# PLAN ESTRATEGICO DE SEGURIDAD VIAL

## Empresa de Transportes Especiales
## LINE TOUR EXPRESS S.A.S




**EMPRESA DE TRANSPORTES ESPECIALES**
**LINE TOURS EXPRESS. L.T.E**
**Carrera 4G No 37 - 15 Magisterio , Ibague**

## CONTENIDO

**INTRODUCCIÓN** ..... 10

**PROBLEMÁTICA DE LA SEGURIDAD VIAL** ..... 11

**BENEFICIOS PARA EL PAÍS Y LTE : Line Tour Express S.A.S** ..... 13

**COMPROMISO DIRECTIVO PARA EL DESARROLLO DEL PESV** ..... 20

**CONCEPTOS Y DEFINICIONES** ..... 22

**Conceptos** ..... 22

**Definiciones aplicables al PESV** ..... 24

**MARCO NORMATIVO** ..... 26

**ALCANCE** ..... 29

**1. FORTALECIMIENTO DE LA GESTION INSTITUCIONAL** ..... 32

**1.1. OBJETIVOS del PESV** ..... 32

**1.2. COMITÉ DE SEGURIDAD VIAL** ..... 34

1.2.1. **Acta de creación del Comité de Seguridad Vial** ..... 35

1.2.2. **Objetivos del Comité de Seguridad Vial** ..... 35

1.2.3. **Integrantes del Comité de Seguridad Vial** ..... 36

1.2.4. **Roles y funciones de los integrantes** ..... 36

1.2.5. **Frecuencia de las reuniones del Comité** ..... 38

**1.3. RESPONSABLE DEL PLAN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL** ..... 39

1.3.1. **Responsable del PESV** ..... 39

1.3.2. **Idoneidad del responsable del PESV** ..... 40

**1.4. POLÍTICA DE SEGURIDAD VIAL** ..... 40

1.4.1. **Existe un documento que permita identificar la Política de Seguridad Vial de la empresa** ..... 41

1.4.2. **Existe Política de Seguridad Vial documentada** ..... 42

1.4.3. **Se adecua al propósito de la Organización**.....43

1.4.4. **Proporciona un marco de referencia para el establecimiento de los objetivos y metas del PESV**.....44

1.4.5. **Incluye el compromiso de cumplir los requisitos aplicables y la mejora continua.** 45

**1.5. DIVULGACION DE LA POLÍTICA DE SEGURIDAD VIAL**..... 46

1.5.1. **Existen evidencias de su divulgación**.....46

**1.5.2. Existe evidencia de informar al personal sobre el PESV y la Política de Seguridad Vial.** 46

**1.6. DIAGNOSTICO - CARACTERIZACION DE LA EMPRESA**..... 47

1.6.1. **Características de la empresa.- Descripción de la actividad económica que realiza la empresa**.....47

1.6.2. **Está documentado el análisis de la empresa, su contexto, actividades, su personal, desplazamientos, etc** .....48

1.6.3. **Servicios prestados por la Compañía**.....48

1.6.4. **Definición de la población con que cuenta la empresa** .....49

1.6.5. **Están definidos los vehículos automotores y no automotores prestando sus servicios en la compañía** .....49

**Ciudades en que opera la empresa**..... **¡Error! Marcador no definido.**

1.6.6. **Mecanismos de contratación de vehículos** .....50

1.6.7. **Mecanismos de contratación de conductores**.....51

**1.7. DIAGNOSTICO Y RIESGOS VIALES**..... 53

1.7.1. **Diseño de la encuesta de riesgo vial**.....53

1.7.2. **Aplicación de la encuesta.- Se ha aplicado la encuesta**.....53

**1.7 3. Se han tenido en cuenta los riesgos de la operación in itinere y en misión**54

**1.7.4. Consolidación y análisis de los resultados**.....54

**1.7.5. Definición de riesgos viales de la empresa**.....63

**1.7.6. Calificación y clasificación de los riesgos viales** .....64

**1.7.7. Norma utilizada para la calificación de los riesgos**.....67

**1.8. Planes de Acción de riesgos viales**..... 68

1.8.1. **Definición de los Planes de Acción**.....68

1.8.2. **Se definieron Planes de Acción para el Factor Vehículo** .....69

**1.8.4. Definición de Planes de Acción para el Factor Atención a Victimas** .....71

**1.8.5. Viabilidad de los Planes de Acción**.....72

**1.9. IMPLEMENTACION DE ACCIONES DEL PESV.** ..... 72

1.9.1. **Existencia del cronograma de implementación de los Planes de Acción del PESV.** 72

1.9.2. **El cronograma definición de fechas para implementar los Planes de Acción.** 73

1.9.3. **Los Planes de Acción tienen responsables definidos**.....73

1.9.4. **Presupuesto para implementar el PESV**.....73

**1.10. SEGUIMIENTO Y EVALUACION DE LOS PLANES DE ACCION DEL PESV ..** 73

1.10.1. **Definición de indicadores para implementar las acciones del PESV** .....73

1.10.2. **Responsable de la medición de los indicadores del PESV**.....77

1.10.3. **Fuentes y fórmulas para calcular indicadores**.....77

1.10.4. **Definición de las metas de los indicadores** .....77

1.10.5. **Periodicidad para la medición de los indicadores** .....77

1.10.6. **Indicador de personas capacitadas en seguridad vial** .....77

1.10.7. **Indicador de número de accidentes de transito** .....78

1.10.8. **INDICADORES DE MANTENIMIENTO PREVENTIVO**.....78

1.10.9. **Definición de los Planes de Acción a auditar** .....78

1.10.10. **Metodología para desarrollar auditorias** .....79

1.10.11. **Periodos en los cuales se desarrollaran las auditorias**.....82

**2. COMPORTAMIENTO HUMANO**..... 82

**2.1. PROCEDIMIENTO DE SELECCIÓN DE CONDUCTORES** ..... 83

2.1.1. **Perfil del conductor.- está definido en función del tipo de vehículo a conducir.** 83
2.1.2. **Documentación del procedimiento de selección de conductores** .....84
**2.2. PRUEBAS DE INGRESO DE CONDUCTORES**..... 85
2.2.1. **Exámenes médicos practicados**.....85
2.2.2. **Criterios para la realización de los exámenes médicos a conductores** .....85
2.2.3. **Idoneidad de los exámenes médicos**.....86
2.2.4. **Exámenes Psicosensométricos** .....86
2.2.5. **Idoneidad exámenes psicosensométricos**.....87
2.2.6. **Prueba Teórica**.....87
2.2.7. **Idoneidad en exámenes teóricos**.....87
2.2.8. **Prueba practica**.....88
2.2.9. **Idoneidad de quien realiza la prueba practica** .....88
2.2.10. Pruebas Psicotécnicas .....88
2.2.11. **Idoneidad de quien realiza las pruebas psicotécnicas**.....89
**2.3. PRUEBAS DE CONTROL PREVENTIVO DE CONDUCTORES** ..... 89
2.3.1. **Prueba preventiva a conductores. Frecuencia para la realización de las pruebas.** 89
2.3.2. **Pruebas médicas de control** .....90
2.3.3. **Pruebas psicosensométricos** .....90
2.3.4. **Pruebas teóricas**.....91
2.3.5. **Pruebas prácticas**.....91
2.3.6. **Idoneidad de las pruebas** .....92
**2.4. CAPACITACION EN SEGURIDAD VIAL** ..... 92
2.4.1. **Programa de capacitación en Seguridad Vial**.....93
2.4.2. **Cronograma de formación para conductores y personal de la organización.**94
2.4.3. **Está definido el responsable del programa de capacitación**.....95

2.4.4. **Incluye temas de normatividad**.....95

2.4.5. **Incluye temas de sensibilización de los roles del factor humano**.....95

2.4.6. **Incluye temas de cómo actuar frente a accidentes de transito** .....96

2.4.7. **Incluye temas basados en el diagnóstico de la empresa**.....96

2.4.8. **El programa tiene definida la intensidad horaria**.....98

2.4.9. **El programa tiene temas acordes con los tipos de vehículos que opera la organización** .....98

2.4.10. **Capacitación para conductores nuevos y antiguos**.....98

2.4.11. **Exigencia de las capacitaciones a conductores de la empresa y de afiliados.** 99

2.4.12. **Modelo establecido para calificar capacitaciones**.....99

2.4.13. **Mínimo de aciertos en las evaluaciones**.....100

2.4.14. **Programa de capacitación en seguridad vial** (conductores no propios) .....100

2.4.15. **Frecuencia para presentar evidencias de capacitación** .....100

**2.5. CONTROL DE DOCUMENTACION DE CONDUCTORES**..... 101

2.5.1. **La empresa documenta y registra un mínimo de información de los conductores.** 101

**2.5.3. La información evidencia control y trazabilidad de acciones ejecutadas y definidas en el PESV** .....103

**2.5.4. Frecuencia de verificación de infracciones de tránsito por parte de los conductores.** 103

**2.5.5. Registro de infractores a las normas de tránsito propios y tercerizados** 103

**2.5.6. Procedimiento en caso de existir comparendos por parte de los conductores de la empresa y de afiliados**.....104

**2.5.7. Responsable de verificar y aplicar los procedimientos a conductores que presenten ordenes de comparendos** .....104

**2.6. POLITICA DE REGULACION DE LA EMPRESA**..... 105

2.6.1. **Se han definido los protocolos para los controles de alcohol y drogas** ....105

2.6.2. **Responsables de la realización de las pruebas**.....107

2.6.3. **Se han definido los mecanismos para realizarlas – procedimiento**.....107

2.6.4. **Idoneidad de quien realiza las pruebas**.....107

2.6.5. **Periodicidad para la realización de las pruebas**.....107

2.6.6. **Están definidas las acciones a tomar cuando el resultado sea positivo**....107

2.6.7. **Existe política documentada para la regulación y control de horas máximas de conducción y descanso**.....108

2.6.8. **Se puede evidenciar el reporte de las jornadas laborales o la planificación de su jornada.**109

2.6.9. **Se promueve y establecen las políticas de aplicación a límites de velocidad para zonas rurales, urbanas y rutas internas**.....109

2.6.10. **Se han fijado límites de velocidad para las zonas urbanas y rurales**.....110

2.6.11. **Los conductores conocen las políticas de velocidad fijadas en la empresa.**110

2.6.12. **Mecanismos de control de velocidad y monitoreo**.....111

2.6.13. **Se controla la obligación de utilizar el cinturón de seguridad**.....111

2.6.14. **Los conductores conocen las políticas de cinturón de seguridad fijadas por la empresa**.....111

2.6.15. **Mecanismos de control del uso del cinturón de seguridad**.....112

2.6.16. **Política de uso de elementos de protección personal (EPP) acorde con el tipo de vehículo a operar**.....113

2.6.17. **Los conductores conocen las políticas sobre el uso de los EPP**.....114

2.6.18. **Esta expresa la prohibición del uso de equipos bidireccionales durante la conducción**.....114

2.6.19. **La empresa cuenta con mecanismos de control de uso de equipos bidireccionales durante la conducción**.....115

2.6.20. **Sanciones a los conductores que usan los equipos bidireccionales durante la conducción**.....116

**3. VEHICULOS SEGUROS**.....116

**3.1. MANTENIMIENTO PREVENTIVO** ..... 117

**3.2. MANTENIMIENTO CORRECTIVO** ..... 121

**3.3. CHEQUEO PREOPERACIONAL** ..... 123

**4. INFRAESTRUCTURA SEGURA** ..... 124

**4.1. Rutas Internas.** Vías internas y externas adyacentes de la empresa por donde circulan los vehículos ..... 124

4.1.1. REVISION ENTORNO FISICO DONDE SE OPERA ..... 125

**4.2. RUTAS EXTERNAS** ..... 127

**5. ATENCIÓN A VÍCTIMAS** ..... 132

**5.1. ATENCION A VICTIMAS** ..... 132

**5.2. INVESTIGACION DE ACCIDENTES DE TRANSITO** ..... 135

5.2.1. **Información documentada de accidentes de transito** ..... 135

**6. VALORES AGREGADOS** ..... 141

**6.1. PROPUESTAS E INNOVACIONES** ..... 141

6.1.1. **Modificación de la normativa en cuanto a los exámenes teóricos y prácticos**. 141

# PRÓLOGO

En 2011, gobiernos de todo el mundo proclamaron el Decenio de Acción para la Seguridad Vial (2011–2020), cuyo objetivo consiste en estabilizar, y después reducir, la tendencia al aumento de las muertes por accidentes de tránsito, con lo que se calcula que se salvarían 5 millones de vidas en esos 10 años. Se elaboró un Plan de Acción Mundial para orientar a los países sobre las medidas necesarias para reducir esas muertes y alcanzar así el objetivo del Decenio. En este informe, que sirve de referencia para el seguimiento del Decenio, se presenta el estado de esas medidas en 182 países participantes

Cada año se producen en el mundo aproximadamente 1,24 millones de muertes por accidentes de tránsito, y la situación cambio poco desde 2007. Sin embargo, esta estabilización debe examinarse en el contexto de un aumento mundial del 15% en el número de vehículos registrados, indicando que las intervenciones para mejorar la seguridad vial han mitigado el aumento previsto del número de muertes. 88 países, en los que viven cerca de 1600 millones de personas, han logrado reducir las muertes en sus carreteras entre 2007 y 2010, demostrando que se puede mejorar y conseguir salvar muchas más vidas si adoptan nuevas medidas. Sin embargo, es preocupante que en el mismo periodo haya habido en 87 países un aumento del número de muertes por accidentes de tránsito.

Los países de ingresos medios son los que tienen mayores tasas de mortalidad por accidentes de tránsito, es decir, 20,1 por 100 000, en comparación con 8,7 en los de ingresos elevados y 18,3 en los de ingresos bajos. El 80% de las muertes por accidentes de tránsito tienen lugar en los países de ingresos medios, que representan el 72% de la población mundial pero solo tienen el 52% de los vehículos registrados en todo el mundo. Esos países sufren mortalidad desproporcionada por accidentes de tránsito en comparación con su nivel de motorización. La

mitad de las muertes mundiales por accidentes de tránsito corresponden a peatones (22%), ciclistas (5%) y motociclistas (23%), los llamados “usuarios vulnerables de la vía pública”.

Está demostrado que la adopción y observancia de leyes integrales sobre los factores de riesgo fundamentales (exceso de velocidad, conducción bajo los efectos del alcohol y no utilización del casco de motociclista, del cinturón de seguridad y de sistemas de retención para niños) ha reducido las lesiones causadas por el tránsito. Las campañas de comunicación social para mantener entre el público la percepción de que hay que cumplir esas normas son esenciales para que estas resulten eficaces.

Entre 2008 y 2011, 35 países que representan cerca del 10% de la población mundial han promulgado leyes relacionadas con uno o más de esos cinco factores de riesgo fundamentales. Sin embargo, no ha aumentado el número de países con legislación adecuada sobre el conjunto de esos cinco factores; desde la última evaluación siguen siendo los mismos 28 países (que representan un 7% de la población mundial) los que disponen de leyes integrales (figura 4). El informe también destaca que la observancia de esas leyes es insuficiente.

Aunque bastante más de la mitad de los países (114) aplica el límite de velocidad de 50 km/h en zonas urbanas, esos países representan menos de la mitad (48%) de la población mundial. Además, cerca de la mitad de los países carecen de leyes que permitan a las autoridades locales modificar los límites de velocidad nacionales. Solo 59 países tienen un límite de velocidad nacional en zonas urbanas de 50 km/h, o menos, y permiten a las autoridades locales reducirlo aún más cuando proceda (figura 5). Esos países representan solo un 39% de la población mundial, es decir, 2670 millones de personas.

La observancia de los límites de velocidad es esencial para crear una conducción más segura y hay que prestarle más atención en la mayoría de los países: solo 26 de ellos consideran “buena” la observancia de sus límites de velocidad nacionales.

## INTRODUCCIÓN.

En el 2011 se presentaron 5.792 muertes por accidentes de transporte, comportamiento relativamente similar al del año inmediatamente anterior en el que hubo 5.704. Es importante resaltar el leve incremento de las muertes por accidentes de transporte, con una variación relativa de 1,5 % frente a los casos del 2010, y una variación absoluta de 88 casos; no obstante, en los últimos tres años se sigue presentando un comportamiento relativamente similar.

Además, se presentaron 40.806 casos de lesiones no fatales en accidentes de transporte para el año en estudio, cifra que presenta un leve incremento frente al 2010 en el que hubo 39.318 casos. Es de anotar que este incremento refleja una variación relativa de 3,6 %, y una variación absoluta

de 1.488 casos; sin embargo, en el 2011 se presentó un leve incremento frente a los dos años anteriores.

Estos datos muestran un incremento con los casos atendidos por los médicos en Servicio Social Obligatorio, dado que tienen la importante labor de actuar como médicos forenses en los sitios donde el Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses no cuenta con presencia directa; estas cifras se denominan “estadísticas indirectas” y para el 2011 registraron 578 casos que equivalen al 10% del total.

Por último, es importante registrar la observación de la Organización Panamericana de la Salud, que contempla que se debe definir la muerte por accidente de tránsito como aquella que ocurre en los treinta días posteriores al hecho. Por lo tanto, las cifras del 2011 son de 5.792 muertes, de las cuales, 259 víctimas fallecieron después de los treinta días de la ocurrencia del hecho. Esta cifra representa el 4 % con un tiempo promedio de 79 días, y un rango de 30 a 372 días.

La resolución 1565 de 2014, por la cual se expidió la Guía metodológica para la formulación del PESV, no es otra cosa que la materialización de lo expuesto en el Decreto 2851 de 2013, otorgando instrumentos para que todas las entidades, organizaciones o empresas, formulemos nuestros planes, promoviendo acciones, enmarcadas en tiempos, recursos y actores concretos, conducentes a garantizar un aporte significativo para la reducción de la siniestralidad.

## PROBLEMÁTICA DE LA SEGURIDAD VIAL.

El problema de la Seguridad Vial en Colombia es complejo y multicausal, requiere de políticas serias y consistentes, lideradas por el más alto nivel de la administración pública, que contemple

una organización institucional fuerte, con recursos suficientes y permanentes para diseñar y desarrollar estrategias a mediano y largo plazo, de tal manera que los resultados obtenidos a partir de los programas y proyectos interinstitucionales aplicados, sean soportados y argumentados técnicamente con base en diagnósticos que evidencien los factores contributivos en la generación de los accidentes viales.

Hasta el año 2006, el 44% de las víctimas fatales en accidentes de tránsito, correspondían a peatones, 19% a motociclistas, 18% pasajeros, 10% a conductores y 5% ciclistas. En la actualidad, los peatones y los motociclistas resultan los actores del tránsito más vulnerables, con un 70% de las muertes. Las motocicletas, representan en algunas ciudades casi 2/3 del total del parque automotor local, estimándose en más de 2.7 millones, el número total existente a nivel nacional.

De otra parte tenemos que el principal causante de muerte de peatones corresponde a los atropellamientos por motocicleta, lo que realza la importancia de focalizar las acciones de seguridad hacia este segmento.

Durante el año 2013, se registraron 2.491 motociclistas muertos en accidente de tránsito, cifra que representa el 44,28% de los casos, incrementándose la misma a 2.989 fallecidos en el 2014, lo que significa la preocupante participación del 50.62% del total de personas fallecidas en accidentes de tránsito.

En cuanto a las carreteras colombianas, estas obtuvieron dos de cinco estrellas, siendo una estrella la de mayor riesgo, según el examen de seguridad vial del Programa Internacional de Valoración de Carreteras (IRAP), realizado entre el 2 de octubre del 2012 y el 8 de febrero de 2013, después de recorrer 10.988 kilómetros en 22 departamentos; en otras palabras, las carreteras son de alto riesgo para conductores, pasajeros, motociclistas, ciclistas y peatones.

El informe IRAP también encontró que el 9.5% de la distancia analizada no cuenta con infraestructura especial para motos; el 90% no tiene espacio para peatones y no hay cruces peatonales en el 98%; así mismo, el 98% no cuenta con infraestructura para ciclistas.

Los 5.905 muertos y más de 41 mil lesionados en 32.840 eventos, desdicen de la meta presupuestada en Colombia. La meta impuesta en el PNSV de lograr una disminución del 50% en

estos registros, cada vez se hace más difícil de cumplir, dado que navegamos hacia comportamientos del 5% creciente anual en muertes ocasionadas por accidentes de tránsito.

De otra parte, resulta preocupante conocer que las cifras de accidentalidad en Colombia no tienen coherencia entre las diferentes fuentes de información, mostrándose una debilidad institucional para consolidar las estadísticas oficiales sobre siniestros de tránsito.

## BENEFICIOS PARA EL PAÍS Y LTE : Line Tour Express S.A.S

Según fuente del Ministerio de Transporte, el costo de la atención de la accidentalidad en Colombia en el año 2014, alcanzo los tres billones de pesos, para lo cual se contó con aportes provenientes del SOAT y el FOSYGA. Esta cifra nada despreciable para cualquier economía latinoamericana, debe obligar a ejecutar políticas de reducción del gasto a través de mejores niveles de conducción, involucrándonos todos los sectores de la economía nacional.

TRANSPORTES L.T.E, no tiene estadísticas sobre costos que hayan acarreado los accidentes de tránsito, pues la decisión de costear los mismos, corresponde en parte a las compañías aseguradoras y los copagos a los propietarios de sus equipos. Pero somos conscientes y es nuestro compromiso alcanzar la meta propuesta en nuestro objetivo general, la cual redundara de manera directa en la disminución de costos por reparaciones vehiculares.

La reducción y cumplimiento de los indicadores de accidentalidad presentados en el PESV serán producto del cumplimiento de las estrategias trazadas, lo que se traducirá en una reducción apreciable de costos, por menor días de incapacidad, menores costos por investigación, pérdida de tiempo laboral, menor número de vehículos siniestrados y menor probabilidad de enfermedades profesionales producto de una imposibilidad para conducir.

En la medida en que cada uno de nosotros inicie un proceso de empoderamiento y de concientización en torno a la seguridad vial, acatando y respetando las normas, lograremos entender que la prioridad sobre la vía la tiene la vida, y podremos así, acercarnos hacia una convivencia armónica, que:

a) Reduzca significativamente la ocurrencia de accidentes de tránsito, y con ello la disminución de los niveles de discapacidad, morbilidad y mortalidad.
b) Mejore la eficiencia y calidad de los sistemas de transporte.
c) Disminuya los costos para el estado y la sociedad por pensiones y discapacidades.
d) Reduzca lucros cesantes e incapacidades laborales.
e) Evite costos por deducibles de pólizas de seguros y reclamaciones.
f) Evite la depreciación vehicular del siniestrado y sobre costos por las eventualidades no cubiertas por la póliza.
g) Evite el pago por honorarios profesionales y comparecencias judiciales.
h) Optimice los costos de operación de la flota.
i) Proteja la imagen corporativa y los efectos relacionados con un incidente o accidente de tránsito.
j) Crear cultura del cuidado en los trabajadores, sus familias y su entorno.

## OBJETIVO GENERAL

Para el año 2020 la tasa de fallecidos en Colombia por accidentes de tránsito, deberá estar por el orden de 7 personas por cada 100.000 habitantes. Ello es, haber logrado una reducción del

cincuenta por ciento (50%) con respecto a las cifras del año 2011, que tenían un indicador de casi 14 fallecidos por 100.000 habitantes.

**ESPECIALES L.T.E**, ha definido un objetivo claro, concreto y realizable, que está acorde con el alcance determinado en el Plan Nacional de Seguridad Vial, como es el de lograr una reducción a nivel nacional de la tasa de homicidios ocasionadas en accidentes de tránsito en un 50%.

Nuestra organización ha demostrado a lo largo de su vida empresarial, su vocación de servicio con altos estándares de seguridad vial y de ahí que los indicadores obtenidos en esta materia, han sido benéficos a nuestros intereses y por ende de la comunidad en general.

La Empresa cuenta con el recurso humano y económico necesario para comprometerse con educar, capacitar e instruir a todos nuestros empleados a través de la contratación de profesionales idóneos en materia de conocimientos y capacitaciones en tránsito, transporte y seguridad vial, como mínimo.

## OBJETIVO DEL PESV

La definición de lineamientos generales en educación, responsabilidad social y de acciones comunitarias para promover la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguros en la vía, serán la consecuencia de la formación de criterios autónomos, solidarios y prudentes para la toma de decisiones en situaciones de movilidad por las vías públicas.

Nuestro PESV será un instrumento planificador de acciones, mecanismos, estrategias, medidas y alcances, enfocados a reducir la accidentalidad vial y disminuir los efectos que estos generan, buscando:

1) Proteger los colectivos vulnerables, a través de capacitación y actualización de normas que apuesten hacia la defensa de los actores de la seguridad vial,

2) Utilizar la estrategia “Educación Vial”, articulando líneas de actuación e iniciativas orientadas a trabajar desde la sensibilización, capacitación y formación en el logro de mejores niveles de seguridad vial y en una mayor concientización para la movilidad segura y sostenible.

## OBJETIVO DE LA GUÍA.

El objetivo de la guía es tener un planteamiento común sobre seguridad vial para todos los empleados De manera general, esto significa tener un enfoque conjunto de seguridad vial, y más específicamente, para los proyectos viales de transporte.

Con base en lo anterior, para la construcción de la guía se aplicó una metodología sencilla, de fácil lectura y comprensión. En la construcción tuvimos como objetivo, identificar y planificar las políticas a partir de los resultados obtenidos del diagnóstico realizado, la implementación de planes de acción, identificación de responsables, precisando indicadores, presupuestando costos y determinando su seguimiento y control.

La guía se encuentra en su etapa de socialización en la empresa, servirá para que todos hagamos comparaciones con los resultados arrojados por la siniestralidad, permitiéndonos cumplir con el compromiso adquirido por cada uno de nosotros, y los cuales tenemos definido. Participando del seguimiento y colaborando con propuestas que se consideren necesarias, el Comité de Seguridad Vial tendrá mayores facilidades para la implementación y análisis de los ajustes a introducir.

De la divulgación de todos los avances se encargara el Comité, quien aprovechara cada una de las capacitaciones para actualizar al personal de la forma como se está desenvolviendo el PESV y el grado de cumplimiento obtenido.

