los últimos cinco años algún accidente de tránsito? Si __ No __

Describa brevemente las circunstancias: _____
_____
_____

Incidentes ¿Ha tenido en los últimos cinco años algún incidente de tránsito produciéndose daños materiales, pero no personales? Si __ No __

¿Con que frecuencia realiza desplazamientos en misión?

__ A diario __ Alguna vez a la semana

__ Una o dos veces al mes __ Varias veces al año
¿Conduce su propio vehículo para estos desplazamientos?

Sí __ No __

Mis desplazamientos en misión son, en general, planificados por:

Mi mismo __ La Empresa ___

¿Con cuánto tiempo de antelación se suelen prever mis misiones?

_____
_____
_____

Trayectos *in – itinere* medios de desplazamiento que utilizo para los trayectos casa – trabajo

A pie ___ Automotor ___ En bicicleta ___ Transporte publico ___

Moto o ciclomotor ___ Transporte colectivo de empresa ___

Numero de Km diarios entre mi lugar de trabajo y mi domicilio (trayectos ida y vuelta) _____ km.

Tiempo medio diario que utilizo para desplazarme entre mi lugar de trabajo y mi domicilio (Trayectos ida y vuelta) _____ Horas.

Número de km mensuales recorridos en la labor profesional _____ Km

Principales factores de riesgo con los que se encuentra (tanto en los trayectos ida – vuelta del domicilio al trabajo como en los desplazamientos en misión)

Estado de la infraestructura / vía mi vehículo: ___
La organización del trabajo: ___
Mi propia conducción: ___
Otros: ___

Causas que motivan el riesgo (indique todos los que considere adecuados, en su caso:

___ Intensidad del tráfico

___ Condiciones climatológicas

___ Tipo de vehículo o sus características estado del vehículo

___ Organización del trabajo (agenda, reuniones, tiempos de entrega, etc.)

___ Su propia conducción

___ Su estado psicofísico (cansancio, estrés, sueño, etc.)

___ Otros conductores

___ Estado de la infraestructura / Vía

___ Falta de información o formación en seguridad vial

___ Otras _____

Concrete el riesgo que percibe _____
_____
_____
_____

Sus propuestas para reducir el riesgo de accidente: _____
_____
_____
_____
_____

5.1.5 POLÍTICAS DE REGULACIÓN DE LA EMPRESA

5.1.5.1 Política de control de alcohol y drogas

Grupo Jenisa, adopta la presente política que plantea programas que buscan garantizar la seguridad y salud en el trabajo enfocados a obtener un ambiente laboral sano, seguro y adecuado para todas las personas que de una u otra forma se encuentran vinculados, a su vez busca prevenir los efectos adversos de las sustancias psicoactivas en la salud integral, en el desempeño, en el espacio donde se encuentren y en la productividad de las personas.
Por esta razón nuestros compromisos son:

- Evitar el uso de alcohol, tabaco, drogas enervantes y otras sustancias psicoactivas que generen adicción, durante la jornada laboral.
- No asistir al trabajo bajo la influencia de alcohol, drogas enervantes u otras sustancias psicoactivas.
- En eventos controlados y organizados por Grupo Jenisa, sólo la Gerencia General, tendrán la facultad para permitir el consumo de bebidas alcohólicas, teniendo en cuenta el motivo del encuentro.
- Prohibir la venta o distribución de alcohol, tabaco, drogas enervantes, sustancias psicoactivas que generen adicción en los sitios de trabajo.
- Asistir a todas las charlas de prevención que realice la Organización sobre estos temas de manera atenta, puntual y participativa.
- Se podrán llevar a cabo y de forma no anunciada visitas de inspección en busca de sustancias como alcohol, tabaco, y sustancias Psicoactivas.

La Organización podrá realizar pruebas de alcohol y drogas directamente o a través de terceros, cuando existan razones para sospechar de abuso de alcohol y drogas, cuando un trabajador esté involucrado en un accidente y deba descartarse una relación con uso o abuso de estos, con base en el art. 41 del decreto 1108 de 1994. Presentarse a trabajar bajo el efecto del alcohol, drogas o sustancias alucinógenas y enervantes o que creen dependencia, está estrictamente prohibido.
Los trabajadores que consideren tener problemas de dependencia de alcohol o drogas, deben buscar asesoría y seguir un tratamiento, en forma inmediata y apropiada, antes que el problema se convierta en un obstáculo para un adecuado desempeño.