Corresponderá entonces a la empresa propiciar los espacios para la socialización de la guía, la cual debe ser el manual de consulta, para conocer e identificar institucionalmente, los objetivos, metas y responsabilidad de cada uno de nosotros como participantes del Plan. Solo así, podremos tener la seguridad de contar con un verdadero diagnóstico, que nos permita conocer a ciencia cierta cómo estamos en materia de indicadores, para poder acometer los Planes de Acción, que

mitiguen razonablemente los riesgos viales y lograr el tan anhelado objetivo propuesto de reducir la mortalidad en los accidentes de tránsito.

La Empresa velara porque sus programas y cronogramas de auditoria, se cumplan a cabalidad y que los hallazgos encontrados y sus prontas soluciones sean adecuadas para la consecución de los objetivos propuestos.

## OBJETIVOS ESPECIFICOS

Los objetivos específicos deben ajustarse al objetivo general con el fin de cumplir con su propósito. Para nuestro caso, la estrategia de Seguridad Vial está alineada sobre los cinco pilares de la denominada “Década de Acción”, con la intención de implementar acciones concretas y con resultados mensurables que contribuyan a conseguir la meta propuesta por las Naciones Unidas de reducir en 50% el número de muertes por siniestralidad vial para el año 2020.

En cumplimiento a disposiciones consagradas en la Ley 1503 de 2011 y en el Decreto 5801 de 2013, nuestra organización ha determinado que los objetivos específicos a cumplir serán los siguientes:

a) Diseñar e implementar un plan estratégico de seguridad vial, realmente aplicable, dinámico y que se mantenga en el tiempo, dirigido a empleados, contratistas y directivos; garantizando la disminución de los riesgos de accidentalidad, con la implementación de acciones positivas.

b) Contribuir al desarrollo de una cultura personal de excelencia en la participación de la movilidad segura, para los empleados, contratistas y usuarios, cuando ejerzan alguno de los roles de la vía.
c) Evaluar, mantener y mejorar los planes de mantenimiento a los vehículos en pro de mantener una flota de alta calidad.
d) Evaluar, mantener y mejorar la infraestructura, tanto en los espacios peatonales, como de parqueo y tránsito de la empresa, en pro de mantener una infraestructura para la movilidad segura.
e) Diseñar, ejecutar y documentar el protocolo de atención integral a víctimas de accidentes de tránsito.
f) Establecer compromisos de responsabilidad compartida en materia de seguridad vial por parte de todos los involucrados.
g) Desarrollar la prevención, reducción y adaptación del error humano en la aplicación de los sistemas de transporte utilizados.
h) Tomar en cuenta los costos sociales y el impacto de los traumas causados en los siniestros viales, en el desarrollo y la selección de los programas de inversión.
i) Crear estructuras de gestión y comunicación eficaces y comprensibles para la seguridad vial.

## OBJETIVOS DE LA METODOLOGÍA

Como objetivo de la metodología, definimos la aspiración o propósito que queremos alcanzar con la investigación, exponiendo de manera clara y precisa los resultados obtenidos. Los objetivos serán concretos, evaluables y viables y para iniciar con su planteamiento, es necesario que se tengan bien definidos, el campo de investigación, el objeto de estudio, el tema y los problemas.

## DIRECTRICES DE LA ALTA DIRECCIÓN

Las directrices de la alta dirección para nuestro caso, se enfoca en contribuir a proteger a los trabajadores contra los peligros y a eliminar las lesiones, enfermedades, dolencias, incidentes y muertes relacionadas con el trabajo. Para ello la alta dirección propone entre sus directrices las siguientes:

a) facilitar orientación sobre la integración de los elementos del PESV en la organización como un componente de las disposiciones en materia de política de seguridad vial.

b) motivar a todos los miembros de la organización, y en particular a los propietarios de vehículos afiliados, al personal de dirección, a los trabajadores y a sus representantes, para que apliquen los principios y métodos adecuados para la mejora continua de los resultados del PESV.

c) permitir iniciativas voluntarias, a fin y efecto de reforzar el cumplimiento de los reglamentos y normas con vistas a la mejora continua de los resultados del PESV.

d) desarrollar directrices específicas sobre sistemas de gestión en seguridad vial a fin de responder de modo apropiado a las necesidades reales de las organizaciones, de acuerdo con su tamaño y la naturaleza de sus actividades.

El liderazgo y compromiso de la alta dirección es esencial para la implementación, desarrollo y mantenimiento de un PESV efectivo y eficiente, cuya finalidad sea la búsqueda de beneficios para las partes interesadas.

A través de nuestra política, la alta dirección definió un marco de referencia para que todo el personal participe en la construcción del plan y para que con sus contribuciones logremos un Plan de fácil práctica pero de mucha calidad.

Es indudable que la alta dirección al asumir la responsabilidad en la elaboración y seguimiento del PESV, impactará positivamente en la efectividad que esperamos constituya su adopción.

**COMPROMISO DIRECTIVO PARA EL DESARROLLO DEL PESV**

**ACTA DE COMPROMISO EMPRESARIAL PARA ELABORAR, IMPLEMENTAR, PONER EN MARCHA Y MEJORAR CONTINUAMENTE EL PLAN ESTRATEGICO DE SEGURIDA VIAL DE LA EMPRESA DE TRABAJO ASOCIADO EJECUTIVO.**

*En cumplimiento de la Ley 1503 de 2011, el Decreto 2851 de 2013 y la Resolución 1565 de 2014, nuestra empresa adoptara el PESV, considerándolo como el instrumento de planificación que contiene las acciones, mecanismos, estrategias y medidas que deberemos adoptar las diferentes empresas del sector público y privado existentes en Colombia, encaminadas a alcanzar la seguridad vial como algo inherente al ser humano y reducir así la accidentalidad vial y de no ser posible evitar, o disminuir los efectos que puedan generar los accidentes de tránsito.*

*La empresa que presido se compromete para con todos sus empleados a: elaborar nuestro PESV, definiéndole objetivos y 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, con un loable objetivo, como es el de alcanzar una ostensible disminución de muertes acaecidos en accidentes de tránsito.*

*Para el cumplimiento de lo anterior, se crea el Comité de Seguridad Vial como un órgano consultivo de investigación, verificación y vigilancia de aspectos específicos sobre Seguridad Vial; contribuyendo a la implementación del PESV y a la generación de una cultura interna de Seguridad Vial. Para ello, la empresa dispondrá de los recursos económicos, tecnológicos, físicos y materiales que sean vitales en la elaboración e implementación del PESV.*

*Reiteramos por lo tanto nuestra voluntad empresarial de cumplir con la norma y contribuir con la seguridad vial de nuestra nación, firmando el presente documento a los 01 días de noviembre de 2018.*

*Fdo. PresidenteY Gerente General.*

## CONCEPTOS Y DEFINICIONES

Para la estructuración de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial empresarial e institucional, se deben tener en cuenta, algunos de los conceptos y definiciones que se exponen a continuación.

### Conceptos

- ✓ ¿Qué es un 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.

- ✓ Objetivos de un plan estratégico de seguridad vial

Con los objetivos del plan estratégico de seguridad vial se traza el mapa que señalara los resultados que la organización se ha propuesto alcanzar en materia de seguridad vial.

Qué importancia tiene la licencia de conducción dentro de un plan estratégico de seguridad vial?

El otorgamiento de las licencias de conducción es el proceso por el cual se certifica y acredita la idoneidad de una persona para conducir un tipo de vehículo. Por ello los procesos de licenciamiento de personas deben tener como norte la idea que la conducción constituye una

actividad de carácter riesgosa, máxime cuando dicha actividad se realiza con un ánimo profesional, evento en el cual, las condiciones y exigencias deben tener un carácter más riguroso y estricto.

**Definiciones aplicables al PESV**.

Presentamos el significado de algunos de los términos que se van a trabajar dentro de la estructuración de los planes estratégicos de seguridad vial.

- ✓ 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.
- ✓ Alcoholemia: Cantidad de alcohol que tiene una persona en determinado momento en su sangre.
- ✓ Amenaza.- Se define como la probabilidad de ocurrencia de un suceso potencialmente desastroso, durante cierto período de tiempo en un sitio dado.
- ✓ Educación vial: acciones educativas permanentes, cuyo objetivo es garantizar el desarrollo integral de los actores de la vía, tanto a nivel de conocimientos sobre la normativa, reglamentación y señalización vial, como a nivel de hábitos, comportamientos, conductas, y valores individuales y colectivos, de tal manera que permita desenvolverse en el ámbito de la movilización y el tránsito en perfecta armonía entre las personas y su relación con el medio ambiente.
- ✓ Énfasis en Planes de Desarrollo: Todos los Planes de Desarrollo incluirán capítulos específicos sobre medidas en pro de la seguridad vial en la respectiva entidad territorial con el correspondiente presupuesto.
- ✓ 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.

- ✓ SGS.- 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.
- ✓ Mapas de siniestralidad vial: Todas las entidades territoriales elaborarán un mapa de siniestralidad vial con el propósito de determinar de manera específica los puntos cruciales en que se requiere la intervención pública y las estrategias para lograr mejorar los índices de siniestralidad vial detectados.
- ✓ Plan Nacional de Seguridad Vial: es un plan, basado en el diagnóstico de la accidentalidad y del funcionamiento de los sistemas de seguridad vial del país. Determinará objetivos, acciones y calendarios, de forma que concluyan en una acción multisectorial encaminada a reducir las victimas por siniestros de tránsito.

La Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) será el órgano responsable del proceso de elaboración, planificación, coordinación y seguimiento del Plan Nacional de Seguridad Vial, que seguirá vigente hasta que se apruebe la Ley y se promulgue un nuevo Plan.

a) Riesgo.- Es la evaluación de las consecuencias de un peligro, expresada en términos de probabilidad y severidad, tomando como referencia la peor condición previsible.
b) Seguridad vial.- Conjunto de acciones, mecanismos, estrategias y medidas orientadas a prevenir 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.
c) 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.
d) Seguridad pasiva.- Son todos aquellos elementos del vehículo automotor que reducen los daños que se pueden producir ante un accidente de tránsito inevitable y que ayudan a minimizar los posibles daños a los ocupantes del vehículo.

e) Tarjeta de compromiso personal con la seguridad vial: Las Entidades Territoriales emitirán la tarjeta de compromiso personal con la seguridad vial, la cual contendrá enunciadas medidas de seguridad vial que estamos comprometidos a respetar y a aplicar. La tarjeta de compromiso personal será visible en el vehículo.
f) Vulnerabilidad.- Probabilidad de afectación, puede decirse también, de la susceptibilidad de ser afectado por una amenaza y su capacidad de sobreponerse.

## MARCO NORMATIVO

Colombia es un Estado social de derecho, organizado en forma de República unitaria, descentralizada, con autonomía de sus entidades territoriales, democrática, participativa y pluralista, fundada en el respeto de la dignidad humana, en el trabajo y la solidaridad de sus ciudadanos y en la prevalencia del interés general.

En ese orden de ideas, el marco jurídico para el sector público y el privado, organizados en empresas, instituciones o entidades, se fundamenta en la Constitución Política, la legislación nacional y de manera especial y para nuestro caso en el Código Nacional de Tránsito.

- **Constitución Política de Colombia**.

El Estado tiene como fin esencial, servir a la comunidad, promover la prosperidad y garantizar la efectividad de los principios, derechos y deberes consagrados en ella; facilitar la participación de todos en las decisiones que los afectan y en la vida económica, política, administrativa y cultural de la Nación; defender la independencia nacional, mantener la integridad territorial y asegurar la convivencia pacífica y la vigencia de un orden justo.

Así, se tienen en primer lugar algunos postulados dogmáticos de orden constitucional tales como los artículos 1°, 2°, 24, 79, 365 y 366 de la Carta Política, en los que se evidencia el compromiso

del estado colombiano en adoptar las medidas que correspondan para garantizar a sus habitantes el derecho a movilizarse de manera segura:

- **Ley 105 del 30 de diciembre de 1993**, "Por la cual se dictan disposiciones básicas sobre el transporte, se redistribuyen competencias y recursos entre la Nación y las Entidades Territoriales, se reglamenta la planeación en el sector transporte y se dictan otras disposiciones".

Define el transporte público como una industria encaminada a garantizar la movilización de personas o cosas por medio de vehículos apropiados a cada una de las infraestructuras del sector, en condiciones de libertad de acceso, calidad y seguridad de los usuarios y sujeto a una contraprestación económica.

- **Ley 769 de agosto 6 de 2002**, "Por la cual se expide el código nacional de tránsito terrestre y se dictan otras disposiciones".

Regula la circulación de peatones, usuarios, pasajeros, conductores, motociclistas, ciclistas, agentes de tránsito, y vehículos por las vías públicas o privadas que están abiertas al público, o en las vías privadas, que internamente circulen vehículos; así como la actuación y procedimientos de las autoridades de tránsito.

- **Ley 1503 de diciembre 29 de 2011**, "Por la cual se promueve la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguros en la vía y se dictan otras disposiciones".

Su objeto es definir lineamientos generales en educación, responsabilidad social empresarial y acciones estatales y comunitarias, promoviendo la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguras y formación de criterios autónomos, solidarios y prudentes para tomar las decisiones más correctas al hacer utilización de una vía pública.

Esta Ley establece que "Toda entidad, organización o empresa del sector público o privado que para cumplir sus fines misionales en el desarrollo de sus actividades posea, fabrique, ensamble, comercialice, contrate, o administre flotas de vehículos automotores o no automotores superiores a diez (10) unidades, o contrate o administre personal de conductores, contribuirán al objeto de la presente Ley"., diseñando el Plan Estratégico de Seguridad Vial que será revisado cada 2 años y se ajustara en lo que requiera.

- **Decreto 2851 de 6 de diciembre de 2013**, "Por el cual se reglamentan los artículos 3, 4, 5, 6, 7, 9, 10, 12, 13,18 y 19 de la ley 1503 de 2011 y se dictan otras disposiciones".

Es el instrumento de planificación que oficialmente consignado en un documento contiene las acciones, mecanismos, estrategias y medidas, que adoptarán las entidades, organizaciones o empresas del sector público y privado existentes en Colombia, encaminadas a alcanzar la Seguridad Vial como algo inherente al ser humano y así evitar o reducir la accidentalidad vial y disminuir los efectos que puedan generar los accidentes de tránsito.

- **Resolución 1282 de marzo 30 de 2012**, "Por la cual se adopta el plan nacional de seguridad vial 2011-2016".

Adopta el Plan como un documento de política pública, definiendo las siguientes líneas de acción estratégicas:

- Creación del Sistema Nacional de Tránsito
- Creación del Comité Interministerial
- Creación del Consejo Nacional de Seguridad Vial
- Fortalecimiento del Ministerio de Transporte
- Fortalecimiento territorial para la seguridad vial
- Vigilancia y control.
- Estrategias sobre el Comportamiento Humano.
- Reforma Código Nacional de Tránsito
- Educación Vial
- Estrategias sobre los Vehículos.
- Estrategias sobre la Infraestructura Vial.

- **Resolución 2273, del 6 de agosto de 2014**, "Por la cual se ajusta el plan nacional de seguridad vial 2011 - 2021 y dicta otras disposiciones".

A través de ella se definieron los programas y acciones correspondientes a los pilares estratégicos establecidos para la implementación y ejecución del Plan Nacional de Seguridad Vial 2011 - 2021, así:

- **Resolución número 1565 de 2014**. "Por la cual se expide la guía metodológica para la elaboración del plan estratégico de seguridad vial".

Tiene como objetivo expedir la guía metodológica para la elaboración del PESV.

Esta guía se consolida como el instrumento de navegación para que toda organización del sector público o privado, atendiendo la metodología de dicha guía, adopte su propio plan estratégico de seguridad vial y el cual será avalado por la autoridad de transito que corresponda.

- **Resolución 1231, del 5 de abril de 2016.** "Por la cual se adopta el documento Guía para la Evaluación de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial".

Mediante la expedición de este documento por parte del Ministerio de Transporte, se ha adoptado como mecanismo estándar la Guía metodológica para la emisión de observaciones y aval de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial, que presenten las diferentes entidades, organizaciones o empresas del sector público y privado existentes en Colombia

## ALCANCE

Dada la necesidad de atender la Política Pública de Seguridad Vial, bajo estándares como lo recomienda el Decenio de Acción por la Seguridad Vial, deberá migrarse hacia un modelo que se desarrolle a través de un marco tecnológico, que integre a las entidades, organizaciones y

empresas con las autoridades de tránsito, en las acciones sobre los cinco pilares establecidos en el Plan Nacional de Seguridad Vial.

El alcance determinado consiste en poner a disposición de las autoridades de tránsito, un instrumento que les permita hacer una revisión técnica, producir observaciones y expedir aval a los PESV, con la visión de planificación de largo plazo, prevista por los objetivos del desarrollo sostenible en cuanto a la política pública de seguridad vial.

En el desarrollo del proceso de emisión de observaciones y aval, las autoridades a cargo de tales actividades observarán en los operadores de vehículos, como en el caso nuestro, las siguientes condiciones particulares:

A. Fortalecimiento de la gestión institucional: Equipo de trabajo, intervención de órganos de dirección y asignación de responsable en la organización

B. Eje Comportamiento Humano: Selección de conductores, perfiles, pruebas individuales de ingreso, registros históricos, documentación y capacitación específica en seguridad vial

C. Eje Vehículos seguros: Tipo de equipo, mantenimiento preventivo y correctivo (seguimiento a labores y talleres, idoneidad), inspección preoperacional diaria y seguimiento a documentación

D. Infraestructura Segura: Vías internas, Inmediaciones a las instalaciones y rutas frecuentes

E. Atención a Víctimas: Procedimiento de actuación ARLs, designación de encargado interno y actuación en instancias como Comités de Emergencia

F. Investigación sobre incidentes y accidentes de tránsito para concluir sobre forma en que se presentó e interacción de los ejes – Grado de responsabilidad de los actores o de la organización.

G. Lecciones aprendidas

En cumplimiento a los preceptos contemplados en el artículo 12 de la Ley 1503 de 2011, y conscientes de las implicaciones que conlleva la no adopción del PESV y de la responsabilidad y obligaciones que acarrea este hecho ante eventuales casos que causen daños a personas o cosas, por su no formulación o por su no ejecución, adherimos al loable propósito del gobierno

nacional en cuanto a participar del logro del objetivo propuesto en el Plan Nacional de Seguridad Vial, presentando indicadores cumplibles con cifras alcanzables de acuerdo con nuestras expectativas.

Además de las obligaciones formales señaladas en la Ley 1503 de 2011, existen otras resultantes ante situaciones en que mi organización, mi personal o los vehículos que posea, fabrique, ensamble, comercialice, contrate o administre, tanto en mis instalaciones o en desarrollo de mis actividades, se involucren en eventos en que se causen daños a personas o cosas por no seguir el PESV o por no haberlo formulado.

- ✓ Papel de las autoridades.

En cuanto al registro, adopción y cumplimiento a que hace referencia el Artículo 11 del Decreto 2851, téngase en cuenta que las organizaciones, empresas o entidades públicas o privadas, deberán registrar el Plan Estratégico en materia de Seguridad Vial, ante el organismo de tránsito que corresponde a la jurisdicción en la cual se encuentra su domicilio, o quien haga sus veces, en caso de no contar con organismo de tránsito en el municipio, deberá hacerse ante la Alcaldía Municipal. Cuando se trate de empresas, organizaciones o entidades del orden nacional, el registro deberá hacerse ante la Superintendencia de Puertos y Transporte.

El ente certificador de la organización, empresa o entidad, debe asegurarse que se cumpla con lo dispuesto en esta normativa. De igual manera, la norma sobre este particular obliga a que dentro de los dos años siguientes a la presentación y adopción del presente plan, el ente oficial que haya avalado el mismo, deberá hacer una revisión y seguimiento, con el fin de verificar el cumplimiento dado por la empresa.

Así mismo, se auditara de manera especial el desarrollo de las actividades en que nos hemos comprometido y someterá de manera continua dicho Plan a los ajustes que requiera, para lo cual, existe el compromiso de todos sus trabajadores en cuanto a proseguir participando en la mejora continua que este requiera.

# 1. FORTALECIMIENTO DE LA GESTION INSTITUCIONAL

## 1.1. OBJETIVOS del PESV

### 1.1.1. Objetivo general del PESV

Hemos definido un objetivo general claro, concreto, medible y realizable, que estuviera acorde con el alcance determinado por el Gobierno Nacional en la promulgación de su Plan Nacional de Seguridad Vial, como es el de lograr una reducción a nivel nacional de la tasa de homicidios ocasionadas en accidentes de tránsito en un 50%.

### 1.1.2. Objetivos específicos del PESV

La finalidad de los objetivos estratégicos es ofrecer directrices o pautas de actuación encaminadas a la mejora de la actividad y el rendimiento de una organización. Se suelen considerar un paso previo para la elaboración de objetivos operacionales. Este tipo de objetivos determinan la línea de acción, la estrategia y los medios necesarios para alcanzar cumplir la misión respetando la visión establecida.

Nuestros objetivos específicos, tienen relación directa con los cinco pilares de la “Década de Acción de la Seguridad Vial”, procurando específicamente:

a) Incorporar componentes de seguridad vial en todas las operaciones de transporte.
b) Fomentar operaciones de transporte exclusivamente enfocadas a mejorar la seguridad vial
c) Ubicar la seguridad vial como elemento prioritario dentro de la agenda empresarial.
d) Crear una cultura de cambio y responsabilidad civil en materia de seguridad vial, concientizando a su personal acerca del impacto negativo que soportan cuando persisten actitudes y comportamientos viales irresponsables.
e) Establecer compromisos de responsabilidad compartida en materia de seguridad vial por parte de todos los involucrados.
f) Desarrollar la prevención, reducción y adaptación del error humano en la aplicación de los sistemas de transporte utilizados.
g) Tomar en cuenta los costos sociales y el impacto de los traumas causados.

h) Crear estructuras de gestión y comunicación eficaces y comprensibles para la seguridad vial.

### 1.1.3. Directrices de la Alta Dirección

Como principal directriz la Alta Dirección, ha insistido en que debe existir coherencia entre las directrices nacionales del Plan Nacional de Seguridad Vial y las directrices específicas de nuestro Plan.

Las directrices específicas, al tiempo que reflejan los objetivos de las directrices nacionales, contienen los elementos genéricos de las directrices nacionales y han sido diseñarse de forma que reflejen las condiciones y necesidades específicas de nuestra organizaciones teniendo en cuenta, en particular: a) su mediano tamaño e infraestructura, y b) el tipo de peligros y el nivel de los riesgos.

Aspectos organizacionales y de la alta dirección

a) Definir las actividades y tareas que sé que se van a desarrollar, dividir y distribuir el trabajo entre las personas que las van a realizar y determinar las relaciones de autoridad entre las personas.
b) Seleccionar, formar y asignar personas a los distintos puestos de trabajo, así como motivar a los empleados.
c) Comprobar si se está cumpliendo la planificación a través de metas cuantitativas, medición de resultados reales, comparación de resultados.
d) Identificar en qué factores psicológicos intervienen en cada paso (Experiencia y conocimiento, memoria, predisposición, circunstancia emotiva.
e) facilitar orientación sobre la integración de los elementos del PESV en la organización como un componente de las disposiciones en materia de política de seguridad vial.

f) motivar a todos los miembros de la organización, y en particular a los propietarios de vehículos afiliados, al personal de dirección, a los trabajadores y a sus representantes, para que apliquen los principios y métodos adecuados para la mejora continua de los resultados del PESV.
g) facilitar orientación para el desarrollo de iniciativas voluntarias, a fin y efecto de reforzar el cumplimiento de los reglamentos y normas con vistas a la mejora continua de los resultados del PESV.
h) facilitar orientación sobre el desarrollo de directrices específicas sobre sistemas de gestión de la seguridad vial a fin de responder de modo apropiado a las necesidades reales de las organizaciones, de acuerdo con su tamaño y la naturaleza de sus actividades.

Conscientes de la importancia que representa el desarrollo y aplicación del PESV por parte de nuestros trabajadores, hemos dispuesto que el acompañamiento a las tareas consignadas se harán de manera inmediata, contando para ello con la participación de expertos conferencistas en los diferentes temas dispuestos, destacándose lo concerniente a las normas de comportamiento en tránsito, normatividad de transporte, seguridad vial, manejo defensivo, atención a víctimas y acompañamiento por parte de nuestra ARL, entre otros.

En cuanto a la mitigación de los riesgos, adelantamos lo pertinente a la identificación y calificación de los reales niveles de riesgo existentes en cada uno de los pilares. De igual manera, la Alta Dirección ordeno presupuestar la puesta en práctica de los planes de acción y ordeno la supervisión en cuanto al cumplimiento dado al cronograma.

### *1.1.3 "Compromiso de la Alta Dirección"*

## 1.2. COMITÉ DE SEGURIDAD VIAL.

Parte de la eficacia de los resultados a la hora de implementar acciones en las empresas, está representada en su integralidad y especialmente en el orden y estructura para desarrollarlas, implementarlas y medirlas. Nuestro PESV, además de seguir los lineamientos de que trata la resolución 1565 de 2014, está fundamentada en aspectos reales, fáciles de confrontar por parte de las autoridades y sobre todo, posibles de ser medibles y actualizables.

### 1.2.1. Acta de creación del Comité de Seguridad Vial.

*Cumpliendo con lo dispuesto por la Ley 1503 de 2011, el Decreto 2851 de 2013 y la Resolución 1565 de 2014, nuestra empresa crea el Comité de Seguridad Vial como un órgano consultivo de investigación, verificación y vigilancia de aspectos específicos sobre Seguridad Vial; contribuyendo en la implementación del PESV y en la generación de una cultura de Seguridad Vial a nuestro interior.*

1.2.1 *ANEXO. "Acta de Conformación del Comité de Seguridad Vial*

### 1.2.2. Objetivos del Comité de Seguridad Vial.

Serán objetivos los siguientes:

a) Planear, diseñar, implementar y medir acciones claras y precisas, generando conciencia entre todo el personal para lograr sus objetivos.
b) En casos de incumplimiento de las recomendaciones aplicar las sanciones correspondientes.
c) Participar de las capacitaciones impartidas por la empresa y derivadas del PESV.
d) Mantener una actitud abierta y receptiva a las distintas propuestas, participando en la aplicación de ellas.
e) Socializar y difundir en la empresa el contenido del PESV utilizando todos los medios de comunicación existentes.
f) Reunirse mensualmente en forma ordinaria para analizar y evaluar el avance de los objetivos establecidos en el programa anual, y en forma extraordinaria para analizar los accidentes graves o cuando las circunstancias lo exijan.
g) Mantener actualizado su personal en normas de comportamiento en tránsito, transporte y seguridad vial. Programar auditorias trimestrales detalladas de todas las instalaciones registrándose sus observaciones con la firma de todos los miembros del comité.

h) Registrar todas las recomendaciones, observaciones y disposiciones en forma constante para determinar si las acciones se vienen cumpliendo de acuerdo a las acciones planteadas y en los plazos establecidos.
i) Participar directamente en los informes e investigaciones de accidentes.
j) Analizar las causas y las estadísticas de los incidentes, accidentes emitiendo las recomendaciones respectivas.

### 1.2.3. Integrantes del Comité de Seguridad Vial

El equipo de trabajo cuenta con la participación de todas las áreas de la empresa y la dirección:

| NOMBRE | CARGO |
|---|---|
| Oliverio Quimbayo Montealegre | Gerente General |
| Carolina Gómez Rodríguez | Profesional seguridad y salud en el trabajo |
| Olga Lucia Díaz | Jefe de Operativo |
| Ferley Puentes | Conductor |
| Michael Cruz | Conductor |

Tabla1. Integrantes Comité de Seguridad Vial

### 1.2.4. Roles y funciones de los integrantes comité seguridad vial

**Representante Legal:**

1. Liderar la iniciativa para implementar el PESV.
2. Involucrar al personal de la empresa de acuerdo a las áreas definidas en la organización de la empresa, para que participe en la socialización de los objetivos de la seguridad vial.
3. Definir los roles y funciones de cada integrante de la organización, para el cumplimiento de los objetivos del PESV.
4. Implicarse en la financiación del PESV, asegurando el presupuesto necesario para la implantación de las diferentes medidas que se vayan a adoptar.
5. Establecer un proceso ágil, dinámico y eficaz de participación de los trabajadores.
6. Garantizar a los grupos de trabajo el tiempo que precisen para sus reuniones.

7. Adoptar las decisiones oportunas que hagan posible que se lleven a buen término las medidas que se propongan.
8. Garantizar que el personal que labora en cada área cumpla con lo establecido en el Plan Estratégico de Seguridad Vial y los documentos relacionados aplicables.
9. Designar el responsable del Plan Estratégico de Seguridad Vial.
10. Velar por el cumplimiento de las Políticas de Regulación.

**Jefe Departamento Administrativo**

1. Documentar, implementar y velar por el cumplimiento del procedimiento de selección de conductores.
2. Establecer el perfil del conductor.
3. Actualizar base de datos de conductores.
4. Llevar control de los documentos de los conductores.
5. Controlar y hacer seguimiento al programa de infracciones de tránsito.
6. Definir criterios para los exámenes médicos, pruebas prácticas y pruebas teóricas de los conductores.
7. Establecer la frecuencia de las pruebas de control y exámenes médicos para los conductores.
8. Evaluar y definir la entidad idónea para practicar las pruebas médicas y, psicotécnicas para los conductores.

**Jefe Departamento Operativo:**

1. Informar al Comité de Seguridad vial, las novedades presentadas en la documentación de los conductores y vehiculos
2. Presentar al Comité de Seguridad vial, las ofertas de talleres idóneos para los procesos de mantenimiento preventivo y correctivo de la flota de transporte.
3. Participar en la investigación de accidentes de tránsito.
4. Apoyar las actividades previstas en el Plan estratégico de Seguridad Vial.
5. Apoyar en la documentación del Plan estratégico de Seguridad Vial.
6. Crear la base de datos que contenga toda la información de los vehículos.
7. Ejercer el control de la documentación de los vehículos.

8. Programar las intervenciones de mantenimiento.
9. Llevar registro de los mantenimientos
10. Establecer el protocolo de atención de fallas de los vehículos.
11. Realizar auditorías a las reuniones preoperacionales.

**Jefe SST y Seguridad Vial:**

1. Participar en la investigación de accidentes de tránsito.
3. Apoyar las actividades previstas en el Plan estratégico de Seguridad Vial.
4. Apoyar en la documentación del Plan estratégico de Seguridad Vial.
5. Presentar al Comité los programas de capacitación de Seguridad Vial a desarrollar con los distintos actores.
7. Definir y establecer los protocolos de atención a víctimas en casos de accidentes de tránsito.
8. Divulgar las lecciones aprendidas de los accidentes de tránsito.
9. Establecer el procedimiento para la investigación de accidentes.
10. Llevar registro de los accidentes de tránsito.

**Conductores:**

1. Coordinar y hacer seguimiento al Alistamiento de vehículos.
2. Presentar ante el Comité de Seguridad Vial, campañas que minimicen los accidentes de tránsito.
3. Participar en la investigación de accidentes de tránsito.
4. Apoyar las actividades previstas en el Plan estratégico de Seguridad Vial.
5. Apoyar en la documentación del Plan estratégico de Seguridad Vial.
6. Apoyar el proceso de mantenimiento preventivo

### 1.2.5. Frecuencia de las reuniones del Comité.

El Comité de Seguridad Vial se reunirá trimestal y podrá convocar a los trabajadores que por sus conocimientos y experiencia apoyen la construcción y el desarrollo del plan. Pero sesionara

extraordinariamente cada vez que haya manifiesta necesidad o urgencia, siendo convocado por la alta dirección

## 1.3. RESPONSABLE DEL PLAN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL

### 1.3.1. Responsable del PESV

La alta dirección del PESV estará en cabeza del presidente y el gerente de la Empresa, que serán responsables de que su cometido para que se ejecute acorde con las normas vigentes y que las decisiones tomadas por el Comité de Seguridad Vial, se enmarquen dentro de los objetivos presupuestados y en los tiempos y plazos previstos, con calidad e idoneidad. En tal sentido, serán sus funciones:

- ✓ **Alta Dirección**:

a) Liderar el proceso de creación e implementación del PESV.
b) Involucrar representantes de cada área de la organización para que participe en la creación y difusión de los objetivos de la seguridad vial.
c) Definir los roles y funciones de cada integrante de la organización, a efectos de cumplir los objetivos trazados en el PESV.
d) Asegurar el presupuesto necesario para la implantación de las diferentes medidas que se vayan a adoptar.
e) Establecer un proceso ágil, dinámico y eficaz de participación de los trabajadores y de los representantes sindicales, si fuera el caso.
f) Garantizar al grupo de trabajo el tiempo que precisen para sus reuniones.
g) Adoptar las decisiones oportunas que hagan posible que se lleven a buen término las medidas que se propongan.
h) Garantizar que el personal que labora en cada área cumpla con lo establecido en el Plan Estratégico de Seguridad Vial y los documentos relacionados aplicables.
i) Asegurarse que el Comité de Seguridad Vial, revise las estadísticas.
j) Aprobará las sanciones que se aplicarán en caso de que algún miembro no cumpla con los acuerdos establecidos o no asista a la reunión programada.

k) Apoyar las medidas correctivas.
l) Revisar los asuntos a tratar en base a las estadísticas o a los accidentes significativos que se hayan producido durante el mes.

### 1.3.2. Idoneidad del responsable del PESV

El Presidente de la organización en su calidad de propietario, ha demostrado a lo largo de la vida de la empresa, su panorama y visión del negocio del transporte, el crecimiento logrado a través de los años y la organización que le ha implantado a la misma, son señales inequívocas que estamos ante el mayor ejecutor de políticas empresariales y que su capacidad de mando, ha dado los resultados que presentamos en la caracterización de la empresa, en donde se demostró que poseemos unos bajísimos indicadores en materia de siniestralidad, pero que hemos conformado un grupo selecto de profesionales que con su dedicación, experiencia y conocimientos, ponen a su servicio toda la seguridad que nos hace ser una de las empresas más exitosas dentro de esta modalidad

## 1.4. POLÍTICA DE SEGURIDAD VIAL

LINE TOUR EXPRESS S.A.S dedicada a la prestación de servicio de transporte especial, se compromete a establecer actividades de promoción y prevención de accidentes de tránsito, concientizando a nuestro equipo de trabajo en torno a la seguridad vial, mediante el uso de prácticas seguras en la conducción y en sus desplazamientos. Para lograr este propósito se adoptan los siguientes principios:

- Implementar procedimientos de selección de personal calificado para la operación de los vehículos propios o de terceros. Las personas constituyen el valor más importante de la Empresa, por ello a través de capacitaciones y estrategias de sensibilización se promueve la adopción de prácticas y conductas seguras en la conducción, a las cuales se comprometen a participar
- Garantizar la seguridad de los vehículos mediante el cumplimiento de las revisiones mecánicas periódicas de mantenimiento preventivo e inspecciones diarias de alistamiento, de acuerdo a la normatividad vigente. Para tal efecto los conductores participaran activamente

en los protocolos de las revisiones y de las inspecciones anotadas con el fin de mantener los vehículos en condiciones óptimas para la operación.

- Informar a todo el personal sobre las condiciones y estados de las rutas internas y externas por donde transitan los vehículos y funcionarios de la empresa, con el fin de mitigar los riesgos de accidentes de tránsito en sus desplazamientos en misión o in-itinere.
- Establecer en conjunto con la ARL el protocolo de atención a las víctimas en los casos de ocurrencia de accidente de tránsito y capacitar al personal en el comportamiento adecuado durante el siniestro.
- La empresa se compromete con la mejora continua de todos los procesos que se desarrollen, implementando indicadores de desempeño y auditorias que permitan conocer el estado de las acciones periódicamente.
- La empresa dispondrá de los recursos necesarios para dar cumplimiento a esta política, por lo tanto, todo el personal de LINE TOUR es responsable del cumplimiento de esta política.

Esta política se divulgara a los trabajadores mediante avisos fijados en las carteleras de la oficina de sede principal y agencias de la empresa.

Los Directivos, Asociados, Personal Administrativo y Operativo de LINE TOUR, son responsables de la aplicación de las disposiciones establecidas y divulgadas en la presente Política de Seguridad Vial.

**OLIVERIO QUIMBAYO MONTEALEGRE**
**GERENTE**

### *1.5. ANEXO. Política De Seguridad Vial*

#### 1.5.1. Existe un documento que permita identificar la Política de Seguridad Vial de la empresa.

Line Tour Express L.T.E , se compromete en gestar la prevención y promoción de la SEGURIDAD VIAL, “minimizando los niveles de riesgo viales”, dado que la seguridad y salud de nuestros clientes, colaboradores y partes interesadas son el deber prioritario de nuestros servicios. Por ello todas las personas que laboran en Especiales L.T.E, somos responsables de participar en las diversas actividades que se programen y desarrollen, con la finalidad de minimizar la probabilidad

de ocurrencia de “accidentes viales” que puedan afectar la integridad física, mental y social de las personas.

Debemos actuar sobre todos aquellos factores que puedan afectar la seguridad vial a fin de minimizar los riesgos derivados del transporte y orientados al objetivo de cero accidentes.

Estamos convencidos que debemos diseñar, implementar y mantener la mejora continua en un Sistema de Seguridad Vial que se integre en todas y cada una de nuestras actividades, eligiendo para ello el estándar internacional ISO 39001:2012: Sistemas de Gestión de Seguridad Vial.

La política de seguridad vial de Especiales L.T.E, se encuentra debidamente documentada en el formato PSV - PESV, en el cual se instauraron las actividades de promoción y prevención de accidentes en las vías públicas.

### 1.5.2. Existe Política de Seguridad Vial documentada.

El documento incluido en el ítem inmediatamente anterior, contiene nuestra política de seguridad vial, por lo que la misma se encuentra debidamente documentada. En el texto de la política vial se puede evidenciar por ejemplo el cumplimiento que constantemente exigimos deben dar nuestros conductores a la reglamentación establecida en el Código Nacional de Tránsito Terrestre, para lo cual, implementamos un manual de normas, dentro de las que se destacan las de normas de comportamiento en el tránsito, el manejo defensivo y la seguridad vial, para que sea consultado por parte de todos nuestros empleados y trabajadores.

Adicional al texto que se encuentra en el manual, nuestro mayor compromiso será el de capacitar a todo el personal de la empresa, a través de profesionales y expertos conferencistas en tránsito, transporte y seguridad vial.

La empresa requiere así mismo, conocer sobre los frutos que estas capacitaciones ofrecen y por ello, ha precisado que evaluaremos el comportamiento de respeto por las normas de tránsito, por parte de nuestros conductores, llevando el registro mensual de las infracciones que pudieren

cometer cada uno de ellos, proceso que adelantaremos previa consulta en el sistema de multas e infracciones de tránsito.

De igual manera, nuestra política de seguridad vial, incluye el comportamiento humano en la preparación de los vehículos seguros, para ello en el folder de cada automotor se dejaran copias evidénciales de sus mantenimientos preventivos y correctivos, revisiones técnico mecánicas y de gases, y detalles de las fechas de las intervenciones mecánicas, resultados y observaciones, kilometraje recorrido, partes reparadas o sustituidas y fecha de los próximos mantenimientos identificando elementos a intervenir.

### 1.5.3. Se adecua al propósito de la Organización.

Nuestro principal propósito es brindar la mayor seguridad a usuarios, peatones, conductores y demás actores de la vía, para lo cual, nuestra política ha sido adecuada para enseñar a nuestro personal el respeto que debemos tener hacia todos aquellos que intervienen en el tránsito, lográndolo con la educación y prevención que se nos trasmite a través de la actualización de las normas de comportamiento viales.

Hoy en día, los estándares de calidad y seguridad, están a la orden de todos, por ello nuestra organización no solo velara por poseer un recurso humano capacitado, sino que adquirirá los recursos técnicos para una fácil localización de la flota, dirigido a lograr una buena imagen empresarial, de responsabilidad social, muy productiva, con servicios de excelente seguridad, calidad y que sea perceptiva al cliente.

La política de seguridad vial, aunara todos los esfuerzos para socializar las normas, vigilara su cumplimiento, establecerá estrategias de concientización entre todo el personal, afianzara los buenos hábitos, mantendrá vigente el manual de normas y seguridad vial, destinara los recursos necesarios, establecerá compromisos de cumplimiento y vigilara la responsabilidad que tiene cada uno de los actores en el cumplimiento de los objetivos propuestos, sin los cuales, será imposible sacar avante la empresa en cuanto a lograr la fidelización del cliente, la mejora continua en la prestación del servicio, la continuidad de los planes y programas tendientes a capacitar su recurso humano, mejoramiento de los índices de calidad de nuestros conductores y de los mantenimientos

de la flota, para mejorar ostensiblemente la seguridad del servicio y por ende de los actores intervinientes en el tránsito.

### 1.5.4. Proporciona un marco de referencia para el establecimiento de los objetivos y metas del PESV.

Nuestra organización es consciente que la política de Seguridad Vial propuesta será concordante con los objetivos y metas trazadas en el PESV, y por ello fue concebida proporcionando un marco de referencia hacia la concepción de lograr la mitigación de los riesgos, la disminución de los accidentes, y por ende de las lesiones y muertes.

Hemos sido amplios en concientizar a nuestros conductores que al ser el comportamiento humano el de mayor índice de participación en la siniestralidad, requerimos que ellos, el cumplimiento a participar de todos las capacitaciones y que esperamos como respuesta a esta inversión, contar con conductores responsables, capaces de disminuir la comisión de infracciones de tránsito, toda vez que a menos infracciones, mayor responsabilidad en la conducción y por ende menores niveles de riesgo de accidentalidad.

De otra parte la Política de Seguridad Vial proporciono un nuevo marco de referencia para las metas, debido a la exigencia de parte nuestra en cuanto a mantener informada a toda la comunidad de nuestra Empresa sobre la evolución y desarrollo del PESV, la obligación de mantener un control exigente sobre la actualización y vigencia de las licencias de conducción y el estado de estas con respecto a los indicadores de infracciones y el cumplimiento en las capacitaciones a las que deben asistir. En cuanto a las disposiciones vigentes en materia de control a los mantenimientos que debe realizarse a los automotores y la vigencia de la documentación necesaria para ser aptos operativamente, la política de seguridad vial también tiene su compromiso con las metas propuestas.

La política de seguridad vial proporciono todo un marco referencial para los objetivos y metas en el sentido, que ambos establecen compromisos de responsabilidad compartida, concientizando a los empleados y conductores en lograr una movilidad racional y sostenible, desarrollando la prevención, reducción y adaptación en contra del error humano, tomando en cuenta el costo social y el impacto de los traumas causados en los siniestros viales.

Concluyamos diciendo que nuestra política de seguridad vial, creo una estructura de gestión, con comunicación eficiente, apoyada en toma de decisiones de conjunto, para beneficio de nuestros usuarios y demás actores del tránsito y que para ello, no se escatimo esfuerzo alguno por parte de la empresa.

### 1.5.5. Incluye el compromiso de cumplir los requisitos aplicables y la mejora continua.

La Política de Seguridad Vial implantada por la organización, incluye compromisos a nivel general, en cuanto a su participación en la construcción del PESV y a nivel particular, para todos y cada uno de las personas seleccionadas para ser parte del comité de seguridad vial y de la comisión de seguimiento del Plan. Para el cumplimiento de dichos compromisos, existe voluntad empresarial de otorgar espacios libres para que el personal designado en su seguimiento y mejora continua, tengan el tiempo necesario para recopilar, procesar, determinar y aprobar documentos y presupuesto, con el fin de que se cumplan cada uno de los planes de acción establecidos en búsqueda de la mitigación de los riesgos.

La política de seguridad vial incide en el mejoramiento continuo, utilizando un sistema de medición para determinar sus resultados, a través de los indicadores de gestión, fundamentales para conocer el progreso metódico deseado. La valoración de este resultado, es fundamental para la aplicación de los correctivos que se consideren y el Comité de Seguridad Vial, contará con el apoyo nuevamente de toda la comunidad empresarial, que activara su participación y en el ajuste y corrección de los ítems que deban revisarse.

Se busca con lo anterior, que todas las personas relacionadas directamente con el proceso, no lo sean solamente en su construcción, sino en también en la etapa de revisión, ajustes y mejora continua.

Viéndolo desde este punto de vista, una de las principales ventajas de tener un sistema establecido de mejora continua, lo constituye el hecho de que todas las personas que participan en el proceso tienen la capacidad de opinar y proponer mejoras, identificándose más con su trabajo y garantizando fidelidad en la información ya que quien plantea el problema y propone la mejora conoce el proceso y lo realiza de una mejor manera. La mejora continua es entonces la

actitud que mostraron todos nuestros empleados para el logro de la estabilización del proceso y la posibilidad de mejora.

Nuestra empresa crecerá y desde ya nos hemos preparado para la identificación de todos los procesos y el análisis mensurable de cada paso llevado a cabo. Algunas de las herramientas que utilizaremos incluyen las acciones correctivas, preventivas y el análisis de la satisfacción del cliente. Se trata de la forma más efectiva de mejora de la calidad y la eficiencia de nuestra organización.

## 1.6. DIVULGACION DE LA POLÍTICA DE SEGURIDAD VIAL

### 1.6.1. Existen evidencias de su divulgación.

Nuestra página web se constituye en la mejor evidencia de divulgación de nuestra política de seguridad vial, la construcción de www.linetourexpress.com , tiene como objetivo fundamental no solo la identificación de nuestros servicios y procesos, sin la identificación de los manuales, protocolos, políticas y el PESV, que podrá ser consultado por todas las personas u organizaciones que lo requieran.

Adicional a ello y para conocimiento de nuestros trabajadores, utilizaremos nuestras carteleras ubicadas al interior de la empresa, como un medio masivo de información continuo.

Desde ahí, originaremos comunicaciones para nuestros empleados, con el fin de mantenerlos actualizados sobre las capacitaciones, conferencias, audiovisuales, circulares, manuales e instructivos alusivos a la seguridad vial.

### *1.6.2. Anexo " Divulgación de la política de seguridad vial"*

### 1.6.3. Existe evidencia de informar al personal sobre el PESV y la Política de Seguridad Vial.

Las evidencias de haber informado a todo el personal sobre el PESV y la política de seguridad vial, están documentadas a lo largo de todo el proceso de adopción del plan. La primera de ellas, la constituye el diagnostico de riesgos viales, elaborado a través de las respuestas dadas al test por parte de los empleados.

La posterior construcción de objetivos, metas, estrategias, protocolos, identificación de los riesgos viales, proyección de planes de acción, seguimiento continuo, ajustes, adopción y aval, son la otra parte de la demostración de la forma como se viene realizando.

El comité de seguridad vial informara a todo el personal de los resultados, conclusiones, evolución y avances del Plan, para ello, se realizaran informes y volantes informativos para toda la comunidad empresarial, con el fin de mantenerlos actualizados sobre la evolución de la política y del plan mismo.

### *1.5.2 Anexo. Listados de Asistencia a reuniones programadas*

## 1.7. DIAGNOSTICO - CARACTERIZACION DE LA EMPRESA

### 1.7.1. Características de la empresa.- Descripción de la actividad económica que realiza la empresa

L.T.E, es una empresa cuya actividad económica principal es la prestación del servicio público terrestre automotor en la modalidad de transporte especial

### 1.7.2. Descripción de la empresa

**Está documentado el análisis de la empresa, su contexto, actividades, su personal, desplazamientos, etc.**

| | |
|---|---|
| **NOMBRE:** | **LINE TURS EXPRESS** |
| **PERSONA JURIDICA:** | S.A.S |
| **NIT** | 901.190.693 |
| **NUMERO DE EMPLEADOS:** | 25 Personas |
| **PARQUE AUTOMOTOR:** | Vehículos |
| **NIVEL DE RIESGO:** | IV |

Tabla 2. Descripción de la empresa

### 1.7.3. Servicios prestados por la Compañía

Especiales L.T.E, es una empresa de servicio público de transporte terrestre automotor especial, legalmente constituida y debidamente habilitada en esta modalidad que presta bajo su responsabilidad sus servicios, a un grupo específico de personas que tengan una característica común y homogénea en su origen y destino, como el caso de los estudiantes, en su mayoría y particulares que requieren de un servicio expreso, siempre que hagan parte de un grupo determinable y de acuerdo con las condiciones y características definidas por la norma.

Para todo evento, la contratación del servicio público de transporte terrestre automotor especial se hace mediante documento suscrito por nuestra empresa con la persona natural o jurídica contratante que requiera el servicio.

Bajo ninguna circunstancia, nuestra organización empresarial acepta que la contratación del servicio se realice directamente entre el propietario, tenedor y conductor de un vehículo con los grupos de usuarios señalados anteriormente o con personas individualmente e igualmente nos abstenemos de hacerlo con juntas de acción comunal, administradores o consejos de administración de conjuntos residenciales o con personas individualmente

### 1.7.4. Definición de la población con que cuenta la empresa

Al añ o 2021 la empresa cuenta con una poblacion de 25 trabajadres distribuidos asi:

| DISTRIBUCION DEL PERSONAL | |
|---|---|
| **DEPENDENCIA** | **N° PERSONAS** |
| ADMINISTRATIVA | 5 |
| OPERATIVA | 22 |
| TOTAL COLABORADORES | **27** |

TABLA 3. Definición de la Población

### 1.7.5. Están definidos los vehículos automotores y no automotores prestando sus servicios en la compañía.

Se presenta la relación de vehículos automotores propiedad de la empresa y de afiliados (terceros o convenios )a ella, como también el parque automotor y no automotor de propiedad de los empleados de la empresa, aclarando que nos encontramos en la etapa de adquirir para la empresa un equipo automotor, acorde a lo dispuesto por el decreto 1079 de 2015. La tabla actual de vehículos en la empresa es como sigue:

| DESCRIPCION | AUTMOVIL | CAMIONETA | MICROBUS | BUSETA | BUS | TOTALES |
|---|---|---|---|---|---|---|
| PROPIEDAD DE LA EMRPESA | 1 | 7 | 3 | 1 | 2 | 14 |
| PROPIEDAD DE EXTERNOS | 2 | 13 | 7 | 4 | 3 | 30 |
| | | | | | | |
| TOTALES | 3 | 20 | 10 | 5 | 5 | 44 |

Tabla. 4 Vehículos servicios de la empresa

### 1.7.6. Sedes de la Empresa

**Sede Principal : Cra 4g N° 37-15**

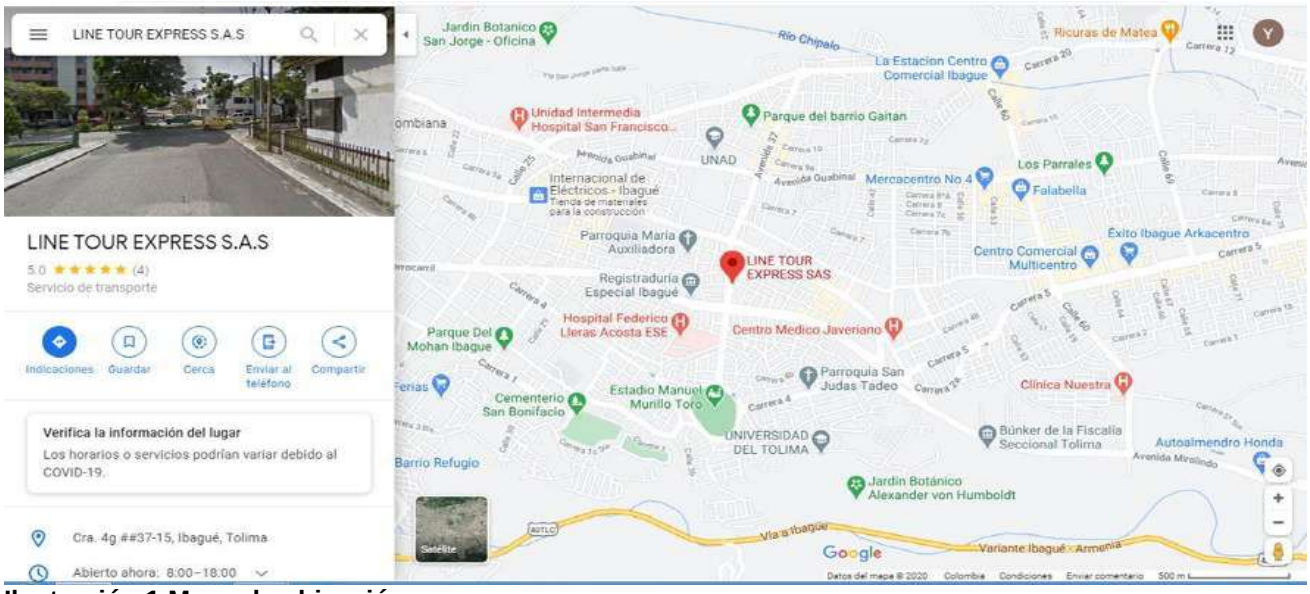



**Ilustración 1 Mapa de ubicación**

### 1.7.7. Mecanismos de contratación de vehículos

A partir de la entrada en vigencia del Decreto 348 de 2015, la empresa determino que para hacer efectiva la contratación de vehículos, estos deberían cumplir con los siguientes requisitos:

a) Cumplir con las condiciones técnico-mecánicas, de emisiones contaminantes y las especificaciones de tipología vehicular requeridas y homologadas por el Ministerio de Transporte.
b) El modelo de los automotores no sobrepasaran 4 años de vida útil contados a partir de la fecha de la solicitud de ingreso.
c) Acompañar un certificado expedido por la Compañía de Seguros que lo ampare y donde consten las reclamaciones presentadas.
d) Presentar copia de la póliza de amparo todo riesgo expedida por una compañía de seguros legalmente constituida y autorizada en Colombia.
e) Copia de todos los mantenimientos técnico mecánicos realizados y de las revisiones obligatorias exigidas legalmente.
f) Copia vigente del seguro obligatorio, de responsabilidad civil contractual y extracontractual y del seguro obligatorio contra accidentes de tránsito.
g) Copia del certificado de tradición expedido con una antelación no mayor a 30 días.
h) Someterse a una inspección técnica mecánica realizada en los talleres de nuestra empresa.