5.1.5.2 Política de regulación de horas de conducción y descanso

15.6.2. Horas de conducción y descanso/ Hábitos Alimenticios: GRUPO JENISA SAS en cumplimiento de los procesos de sistema de gestión de calidad y seguridad en el trabajo implementará políticas y programas que garanticen un óptimo desempeño a los conductores de la empresa, donde se tengan prácticas como las pausas activas, control en la alimentación, y el descanso necesario, para ello se implementarán algunos programas donde: el conductor realice pausas activas cada 4 horas (estiramiento y ejercicio) descanse cada ocho (8) horas, se le capacitará para que cambie sus hábitos alimenticios con el fin de prevenir la fatiga y/o alguna enfermedad generada por los desórdenes alimenticios

5.1.5.3 Política de regulación de la velocidad

15.6.3. Regulación de la velocidad, GRUPO JENISA hará cumplir las normas establecidas por el código Nacional de Transporte Terrestre y los límites de velocidad a conductores y contratistas y garantizará que en ningún caso se podrá exceder la velocidad a más de 80 km en carretera 50 km en vías urbanas y 30 km en zonas residenciales y escolares ley 1239 del 2008 donde se establecen los límites de velocidad en las vías urbanas y municipales.

Para los vehículos de visitantes a la empresa, se informara al conductor los parámetros de velocidad que se deben tener en cuenta.

5.1.5.4 Política de uso del cinturón de seguridad

Uso de cinturón de seguridad, los conductores de la empresa darán cumplimiento a la Resolución No 3027 del 2010 donde se obliga el uso de cinturones de seguridad tanto para el conductor como para los pasajeros (Ley 769 del 2002 artículo 82 Resolución 19200 del 2002) “En Colombia, no usar el cinturón de seguridad conduce a una multa de 15 salarios mínimos diarios legales de acuerdo a la ley 769 art. 130 literal c. Será sancionado con multa equivalente a quince (15) salarios mínimos legales diarios vigentes, el conductor de un vehículo automotor que incurra en cualquiera de las siguientes infracciones: No utilizar el cinturón de seguridad por parte de los ocupantes del vehículo”.

5.1.5.5 Política de no uso de equipos de comunicaciones móviles mientas se conduce

15.6.5 No uso de equipos de comunicaciones móviles mientras conduce: los conductores de la empresa no podrán hacer uso de ningún equipo de comunicación mientras está conduciendo, deberá utilizar las manos libres o en su

defecto detendrá el vehículo para recibir o hacer la llamada si es importante para el conductor (Ley 1383 del 2010 articulo No21. “Los infractores de las normas de tránsito serán sancionados con la imposición de multas, de acuerdo con el tipo de infracción así:
Será sancionado con multa equivalente a quince (15) salarios mínimos legales diarios vigentes (SMLDV) el conductor y/o propietario de un vehículo automotor que incurra en cualquiera de las siguientes infracciones: C.38 Usar sistemas móviles de comunicación o teléfonos instalados en los vehículos al momento de conducir, exceptuando si estos son utilizados con accesorios o equipos auxiliares que permitan tener las manos libres”.

5.1.6 Elementos de protección

GRUPO JENISA SAS, en cumplimiento a las disposiciones legales vigentes y en desarrollo de su política de Gestión Humana, tiene documentado e implementado lo correspondiente al suministro de los elementos de protección personal de sus trabajadores.

5.2 VEHICULOS SEGUROS

5.2.1 Plan de mantenimiento preventivo

Para revisar las políticas y ampliar o reemplazar el parque automotor, la empresa se puede apoyar de la siguiente lista de factores:

Si es vehículo nuevo:

La información del plan de mantenimiento se registra según los lineamientos con el fin de garantizar el cumplimiento del plan de mantenimiento.