La empresa se reserva el derecho a admitir los vehículos y en caso de aceptar su vinculación, elaborara el contrato de Administración de flota, el cual es un documento de naturaleza privada, por medio del cual se incorpora el vehículo a su parque automotor, para su administración. El contrato se perfecciona con su suscripción y la expedición de la tarjeta de operación por parte del Ministerio de Transporte.

***1.6.7 Anexo. "Mecanismo de contratación de los vehículos"***

### 1.7.8. Mecanismos de contratación de conductores

La empresa tiene establecido su mecanismo de selección y vinculación a través del protocolo de contratación de conductores. El proceso garantiza que la selección y escogencia realizadas son de alta competencia para lograr conductores profesionales, capaces de prestar un excelente servicio, basado en experiencia, educación, capacitación y formación idónea en seguridad vial.

Igualmente estamos creando un programa de formación para administradores, responsables o encargados del programa de seguridad vial de la compañía, que incluya el aprendizaje de la administración de los programas de seguridad vial, que aprendan a seleccionar conductores, que conozcan la forma apropiada de tratar un accidente de tránsito y su investigación, dar la inducción en campo para el personal nuevo, emitir reportes, tratar el tema con los representantes del cliente y demás

Aportar de lo anterior, para la selección de conductores hemos involucrado el cumplimiento de las siguientes actividades:

a) Prueba de conducción para ingreso, la cual se realiza tanto teórica como practica en la clase de vehículo que se va a conducir.
b) Solicitud de referencias, las cuales son constatadas ante las empresas que las hayan expedido.
c) Examen Psicotécnico, se aceptan aquellos que hayan sido expedidos hasta con un (1) año de antelación y los cuales hayan sido producto de la renovación de la licencia de conducción, por cuanto la misma debe haber sido expedida por un CRC que cuenta con certificación de la ONAC.
d) Solicitud de certificados de estudios y diferentes cursos realizados.
e) Licencia de conducción y estado de cuenta en el SIMIT, aceptando acuerdos de pago y revisando las infracciones imputadas con el fin de verificar la gravedad de las mismas.
f) Entrevista que realiza el área de transporte y nuestra coordinadora de calidad y servicios

Seleccionado el conductor, se le ordenan los exámenes médicos ocupacionales de ingreso y paraclínicos, definidos en el profesiograma por médico ocupacional (Rx columna Lumbosacra, audiometría, optometría, glicemia, y perfil lipídico). Al finalizar estos exámenes el proveedor expide a la empresa un certificado de aptitud física para el cargo y se continúa con el proceso:

a) Visita Domiciliaria.
b) Inducción: sobre Sistema de Gestión Integral (Sistema de Seguridad, Salud en el Trabajo, Ambiente y Gestión de Calidad), puesto de trabajo y normas de la empresa, de acuerdo a lo establecido en el instructivo de inducción y reinducción.

c) La inducción relacionada con conceptos del Sistema de Gestión Integral se evalúa mediante examen escrito.

### 1.8. DIAGNOSTICO Y RIESGOS VIALES

### 1.8.1. Diseño de la encuesta de riesgo vial

***1.7.1. "Instrumento para determinar el riesgo vial"***

### 1.8.2. <u>Aplicación de la encuesta.- Se ha aplicado la encuesta</u>

La encuesta fue aplicada a la totalidad de los veintisiete (27) con que se cuenta actualmente en la empresa, previa instrucción y capacitación de cuál era el objetivo del test.

Se hizo énfasis en que por lo corto del tiempo de creación de la organización era difícil dar respuestas aludiendo a esta organización, pero se pidió que hiciéramos un recuento de las empresas en las que ellos han laborado y que quienes lo venían haciendo con nosotros como conductores, tuvieran como referencia esa dependencia laboral. Se reiteró sinceridad en las respuestas.

Una vez obtenidas las respuestas, se procedió a realizar el diagnóstico de la empresa, las que se calificaron y clasificaron previo análisis de cada uno de los pilares de la seguridad vial. Una vez obtenida la clasificación del nivel de riesgo, se procedió a la proyección de los planes de acción en aras de mitigar los mismos.

Para todos fue claro que una equivocada interpretación del objetivo de la encuesta o una mala comprensión de la misma, podría generar respuestas dispersas y poco concretas, que en nada nos ayudarían a su calificación y clasificación, por lo que en el proceso de respuestas contamos con la asesoría de un experto en la materia para que aclarara las dudas que pudieran existir al respecto.

Entendida la filosofía de la encuesta y su objetivo, se clarifico que es el PESV y porque la necesidad de contar con el mismo. Y se precisó que era un recorrido in itinere y en misión,

buscando que el personal entendiera la necesidad de conocer los riesgos a que se exponen tanto conductores como los servidores administrativos de la empresa, y la búsqueda de potenciales soluciones para mitigarlos.

Las participaciones de todos los empleados en las capacitaciones obligatorias que se darán en normas de tránsito y seguridad vial, con el compromiso de ser evaluadas y superadas con un mínimo del 90% en sus respuestas, fue del agrado y aceptación de todos.

### 1.8.3. Se han tenido en cuenta los riesgos de la operación in itinere y en misión

La encuesta tuvo en cuenta consultar sobre los riesgos que se enfrentan en los recorridos que se hagan tanto in itinere como en misión. Para el caso de los primeros, se requiere unos requisitos como el argumento cronológico, topográfico y teleológico que hagan referencia a que el accidente ocurrió en un tiempo, lugar y motivado por causas laborales, siendo también necesario que el medio de desplazamiento haya sido el adecuado. Si por el contrario, este ocurriera en misión, se entiende que el mismo sucedió desempeñando una actividad laboral y por lo tanto tiene una connotación de accidente laboral.

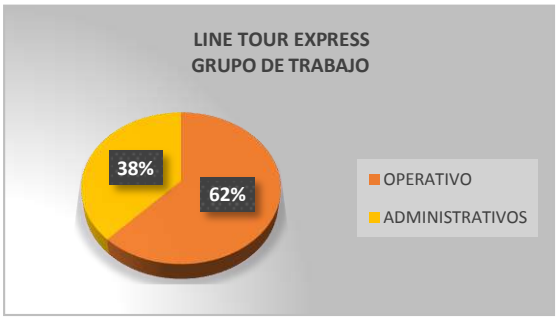
En ambos casos, se aplicarán los procedimientos preventivos, como: eliminación de peligros, evaluación del riesgo, información, formación e integración dentro de la gestión preventiva de la empresa, entendiendo el riesgo como probabilidad y gravedad del daño si el peligro está presente.

En tal sentido, la encuesta preciso interrogantes sobre el conocimiento que tiene la empresa acerca de los medios de transporte utilizado por sus trabajadores, los riesgos viales a que se exponen, existencia de campañas de concientización para poner en practica la modalidad de transporte compartido, mantenimientos preventivos en vehículos de sus trabajadores, jornadas laborales y descansos, planificación de rutas y de planes de rodamientos, reconocimiento de puntos críticos, comportamiento ante eventualidades climáticas, flexibilidad en los horarios y concientización de respeto por las señales de tránsito.

### 1.8.4. Consolidación y análisis de los resultados.

De acuerdo con los resultados de la encuesta aplicada, se consolido y analizo la informaciónobtenida y se relacionan a continuaci

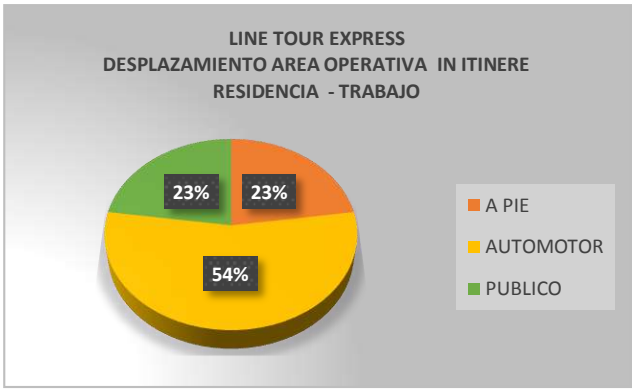
## GRUPO DE TRABAJO




| GRUPOS DE TRABAJO | No. | % |
|---|---|---|
| OPERATIVOS | 22 | 62 |
| ADMINISTRATIVO | 5 | 38 |
| TOTAL | 27 | 100 |

El 62% de los empleados pertenecen al grupo Operativo, siendo el grupo más representativo de trabajadores

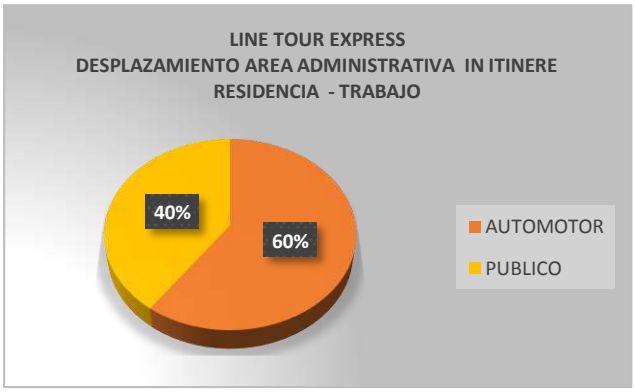
## DEZPLAZAMIENTO AREA OPERATIVA IN ITINERE RESIDENCIA - TRABAJO




| DESLAZAMIENTO IN ITINERE RESIDENCIA TRABAJO | No. | % |
|---|---|---|
| A PIE | 5 | 23 |
| AUTOMOTOR | 12 | 54 |
| PUBLICO | 5 | 23 |
| TOTAL | 22 | 100 |

El 54 % de los trabajadores del área operativa se desplazan automotor del sitio de residencia al trabajo

## DESPLAZAMIENTO ADMINISTRATIVOS IN ITINERE RESIDENCIA - TRABAJO




| DESLAZAMIENTO IN ITINERE RESIDENCIA TRABAJO | No. | % |
|---|---|---|
| AUTOMOTOR | 3 | 60 |
| PUBLICO | 2 | 40 |
| TOTAL | 5 | 100 |

El 60% de los trabajadores del área Administrativa se desplazan automotor del sitio de residencia al trabajo

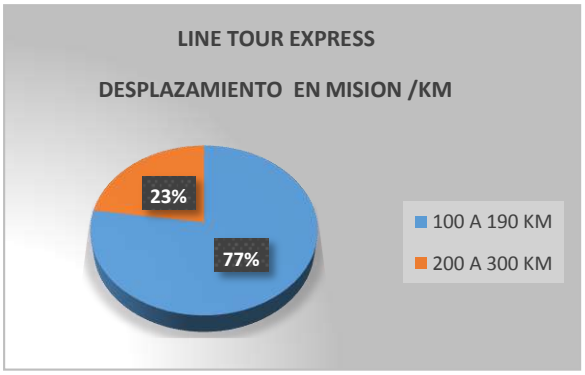
## DESPLAZAMIENTO EN MISION




| KM / MES | No. | % |
|---|---|---|
| **100 A 190** | 17 | 77 |
| **200 A 300** | 5 | 23 |
| **TOTAL** | 22 | 100 |

El 100% de los desplazamientos en misión son programados por la empresa, tanto para el grupo de trabajadores del área Operativa, como para el grupo Administrativo

## DESPLAZAMIENTO EN MISION /KM

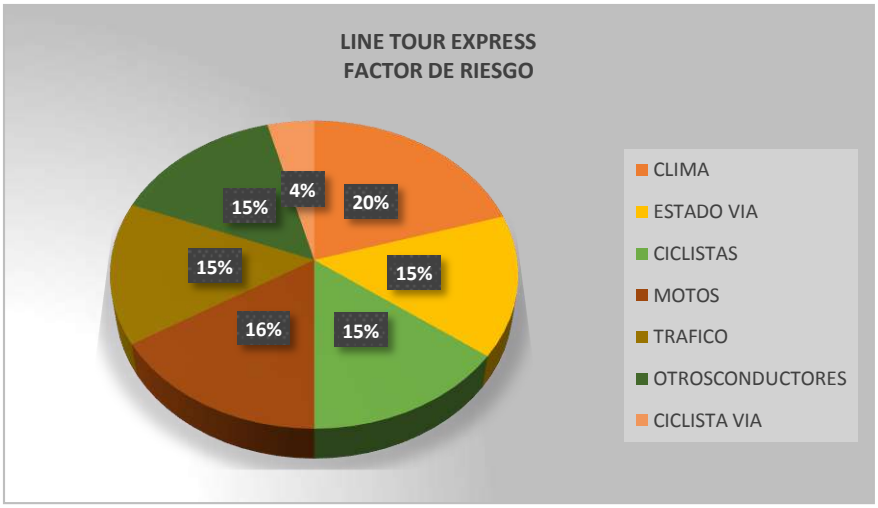



| PROGRAMACION | No. | % |
|---|---|---|
| **EMPRESA** | 27 | 100 |
| **MI MISMO** | 0 | 0 |
| **TOTAL** | 27 | 100 |

El 77% de los desplazamientos en misión presentan un Recorrido entre 100 y 190 Km. /mes. Los recorridos de este rango corresponden a los realizados por los Conductores de los vehículos con los que se presenta el servicio de transporte a la empresa

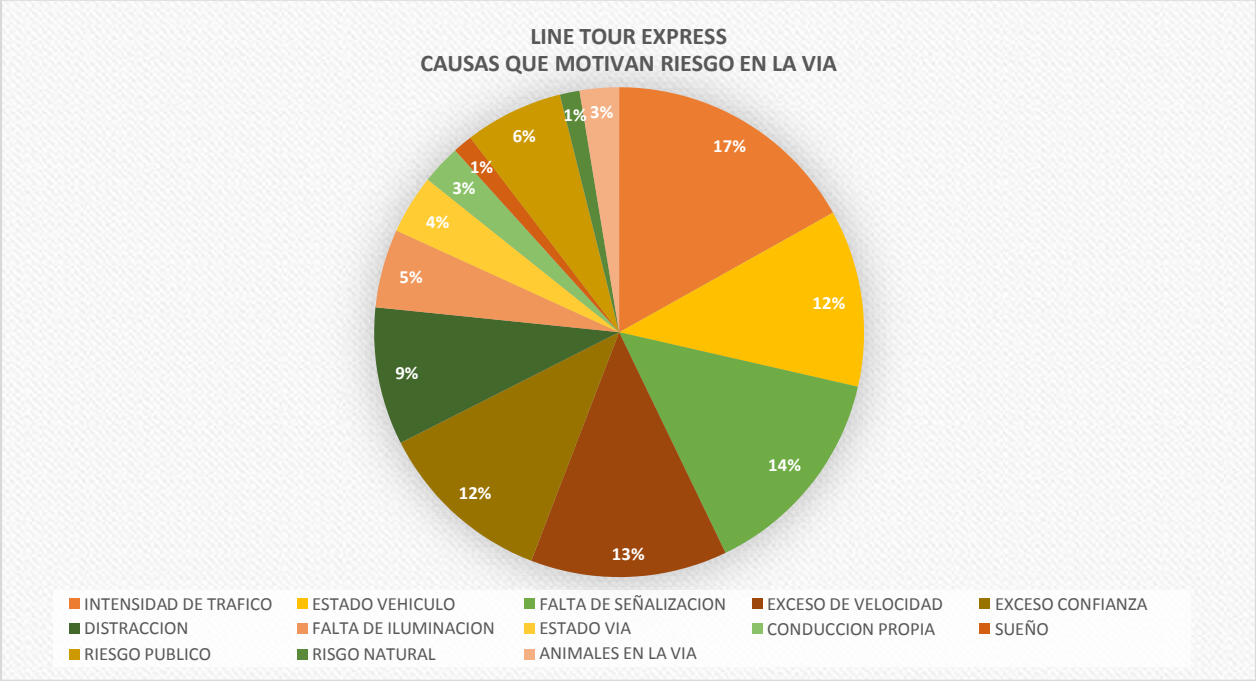
## FACTOR DE RIESGO EN LA VIA

**FACTORES DE RIESGO EN LA VIA**




El factor de riesgo en la vía en el desplazamiento diario más relevante con del 20% de los conductores considera que las condiciones climáticas, seguida del estado de infraestructura, motos con el 15%, trafico con el 16% es determinante en la ocurrencia de los accidentes de tránsito

**CAUSAS DE RIESGOS EN LA VIA**




La causa de riesgo más relevante en los desplazamientos en la vía, es la intensidad del tráfico vehicular son consideradas importantes y de mayor ponderación para la ocurrencia de accidentes y representan el 18%, las causas por el entorno físico como falta de señalización representan el 14%

### 1.8.5. Definición de riesgos viales de la empresa.

De acuerdo a los resultados de la encuesta, los trabajadores perciben los siguientes riesgos:

- Estado de la infraestructura
- Inseguridad
- Intensidad del tráfico
- Otros conductores
- Clima
- Señalización

Los riesgos por hábitos son producto de la observación de las conductas de los trabajadores de acuerdo al rol en la vía:

- Distracción
- Exceso de velocidad
- Estado Psicofísico
- Riesgo publico
- Falta de señalización

### 1.8.6. Calificación y clasificación de los riesgos viales.

Se clasifico el personal de acuerdo al rol dentro de la empresa (Administrativo y Operativo).

De acuerdo a los resultados obtenidos en la encuesta, se determinan los riesgos por hábitos, entorno y por desplazamiento. Tabla 5 MATRIZ DE RIESGOS VIALES

| GRUPO DE TRBAJO | ROL EN LA VIA | TIPO DE RIESGO | NOMBRE DEL RIESGO | PROBABILIDAD | CONSECUENCI | NIVEL DE RIESGO | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | ALTO | MEDIO | BAJO |
| GERENTE | CONDUCTOR | HABITO | EXCESO DE CONFIANZA | MEDIA | GRAVE | | | X |
| | | | EXCESO DE VELOCIDAD | BAJA | GRAVE | | | X |
| | | | DISTRACCION | MEDIA | GRAVE | | X | |
| | | | CONDUCCION PROPIA | BAJA | GRAVE | | X | |
| | | | SUEÑO | BAJA | GRAVE | | | X |
| | | DESPLAZAM. | IN-ITINERE | BAJA | GRAVE | | | X |
| | | | MEDIA DE KM. | BAJA | GRAVE | | | X |
| | | ENTORNO | DISTRACCION | MEDIA | GRAVE | | X | |
| | | | SEÑALIZACION | MEDIA | GRAVE | | X | |
| | | | ESTADO VIA | MEDIA | GRAVE | | X | |
| | | | CLIMA | BAJA | GRAVE | | | X |
| | | | TRANSITO | BAJA | GRAVE | | | X |
| ADMINITRATIVOS | PASAJERO | HABITO | DISTRACCION | MEDIA | GRAVE | | X | |
| | | | USO DE CELULAR | MEDIA | GRAVE | | X | |
| | | | ALCOHOL Y DROGAS | BAJO | GRAVE | | | X |
| | | | CUMPLIMIENTO DE NORMAS | ALTA | GRAVE | X | | |
| | | DESPLAZAM. | IN-ITINERE | BAJA | GRAVE | | | X |
| | | | MEDIA DE KM. | BAJA | GRAVE | | | X |
| | | ENTORNO | SEÑALIZACION | ALTO | GRAVE | X | | |
| | | | ESTADO VIA | MEDIA | GRAVE | | X | |
| | | | CLIMA | MEDIO | GRAVE | | X | |

| GRUPO DE TRBAJO | ROL EN LA VIA | TIPO DE RIESGO | NOMBRE DEL RIESGO | PROBABILIDAD | CONSECUENCIA | NIVEL DE RIESGO | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | ALTO | MEDIO | BAJO |
| OPERATIVO CONDUCTORES | CONDUCTOR | HABITO | USO DE CELULAR | ALTO | GRAVE | X | | |
| | | | EXCESO DE VELOCIDAD | MEDIO | GRAVE | | X | |
| | | | DISTRACCION | MEDIA | GRAVE | | X | |
| | | | FALTA INFORMACION EN SEGURIDAD VIAL | BAJA | GRAVE | | X | |
| | | | USO DEL CINTURON | ALTO | GRAVE | X | | |
| | | | ESTADO PSICOFISICO | MEDIO | GRAVE | | X | |
| | | DESPLAZAM. | MISION | ALTO | GRAVE | X | | |
| | | | MEDIA DE KM. | ALTO | GRAVE | X | | |
| | | ENTORNO | DISTRACCION | BAJO | GRAVE | | | X |
| | | | SEÑALIZACION | ALTO | GRAVE | X | | |
| | | | ESTADO VIA | ALTO | GRAVE | X | | |
| | | | CLIMA | ALTO | GRAVE | X | | |
| | | | TRANSITO | ALTO | GRAVE | X | | |
| | | | OTROS CONDUCTORES | ALTO | GRAVE | X | | |
| | PEATON | HABITO | DISTRACCION | MEDIA | GRAVE | X | | |
| | | | USO DE CELULAR | MEDIA | GRAVE | | X | |
| | | | ALCOHOL Y DROGAS | BAJO | GRAVE | | | X |
| | | | CUMPLIMIENTO DE NORMAS | ALTA | GRAVE | | X | |
| | | DESPLAZAM. | IN-ITINERE | BAJA | GRAVE | | | X |
| | | | MEDIA DE KM. | BAJA | GRAVE | | | X |
| | | ENTORNO | SEÑALIZACION | ALTO | GRAVE | X | | |
| | | | ESTADO VIA | MEDIA | GRAVE | | | X |

## RELACIÓN DE LAS ACTIVIDADES CON EL RIESGO

El grupo de trabajo que presenta mayor riesgo de accidentalidad es el OPERATIVO, ya que el 100% de su personal ocupa el cargo de conductor, y por la frecuencia y la media de kilómetros recorridos en sus desplazamientos en misión, tienen un nivel de exposición al riesgo alto

Todos los trabajadores de la empresa están expuestos al riesgo vial, al realizar sus desplazamientos in itinere o en misión y como consecuencia están sujetos a ser víctimas o victimarios de accidentes de tránsito.

En conclusión y de acuerdo al análisis obtenido de la consolidación, clasificación y evaluación de la encuesta, la empresa debe implementar acciones para mitigar la ocurrencia de accidentes de tránsito e implementar el Plan Estratégico de Seguridad Vial conforme a las líneas de acción definidas por el Gobierno Nacional

1. Fortalecimiento de la gestión institucional
2. Comportamiento humano
3. Vehículos seguros
4. Infraestructura segura
5. Atención a victimas

### 1.8.7. Norma utilizada para la calificación de los riesgos

Para la calificación y clasificación de los riesgos viales se utilizó la NORMA NTC - 45, que es un método cualitativo y simplificado en el que se tiene en cuenta la probabilidad de ocurrencia y la magnitud de consecuencia que conlleva.

Se determinan los riesgos de acuerdo a la información obtenida de las encuestas aplicadas a los trabajadores y a la información del área de gestión administrativa de los procesos.

Se tiene en cuenta para la asignación del nivel del riesgo, la clasificación de los trabajadores de acuerdo al Grupo de trabajo al que pertenecen, el Rol en la vía y el tipo de riesgo por hábitos, condición del desplazamiento y el entorno.

De acuerdo a la probabilidad de ocurrencia y a la consecuencia del riesgo, se determina la valuación del riesgo en los niveles Alto, Medio y Bajo.

| PROBABILIDAD | CONSECUENCIA | | |
|---|---|---|---|
| | LEVE | GRAVE | MORTAL |
| BAJA | RIESGO BAJO | RIESGO MEDIO | RIESGO MEDIO |
| MEDIA | RIESGO BAJO | RIESGO MEDIO | RIESGO ALTO |
| ALTA | RIESGO MEDIO | RIESGO ALTO | RIESGO ALTO |

Tabla. 6 Valoracion Riesg Vial

La probabilidad y las consecuencias son dos factores cuyo producto determina el riesgo, que se define como el conjunto de daños esperados por una unidad de tiempo.

La probabilidad de un accidente puede ser determinado en términos precisos en función de la probabilidad del suceso inicial que lo genera y está integrado en el término de exposición de las personas al riesgo. Para este análisis las probabilidades más frecuentes son Baja, Media y Alta.

- Baja: Situación mejorable con exposición ocasional o esporádica. No es esperable que se materialice el riesgo, aunque puede ser concebible.
- Media: Situación deficiente con exposición esporádica, o bien situación mejorable con exposición mejorada o frecuente. Es posible que ocurra el daño alguna vez.
- Alta: Situación deficiente con exposición frecuente u ocasional. La materialización del riesgo es posible que suceda varias veces.