La información mínima requerida es:

Placas del vehículo
Numero VIN
Número de motor
Kilometraje - Fecha
Especificaciones técnicas del vehículo
Datos del propietario
SOAT – Fecha de vigencia

Seguros - Fechas de vigencia
Revisión Técnico Mecánica
Reporte de comparendos
Reporte de incidentes – fecha, lugar, área
Reporte de hechos de tránsito – fecha, lugar,
Plan de mantenimiento preventivo – fechas o Control de Acciones de Mantenimiento
Sistemas de seguridad activa
Sistemas de seguridad pasiva

Vehículo Nuevo

- Que tenga buena red de servicio posventa para repuestos y personal calificado
- para mantenimiento.
- La relación entre el rendimiento del vehículo y los costos de producción (gasto de combustible, de llantas y sistema de suspensión).
- Que esté acorde con la modalidad de transporte para el que se requiere.
- Que tenga elementos básicos de seguridad como: Cinturón de tres puntos,
- protector de cabeza, vidrios de seguridad en el parabrisas y ventanas, bolsa de aire, seguros en las puertas, que las luces y espejos retrovisores no distorsionen las imágenes.

Si es vehículo usado:

Se tomarán las medidas necesarias para prevenir futuros problemas por embargos, pignoraciones, reserva de dominio o juicios en trámite. Se debe investigar:

- Procedencia.
- Organismo de Tránsito donde esté matriculado.
- El A-Z o historial judicial.
- Estado mecánico básicamente del motor, la caja de transmisión y el sistema de suspensión.
- Estado general de la carrocería.

Mantenimiento de los vehículos: La aplicación periódica (pre-operacional o mensual) de listas de chequeo permite hacer un seguimiento continuo al estado mecánico y de seguridad de los vehículos.

La información de los problemas críticos detectados con las listas de chequeo, se utiliza como insumo para el plan de mantenimiento en un período determinado.

5.2.2 Documentación del plan de mantenimiento

Toda la información del plan de mantenimiento de cada vehículo, debe estar registrada, entendiendo que se debe poder obtener información histórica y trazabilidad de las operaciones hechas, de tal manera que se garantice el cumplimiento del plan de mantenimiento.

En el evento de que los vehículos sean propiedad de la empresa, esta realizará de manera directa o a través de terceros el plan de mantenimiento preventivo. Si por el contrario estos son contratados para la prestación del servicio de transporte, la empresa contratante verificará que la empresa contratista cuente y ejecute el plan.

Condición que será exigida expresamente en el contrato de servicios para su suscripción y cumplimiento.

5.2.3 Idoneidad

La empresa debe garantizar que la implementación del plan de mantenimiento se realice a través de personal idóneo, utilizando la tecnología adecuada y guiado por los protocolos y recomendaciones del fabricante del vehículo.

5.2.4 Procedimientos de inspección diaria de los vehículos

En complemento con el plan de mantenimiento preventivo, la empresa debe establecer protocolos de inspección diaria a los vehículos, en donde se revisen los elementos de seguridad activa y pasiva más relevantes, que permitan conocer su estado antes de emprender la marcha.

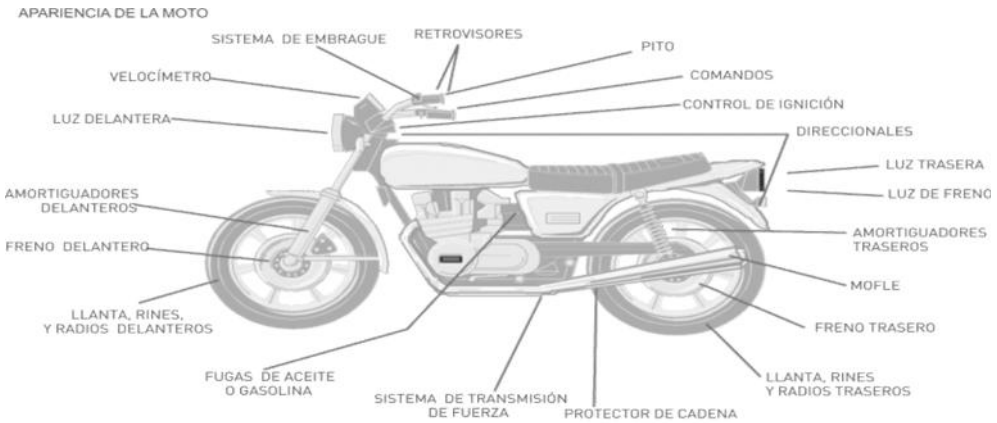
La empresa debe garantizar que la información de los elementos y sistemas de seguridad activa y pasiva del vehículo a los que se les hará el chequeo antes de marcha, serán ajustados al tipo de vehículo de la empresa.

LISTA DE CHEQUEO PARA VEHICULOS LIVIANOS			
COMPONENTES DEL VEHÍCULO A LOS CUALES SE LES DEBE PRESTAR ATENCIÓN EN LA INSPECCIÓN			
Parte del vehículo	**Descripción de los componentes**	**Cumple**	
		SI	**NO**
Parte externa	Verificar presencia de fugas de fluidos, defectos o daños. Estado de las llantas. Presión. Defectos.		
Compartimiento del motor	Niveles de aceite, de refrigerante y de líquido de frenos. Agua de batería. Conexiones de cables. Mangueras. Correas.		
Interior del vehículo	Tablero de instrumentos: Velocímetro, gasolina, carga de batería, direccionales, temperatura, luces. Espejos: Limpios y libres de daños, bien ajustados y máxima visibilidad. Pito y alarma de reversa. Frenos: Hacer prueba de frenado. Posición del asiento. Palanca de cambios: Hacer prueba y verificar caja de cambios. Volante: Hacer prueba y verificar dirección normal.		
Parte del vehículo	**Descripción de los componentes**	**Cumple**	
		SI	**NO**
Vehículo en marcha.	Detectar ruidos u olores extraños.		
Otros	Documentos: Seguro obligatorio. Tarjeta de propiedad. Control de gases. Equipo de prevención y seguridad en carretera: gato, cruceta, caja de herramientas, triángulos reflectivos, tacos, llanta de repuesto, extintor, linterna, botiquín de primeros auxilios.		

FORMATO DE INSPECCIÓN PARA MOTOCICLETAS

Fecha: _____ Dependencia: _____
Nombre: _____Registro: _____
Oficio: _____ Jefe inmediato: _____
Licencia de conducción: Si___ No___ Placa N° _____ Cilindraje: _____
El casco está en buen estado: Si___ No___
Debidamente identificado. Sí___ No___
Las gafas están en buen estado: Si___ No___
Qué tipo de gafas tiene: _____
Los guantes están en buen estado: Si___ No___
Qué tipo de guantes tiene. _____
Posee impermeable: Si___ No___
En qué estado se encuentra: _____
Utiliza zapatos de cuero y antideslizantes: Si___ No___

INSTRUCCIONES: Marque con un visto bueno si las partes evaluadas se encuentran bien y con una X si éstas se encuentran en mal estado y en observaciones explique lo malo que observó



Observaciones: _____
_____
_____
_____

Nombre de quien realizo la inspección: _____

LISTA DE CHEQUEO PARA BICICLETAS			
COMPONENTES DE LA BICICLETA A LOS CUALES SE LES DEBE PRESTAR ATENCION EN LA INSPECCIÓN			
Parte del vehículo	**Descripción de los componentes**	**Cumple**	
		SI	**No**
Llantas	Estado Presión de aire Válvulas		
Sujetadores de llantas	Tensión Estado		
Frenos:	Se debe hacer la prueba que esten funcionando. Revisar cables Revisar las gomas o borradores.		
Cadena:	Revisar ajuste Tensión		

5.2.5 Control de documentación y registro de vehículos y su mantenimiento

Placas del vehículo	
Numero vin	
Número del motor	
Kilometraje-fecha	
Especificaciones técnicas del vehículo	
Datos del propietario	
Datos de la empresa afiliada	
SOAT-fecha de vigencia	
Revisión técnico mecánica	
Reporte de comparendos	
Reporte de incidentes. Fecha, lugar, área rural/urbana	
Reporte de accidentes. Fecha, lugar, área rural/urbana	
Plan de mantenimiento preventivo-fechas	
Control de acciones de mantenimiento	
Sistemas de seguridad activa	

Sistemas de seguridad pasiva	

5.3 INFRAESTRUCTURA FISICA

5.3.1 Rutas internas

LISTA DE CHEQUEO PARA LA INFRAESTRUCTURA FÍSICA ENTORNO FISICO

EMPRESA: _____

FECHA: _____

REVISADO POR: _____

SOBRE LOS PEATONES				
ASPECTO	**SI**	**NO**	**HALLAZGO**	**ACCION**
Están las zonas señalizadas, demarcadas e iluminadas para su desplazamiento?				
Las zonas de desplazamiento de los peatones están debidamente identificadas y en lo posible separadas de las zonas de circulación de los vehículos?				
Las zonas de circulación privilegian los peatones sobre el paso vehicular?				
SOBRE LAS VELOCIDADES				
ASPECTO	**SI**	**NO**	**HALLAZGO**	**ACCION**
Están definidas, señalizadas y socializadas las velocidades máximas permitidas en las vías internas?				
Existen elementos sobre la vía que favorezcan el control de la velocidad dentro de las				