Las consecuencias están integradas a la materialización de un riesgo que puede generar consecuencias diferentes.

Las consecuencias normalmente esperables son: Leves, Graves y Mortales, que aunadas a la probabilidad del riesgo nos da el nivel del riesgo

- Leves: Pequeñas lesiones que no requieren hospitalización.
- Graves: Lesiones graves con incapacidad transitoria o que pueden ser irreparables.
- Mortales: con muerte o muerte

### 1.9. Planes de Acción de riesgos viales.

Las acciones y medidas del Plan Estratégico de Seguridad Vial, se estructuran para cumplir los objetivos planteados de acuerdo a los factores contribuyentes de los accidentes de tránsito y los lineamientos establecidos por el Gobierno Nacional en la Ley 1503 de 2011 y el Decreto 2851 de 2013.

### 1.9.1. Definición de los Planes de Acción.

DE ACUERDO A RESULTADOS DEL DIAGNÓSTICO DE RIESGOS VIALES, SE DEFINIERON PLANES DE ACCIÓN PARA EL FACTOR HUMANO

Nuestro plan de acción describe el modo en que el grupo empleará las estrategias para alcanzar sus objetivos de mitigación de riesgos. Para el caso del factor humano, se definieron los siguientes planes de acción:

a) Mejorar aspectos relacionados con la comunicación, facilitando que nuestros trabajadores puedan informar inquietudes y circunstancias laborales desconocidas por la empresa, como distracción, fatiga, medicamentos y riesgos psicosociales.
b) Dedicar de manera inmediata criterios en mejora de la seguridad vial a través de la educación, capacitación, formación y criterios para modificar las conductas de los trabajadores usuarios de las vías.
c) Realizar campañas de difusión y concientización sobre los principales factores de riesgo, como alcohol, exceso de velocidad, utilización de dispositivos de seguridad y usuarios vulnerables, entre otros.
d) Esbozar un protocolo para que el trabajador conozca que su estado físico o psíquico puede influir en la accidentalidad. Analizar si los medicamentos recetados tienen alguna contraindicación que afecte el normal desarrollo de su comportamiento.
e) Fomentar en las capacitaciones la inclusión de un módulo para que el trabajador conozca la importancia de informar sobre situaciones de estrés, fatiga o ansiedad y porque debe limitar el uso del vehículo en estos casos.
f) Insistir para que nuestros trabajadores desempeñen un papel de liderazgo en relación con el control de la velocidad y garantizar así, la seguridad en las zonas identificadas como de alto riesgo rural y urbano.

### 1.9.2. Se definieron Planes de Acción para el Factor Vehículo

Nuestro plan de acción para el factor vehículos seguros, identifico las siguientes acciones:

a) Favorecer la extensión del equipamiento de seguridad en los vehículos, por medio de la incorporación paulatina de elementos de seguridad.
b) Incluir la promoción de incorporación de dispositivos de seguridad activa y pasiva en los vehículos.
c) Incorporar el desarrollo de actividades de responsabilidad social corporativa relacionadas con la seguridad vial en las empresas, ligadas a la prevención de riesgos laborales.

d) Instalar georeferenciadores de posicionamiento satelital (GPS), y monitorearlos a través del centro de operaciones.
e) Socializar las reglamentaciones de protección a peatones y de tecnologías de seguridad diseñadas para reducir los riesgos de los usuarios más vulnerables en las vías.
f) Equipar todos los automotores con cinturones de seguridad y anclajes, y revisar que estos cumplan con los requisitos reglamentarios y las normas aplicables a las pruebas de colisión.
g) Concientizar a los afiliados que al adquirir vehículos nuevos, lo hagan únicamente con aquellos que ofrezcan tecnologías de seguridad modernas y altos niveles de protección a los pasajeros.
h) Recomendar a quienes piensen adquirir motocicletas, que lo hagan con aquellas de tecnología con prevención de colisiones y que incluyan sistemas de control electrónico de estabilidad y antibloqueo en la frenada.
i) Contratar los servicios de un taller certificado en mecánica especializada para la práctica de los mantenimientos preventivos y correctivos.

Confirmar que el taller de mecánica cuente con un programa que registre y permita la trazabilidad de las revisiones, reparaciones, responsables, cronogramas e identificación de sistemas a revisar y cambio de piezas, repuestos y costos de los mismos.

### 1.9.3. Se definieron Planes de Acción para el Factor Infraestructura Segura.

Para el factor infraestructura segura se tuvieron en cuenta los siguientes planes de acción:

a) Identificar los tramos urbanos y rurales en donde se incrementa el riesgo de siniestralidad, con el fin de darlos a conocer a los conductores.
b) Comunicar a todo el personal sobre los resultados que arrojen las auditorías de seguridad vial.
c) Consolidar y hacer seguimiento a los datos que conozcamos sobre siniestralidad vial, con el fin de elaborar estadísticas reales sobre, causas, consecuencias, identificación de zonas y estados de las vías.

d) Capacitar a todo el personal en temas de riesgos viales presentados en las vías por estados climáticos irregulares.
e) Definir mediante rutogramas los puntos críticos y señalar a los conductores la información para la realización de inspecciones de seguridad vial.
f) Llevar a cabo las auditorías programadas y corregir de manera inmediata todos aquellos hallazgos encontrados.

### 1.9.4. Definición de Planes de Acción para el Factor Atención a Victimas

Para la aplicación de los planes de acción para el factor atención a víctimas, utilizaremos la aplicación de la conducta PAS (proteger, actuar y socorrer). Para ello, tendremos en cuenta lo siguiente:

a) Capacitar a todo el personal sobre la inmovilidad del lesionado y la puesta en práctica que las hemorragias y los problemas respiratorios causados por la obstrucción de la vía aérea son las principales causas de muerte.
b) Comprobar el estado de salud de los accidentados, hablando con el lesionado para comprobar su nivel de consciencia y de respuesta,
c) Identificar las posibles hemorragias o lesiones graves.
d) Contratar conferencistas médicos que trasmitan los conocimientos sobre cómo mantener la calma, ya que se considera normal sentir conmoción, culpa, miedo y enojo, pero mientras más tranquilo esté, mejor podrá manejar la situación.
e) Generar un medio de comunicación de canal exclusivo para que el trabajador se comunique inmediatamente con la empresa, advierta sobre el hecho y las consecuencias que el mismo causo para cuanto antes tomar las decisiones más convenientes.

Así las cosas, el conocimiento y aplicación de este plan de acción se logra con la capacitación que sobre el respecto realicen entidades como la cruz roja colombiana y las empresas promotoras de salud, con las cuales se busca aumentar la capacidad de respuesta a las emergencias ocasionadas por los accidentes de tránsito y alentar actividades de investigación y desarrollo sobre el mejoramiento de la respuesta tras los accidentes.

### 1.9.5. Viabilidad de los Planes de Acción

**Los Planes de Acción propuestos describen la viabilidad para su implementación**

Al involucrar todas las áreas de la empresa y conocer las debilidades y riesgos viales, existe total viabilidad de implementar los planes de acción, ya que se cuenta con la voluntad, la asesoría y los recursos necesarios para tal fin. Dentro de los compromisos adquiridos, es menester precisar que el Comité de Seguridad Vial será responsable de su cumplimiento y que utilizara adecuadamente los recursos y métodos, en el seguimiento y control de las acciones que nos lleven hacia un documento responsable, participativo y medible en sus metas.

Los planes de acción, contiene un plan general con responsabilidad de la gerencia y unos planes específicos bajo la tutela de las áreas administrativa, financiera y operativa.

Estos han sido conformados de cara a alcanzar objetivos establecidos, estrategias a seguir, programas a emplear, mediante acciones inmediatas, recursos necesarios, fechas de inicio y finalización, responsables, restricciones, consecuencias y futuras revisiones.

Una vez configurado el plan se determinó implementarlo, teniéndose en cuenta una serie de criterios para hacerlo efectivo, satisfaciendo necesidades marcadas, de motivación, procesos de control, evaluación directiva y compensación.

Su puesta requiere de acompañamientos semanales, determinando lo ideal y verificando resultados y efectividad. Su control será permanente y realizable a lo largo de todo su desarrollo, permitiéndole al responsable proponer ajustes y correcciones. Tras la finalización de su construcción, se establecerá un balance definitivo, confirmando el cumplimiento de los objetivos planeados.

## 1.10. IMPLEMENTACION DE ACCIONES DEL PESV.

### 1.10.1. Existencia del cronograma de implementación de los Planes de Acción del PESV.

Las actividades a desarrollar en la implementación del Plan se planifican en el cronograma que se presenta en el anexo de documentos.

***Anexo 1. 9 .1 "Cronograma de implementación de los Planes de Acción"***

### 1.10.2. El cronograma definición de fechas para implementar los Planes de Acción.

Las fechas de implementación se definen en el cronograma dispuesto por la compañía.

### 1.10.3. Los Planes de Acción tienen responsables definidos.

Todos los planes de acción descritos en el presente plan, han sido concebidos con un responsable definido.

### 1.10.4. Presupuesto para implementar el PESV

***Anexo 1. 9 .4 Presupuesto 2021***

## 1.11. SEGUIMIENTO Y EVALUACION DE LOS PLANES DE ACCION DEL PESV.

## INDICADORES DEL PESV

### 1.11.1. Definición de indicadores para implementar las acciones del PESV.

La definición de los indicadores para implementar las acciones del PESV, tuvo en cuenta que el sistema de indicadores es la herramienta que permitirá a la empresa obtener información sobre la materialización real de las acciones incluidas en el plan o sobre los resultados que se generen, y sobre la evolución de estas acciones durante su desarrollo.

Además, el seguimiento del plan de acción a través de indicadores va a permitir a la empresa detectar las desviaciones que se produzcan durante el desarrollo del mismo y por tanto introducir medidas correctivas en caso de que sean necesarias.

Para ello se determinó implementar los siguientes indicadores:

**Indicador de actividad**.- Nos ofrecen información sobre el grado de consecución de las acciones incluidas en la conformación del plan estratégico de seguridad vial. La fuente de información definida será siempre la empresa, dado que ella registra todos los eventos que hacen parte de esta actividad y por ende de este indicador.

| | |
|---|---|
| **INDICADOR** | **PORCENTAJE CONDUCTORES SELECCIONADOS** |
| **FORMULA** | **NUMERO DE CONDUCTORES CON PROCESO DE SELECCIÓN X 100**<br>**NUMERO DE CONDUCTORES CONTRATADOS EN EL PERIODO** |
| **VALOR ACTUAL** | **NO APLICA** |
| **META** | **VALOR DEL PERIODO A ANALIZAR** |
| **PERIODICIDAD** | **TRIMESTRAL** |
| **FUENTE** | **AUXILIAR ADMINISTRATIVA** |
| **RESPONSABLE** | **Gerente** |

| | |
|---|---|
| **INDICADOR** | **PORCENTAJE DE PERSONAS CAPACITADAS** |
| **FORMULA** | **NUMERO DE PERSONAL CAPACITADAS EN EL PERIODO X 100**<br>**NUMERO DE PERSONAS PROGRAMADAS EN EL PERIODO** |
| **VALOR ACTUAL** | **NO APLICA** |
| **META** | **VALOR DEL PERIODO A ANALIZAR** |
| **PERIODICIDAD** | **TRIMESTRAL** |
| **FUENTE** | **LISTADOS DE ASISTENCIA Y PERSONAL VINCULADO** |
| **RESPONSABLE** | **COMITÉ SEGURIDAD VIAL** |

| | |
|---|---|
| **INDICADOR** | **PORCENTAJE DE CUMPLIMIENTO DEL PROGRAMA DE CAPACITACION** |
| **FUENTE** | **NUMERO DE CAPACITACIONES REALIZADAS EN EL PERIODO X 100**<br>**NUMERO DE CAPACITACIONES PROGRAMADAS** |
| **VALOR ACTUAL** | **NO APLICA** |
| **META** | **VALOR DEL PERIODO A ANALIZAR** |
| **PERIODICIDAD** | **TRIMESTRAL** |
| **FUENTE** | **CRONOGRAMA DE CAPACITACION** |
| **RESPONSABLE** | **COMITÉ SEGURIDAD VIAL** |

| | |
|---|---|
| **INDICADOR** | **PORCENTAJE DE VEHICULOS CON MANTENIMIENTO PREVENTIVO** |
| **FORMULA** | **NUMERO DE VEHICULOS CON MTTO PREVENTIVO EN EL PERIODO X 100**<br>**NUMERO DE VEHICULOS PROGRAMADOS EN EL PERIODO** |
| **VALOR ACTUAL** | **NO APLICA** |
| **META** | **VALOR DEL PERIODO A ANALIZAR** |
| **PERIODICIDAD** | **TRIMESTRAL** |
| **FUENTE** | **REPORTE DEL JEFE OPERATIVO** |
| **RESPONSABLE** | **COMITÉ SEGURIDAD VIAL** |

| | |
|---|---|
| **INDICADOR** | **PORCENTAJE DE INVESTIGACION DE ACCIDENTES** |
| **FORMULA** | **NUMERO DE INVESTIGACIONES REALIZADAS EN EL PERIODO X 100**<br>**NUMERO DE ACCIDENTES EN EL PERIODO** |
| **VALOR ACTUAL** | **NO APLICA** |
| **META** | **VALOR DEL PERIODO A ANALIZAR** |
| **PERIODICIDAD** | **TRIMESTRAL** |
| **FUENTE** | **REPORTES DE INVESTIGACION DE ACCIDENTES** |
| **RESPONSABLE** | **ASESORA SST** |

Tabla 7 . Indicadores de actividad

**Indicadores de resultado**.- Son aquellos indicadores definidos por el comité de seguridad vial, que nos permiten conocer el grado de cumplimiento de los objetivos trazados. El siguiente cuadro muestra los compromisos medibles que se tienen en el PESV.

| | |
|---|---|
| **INDICADOR** | **FRECUENCIA DE ACCIDENTES DE TRANSITO** |
| **FORMULA** | **NUMERO DE ACCIDENTES DE TRANSITO EN EL PERIODO** |
| **VALOR ACTUAL** | **AÑO DE REFERENCIA 2021** |
| **META** | **VALOR DEL PERIODO A ANALIZAR** |
| **PERIODICIDAD** | **TRIMESTRAL** |
| **FUENTE** | **REPORTE DE ACCIDENTES** |
| **RESPONSABLE** | **Gerente** |

| | |
|---|---|
| **INDICADOR** | **TASA DE ACCIDENTALIDAD VEHICULAR** |
| **FORMULA** | **NUMERO DE ACCIDENTES DE TRANSITO EN PERIODO X 100**<br>**PROMEDIO DE PERSONAS EXPUESTAS EN EL PERIODO** |
| **VALOR ACTUAL** | **AÑO DE REFERENCIA 2021** |
| **META** | **VALOR DEL PERIODO A ANALIZAR** |
| **PERIODICIDAD** | **TRIMESTRAL** |
| **FUENTE** | **REPORTE DE ACCIDENTES** |
| **RESPONSABLE** | **AUXILIAR OPERATIVO** |

| | |
|---|---|
| **INDICADOR** | **IMPACTO ECONOMICO DE LOS ACCIDENTES DE TRANSITO** |
| **FORMULA** | **VALOR OCASIONADO POR LOS ACCIDENTES DE TRANSITO EN EL PERIODO** |
| **VALOR ACTUAL** | **AÑO DE REFERENCIA 2021** |
| **META** | **VALOR DEL PERIODO A ANALIZAR** |
| **PERIODICIDAD** | **TRIMESTRAL** |
| **FUENTE** | **REPORTES DE LA ASEGURADORA Y CONTABILIDAD** |
| **RESPONSABLE** | **GERENTE** |

| | |
|---|---|
| **INDICADOR** | **CANTIDAD DE VEHICULOS INSPECCIONADOS** |
| **FORMULA** | **NUMERO DE VEHICULOS INSPECCIONADOS** |
| **VALOR ACTUAL** | **AÑO DE REFERENCIA 2021** |
| **META** | **VALOR DEL PERIODO A ANALIZAR** |
| **PERIODICIDAD** | **TRIMESTRAL** |
| **FUENTE** | **REPORTE DEL JEFE OPERATIVO** |
| **RESPONSABLE** | **JEFE OPERATIVO** |

Tabla 8 . Indicadores de resultado

### *1.11.1 ANEXO. INDICADORES*

### 1.11.2. Responsable de la medición de los indicadores del PESV

En las tablas de indicadores se definen los responsables de por cada indicador planteado

### 1.11.3. Fuentes y fórmulas para calcular indicadores.

En las tablas de indicadores de resultado y de actividad se definen las fuentes y fórmulas para el cálculo de los indicadores.

### 1.11.4. Definición de las metas de los indicadores

En las tablas de indicadores de resultado y de actividad se definen las metas

### 1.11.5. Periodicidad para la medición de los indicadores

La empresa definió una periodicidad de 3 meses para la medición de los indicadores

### 1.11.6. Indicador de personas capacitadas en seguridad vial

En los indicadores de actividad se definieron los indicadores de capacitación:

- Porcentaje de personas capacitadas.
- Porcentaje de cumplimiento del programa de capacitación.

### 1.11.7. Indicador de número de accidentes de transito

Ver tabla de indicadores de Resultado y Actividad.

### 1.11.8. INDICADORES DE MANTENIMIENTO PREVENTIVO.

En los indicadores de actividad se define el indicador de mantenimiento preventivo.

### 1.11.9. Auditorias Del Plan Estrategico De Seguridad Vial Definición de los Planes de Acción a auditar

Además de la medición de los indicadores de desempeño, la empresa programara auditorías internas, para determinar el cumplimiento del Plan Estratégico de Seguridad Vial.

Se auditaran las acciones propuestas en el PESV:

| PLANES DE ACCION A AUDITAR | |
|---|---|
| PILAR ESTRATEGICO | ACCIONES |
| FACTOR HUMANO | Capacitaciones en normas de tránsito y seguridad vial |
| | Identificación de los factores de riesgo |
| | Utilización de dispositivos de seguridad |
| | Influencia del estado psicosocial en la accidentalidad. |
| | Medicamentos y comportamiento humano. |
| | El estrés, la fatiga y ansiedad en la conducción |
| | Puntos críticos |
| FACTOR VEHICULOS SEGUROS | Dispositivos activos y pasivos de seguridad. |
| | Reducción de riesgos y protección a actores vulnerables de la vía |

| | |
|---|---|
| | Revisión de cinturones de seguridad y anclajes |
| | Contratación de talleres de mecánica certificados |
| | Trazabilidad informática revisiones preventivas y correctivas. |
| FACTOR INFRAESTRUCTURA SEGURA | Demarcación y señalización pasos peatonales y estacionamientos |
| | Socialización sobre uso debido de las rutas internas. |
| | Rutogramas. |
| | Estadísticas causas y consecuencias de los accidentes. |
| FACTOR ATENCION A VICTIMAS | Inmovilización de lesionados, |
| | Atención de problemas respiratorios y hemorragias |
| | Comprobación del estado de salud de los accidentados. |
| | Canal exclusivo para reportar accidentes |

Tabla. 9 Plan de Accion a Auditar

### 1.11.10. Metodología para desarrollar auditorias.

Se utilizó el siguiente esquema para desarrollar la metodología utilizada:

ETAPA I: PLANEACIÓN DE LA AUDITORIA.

Identificar el origen de la auditoria: El primer paso formal de la planeación de auditoria en el Comité de Seguridad Vial es identificar por qué surge la necesidad o inquietud de realizar una auditoría. Para esto se debe preguntar de donde, por qué, quien o para que se requiere hacer la evaluación del PESV.

Realizar una visita preliminar al comité de seguridad vial: El auditor realiza una visita y preliminar después de conocer el origen de la petición de la auditoria y antes de iniciarla formalmente, con el propósito de tener un contacto inicial con el personal, para que verifique los aspectos del PESV que serán evaluados y en sí que conozca la problemática a la cual se enfrentara.

Establecer los objetivos de la auditoria: Objetivo general es el fin global que se pretende alcanzar con el desarrollo de la auditoria del PESV en el cual se plantean los aspectos que se pretenden evaluar.

Determinar los puntos a evaluar en la auditoria: Cabe aclarar que este criterio de selección es de carácter general y solo se presenta a nivel de sugerencia y el responsable de la auditoria deberá determinar su aplicación real, de acuerdo con las necesidades de la evaluación.

Elaborar planes, programas y presupuestos para realizar auditoria: Se deben elaborar los documentos que contemplen los planes formales para el desarrollo de la auditoria, los programas en donde se delimiten las etapas, eventos, actividades y los tiempos de ejecución para cumplir los objetivos. Este contiene:

a) Las actividades, los responsables, los recursos y el tiempo
b) Los eventos y guías de acción
c) Estimaciones y recursos
d) Los tiempos de duración de las actividades y la auditoria
e) Los responsables

Identificar y seleccionar los métodos, herramientas, instrumentos y procedimientos necesarios para la auditoria: El siguiente paso es determinar los documentos y medios con los cuales se llevara a cabo la revisión del PESV, lo cual lograra a través de la selección o diseño de los métodos, procedimientos, herramientas e instrumentos necesarios, de acuerdo con lo indicado en los planes, presupuestos y programas establecidos para la auditoria.

Asignar los recursos para la auditoria: Ya que se realizó lo anterior el siguiente paso es asignar los recursos que serán utilizados para realizar la auditoria, de acuerdo con los aspectos ya establecidos con anterioridad

ETAPA II: EJECUCIÓN DE LA AUDITORIA

Realizar las acciones programadas para la auditoria: cada auditor tiene que realizar las actividades que le corresponden conforme fueron diseñadas, en la cronología que le fue asignada cada una.

Aplicar los instrumentos y herramientas para la auditoria: conforme a la guía de auditoria, se tienen que utilizar, uno a uno, los instrumentos y herramientas elegidas para llevar acabo la evaluación,

ya sea mediante la recopilación y análisis de información, la observación, las pruebas o mediante cualquier otro instrumento de los que se diseñaron previamente para esta revisión

Identificar y elaborar los documentos con los hallazgos encontrados: ya que se realizaron las actividades anteriores, entonces se buscan las posibles desviaciones y se procede a elaborar los documentos de desviaciones, en los cuales se anotan las situaciones encontradas, las causas que las originaron y sus posibles soluciones, así como las responsables de solucionar dichos hallazgos y posibles fechas para hacerlo

Elaborar el dictamen preliminar y presentarlo en discusión: ya que se encontraron hallazgos, debe elaborar un documento que contenga todas las desviaciones detectadas, o lo puede elaborar por separado, de acuerdo a las necesidades de la empresa

Integrar el legajo de papeles de trabajo de la auditoria: el auditor tiene la obligación de conservar en el llamado legajo de papeles de la auditoria cada uno de los instrumentos aplicados en la evaluación, con el propósito de sustentar, llegado el caso, las observaciones reportadas.

ETAPA III: DICTAMEN DE LA AUDITORIA

Analizar la información y elaborar un informe de situaciones detectadas: es el análisis de los papeles de trabajo y elaboración en borrador de los llamados hallazgos detectados; el propósito es que el auditor comente las desviaciones con los auditados, elabore las modificaciones pertinentes, así como el informe definitivo de las situaciones encontradas.

Elaborar el dictamen final: el auditor debe elaborar el informe de auditoría del PESV y complementarlo con el dictamen final (Opinión del auditor), para después presentarlo a los directivos del Comité de Seguridad Vial, para que conozcan la situación actual, antes de presentarlos al responsable de la empresa.

a) Analizar la información y elaborar un documento de desviaciones detectadas.
b) Elaborar el informe y el dictamen formales
c) Comentar el informe y el dictamen con los directivos del área

PRESENTAR EL INFORME DE AUDITORÍA: Es presentarle formalmente el dictamen de la auditoria a la Gerencia, con el propósito de informarle los resultados de dicha auditoria. Esta presentación se debe hacer con toda la formalidad del caso, con la elaboración correcta y profesional del dictamen de la auditoria, y en medio de una reunión directiva.

a) La carta de presentación
b) El dictamen de la auditoria
c) El informe de situaciones relevantes
d) Anexos y cuadros adiciones

### 1.11.11. Periodos en los cuales se desarrollaran las auditorias

Para la prgramacion de la auditorias internas , es necesario conciderar que tdas las acciones deben ser auditadas por lo menos una vez al año

## 2. COMPORTAMIENTO HUMANO.

Una de las prácticas que contribuyen a disminuir los índices de accidentalidad es la aplicación sostenida y creíble del control en las calles y carreteras del país por parte de las autoridades de tránsito. Nuestro PESV propone incentivar un cambio cultural, que motive a las personas a adquirir comportamientos seguros y responsables en las vías, naciendo así la conciencia vial en nuestra organización, una propuesta empresarial que busca consolidar una nueva forma de vivir en Colombia, con el fin de salvar vidas y proteger la integridad de los usuarios de las vías.

Se busca involucrar y motivar a los trabajadores, especialmente al recién ingresado para que conozca la estructura general de la empresa, su misión, visión, política, objetivos y en general la filosofía de la organización, y de esta manera participe en forma proactiva en la identificación, reporte y solución de las condiciones y actos sub estándar que pueden ocasionar un accidente de trabajo y de tránsito, lo que infiere directamente en la productividad en la prestación del servicio.

## 2.1. PROCEDIMIENTO DE SELECCIÓN DE CONDUCTORES.

### 2.1.1. Perfil del conductor.- está definido en función del tipo de vehículo a conducir.

Asumir responsabilidades propias de la conducción para nosotros, requiere cumplir con los siguientes requisitos:

| COMPETENCIAS | | |
|---|---|---|
| EDUCACION | EXPERIENCIA | FORMACION |
| Bachillerato completo en cualquier modalidad para conducir vehículo, microbús, buseta y/o bus al igual que motocicleta. | Dos años de experiencia en conducción de motocicletas, cuatro años de experiencia en vehículos tipo microbús y seis años para conducción de busetas y buses y en funciones específicas o relacionadas con el cargo. | Técnicas de manejo defensivo seguridad vial, normatividad de tránsito y transporte vigente, mecánica básica automotriz, primeros auxilios básicos, prevención y control de incendios. |
| HOMOLOGACION DE CARGOS | | |
| La persona que no tenga el bachillerato completo se les homologará un año de experiencia por cada año que falte para obtener el bachillerato completo. La Formación se homologa por un año de experiencia en cargos similares. | | |

- ✓ Habilidades y Competencias.- Se verifica el cumplimiento mínimo de:

a) Habilidades básicas para presentación de reportes.
b) Habilidades para operar el tipo de vehículo de su competencia.
c) Actitud positiva hacia la Seguridad.