instalaciones?				
SOBRE LOS PARQUEADEROS				
ASPECTO	**SI**	**NO**	**HALLAZGO**	**ACCION**
Están definidas, señalizadas e iluminadas las zonas destinadas para el parqueadero en las vías internas de la empresa?				
Las zonas de parqueaderos están debidamente identificadas?				
Las zonas de parqueaderos en lo posible están separadas de las zonas de cargue y descargue de los vehículos?				
Están establecidas las zonas de parqueo por tipo de vehículo?				

5.3.2 Política de señalización y demarcación

Redactar/anexar la Política de la empresa

La Señalización constituye una de las técnicas de prevención que más rendimiento aporta a las empresas, permitiendo identificar los peligros y disminuir los riesgos para la seguridad y la salud de los colaboradores de la emrpesa, la señalización como una técnica que pretende mediante estímulos indicativos visuales y sonoros en la universidad, condicionar el comportamiento del personal que lo recibe frente a los riesgos, peligros o circunstancias que desean ser resaltados para que éstos sean eludidos, la empresa está implementando la técnica de señalización y demarcación de sus vías y parqueaderos con el fin de identificar los riesgos y brindarle a los usuarios que ingresan vías y parqueaderos seguros para su movilidad.

5.3.3 Rutas externas

El procedimiento de plan de viaje de la empresa es un método sistemático de planeación y control de operaciones de transporte en carretera que apunta a que cada viaje sea tan seguro como sea razonable y facilita a la empresa la temprana detección de cualquier acontecimiento imprevisto. Se requiere un sistema formal

de plan de viaje para las operaciones por tierra que implican: viajes largos en áreas alejadas donde hay pocas comunicaciones y donde la seguridad del operador y equipos pueden estar en riesgo, si se pierden o se ven involucrados en un accidente.

Este procedimiento podría contemplar las acciones correctivas que se tomarán en caso de emergencia.
Asegurarse de que un plan de viaje sea preparado por el supervisor y una copia de éste sea llevada durante del viaje.

Reportar al supervisor la llegada puntualmente y el arribo seguro.

Reporte al supervisor en caso de cualquier retraso, accidente, retenes, etcétera.

Preparación del viaje

Como mínimo los vehículos usados para viajes a áreas remotas, de los elementos contenidos en el Artículo 30 de la Ley 769 de 2002, se deben equipar con:

Cinturones de seguridad para los asientos delanteros y traseros.

Cuerda de remolque.

Agua adicional para el radiador y batería.

Tabla para mejorar estabilidad y apoyo del gato.

La inspección pre operacional del vehículo se debe realizar antes de comenzar el viaje y cualquier deficiencia se debe reportar inmediatamente al supervisor y corregir antes del viaje.

La presión del neumático se debe marcar claramente en la llanta / rin.

Se debe llevar ropa de repuesto para enfrentar las condiciones ambientales.

Siempre se debe llevar un amplio suministro de agua potable y alimento dependiendo del ambiente y longitud del viaje.

El suministro de agua debe ser por lo menos 2 galones por día por persona.

Equipo de comunicación: Radio, teléfono satelital o celular deben también estar disponibles.

Fatiga

Todos los conductores de la empresa deben evitar conducir bajo condiciones de fatiga y seguir las siguientes reglas como medida mínima de precaución:

Cada 2 horas de conducción, el conductor debe parar y tomar un corto descanso antes de continuar.

Abstenerse de conducir después de sesiones de trabajo continuo mayores a 10 horas.

Abstenerse de conducir cuando se sienta enfermo o bajo medicamentos que puedan alterar su capacidad de reacción.

Abstenerse de conducir bajo condiciones de presión emocional que puedan afectar la atención o tiempos de reacción.