- ✓ Conocimientos básicos en.

a) Primeros auxilios
b) Control de incendios en vehículos.
c) Normas básicas de comportamiento en el tránsito.
d) Manejo defensivo.
e) Inspección general del vehículo.

- ✓ Condiciones especiales

a) Aprobar las pruebas teórica y práctica realizadas por la empresa.
b) Presentar Certificación de antecedentes judiciales, disciplinarios y fiscales.
c) Aprobar las entrevistas realizadas por la psicóloga y el jefe de transporte.
d) Estar libre de infracciones de tránsito o en su defecto presentar estas hasta en un máximo equivalente a 2 SMLMV, previa presentación del respectivo acuerdo(s) de pago, cuyas copias de pago remitirá a la oficina de recursos humanos dentro de los plazos establecidos.
e) Demostrar al menos la asistencia a una capacitación sobre temas de normas de tránsito, transporte y seguridad vial

Experiencia en la conducción según tipología vehicular.

| REQUISITOS PARA ASPIRAR A CONDUCTOR ESPECIALES L.T.E, | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| Tipología Vehicular | Edad Mínima (años) | Experiencia (años) | Categoría Categoría | Puntaje pruebas Teórica | Practica |
| Hasta 9 pasajeros | 22 | 2 | C 1 | 80% | 100% |
| De 10 a 19 pasajeros | 24 | 2 | C 1 | 80% | 100% |
| Más de 20 pasajeros | 25 | 4 | C 2 | 80% | 100% |

### 2.1.2. Documentación del procedimiento de selección de conductores.

***Anexo 2.1.2 "Procedimiento de selección de Conductores"***

### 2.2. Pruebas De Ingreso De Conductores

Las pruebas y exámenes establecidas por LTE., cumplen con la forma y periodicidad dadas por el Ministerio de Trabajo y en casos donde se requiera.

#### 2.2.1. Exámenes médicos practicados

Las evaluaciones médicas de ingreso, se realizan bajo un criterio profesional de la medicina para determinar las condiciones de salud física, mental y social del trabajador antes de su contratación, en función de las condiciones de trabajo a las que estaría expuesto, acorde con los requerimientos de la tarea y perfil del cargo"

#### 2.2.2. Criterios para la realización de los exámenes médicos a conductores

**Exámenes médicos Pre – ocupacional**: determinan las condiciones de salud física, mental y social del conductor, antes de la contratación, en función a las condiciones de trabajo a las que estará expuesto.

**Documentación del examen médico pre ocupacional:** La realización del examen médico genera el certificado de actitud laboral para cada conductor, que estará firmado por el médico responsable del examen pre ocupacional y hará parte de la historia laboral del conductor.

**Pruebas complementarias**: son exámenes de laboratorio, de acuerdo a los factores de riesgo, que ayudan a la detección temprana de las alteraciones de salud, contribuyendo a la precisión del diagnóstico. Las pruebas solicitadas por la empresa son:

- Audiometría
- Biometría sanguínea.
- Grupo y factor sanguíneo
- Optometría
- Test de fatiga, somnolencia y estrés

Visionaria
Bioquímica sanguínea,
Examen de orina,
Coordinación motriz,
Test de alcohol y toxicología.

### 2.2.3. Idoneidad de los exámenes médicos.

Auto Más Limitada, es una empresa que cuenta con todo un equipo médico y profesional especialista en el área de la medicina laboral, para brindar calidad superior y seguridad en los conceptos de aptitud.

Los exámenes médicos que practican a solicitud nuestra son: Pre-Ingreso ocupacional, periódico o anual, valoraciones médicas, y examen de retiro ocupacional, examen de altura para certificación y recertificación y espacios confinados, prueba funcional de la audición, prueba funcional de la visión, prueba funcional respiratoria y exámenes de laboratorio entre los que se encuentran; perfil lipídico, glicemia, hemoglobina, serología entre otras pruebas.

Igualmente realiza los exámenes médicos ocupacionales, bajo la tutela de la Secretaria de Salud Municipal y su acreditación ante la ONAC.

**Pruebas Médicas**

### 2.2.4. Exámenes Psicosensométricos

Toda renovación de la licencia de conducción de servicio público debe hacerse cada tres (3) años obligatoriamente, siendo un requisito sine qua non la práctica del examen psicosensométricos en uno de los Centros de Reconocimiento de Conductores (CRC) habilitado por el Ministerio de Transporte.

La prueba sirve para demostrar ante las autoridades de tránsito la aptitud física, mental y de coordinación motriz del conductor, valiéndose para su valoración de los medios tecnológicos sistematizados y digitalizados requeridos, que permitan medir y evaluar dentro de los rangos establecidos por el Ministerio de Transporte según los parámetros y límites internacionales entre otros: las capacidades de visión y orientación auditiva, la agudeza visual y campimetría, los tiempos de reacción y recuperación al encandilamiento, la capacidad de coordinación entre la

aceleración y el frenado, la coordinación integral motriz de la persona, la discriminación de colores y la phoria horizontal y vertical o el reconocimiento de imágenes en un lugar distinto a donde se encuentran.

Por lo anterior exigimos que para el ingreso de los conductores, presenten copia de la última certificación realizada ante un CRC, siempre y cuando la misma no supere el año de realizada o en su defecto, el aspirante realizara la misma en las instalaciones de Auto Más Limitada, firma que cuenta con los equipos y personal idóneos para certificarlas.

### 2.2.5. Idoneidad exámenes psicosensométricos.

La firma Auto Mas Ltda., con la cual hemos contratado la realización de los exámenes psicosensométricos, cuenta con acreditación ISO/IEC 17020:1998: CEA-01-2009-OIN-33 de la ONAC e ISO 9001 de Gestión de Calidad. Esta reconocida legalmente por el Ministerio de Transporte y vigilada por la Superintendencia de Puertos y Transporte. Su planta de profesionales de la medicina está registrada en las diversas Secretarias de Salud de los municipios en donde prestan sus servicios, en virtud que tienen presencia a nivel nacional.

### 2.2.6. Prueba Teórica.

Mide el nivel de conocimiento del conductor, sobre los factores propios de la conducción, normatividad, vía y del vehículo que va a conducir.

- Normatividad de transito
- Técnicas de conducción – mecánica básica
- Señalización
- Seguridad vial y comportamiento en la vía
- Primeros auxilios

### 2.2.7. Idoneidad en exámenes teóricos.

Especiales L.T.Eha adelantado gestiones de negocio con los servicios de Auto Mas Ltda., para que realice esta prueba, dado que esta empresa se encuentra certificada y calificada en Seguridad

Vial, con lo cual se logra un diagnostico serio y detallado de los conductores, con respecto a la evaluación teórica sobre normas de comportamiento en tránsito y legislación en esta materia.

### 2.2.8. Prueba practica

Permite conocer los hábitos y habilidades en la conducción, estas pruebas están basadas en el tipo de vehículo que se va a conducir.

- Alistamiento del vehículo
- Conocimiento mandos del vehículo
- Cumplimiento normas de transito
- Destreza en la conducción
- Observancia en la señalización
- Estacionamiento del vehículo
- Distracciones en la vía

**Documentación de la prueba práctica:** El centro de enseñanza entregara informe con los resultados de la prueba, en el que indicara si el aspirante al conductor es apto o no para desempeñar el cargo.

### 2.2.9. Idoneidad de quien realiza la prueba practica

Auto Mas Ltda., es una empresa líder en la materia de seguridad vial en el occidente colombiano, que con su experiencia, experticia, honestidad y conocimientos, se hacen responsable de esta labor, siendo lo suficientemente idóneo en la práctica de las pruebas de conducción, las cuales lleva a cabo a conductores aspirantes a ingresar a esta empresa.

Auto Mas, está habilitada por el Ministerio de Transporte y es vigilada por la Superintendencia de Puertos y Transporte.

### 2.2.10. Pruebas Psicotécnicas

Estas pruebas hacen parte de los exámenes que se realizan tanto para el ingreso como para el retiro del personal de la empresa. Para llevar a cabo dichas pruebas, hemos contratado los servicios de Auto Mas Ltda., empresa privada conformada por personal idóneo y de trayectoria en el campo de la prevención de accidentes. Su portafolio de pruebas incluye: velocidad de anticipación, doble laberinto Bonnardel, reacciones múltiples, atención concentrada y resistencia vigilante a la monotonía, reactimetría simple, visiometría, perimetría, agudeza visual, visión en profundidad, discriminación de color, phoria horizontal, phoria vertical, visión cercana y visión lejana.

### 2.2.11. Idoneidad de quien realiza las pruebas psicotécnicas.

La prueba psicotécnica a conductores se adelanta con la firma Auto Más, entidad que cuenta con acreditación ISO/IEC 17020:1998: CEA-01-2009-OIN-33 de la ONAC e ISO 9001 de Gestión de Calidad.

Esta reconocida legalmente por el Ministerio de Transporte y vigilada por la Superintendencia de Puertos y Transporte.

Su planta de profesionales de la medicina y los equipos utilizados por ella, están debidamente registrados ante las diversas Secretarias de Salud de los municipios en donde prestan sus servicios, en virtud que tienen presencia a nivel nacional.

## 2.3. PRUEBAS DE CONTROL PREVENTIVO DE CONDUCTORES

### 2.3.1. Prueba preventiva a conductores. Frecuencia para la realización de las pruebas.

Dentro del parámetro de pruebas de control preventivo a conductores, el criterio aplicado por la empresa, determina que la realización de los exámenes médicos ocupacionales periódicos deberá practicarse anualmente.

Estos exámenes se tienen contratados con Auto Mas Ltda., la cual tiene entre sus objetivos el apoyo a las empresas de transporte de pasajeros por carretera en materia de seguridad vial.

### 2.3.2. Pruebas médicas de control.

**Evaluación médica ocupacional:** Se realizan con el fin de monitorear las condiciones de salud física, mental y social del conductor, en función a las condiciones de trabajo a las que está expuesto y así mismo para detectar enfermedades de origen común, con el fin de establecer un manejo preventivo.

**Frecuencia:** Anual

**Documentación del examen médico ocupacional:** La realización del examen médico ocupacional genera un informe del médico evaluador, indicando las restricciones existentes y las recomendaciones o condiciones que se requiere adaptar para que el trabajador pueda desempeñar la labor

Pruebas complementarias: son exámenes de laboratorio y de imágenes diagnosticas específicos, de acuerdo a los factores de riesgo, que ayudan a la detección temprana de las alteraciones de salud, contribuyendo a la precisión del diagnóstico. Las pruebas solicitadas por la empresa son:

- Examen de laboratorio: Espirometría, Perfil Lipídico y Glicemia
- Imágenes diagnósticas: RX Columna Lumbosacra

Estos exámenes se realizan como herramienta de evaluación para el examen médico ocupacional.

**Documentación de las pruebas complementarias:** Informe de los resultados de laboratorio y de imágenes diagnósticas, firmadas por el profesional correspondiente.

### 2.3.3. Pruebas psicosensométricas.

Se realizan con el objetivo de monitorear la capacidad visual, auditiva y motriz de los conductores de vehículos clase Automvil, camioneta, microbús, bus y buseta

**Frecuencia:** Anual

**Documentación de los exámenes Psicosensometricos:** La realización del examen psicosensométricos genera un informe de evaluación del conductor, debidamente firmado por cada uno de los profesionales de la salud que intervinieron. Estos resultados son entregados al médico especialista en medicina laboral, quien emitirá el certificado de actitud laboral.

**Visiometria:** Prueba utilizada para valorar la capacidad visual del conductor, que incluye tanto la visión a distancia como de cerca, la capacidad para percepción de los colores, de profundidad y balance muscular básico; permitiendo clasificar la severidad de los defectos ópticos.

**Audiometría:** Medida de la sensibilidad de los órganos del oído en las diferentes frecuencias del sonido.

### 2.3.4. Pruebas teóricas

Las pruebas teóricas se realizan para garantizar que los conductores, mantienen sus habilidades en la conducción y actualicen los conocimientos de normatividad y del vehículo que está conduciendo.

**Frecuencia:** Anual

**Documentación de la prueba teórica:** El centro de enseñanza entregara informe con los resultados de la prueba, en el que indicara si el aspirante al conductor es apto o no para desempeñar el cargo.

### 2.3.5. Pruebas prácticas.

Las pruebas teóricas se realizan para garantizar que los conductores, mantienen sus habilidades en la conducción y actualicen los conocimientos de normatividad y del vehículo que está conduciendo.

**Frecuencia:** Anual

**Documentación de la prueba teórica:** El centro de enseñanza entregara informe con los resultados de la prueba, en el que indicara si el aspirante al conductor es apto o no para desempeñar el cargo.

### 2.3.6. Idoneidad de las pruebas

Para la realización de las pruebas de control preventivo de conductores, entre las que se encuentran las pruebas médicas de control y psicosensométricos y las pruebas teóricas y prácticas de tránsito, Logística y Servicios Empresariales SAS, Especiales L.T.E, celebro un convenio para que la firma Auto Mas Ltda., realice las mismas.

La firma Auto Mas Ltda., es una entidad privada que cuenta con acreditación ISO/IEC 17020:1998: CEA-01-2009-OIN-33 de la ONAC e ISO 9001 de Gestión de Calidad, siendo igualmente reconocida por el Ministerio de Transporte y vigilada por la Superintendencia de Puertos y Transporte.

Su planta de profesionales de la medicina y los equipos utilizados por ella, están debidamente registrados ante las diversas Secretarias de Salud de los municipios en donde prestan sus servicios, en virtud que tienen presencia a nivel nacional.

## 2.4. CAPACITACION EN SEGURIDAD VIAL

La empresa dispuso para las capacitaciones en seguridad vial, que la misma se realizara para la totalidad de los conductores que operen automotores de la empresa o de los afiliados, sin importar que algunos de ellos demuestren haber sido capacitados en esta materia.

Los temas que harán parte de la capacitación son en total 16, incluyendo aspectos de índole normativa, diagnóstico de la empresa, sensibilización de roles como conductor, peatón y pasajero, aspectos relativos a la tipología vehicular utilizada, actuación de los conductores frente a los accidentes de tránsito, entre otros, para culminar con una evaluación que medirá el grado de percepción obtenida por nuestros trabajadores.

### 2.4.1. Programa de capacitación en Seguridad Vial.

En virtud a que las fallas humanas son consideradas como las causantes en mayor proporción de los accidentes de tránsito, se ha incluido una mayor cantidad de temas sobre normas de comportamiento en tránsito y manejo defensivo.

Todos estos aspectos de encuentran debidamente documentados en físico y a través de películas y grabaciones documentadas y su contenido es el siguiente.

a) Conductor eficiente: normas de comportamiento en tránsito, manejo defensivo e ilustración normativa para conductores eficientes.
b) Rol y actuación debida del conductor ante hechos presentados por el siniestro.
c) El pasajero: conocimiento mínimo de normas de comportamiento y de respeto por el conductor y el resto de pasajeros.
d) El peatón: comportamiento del peatón en la vía y frente al tránsito. Responsabilidades y actuación en caso de protagonizar un accidente.
e) Educación vial: Programa de Fortalecimiento en Educación Vial empresarial, promoviendo el progresivo cambio cultural en nuestra conducta vial y participando en la construcción y ajustes del PESV.

f) Estadísticas: Registro histórico de comportamiento en tránsito frente a la seguridad vial y del conductor ante un siniestro.
g) Instituciones y normas: Identificar las empresas e instituciones relacionadas con el tránsito y el transporte y normatividad vigente.
h) Movilidad sostenible: Velocidades máximas, no consumo de alcohol antes de conducir, uso del cinturón de seguridad y del casco para motociclistas y no uso de telefonía celular conduciendo.
i) Seguridad activa: Sistema de retrovisores, Sistemas de suspensión, amortiguación (mecánica – hidráulica e hidroneumática), Sistema frenado (mecánico – neumático y eléctrico), Sistema de iluminación y Sistema de dirección (asistida - servo asistida).
j) Seguridad pasiva: Cierre automático de inyectores de combustible evitando incendios, depósito de combustible y elementos auxiliares, aviso automático a centro de emergencias post accidente, puertas de fácil apertura después del accidente, hebillas del cinturón de seguridad de fácil apertura, pedalera colapsable que minimiza los daños en las extremidades inferiores del conductor en caso de colisión frontal, columna de dirección articulada colapsable.
k) Vehículos y tecnología: conocimiento mínimo vehicular y de comportamiento frente al desarrollo tecnológico de automotores más seguros. Discriminación de automotores por tipo, clase, marca y modelos.
l) Vía: descripción topografía vial existente en el país y cuidado al transitarlas.
m) Condiciones climáticas: comportamiento del conductor frente a condiciones climáticas desfavorables.
n) Inclusión de temas sobre las acciones frente al modo de actuar en un incidente o accidente de tránsito.
o) Primeros auxilios: practicas sobre atención inmediata en caso de lesiones personales en accidente de tránsito y forma segura de atenderlos.

### 2.4.2. Cronograma de formación para conductores y personal de la organización

Las actividades del programa de capacitación de la empresa se registran en el documento “Cronograma de Capacitación”.

2.4.2 ANEXO. "Cronograma de Capacitación"

**2.4.3. Está definido el responsable del programa de capacitación.**

La programación de las capacitaciones y la responsabilidad de contratar a los expertos en dictarlas corresponde a la dirección administrativa, pero el Comité de Seguridad Vial, velara porque los responsables de verificar la participación y asistencia del personal, velen por el cumplimiento de la temática programada.

**2.4.4. Incluye temas de normatividad**

Dentro del primer punto de los temas a tratar en el programa de capacitación en seguridad vial, se virtualizó la inclusión del tema de normas de comportamiento en tránsito buscando con ello participar de la construcción del perfil del conductor eficiente.

Para ello se incluyeron aspectos de la Ley 769 de 2002, referentes a autoridades de tránsito, normas de comportamiento en las vías, demarcación y señalización vial, cumplimiento del régimen normativo, RUNT, licencia de conducción, infracciones de tránsito, vehículos seguros, registro nacional automotor (RNA), revisión técnico mecánica, peatones, conducción de vehículos, transporte público, ciclistas y motociclistas, vías, límites de velocidad y sanciones.

**2.4.5. Incluye temas de sensibilización de los roles del factor humano.**

Dentro de los temas a tratar en las capacitaciones que sobre seguridad vial se dicten, se están incluyendo temas de sensibilización de los roles de factor humano tales como:

El conductor previsivo que incluye el respeto que se debe tener hacia el peatón y terceros conductores, igualmente se busca que nuestros operarios de la conducción conozcan cual debe ser su comportamiento en el traslado de las víctimas y como debe ser su ayuda en casos de accidentes de tránsito.

Se ha incluido un aspecto como es el de la Educación vial hacia el cambio progresivo de nuestra cultura, aspecto este que esperamos sea difundido por todos los asistentes a estas conferencias al interior se sus familias, creando conciencia sobre la imprudencia y sus consecuencias y sobre el desconocimiento de normas simples de comportamiento en las vías, causantes de muchos de los registros siniéstrales conocidos.

Por último se trabajara en temas sociales que incluirán al pasajero y su comportamiento en el transporte y se hará énfasis en el rol y actuación del conductor, para que tenga herramientas válidas para poder sortear muchos de los imprevistos que suelen presentarse en carretera.

La socialización de incidentes sucedidos y como se enfrentó el riesgo por parte de los conductores, será indispensable relato en las mesas de trabajo, en donde además se señalaran los históricos y las consecuencias de tales siniestros vividos en la empresa.

### 2.4.6. Incluye temas de cómo actuar frente a accidentes de transito

Dentro del tema de prevención de accidentes, el test incluye la pregunta sobre si el conductor, “carece de instrucciones para saber cómo actuar frente a un accidente de tránsito”, por lo que este tema tuvo participación dentro de la encuesta diseñada para ser resuelta por todos los trabajadores de la organización.

Adicionalmente la empresa elaboro un Protocolo sobre accidentes de tránsito, el cual deberá ser socializado y aplicado en su totalidad por cada una de los trabajadores de la empresa que se vean involucrados en un evento de esta naturaleza.

También se precisa que si se presentaren muertes producto del accidente de tránsito, el conductor está en la obligación de esperar un representante de la empresa, quien será quien tome las decisiones pertinentes y nunca atenderá a medios periodísticos para hablar del hecho

### 2.4.7. Incluye temas basados en el diagnóstico de la empresa

Los programas de capacitación en seguridad vial que diseño la empresa para ser socializados entre todo el personal incluyen temas basados en el diagnóstico realizado a la empresa, pues se

considera que es precisamente en este tipo de eventos en donde tenemos que mostrar la verdadera radiografía empresarial, los resultados alcanzados, las actuaciones e investigaciones adelantadas, los logros esperados, los correctivos y ajustes que deban aplicarse y el mejoramiento continuo.

Así mismo, se contempló que dentro del programa de capacitación sobre seguridad vial, se conocerán cifras históricas de siniestralidad, posibles causales y consecuencias presentadas en estos eventos, inclusión de estadísticas sobre lesiones, muertes, identificación de las zonas donde se presentaron los mismos, como rurales o urbanas, tipología vehicular que estuvo involucrada en el hecho, consecuencia de los terceros siniestrados y un resumen de los descargos presentados por parte de nuestros conductores.

En fin, lo que se pretende es socializar una serie de situaciones que debe conocer el trabajador, comenzando por el desarrollo e implementación del PESV y las auditorias y sus comentarios sobre el cumplimiento de sus objetivos y metas

No podemos olvidar que dentro del proceso de construcción del PESV se realizó una encuesta a todo el personal de la empresa con el fin de conocer la percepción que tenía cada persona sobre los riesgos viales in itinere y en misión.

La tabulación que se hizo de la información obtenida, fue clasificada por cada uno de los pilares introducidos, y su calificación estuvo enmarcada dentro de la porcentualidad en cada uno de los riesgos. Una vez obtuvimos y clasificamos los porcentajes, emitimos el diagnóstico de la empresa en cuanto a los niveles de riesgo que atentan contra la seguridad vial.

Los pilares evaluados, calificados y clasificados son los mismos que utilizo Haddon en su matriz de seguridad vial. Con la valoración porcentual de estos, se determinó el nivel de riesgo vial, clasificándolo en bajo, medio o alto y se dictamino el plan de acción a seguir para mitigar su nivel de riesgo.

Dentro de las conclusiones arrojadas por las respuestas entregadas por los trabajadores, encontramos una marcada tendencia hacia señalar que falta mayor capacitación y actualización en normas de tránsito, seguridad vial y comportamiento vial y que la empresa tiene serias

deficiencias para comunicar algunos eventos que son de común importancia para empresa y trabajadores.

### 2.4.8. El programa tiene definida la intensidad horaria

La intensidad horaria de las capacitaciones se determina en el Cronograma.

### 2.4.9. El programa tiene temas acordes con los tipos de vehículos que opera la organización Capacitación por tipo de vehículo

En materia de seguridad vial los programas establecen una diferenciación importante en el comportamiento de conductores de servicio público y particular en la clase de vehículo; automóvil, camioneta, microbús, buseta o bus y para el caso especial de los motociclistas, teniendo en cuenta que los riesgos afrontados por estos últimos son mayores. Algunos de los temas como el de tecnologías hace diferenciación entre autos y motocicletas y lo mismo sucede en movilidad sostenible.

Temas como movilidad sostenible, seguridad activa, seguridad pasiva, vías, condiciones climáticas y primeros auxilios, son temas que son comunes tanto a unos como a otros y en ellos no se hizo ningún tipo de diferenciación entre vehículos livianos y pesados.

### 2.4.10. Capacitación para conductores nuevos y antiguos.

A solicitud de la empresa, los conferencistas y capacitadores de cada uno de los temas que se vayan a tratar, presentan previamente su programación con el fin de que el comité de seguridad vial determine si los temas a tratar corresponde a las actuales circunstancias de la empresa, ello es, información actualizada sobre el comportamiento de conductores y resultados de la seguridad vial empresarial.

Existe otro tipo de capacitación como es la inducción que se da a todos los trabajadores nuevos en un período no superior a dos semanas a partir de la fecha de su vinculación y queda registrada en los formatos de Inducción de Personal, Inducción de Conductores o Inducción Conductores Afiliados, según corresponda, en el cual el empleado o contratista deja constancia de haber recibido o no y de manera conforme la capacitación en cada uno de los temas relacionados.

De otra parte, se realiza una reinducción anual a todo el personal en temas inherentes a Seguridad, Salud en el Trabajo, Ambiente y Gestión de Calidad. Las reinducciones no se realizan de manera individual, sino grupal, por lo cual la evidencia de su cumplimiento es el control de asistencia.

### 2.4.11. Exigencia de las capacitaciones a conductores de la empresa y de afiliados.

La empresa garantiza que todo el personal nuevo y antiguo, incluyendo contratistas y estudiantes en práctica conocerá de todas las disposiciones establecidas inherente al Sistema de Gestión Integral y a aquellas funciones que tengan relación con el puesto de trabajo.

Para el caso de los conductores, esta política aplica participando obligatoriamente de todas las capacitaciones que se dicten en tránsito y transporte. Es responsabilidad del área administrativa su aplicación y acatamiento.

### 2.4.12. Modelo establecido para calificar capacitaciones.

Una vez finalizada la capacitación, el ente capacitador, con el acompañamiento del asesor del SST, entregara a los participantes, un formato físico de evaluación de la capacitación impartida, que deberá contestar para determinar la asimilación de la capacitación.

***2.4.12 ANEXO. "Modelo de evaluación de la Capacitación"***

### 2.4.13. Mínimo de aciertos en las evaluaciones.

Para obtener la certificación del curso, el capacitador evaluara los conocimientos adquiridos por el trabajador en forma práctica o escrita, y la calificación se dará conforme a los criterios que fije el ente capacitador. El trabajador debe tener un mínimo del 80% de aciertos en sus respuestas cuando sea el caso.

### 2.4.14. Programa de capacitación en seguridad vial (conductores no propios)

REQUISITOS MÍNIMOS EXIGIDOS A LOS CONDUCTORES SOBRE EL CUMPLIMIENTO DE LA CAPACITACIÓN.

Por política de la empresa en materia de capacitaciones está claramente definida la participación de todos ellos de manera obligatoria, ya que las capacitaciones poseen temas de actualidad que incumben a los mismos.

Es importante recordar que a las capacitaciones sobre comportamiento de normas de tránsito, seguridad vial y transporte se agregan las referentes a prácticas realizadas por la ARL SURA

### 2.4.15. Frecuencia para presentar evidencias de capacitación.

La frecuencia para presentar las evidencias sobre las capacitaciones a conductores no propios, se darán una vez se hayan ejecutado tales acciones acorde a lo programado y proyectado en el respectivo cronograma de actividades. Básicamente, estas capacitaciones versaran sobre seguridad vial y normas de comportamiento en el tránsito.

La participación de los trabajadores y en especial de los conductores, en cada uno de estos eventos se certifica previa evaluación cognitiva, debiendo estos, obtener un mínimo de 80 puntos para su aprobación.

La trazabilidad de este proceso se identifica con la certificación entregada y se evidencia su registro en la oficina de recursos humanos y en cada una de las carpetas que contienen la hoja de vida de los conductores.

## 2.5. CONTROL DE DOCUMENTACION DE CONDUCTORES

### 2.5.1. La empresa documenta y registra un mínimo de información de los conductores.

La empresa se compromete con el seguimiento y vigencia de la documentación requerida por ley, ajustándose en lo definido por la Ley de Habeas Data, disponiendo de carpetas para cada conductor y en donde se consignara como mínimo la información aquí detallada:

a) Hoja de vida
b) Copia del contrato de trabajo
c) Inscripción ante el RUNT
d) Copia de la licencia de conducción
e) Copia de los resultados de las pruebas teóricas de conocimientos sobre normas de transporte y practico de conducción.
f) Reporte de comparendos e histórico de los mismos
g) Estado de cuenta y acuerdo de pago si existiere
h) Reporte de incidentes – fecha, lugar identificando si es rural o urbano.
i) Reporte de accidentes– fecha, lugar identificando si es rural o urbano.
j) Capacitaciones realizadas en seguridad vial
k) Resultado de los exámenes médicos realizados.

Para el seguimiento de documentos se cuenta con archivo de documentos de conductores, donde se lleva control de vigencias de documentos y se comunica a los coordinadores de transporte para que a su vez informen a los conductores de los documentos que tienen próximos a vencer.

Dicha información que se carga diariamente, es revisada de forma continua y cuando es solicitada por el comité de seguridad vial, se suministra de forma inmediata para que este en uso de sus

facultades, solicite a gestión humana se tomen los correctivos necesarios aplicables a las faltas imputables a los conductores en los eventos de siniestralidad en que puedan verse involucrados.

La empresa documenta y registra toda la información perteneciente a cada uno de los conductores, de acuerdo con lo definido en la guía de la resolución número 1565 de 2016 y la misma queda plasmada dentro de las carpetas que contienen las hojas de vida de cada uno de ellos.

### 2.5.2. Protocolo de control de documentación de conductores propios y tercerizados

**Control de documentos de los conductores.**
**(**FUEC**)**

| PROTOCOLO DE CONTROL DE DOCUMENTACION DE CONDUCTORES |
|---|
| |
| La Oficina de Personal cumple con lo dispuesto por la Ley 1581 de 2012 |
| |
| Actualiza semestralmente y para todos los efectos la siguiente información: |
| |
| Nombres y Apellidos:_____Número de Identificación:_____Lugar y Fecha de Nacimiento:_____Estado Civil:_____Tipo de Contrato: _____ Inscripción RUNT:_____ Licencia de Conducción No.: _____ Vigencia: _____ Años de Experiencia: Tipo de vehículo a conducir: _____Histórico de Comparendos: _____ Deudas y Acuerdos de Pago: _____ Reporte de Incidentes (fecha y lugar): _ Reporte de accidentes (fecha y lugar): _____ Acciones realizadas en Seguridad Vial:_____Exámenes: _____Pruebas:_____ Capacitaciones:_____ |
| El conductor reportara todo tipo de incidentes sufridos durante la operación de su vehículo, así este no sea conocido por la autoridad de tránsito.<br>La empresa será la responsable de procesar la información sobre vigencia de documentos personales de conducción y de los registros de siniestralidad y de comisión de faltas a las normas de comportamiento en tránsito a través del informe mensual que sobre este tema presenta a la Supertransporte. |

Tabla. 10 Protocolo De Control De Documentacion De Conductores

### 2.5.3. La información evidencia control y trazabilidad de acciones ejecutadas y definidas en el PESV.

La información queda consignada tanto en físico como electrónicamente, los aspectos relevantes del seguimiento se evidencian en los informes presentados al respecto y su control sirve para decidir laboralmente sobre la continuidad o suspensión del infractor.

En conclusión, existe una total trazabilidad de las acciones ejecutadas y definidas dentro del PESV, para ello basta con revisar nuestros archivos, en donde puede observarse que todas las acciones ejecutadas son coherentes con los lineamientos del PESV.

### 2.5.4. Frecuencia de verificación de infracciones de tránsito por parte de los conductores.

Mensualmente se elabora un informe que registra las infracciones de tránsito cometidas por nuestros conductores. Este documento se convierte en la base para hacer el seguimiento pertinente sobre el comportamiento de ellos y tomar las decisiones que más convenga a la empresa.

### 2.5.5. Registro de infractores a las normas de tránsito propios y tercerizados.

Se lleva registro de las novedades a las infracciones de los conductores de vehículos propios y afiliados, en la hoja de vida física del conductor y base de datos en archivo electrónico, aportando como evidencia el informe generado por el SIMIT. La empresa no cuenta con conductores tercerizados.

### 2.5.6. Procedimiento en caso de existir comparendos por parte de los conductores de la empresa y de afiliados

El seguimiento que se hace a los respectivos informes mensuales de infracciones permite conocer el comportamiento individual de cada uno de los conductores y el histórico de su registro.

Cuando un conductor es reiterativo en sus faltas, la empresa interviene a través de la oficina de gestión integral en el sentido de solicitarle, resuelva dicha situación, pues entendemos en la empresa que solo cuando el conductor se ve afectado económicamente por las sanciones entiende de la necesidad de respetar las normas de comportamiento de tránsito.

La empresa no permitirá que un conductor posea más de 2 salarios mínimos acumuladas en su registro SIMIT por sanciones imputables a faltas por mal comportamiento en cuanto a las normas de tránsito.

Incluso la empresa destinara algunos recursos económicos propios para sufragar el pago de algunas sanciones a título de préstamo, siempre y cuando las infracciones cometidas no sean catalogadas como graves.

### *2.5.6 Procedimiento Infracciones*

### 2.5.7. Responsable de verificar y aplicar los procedimientos a conductores que presenten ordenes de comparendos.

La empresa ha dispuesto que la Jefe de Gestión Humana, sea la responsable de revisar mensualmente los listados de conductores que presentan ordenes de comparendo y de verificar que el sancionado asista a los cursos de capacitación que se dictan por parte de las autoridades del ramo, así mismo estará atenta a que se cancelen o se hagan compromisos de pagos.

En los casos de conductores reincidentes en la comisión de infracciones, y si ellas fueran por la misma causa, gestión humana informara al Director Operativo para que determine un seguimiento al infractor, reportando el hecho a la gerencia y anotando las observaciones del seguimiento, para que sea esta instancia la que ordene el procedimiento disciplinario a seguir.

De todas maneras, por infracciones consideradas gravísimas a las normas de comportamiento al tránsito, la empresa se abroga su derecho a tomar decisiones de orden disciplinario, que van desde la suspensión de labores hasta cancelación del contrato de trabajo.

Para los casos en que el conductor sea sancionado con suspensión o cancelación de la licencia de conducción, la empresa, por política, ha decidido que procede la cancelación inmediata del respectivo contrato laboral.

## 2.6. POLITICA DE REGULACION DE LA EMPRESA

Nuestra política de regulación contempla su connotación de empresa de servicio especial para estudiantes y asalariados, en tal sentido, busca esencialmente el cumplimiento de actuaciones administrativas emanadas del ente rector del transporte, como lo es el Ministerio del Transporte.

Para el caso de las empresas del Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial, la tarifa será de libre determinación entre las partes, pero la misma es reportada al Ministerio de Transporte y a la Superintendencia de Puertos y Transporte. Así mismo, esta política de regulación, determina la fijación de estándares y tipos de servicios seguros, eficientes y competitivos.

La existencia de estas condiciones competitivas nos ha creado un potencial de posibilidades, para que sean los usuarios quienes elijan la empresa de mayor conveniencia nosotros venimos trabajando este tema y su política de servicio, añadimos; seguridad, comodidad, calidad y puntualidad.

### 2.6.1. protocolos para los controles de alcohol y drogas

El Protocolo para los controles sobre el consumo de alcohol y drogas se fundamenta en lo dispuesto por el artículo 60 del código sustantivo del trabajo que prohíbe al trabajador “presentarse al trabajo en estado de embriaguez o bajo la influencia de narcóticos o drogas enervantes”, por ello la empresa cuenta con su propios sensores de alcohotest, para medir la presencia de alcohol y/o sustancias psicoactivas.

La política trazada al respecto se fundamente en lo siguiente:

**PROTOCOLO DE ACCIÓN ANTE EL CONSUMO, TRÁFICO, MICROTRÁFICO DE DROGAS Y CONSUMO DE ALCOHOL**

Ante la sospecha o denuncia, los procedimientos a seguir en caso de existir consumo, micrográfico o tráfico de drogas, que afecte a miembros de esta empresa, se procederá de la siguiente forma:

1. Dado que el consumo de Drogas y Alcohol es un flagelo que afecta a toda la sociedad, se establece, en primer lugar, que la empresa, realizará acciones de prevención con todos los empleados. Para esto, se buscará apoyo de especialistas.

2. Ante las sospechas que uno de nuestros trabajadores ingrese a la empresa bajo los efectos del consumo de drogas o alcohol, se procederá de acuerdo al Reglamento Interno.

3. Todo trabajador que sea sorprendido consumiendo drogas o alcohol al interior de la empresa, le será cancelado de forma inmediata su contrato de trabajo.

4. Todo conductor que arrojare positivo en la práctica de su examen antes de iniciar su recorrido, le será practicada una segunda prueba dentro de los 10 minutos siguientes a la realizada inicialmente y si esta diere negativo, se dará por superada la presunta anomalía, pero si el resultado fuere nuevamente positivo, se remitirá a la oficina de personal para que de acuerdo con los resultados arrojados en las mediciones, se tomen las decisiones del caso.

5. Ante el conocimiento cabal y reconocimiento por parte del trabajador de que se encuentra consumiendo drogas o alcohol, se deberá informar a la oficina de personal para que conozca inmediatamente del caso y tome las medidas disciplinarias del caso.

6. Ante la venta drogas por cualquiera de los trabajadores la gerencia de la empresa, actuará de acuerdo a la ley vigente. En estos casos, se podrá informar a los organismos judiciales competentes.

Se deja establecido que este protocolo, pasa a formar parte del Reglamento Interno de la empresa y se debe aplicar a partir del mes de mayo de dos mil dieciséis.

### 2.6.2. Responsables de la realización de las pruebas

será responsable de la aplicación de la prueba a los conductores.

### 2.6.3. Se han definido los mecanismos para realizarlas – procedimiento.

Especiales L.T.Edefinió el mecanismo de realización, para cuando las circunstancias nos permitan de una manera seria y responsable, llevarlas a cabo, para ello, los equipos a utilizar serán de la más alta confiabilidad y calidad, su calibración se llevara a cabo siguiendo precisas instrucciones del fabricante y su mantenimientos cumplirá con los requisitos entregados en el manual de uso.

### 2.6.4. Idoneidad de quien realiza las pruebas.

Garantizaremos la idoneidad de la prueba, preparando adecuadamente el personal que las practicara, contratando para ello con el proveedor del equipo, la capacitación profesional y requerida para que estas sean confiables, en consideración a que el consumo de alcohol y otras sustancias psicoactivas representan un factor de riesgo para la seguridad vial y la salud pública.

### 2.6.5. Periodicidad para la realización de las pruebas

Estas pruebas se realizaran de manera aleatoria y por lo menos una vez a la semana inicialmente, pero a futuro la obligación será realizarlas a todo el personal y con un periodo de frecuencia menor.

### 2.6.6. Están definidas las acciones a tomar cuando el resultado sea positivo.

Ya hemos definido las acciones a tomar cuando observemos que el resultado de la prueba es positivo. Esperando durante 10 minutos, se procederá a una segunda toma y de persistir el resultado, se suspenderá cualquier labor que deba realizar el trabajador, siendo remitido al área de personal, para que se tomen las medidas disciplinarias pertinentes, que acorde con las

disposiciones laborales vigentes, determinan hasta la cancelación del respectivo contrato de trabajo.

De todas maneras, a partir del momento en que se obtiene el resultado positivo por segunda ocasión, se cuenta con expresas órdenes en cuanto a impedir que el inculpado haga cualquier uso del vehículo asignado.

**REGULACION DE HORAS DE CONDUCCION Y DESCANSO**

**2.6.7. Existe política documentada para la regulación y control de horas máximas de conducción y descanso**.

En cumplimiento a lo establecido en el artículo 36 de la Ley 336 de 1996, la empresa tiene establecido que la jornada máxima de trabajo de quienes tengan a su cargo la conducción u operación de los equipos destinados al servicio público de transporte de pasajeros, será el establecido en las normas laborales y especiales correspondientes. En tal sentido, la jornada laboral diaria será equitativa en tiempo al servicio de transporte que presta nuestra organización en todas sus rutas por parte de cualquiera de sus conductores, no sobrepasando las 8 horas.

Logística y Servicios Empresariales SAS, acatando los lineamientos del Sistema de Gestión de Seguridad y Salud en el Trabajo SGSST y del Plan Estratégico de Seguridad Vial PESV, tiene implementados sus programas para el control, eliminación y mitigación de factores causantes de accidentes del tránsito, en aras de minimizar los riesgos que puedan a afectar la organización o a los contratantes del servicio.

Mediante la adopción de esta política, la organización garantiza el óptimo desempeño de sus operaciones dentro del marco de la seguridad vial e industrial. Igualmente se implementó la práctica de pausas activas como una medida obligatoria para promover y regular el adecuado descanso de los conductores.

En consecuencia, los programas implementados deben:

**a)** Establecer tiempos de reposo y descanso para prevenir la fatiga.
**b)** Establecer pausas activas cada 2 horas. (ejercicios de estiramiento)
**c)** Establecer esquemas de seguimiento al cumplimiento de tiempos de reposo y pausas a los conductores que realicen actividad en recorridos largos.
**d)** Incluir temas de capacitación sobre hábitos de sueño y descanso, nutrición y ejercicio los cuales pueden prevenir la fatiga en los trabajadores.
**e)** Evaluar en caso de accidente o incidente de trabajo la probabilidad de causalidad por la fatiga.

### 2.6.8. Se puede evidenciar el reporte de las jornadas laborales o la planificación de su jornada.

El plan de rodamiento registrado identifica las horas de salida y llegada de cada uno de los conductores a la empresa, por lo que es fácil definir el número de horas reales laboradas por cada uno de ellos. Bajo ninguna circunstancia, la empresa permite jornadas laborales superiores a las 8 horas diarias.

En los casos que se presente un contrato turístico, la empresa solo autoriza el extracto de contrato previa utilización del conductor relevador, que igualmente debe pertenecer a la nómina laboral de la empresa.

## REGULACION DE LA VELOCIDAD

### 2.6.9. Se promueve y establecen las políticas de aplicación a límites de velocidad para zonas rurales, urbanas y rutas internas.

Dentro de las políticas de aplicación a límites de velocidad, todos nuestros conductores, contratistas y personal administrativo, sin excepción deben cumplir con los límites de velocidad establecidos en el Código Nacional de Tránsito y los límites establecidos al interior de la empresa y las determinadas en las instalaciones de nuestros clientes.

Se Considera, que el consumo de alcohol, tabaco y otras sustancias psicoactivas representa un factor de riesgo para la seguridad vial y salud pública. Por lo tanto:

1. La entidad acata y respeta la Legislación Colombiana en seguridad vial, respecto al no consumo de alcohol, tabaco y sustancias psicoactivas, por parte de los conductores y ocupantes de un vehículo propio o tercero que este prestando un servicio a la Comunidad Universitaria.

2. Está prohibido llegar a trabajar bajo los efectos de alcohol u otras sustancias psicoactivas y fumar dentro de las instalaciones de la empresa y en los vehículos.

3. Se promoverá con los proveedores y contratistas de servicios de transporte de la entidad la adopción de políticas frente al no consumo de alcohol, tabaco y sustancias psicoactivas.

4. El comité de Seguridad Vial, revisará anualmente la política y la actualizará de ser necesario

### 2.6.10. Se han fijado límites de velocidad para las zonas urbanas y rurales.

Acorde con lo dispuesto en la ley 769 de 2002, ningún vehículo al servicio de Especiales L.T.E, deberá exceder la velocidad de 80 KPH en carreteras nacionales o departamentales, 60 KPH en vías urbanas y carreteras municipales y 30 KPH en zonas escolares y/o residenciales

De otra parte hemos definido unos corredores como álgidos y precisado puntos críticos por la alta incidencia de congestión y siniestralidad, con el fin de que los conductores hagan uso de operaciones de mayor precaución.

La empresa así mismo, ha ubicado en las zonas de parqueo, carteleras alusivas a los comportamientos a tener en cuenta con respecto a la velocidad máxima de conducción y hace preciso énfasis de la implicación que les acarrea el ser denunciados por excesos de velocidad a través del #767 de la Superintendencia de Puertos y Transporte.

### 2.6.11. Los conductores conocen las políticas de velocidad fijadas en la empresa.

Utilizando las carteleras dispuestas en las instalaciones de la empresa y así mismo nuestra página WEB www.linetourexpress.com, nuestros conductores mantendrán informados sobre las políticas puestas en marcha por la empresa (y correos electrónicos corporativos xxxx@linetourexpress.com ), siendo prioritaria la referente a controles y excesos de velocidad tanto en áreas urbanas como en zonas rurales.

En la página web encontraremos información alusiva a velocidades máximas y mínimas, distancia de seguridad, comportamiento en las vías y respeto por las señales y marcas de tránsito y cuidado por los actores más vulnerables de la vía.

### 2.6.12. Mecanismos de control de velocidad y monitoreo.

Especiales L.T.E, dispuso como obligación que todo automotor vinculado a nuestra flota, tendrá la obligación que de portar un localizador satelital GPS, que pertenecen a nuestro SMV o Sistema de Monitoreo Vehicular (Dec 431 del 2017) provisto por nuestro proveedor ALTHURAYA TRACKING SYSTEM, con el fin de poder monitorear y conocer en tiempo real la ubicación, posicionamiento y velocidad.

Este servicio cuyo implementación se encuentra en proceso, busca identificar conductas no propias de operación por parte de nuestros conductores, y si se detectara algún tipo de irregularidad en la operación, se hará un llamado de inmediato al conductor, en aras de corregir el yerro, pero dicha advertencia podrá ser independiente de las sanciones dispuestas por la empresa por las precisas situaciones de riesgo en que se incurra.

### 2.6.13. Se controla la obligación de utilizar el cinturón de seguridad.

El uso del cinturón de seguridad es de carácter obligatorio desde el año 2004 de acuerdo con lo estipulado en el Código Nacional de Tránsito; Ley 769 de 2002 y la resolución 19200 de 2002 la cual indica que:"…A partir del año 2004 los vehículos fabricados, ensamblados o importados se les exigirá el uso de cinturones de seguridad en los asientos traseros, con las características técnicas de fijación y anclaje contempladas en el artículo 2° de dicho acto administrativo…"

Para el caso de los vehículos de transporte público de pasajeros, se tienen dispuestos cinturones de seguridad en los asientos que por norma se estipule.

### 2.6.14. Los conductores conocen las políticas de cinturón de seguridad fijadas por la empresa.

Dentro de la política sobre cinturones de seguridad, la empresa ha señalado que es prioritario que todos nuestros conductores sean conocedores de las bondades que implica la utilización de estos elementos de seguridad pasiva.

Por tal motivo, uno de los objetivos a tener en cuenta, es el de brindarles una debida capacitación, inculcándoles el uso del manual operativo que la empresa les ha facilitado, el cual se hace extensivo a todo el personal administrativo y operativo de la empresa.

Este es un tema que al igual que otros muchos ha sido incluido bajo el título de obligatorio cumplimiento.

Es importante resaltar que la misma política, señala que dentro del mantenimiento vehicular preventivo que se realice, se tiene estipulado la revisión obligatoria de los cinturones de seguridad con el fin de confirmar su debida funcionabilidad y se añade que estos serán susceptibles de cambio cada 100.000 Kilómetros o cuando el fabricante lo recomiende o siempre, después de un accidente o frenada fuerte que haya ocasionado que estos hayan sido sometido a una alta tensión.

### 2.6.15. Mecanismos de control del uso del cinturón de seguridad.

El decreto 1079 de 2015, en su capítulo sobre empresas de transporte especial, hace referencia expresa sobre la obligación que existe de contar con un acompañante en los vehículos que se utilicen para transportar estudiantes, menores de edad y la empresa ha impartido precisas instrucciones a dichas auxiliares de transporte para que verifiquen y pongan en práctica que los menores de edad que viajen como pasajeros hagan uso obligado del cinturón de seguridad, en aquellas sillas que por norma sea obligatoria su instalación.

Cuando el transporte en esta modalidad de servicio se realice con estudiantes que por su edad no requieran del acompañante o el vehículo esté al servicio de empleados de una empresa contratante del servicio, sin que se requiera de la auxiliar de transporte, será el conductor, quien asuma la responsabilidad de impartir precisas instrucciones a sus pasajeros sobre el uso obligado del cinturón de seguridad en aquellos sitios en que la norma lo contemple.

### 2.6.16. Política de uso de elementos de protección personal (EPP) acorde con el tipode vehículo a operar.

La política sobre el uso de los elementos de protección personal distingue entre las tipologías vehiculares, haciendo énfasis en los trabajadores que son propietarios de motocicletas y a quienes los indicadores de seguridad vial, los señala como victimas demasiado vulnerables al riesgo.

En ese orden de ideas, las especificaciones y requerimientos de uso de EPP en las operaciones son de cumplimiento obligatorio para el personal de la entidad, recordándoles a todos que, es prioridad para la empresa, la protección de la salud y la seguridad de sus trabajadores.

Dentro del programa de salud ocupacional, se ha implementado un proceso que contempla una adecuada política de selección, adquisición, suministro, uso, cuidado y mantenimiento de los elementos de protección personal – EPP, acordes con el tipo de vehículo a conducir. Pero es preciso aclarar, que si bien la empresa recomienda el uso adecuado de estos, en el caso de las motocicletas lo hace a nivel de advertencia pero no suministrando el elemento de protección.

El panorama de factores de riesgo de cada actividad interviene en el proceso de selección de los EPP, se realiza previendo las actividades de conducción y operacionales de mantenimiento, las cuales son revisadas, analizadas y actualizadas dado el caso.

Para el caso de los vehículos, la selección de los EPP es, el cinturón de seguridad para el caso de los automotores de más de 4 llantas y el casco de protección para los de 2 y 3 llantas incluyendo los cuatrimotos. Los conductores, conocen que estos dispositivos deben ser usados durante todo el recorrido, incluyendo a los pasajeros que utilicen los puestos que no tengan al frente otros asientos y al acompañante del motociclista.

Acatando lo dispuesto por la Resolución 19200 del 20 de diciembre de 2002, la cual determino que el uso del cinturón de seguridad es obligatorio para todos los vehículos automotores, la empresa revisa que todos nuestros vehículos están equipados con los cinturones de seguridad, para cumplir con lo dispuesto por el Ministerio de Transporte sobre esta materia. Así mismo estamos recordándole a los motociclistas, el cumplimiento de la exigencia de lo normado en la

resolución 1737 de 2004, en cuanto a la utilización del casco de seguridad durante su conducción, la cual incluye como ya lo habíamos advertido a su acompañante.

### 2.6.17. Los conductores conocen las políticas sobre el uso de los EPP.

Hemos definido a través de la inducción, re inducción y programa de capacitación las sensibilizaciones al personal a cerca del uso adecuado y mantenimiento de los EPP. Dentro de las políticas de uso de estos elementos, la empresa utiliza su programa de inspecciones, estableciendo la frecuencia de inspección, identificando las condiciones en las cuales se requiere su uso, precisando como mantenerlos de manera correcta y comunicando como ayudar a sus compañeros a concientizarse de la importancia de estos.

Con excepción de los cascos para motocicletas y solo entregándolo al personal cuya actividad sea misional en este tipo de automotor, la entrega de elementos de protección personal se acompañada de claras y precisas instrucciones y mediante el lleno de un formato de entrega que es firmado por el empleado. La empresa realiza seguimiento posterior a la debida utilización de los EPP, corrigiendo a aquellos que no lo hacen debidamente, y verificando igualmente la realización de los mantenimientos que garanticen la efectividad y duración de los mismos.

## POLITICA DE USO DE EQUIPOS BIRIDECCIONALES

### 2.6.18. Esta expresa la prohibición del uso de equipos bidireccionales durante la conducción.

Nuestra política de uso de equipos bidireccionales tiene expresa prohibición de estos equipos por parte de los conductores adscritos a la empresa, mientras se ejerce la conducción del vehículo a nuestro servicio. Las obligaciones contenidas en esta política, son:

a) El uso de teléfonos móviles, asistentes digitales personales (PDA o Smartphone), impresoras, dispositivos de mano, tabletas, dispositivos convergentes, dispositivos de mensajes de texto, computadoras y otros dispositivos electrónicos móviles está prohibido cuando el vehículo está en movimiento. Así mismo, está prohibido el uso de dispositivos de manos libres mientras el vehículo está en movimiento.
b) Si por fuerza mayor, se requiriera realizar una llamada del teléfono móvil, el conductor detendrá la marcha del vehículo en un lugar seguro, estacionara de manera adecuada y guardara todas las medidas de seguridad, mientras realiza la llamada.
c) Todo sistema, incluyendo los GPS deben estar programados con anticipación al inicio del viaje y no deberán ser accionados por el conductor durante el transcurso del viaje.
d) La planificación y trazado de rutas y el uso de mapas, debe ser realizado en la oficina y con antelación al despacho de cualquiera de los vehículos.
e) Todo conductor verificara antes de iniciar su recorrido diario, que los sistemas y conexiones de GPS funcionen en forma normal.