ESTUDIO DE RUTAS
LISTA DE CHEQUEO PARA RUTAS EXTERNAS

EMPRESA: _____

FECHA: _____

REVISADO POR: _____

RUTA: _____

ITINERARIOS	**HORA**
Horario de inicio de turno	
Horario de salida desde la empresa o sitio definido	
Horario de finalización de turno	
Horario de llegada a la empresa o sitio definido	

POSIBLES PRESIONES SOBRE LA CONDUCCIÓN Y LA SEGURIDAD EN LOS TRABAJADORES	**DESCRIPCION**
Logro de objetivos	
Bonificaciones por rapidez	
Número de pasajeros transportados	
Dinero recaudado	
Otro; Cual	

CONDICIONES PRINCIPALES DE LA VIA	DESCRIPCION
Geometría	
Utilización	
Calzadas	
Carriles	
Material	
Estado	
Condiciones	
Iluminación	

CONDICIONES METEOROLÓGICAS DE LA RUTA	DESCRIPCION

DESPLAZAMIENTOS
Se recomienda anexar un mapa de la ruta donde se marquen los puntos críticos de riesgo, además, de marcar sitios que podrían apoyar al conductor en caso de una dificultad en la vía, tales como hospitales, policía, bomberos, etc.

5.3.4 Apoyo tecnológico

Es recomendable que la empresa utilice la tecnología disponible como fuentes de apoyo y soporte, que permita contar con información en tiempo real y navegación asistida por GPS u otras tecnologías que permitan tener información de su localización, velocidades, etc.

Se debe relacionar los equipos que la compañía tiene instalados en los vehículos que permitan saber información del vehículo y de su conductor.

5.3.5 Políticas de socialización y actualización de información

Redactar/anexar la Política de la empresa

Mediante el programa de Inducción y Reinducción de los empleados que se realizan siguiendo modalidad virtual y presencial respetivamente, se socializó información relevante al Plan Estratégico de seguridad vial (PESV), antecedentes,

conceptos importantes, pilar del PESV, problemática del PESV, normatividad, comité de PESV, beneficias, diagnóstico y actividades de implementación del PESV.

5.4 ATENCION A VICTIMAS

Atención integral del accidente de tránsito

Siempre que ocurra un accidente en el cual resultaren comprometidos vehículos o motocicletas, el conductor está en la obligación de dejarlo tal como quedó después de ocurrir el accidente e informar inmediatamente a las autoridades de tránsito, a la autoridad competente, al jefe inmediato, El conductor o conductores que muevan los vehículos accidentados, sin la autorización de las autoridades de tránsito quedarán automáticamente responsabilizados de los daños ocasionados.
Todos los usuarios de vehículos deben reportar la ocurrencia de los incidentes o accidentes de tránsito, utilizando el formato correspondiente de reporte inicial de incidentes o accidentes, dentro de las veinticuatro (24) horas siguientes a la ocurrencia del evento. De acuerdo, a la evaluación preliminar del evento se definirá la realización de la investigación correspondiente.

Todos los vehículos deben tener los extinguidores de fuego requeridos, botiquín de primeros auxilios, juego de herramientas, llantas de repuesto y otros accesorios listos para cuando se requieran. Deben ser instalados de forma segura de modo que no se aflojen en el evento de un accidente.

32.1. En caso de accidente es el siguiente procedimiento:

• Avise inmediatamente a las autoridades de tránsito, no permita mover los vehículos hasta que las autoridades elaboren el croquis correspondiente.
• Avise inmediatamente a su jefe inmediato, al área de Seguridad y Salud en el trabajo.
• No deje el vehículo sin ninguna vigilancia después del accidente.
• Si hubiese personas lesionadas procure su inmediata atención medica SOAT y tome nota de los nombres, direcciones y teléfonos de lesionados y testigos.
• Tome la mayor información posible sobre:
Características del otro vehículo (marca, placas, color, modelo, entidad aseguradora).
Del conductor (nombre, dirección o teléfono, profesión, cédula y licencia vigente).
Del accidente: Lugar exacto, hora, día, fecha.
Asistencia de Policía de Tránsito y si se realizó informe policial.

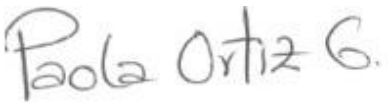
Presencia de ambulancia en el área de influencia.

Una vez se tenga la información el conductor continuará con el procedimiento indicado por el área responsable apoyado por la compañía aseguradora.

Las personas lesionas sólo pueden ser intervenidas por personal autorizado, como organismos de socorro, defensa civil, cruz roja o bomberos.

En caso de accidentes mortales los únicos autorizados son los agentes de tránsito.

Firma



INGRI PAOLA ORTIZ GONZALEZ
Representante Legal
GRUPO JENISA SAS