### 2.6.19. La empresa cuenta con mecanismos de control de uso de equipos bidireccionales durante la conducción.

Los equipos que utiliza la empresa para estar en contacto continuo con sus conductores, está representado en elementos de telefonía celular, por lo que su control, sobre todo de llamadas salientes, es fácil de controlar dado el plan que tiene la empresa y el cual limita en exceso las llamadas. Pero no sucede lo mismo, para el caso de las llamadas entrantes, para lo cual contamos con la seriedad y responsables de cada uno de ellos en cuanto a no hacer uso del teléfono mientras se conduce.

En un futuro no muy lejano, dispondremos de cámaras de video instaladas en nuestra flota, con lo cual podremos a través del centro de monitoreo, observar todos y cada uno de los movimientos, y en especial los realizados por los conductores. Esta loable idea, por sus costos no será tenida en cuenta durante el presente año, más sin embargo somos conocedores de la importancia de esta medida y su realización no será muy demorada.

Para el caso de nuestros conductores asignados a la prestación del servicio de transporte escolar, el elemento de comunicación bidireccional es responsabilidad de la auxiliar de transporte, siendo ella la única autorizada para hacer o recibir llamadas del colegio o de los padres de familia, que requieran conocer sobre el recorrido o transcurso de una ruta en particular.

### 2.6.20. Sanciones a los conductores que usan los equipos bidireccionales durante la conducción.

Al existir claridad sobre el impedimento que existe en cuanto a la utilización de los elementos bidireccionales por parte de nuestros conductores, hemos establecido políticas muy claras, haciendo precisión que para la toma de estas decisiones, hemos tenido en cuenta lo referente al tema, según se precisa en el Código Nacional de Tránsito. Si bien la empresa cuenta con la tecnología necesaria que le permite comunicación constante y directa con sus conductores, es claro y así lo han entendido ellos, que bajo ninguna circunstancia lo harán durante la conducción y que solo por precisas circunstancias de fuerza mayor y siempre y cuando no cuenten con un auxiliar de transporte, podrán hacerlo, guardando las debidas precauciones al estacionar el vehículo de manera segura. Hemos sido claros igualmente, en precisarles que bajo ninguna circunstancia y mientras no exista fuerza mayor, podrán estacionarse para hacer uso de los equipos de comunicación, ni podrán hacerlo durante las paradas en los semáforos. La prohibición cobija el uso de teléfonos móviles, envío o recepción de mensajes de texto, responder llamadas y mantener encendido el teléfono cuando se cargue o descargue combustible.

La empresa ha considerado como falta gravísima, el hecho de conocer la inobservancia a esta disposición, la cual puede acarrear sanciones que van desde la suspensión por primera vez, suspensión agravada por falta reiterada y cancelación del contrato de trabajo.

## 3. VEHICULOS SEGUROS

Todos sabemos que el vehículo no interviene como causa directa en un accidente de tránsito, pero sí influye asociado a otros factores como elemento que puede incrementar o reducir el riesgo.

## 3.1. MANTENIMIENTO PREVENTIVO.

| DESCRIPCION | PERIODO DE INSPECCION | RESPONSABLE |
|---|---|---|
| PROTOCOLO DE ALISTAMIENTO DIARIO | DIARIA | CONDUCTOR |
| REVISION DE MANTENIMIENTO PREVENTIVO | BIMENSUAL | TALLER ESPECIALIZADO |
| REVISION TECNICOMECANICA | ANUAL | CDA |

Tabla. 11 Plan de revisión y Mantenimiento Preventivo

cuenta con un Plan de revisión y Mantenimiento Preventivo que se ajusta a las disposiciones de la Resolución 315 de 2013 y el Código Nacional de Tránsito, incluyendo las siguientes características:

- Conocer toda la información y especificaciones técnicas de los vehículos.
- Tener en cuenta las recomendaciones técnicas de mantenimiento que hacen los fabricantes de los vehículos.
- Tener definidos los sistemas de seguridad activa y pasiva que serán objeto del programa de mantenimiento.
- Describir las operaciones específicas que deben realizarse a cada sistema.
- Establecer un periodo para realizar las operaciones

### 3.1.1. Carpeta individual en físico o digital de cada vehículo

La información del vehículo se documenta en carpetas físicas que reposan en el archivo central de la empresa. El Jefe Operativo tiene a su cargo el registro históricode todas las actividades de mantenimiento realizadas a los vehículos.

### 3.1.2. Identificación vehicular

La identificación vehicular involucrara entre otros aspectos los siguientes: copia de la licencia de tránsito para identificar además el organismo de transito donde se realizó el registro y matricula y si ha habido, los traslados de cuenta, número de placas, numero de motor, numero de chasis, vin, copia del manifiesto de importación, copia de la factura de compra, copia de la homologación expedida por el Ministerio de Transporte, especificaciones técnicas, revisiones técnico mecánicas obligatorias y preventivas bimensuales, registro de los mantenimiento preventivo y correctivo realizados y descripción de los elementos que hayan sido reparados o cambiados y el kilometraje en que sucedieron tales reparaciones.

### 3.1.3. Documentación de los vehículos

La carpeta vehicular será manejada por el área de transporte y en ella, reposaran entre otros documentos, las siguientes copias: licencia de tránsito, tarjeta de operación, SOAT, seguros de responsabilidad civil contractual y extracontractual, seguro todo riesgo si lo posee, revisiones preventivas y técnico mecánica y reporte de fotomultas por infracciones al tránsito.

La dirección operativa tiene la misión de verificar que la información que tenga relación con los vehículos propios y vinculados, mantenga actualizada y debidamente archivada, debiendo clasificar la misma por fecha de vencimiento, para lo cual contactara al propietario o tenedor del equipo, y le avisara por lo menos con 15 de antelación sobre el vencimiento de cualquiera de estos documentos y la exigencia de renovarlo de manera inmediata.

### 3.1.4. Reporte de incidentes y accidentes

La dirección operativa tiene bajo su mando, toda la operación de la flota y de los conductores, por lo tanto su obligación es conocer los pormenores y sucesos que se presenten tanto en el vehículo como en el mismo conductor, antes, dentro y después de la prestación del servicio.

En tal sentido, es la primera oficina en conocer de los incidentes y accidentes de tránsito, definiendo según el protocolo, la atención de la eventualidad, recopilando toda la información del hecho, precisando instrucciones al respecto y comunicando al comité de seguridad vial, el respectivo informe con los anexos acordados para su evaluación.

Todos nuestros vehículos cuentan con equipos de comunicación satelital, especialmente representados en telefonía celular, que permiten a la dirección operativa, conocer al instante los sucesos que pudieren presentarse en la vía o de desperfectos mecánicos en el mismo automotor.

Aunado a lo anterior, se ha dispuesto que toda nuestra flota contara a la mayor brevedad posible con localizadores o referenciadores de posicionamiento satelital de flota GPS, permitiéndonos a través de estos dispositivos, monitorear cada uno de los vehículos, verificando su recorrido, ubicación dentro de la ruta que cubre, distancia recorrida y velocidad de desplazamiento.

***3.1.4 Formato reporte accidentes e incidentes***

RECOMENDACIONES TECNICAS DE OPERACIONES DE MANTENIMIENTO

### 3.1.5. Información y especificaciones técnicas de cada vehículo, incluyendo sistemas de seguridad activa y pasiva.

Toda la información y las especificaciones técnicas de los vehículos se encuentra disponible en las carpetas que contienen sus hojas de vida, adicional a ello se registra todo lo relacionado con la seguridad activa y pasiva.

CRONOGRAMA DE INTERVENCIONES DE VEHICULOS PROPIOS

### 3.1.6. Se cuenta con una programación para las intervenciones de mantenimiento preventivo vehicular.

La programación de los mantenimientos de vehículos propios y de afiliados, se encuentra registrada en el cronograma de intervenciones de mantenimiento

Anexo 3.1.6 "Cronograma de Intervenciones de Mantenimiento Preventivo"

VERIFICACION DEL MANTENIMIENTO DE LOS VEHICULOS AFILIADOS

### 3.1.7. Vehículos contratados y verificación de que a quien se contrate ejecuta debidamente el plan.

En cuanto a los vehículos afiliados, es importante precisar que estos son propiedad de los socios de la empresa y que por lo tanto, tanto estos como los vehículos propiedad de la empresa, utilizan los mismos talleres para la realización del mantenimiento preventivo.

En tal sentido, la verificación de que los trabajos se realicen de manera debida se ejecuta en debida forma, pues si los resultados de estas revisiones no fueran óptimas, se decidirá el cambio del proveedor de este servicio

### 3.1.8. Existe instalación propia y personal idóneo o se tiene contratado con un centro mecánico.

Aunque no contamos aun con instalaciones propias ni personal bajo nuestra responsabilidad laboral, Especiales L.T.E ha contratado los servicios de mantenimiento con el taller Comercializadora Mazda Kia SAS en la ciudad de Cali, empresa calificada que cuenta con personal experto e idóneo a nivel de mantenimiento preventivo, con la tecnología adecuada y guiada por los protocolos y recomendaciones de los fabricantes de los vehículos. A futuro la

empresa, y cuando los costos versus gasto se equilibren, dispondrá de sus propios talleres y personal idóneo y calificado.

Para el caso de los mantenimientos bimensuales de que trata el ordenamiento expedido por el Ministerio de Transporte, este se realiza el en CDA IVESUR y no por el taller que tenemos contratado en la empresa.

### 3.2. MANTENIMIENTO CORRECTIVO

REGISTRO.

#### 3.2.1. Se lleva registro del mantenimiento correctivo

El registro del mantenimiento correctivo de los automotores propios y vinculados a la empresa, se lleva a través de un record que sistematizado, se convierte en la ficha técnica vehicular. Esta información queda archivada en físico y magnético y ambos medios, registran las características de cada automotor, las actividades de mantenimiento preventivo y correctivo efectuadas, el diagnostico general, la programación y cronograma de los mantenimientos preventivo y correctivo a realizar.

En cuanto a los vehículos que no son propiedad de la empresa sino de los socios, la responsabilidad quedara en cabeza de la empresa, para lo cual, la dirección operativa será responsable de vigilar que estas acciones se cumplan en debida forma. Tal acción aunque viene realizándose por cuenta de cada socio, ha cambiado de manera radical a partir de la entrada en vigencia del decreto 1079 de 2015, para lo cual la empresa construyo su contrato de administración de flota, quedando claro para nosotros y los afiliados que, esta nueva norma obliga a que seamos las empresas de transporte de servicio especial, quienes adelantemos bajo nuestra responsabilidad, la administración de los equipos rodantes.

### 3.2.2. Protocolo para casos de falla vehicular

| PROTOCOLO DE MANTENIMIENTO POR FALLAS MECANICAS EN LA VIA | | | |
|---|---|---|---|
| PROCEDIMIENTO | **DESCRIPCION** | **REGISTRO** | **RESPONSABLE** |
| **REMISION DEL VEHICULO A MANTENIMIENTO** | Vehículo varado zona urbana: atendido por mecánico de la empresa, quien realiza la corrección, habilitándolo para su operación. Diagnóstico:<br>Apto prosigue en la ruta.<br>No apto: Programado en taller | Solicitud de Servicio | Jefe de mantenimiento.<br>Coordinador de mantenimiento.<br>Auxiliar de mantenimiento. |
| | Vehículo programado: Requiere una solución de fondo. | | |
| | Vehículo varado en zona rural: Se envía automotor para trasbordar con mecánicos de la empresa.<br>Diagnóstico: Apto - No apto. | | |
| | Vehículo apto: retorna a la empresa para una nueva revisión, quedando disponible. | | |
| | Vehículo no apto: Retorna al taller de la empresa en grúa para su revisión y mantenimiento correctivo. | | |

Tabla. 12 Protocolo De Mantenimiento Por Fallas Mecanicas En La Via

### 3.2.3. Idoneidad Del Mantenimiento Correctivo La empresa tiene instalaciones propias y/o personal idóneo o ha contratado el servicio

Para el mantenimiento correctivo de la flota y aunque la empresa no cuenta aún con instalaciones propias ni personal bajo nuestra responsabilidad laboral, hemos contratado los servicios de mantenimiento con la Comercializadora Mazda Kia SAS de la ciudad de Cali, taller calificado que cuenta con personal experto e idóneo a nivel de mantenimiento preventivo, con la tecnología adecuada y guiada por los protocolos y recomendaciones de los fabricantes de los vehículos.

Una vez podamos alcanzar nuestro punto de equilibrio con la vinculación de nuevas unidades vehiculares, la empresa dispondrá de recursos financieros para el establecimiento de sus propios talleres con personal idóneo y calificado.

Dentro del contrato celebrado con la Comercializadora Mazda Kia SAS, hemos exigido al proveedor del servicio, que el mantenimiento correctivo prestado, se realice con personal experto en tareas como las de la mecánica automotriz.

## 3.3. CHEQUEO PREOPERACIONAL

### 3.3.1. Protocolos y formatos de inspección diaria.

Los protocolos y formatos de inspección diaria, fueron definidos en un protocolo de inspección diario y de obligatorio diligenciamiento por parte de los conductores. La recepción de este documento y su verificación en cuanto a la calidad del trabajo realizado durante la inspección, será responsabilidad del director operativo, quien además de auditar los mismos, verificara que antes de iniciar sus recorridos, los vehículos se encuentran cumpliendo mínimas condiciones de seguridad.

El formato se diligenciara íntegra y obligatoriamente por su conductor antes de iniciar labores, el auxiliar de transporte lo verificara y autorizar la salida del vehículo, en caso que el mismo se encuentre apto para la prestación del servicio.

3.3.1 Anexo. "Ficha de Inspección Diaria"

### 3.3.2. Diligenciamiento del formato diario de chequeo preoperacional por parte de los conductores.

Previo al despacho diario del automotor, una de las responsabilidades que tiene el conductor es la de verificar el estado pre operativo del vehículo al asignado, para ello, diligenciara completamente y firmara el formato de chequeo diario vehicular para entregarlo en las oficina de transporte.

Cuando en el informe se anoten presuntas irregularidades o no conformidades, el conductor lo anunciara a transportes para que de inmediato el vehículo sea puesto a órdenes de del área de mantenimiento, quienes verificaran la información y tomaran la decisión más conveniente con respecto al automotor.

Si de la novedad presentada se decidiera la suspensión del despacho, la oficina de transportes, enturnará inmediatamente uno de los vehículos de reserva.

### 3.3.3. Auditoria para verificar el diligenciamiento del listado de chequeo.

La dirección operativa está obligada a exigir al conductor antes de iniciar su recorrido, el formato de chequeo preoperativo vehicular, al cual se le realiza un auditaje de conformidad para ser entregado al área de mantenimiento.

Si existiera novedad alguna en el formato diario, el área de mantenimiento se encargara de hacer las correcciones y alistamiento del vehículo, para ponerlo a disposición de la oficina de transporte.

### *3.3.3 Anexo. Auditoria preoperacional*

## 4. INFRAESTRUCTURA SEGURA.

4.1. **Rutas Internas.** Vías internas y externas adyacentes de la empresa por donde circulan los vehículos

Nuestras oficinas administrativas se encuentran ubicadas en la ciudad de Ibague, en la calle 4G No 37-15 , y no existe ningún tipo de coincidencia entre el personal y los vehículos, toda vez que dichas dependencias no cuentan con parqueaderos integrados a ella.

Podríamos entonces decir, que la empresa no cuenta con vías propias internas, existiendo solo vías adyacentes. En tal sentido, el ingreso y salida del personal no interfiere en ningún momento con el flujo vehicular, a pesar de que la edificación es esquinera y tanto la calle 7 como la carrera 37, al no ser vías arterias no cuentan con un alto volumen de flujo vehicular

A un costado de la edificación existe una zona de parqueo, pera es escaza en su área, además de que los parqueaderos están localizados sobre la vía pública.

**4.1.1.** REVISION ENTORNO FISICO DONDE SE OPERA

**Existe un plano de las vías internas con la descripción de la revisión**

**4.1.2. Existe conflicto en la circulación entre los vehículos, peatones, zonas de descargue y parqueaderos.**

La no existencia de vías internas, imposibilita la existencia de planos que permitan la identificación de estas.

**DESPLAZAMIENTO EN LAS ZONAS PEATONALES DE LAS INSTALACIONES**

**4.1.3. Señalizadas.**

Igual a lo anteriormente comentado, al no existir vías internas no tenemos el elemento que nos permita su señalización.

**4.1.4. Demarcadas.**

Tenemos que aceptar que cuando culminemos con el proceso de consecución de un área para construir nuestras propias instalaciones, podremos igualmente cumplir con este cometido de demarcación.

**4.1.5. Iluminadas.**

No aplica.

### 4.1.6. Separadas de las zonas de circulación de los vehículos.

No aplica.

### 4.1.7. Se privilegia el paso de peatones sobre el paso vehicular

No aplica.

**VIAS INTERNAS DE CIRCULACION DE LOS VEHICULOS**

### 4.1.8. Señalizadas

No aplica.

### 4.1.9. Demarcadas.

No aplica.

### 4.1.10. Iluminadas.

No aplica.

### 4.1.11. Está definida la velocidad máxima de circulación de los vehículos.

No aplica.

### 4.1.12. Existen elementos en la vía, que favorezcan el control de la velocidad.

No aplica.

**PARQUEADEROS INTERNOS**.

### 4.1.13. Señalizados

No aplica.

#### 4.1.14. Demarcados.

No aplica.

#### 4.1.15. Iluminadas.

No aplica.

#### 4.1.16. Están definidas zonas de parqueo según el tipo de vehículo.

No aplica.

**MANTENIMIENTO DE SEÑALES**

#### 4.1.17. La empresa tiene definida una política y/o procedimiento para el mantenimientode las vías internas y señalización.

No aplica.

### 4.2. **RUTAS EXTERNAS**.

Desplazamiento fuera del entorno físico de la empresa.

#### 4.2.1. Existe un estudio de rutas desde el punto de la seguridad vial y se ha generado un rutograma.

No olvidemos que la empresa apenas comienza, pero a pesar de ellos, hemos contratado una firma especializada en seguridad vial y estamos realizando un trabajo técnico y sistemático de levantamiento y consolidación de información de rutas o tramos específicos de estas, en el que se listan e ilustran los factores de riesgo asociados con la operación en la vía.

Esperando que el estudio determine distancias, consumos de combustible, duración de las rutas, puntos de control, alerta a los conductores sobre peligros asociados con las características de las vías y agilizar la reacción ante siniestros y emergencias.

El desarrollo del rutograma implica levantar de información sobre riesgos asociados a factores como: características de la vía, zonas de exceso de velocidad, zonas de alto riesgo de accidente, zonas críticas de vulnerabilidad ambiental, presencia de comunidad, localización de zonas de descanso, alimentación, alojamiento y localización de los diferentes entes legales, entre otros.

Para el levantamiento de la información en terreno, se viene utilizando la metodología para levantamiento y consolidación de la información in house, pues sabemos que nuestros conductores son quienes mejor conocen las condiciones de seguridad de las rutas habituales, en tal sentido, se ha diseñado una metodología para que, de manera sencilla, los conductores hagan el levantamiento de la información y la empresa lo consolide y realice sus propios rutogramas. La metodología incluye los formatos y los procedimientos para mantener actualizados los análisis de riesgo de las rutas.

### 4.2.2. Puntos críticos y estrategias establecidas frente a los mismos.

Se determinó realizar un análisis vial rural de cada uno de los recorridos por ruta y se procedió a elaborar un mapa de riesgos viales, identificando zonas con puntos críticos y se denotaron los factores de riesgos asociados a la problemática, clasificándose según su nivel, así:

**DEFINICION PUNTOS CRITICOS SERVICIO ESPECIAL LTE**

**Ruta Ibague ( Buenos Aires) – Payande (Planta Caracolito – CEMEX)**




| |
|---|
| Los factores de riesgos más relevantes fueron el estado de la red vial, problemáticas en estado de las vía como derrumbes, superficies inestables. |
| A través de un sistema de prevención de riesgos acorde con la problemática de la accidentalidad en los denominados Puntos críticos, se viene adelantando la socialización de este tema, impulsando suconcientización, información, control y vigilancia. |

Tabla. 13 Definición Puntos Críticos Servicio Especial

***4.2.2ANEXO "RUTOGRAMAS"***

### 4.2.3. Se planifica el desplazamiento del personal

El desplazamiento del personal de conductores contratados por la empresa, tiene definido para cada uno de ellos su plan de rodamiento, el cual identifica la hora de salida y de llegada en su recorrido.

Con base en lo anterior, podemos deducir que su recorrido, está debidamente planificado, por lo que es importante señalar que el trazado de estas rutas, obedece a la necesidad presentada por el contratista, pues al movilizar a trabajadores o estudiantes, se debe ajustar el recorrido la referencia del inicial domicilio de los pasajeros, siendo entonces ellos, quienes determinan los recorridos, fijando el punto de inicio y final de cada uno de los recorridos. Mas sin embargo, la empresa propone dentro de los trazados, el uso de vías principales en vez de vías secundarias, evitar los cruces a la izquierda en sitios no semaforizados y en zonas con aglomeración de peatones.

En cuanto a los desplazamientos in itinere, en la implementación de nuestro PESV, sugerimos a nuestros empleados, preferir rutas conocidas, utilizar vías alternas en vez de principales, evitar igualmente cruces a la izquierda en donde no exista un semáforo y esquivar el tránsito por los puntos de masiva concurrencia peatonal.

### 4.2.4. Existen horarios de llegada y salida y jornadas laborales.

Las jornadas de trabajo para el personal de la empresa será de ocho (8) horas diarias y el horario establecido es:

Administrativos: lunes a viernes: 8 AM a 12:00 M y 2 PM a 6:30 PM

Sábados: 8 AM a 12: 30 PM

Conductores: Horario mixto, sin exceder las ocho (8) horas diarias, sin exceder 10 horas/día.

**APOYO TECNOLOGICO**

### 4.2.5. Monitoreo y retroalimentación a los actores en sus comportamientos viales

La empresa es incipiente en el número de vehículos de propiedad de ella y de sus socios, mas sin embargo cuenta actualmente con una flota totalmente equipada con localizadores GPS y con una centro de monitoreo satelital, desde donde se ubican los automotores y su posicionamiento.

Desde ella podemos detectar excesos en los límites de velocidad, detecciones por un tiempo mayor al regularmente utilizado y permitido, que se puede conocer desde el centro de control y sirve para llamar la atención al acompañante del conductor para que ordene la corrección inmediata de la irregularidad presentada.

### 4.2.6. El monitoreo utilizado permite generar acciones preventivas.

Es entonces política de la empresa la utilización obligatoria de los GPS, tecnología disponible como fuente de apoyo y soporte.

Nuestro centro de control cuenta con información en tiempo real y navegación asistida por GPS, con lo cual tenemos un control continuo y exhaustivo de toda nuestra flota, garantizando así, que a través de este seguimiento, podemos intervenir de manera inmediata para reducir los riesgos existentes en materia de seguridad vial, como es el caso de la conducción a velocidades superiores a la permitida.

### 4.2.7. Mecanismos de socialización e información preventiva y despliegue interno.

La socialización e información preventiva y su correspondiente despliegue interno es en la empresa, el vaso comunicante para advertir de manera preventiva a todo el personal sobre los riesgos presentados en las rutas externas, para ello, el comité de seguridad vial oscultó sobre los incidentes, accidentes y riesgos que se determinaron al respecto, los cuales fueron analizados, evaluados, concluidos e implementados, quedando inmersas sus soluciones en los planes de acción presentados.

En cada una de las reuniones efectuadas durante la construcción del PESV, el comité de seguridad vial advertía a todo el personal sobre cómo afrontar el desplazamiento fuera del entorno físico de la empresa y determinó hacer extensiva esta información a través de las carteleras con que cuenta la empresa al interior de sus instalaciones, correos electrónicos y además mediante la realización de campañas educativas implementadas por el área de gestión humana.

# 5. ATENCIÓN A VÍCTIMAS.

## 5.1. ATENCION A VICTIMAS

### 5.1.1. Existen protocolos de atención a víctimas en caso de accidentes de tránsito.

Especiales L.T.Edefinió su protocolo de atención a víctimas y el mismo se reforzó con capacitaciones e instrucciones en las que participo la ARL SURA, recordándoles a nuestros trabajadores y en detalle a los conductores que el accidente de tránsito es definido en el Código Nacional de Tránsito como un evento generalmente involuntario generado al menos por un vehículo en movimiento, que causa daños a personas y/o bienes e igual afecta la circulación de los vehículos que se movilizan por la vía.

Un accidente de tránsito es un evento que podría generar un descontrol natural en las emociones de las personas. Podemos sentir angustia, miedo, estrés, rabia, tristeza o ansiedad. Por eso, lo primero que tienes que hacer es mantener la calma todo el tiempo. Así podrás controlar la situación y salir avante de este suceso de una manera satisfactoria para ti y para las demás personas afectadas en el accidente.

Con el apoyo de SURA se adelantó la elaboración de nuestro protocolo de atención a víctimas, destacándose los 3 pasos, parte de una metodología impartida por la Cruz Roja Internacional y aplicada en cualquier accidente de tránsito. Estas son las 3 acciones fundamentales que debes realizar los minutos posteriores al momento del accidente.

1. PROTEGER

Después de ocurrido el impacto, verifica:

a) Primero que te encuentres bien, que no tengas ninguna herida de gravedad o que comprometa tu estado de salud
b) Chequea el estado de las demás personas involucradas en el accidente.
c) Enciende las luces de emergencia del vehículo y pon sobre el asfalto los conos o triángulos reflectivos que guardas en tu equipo de carretera a 30 metros de la ubicación del automotor siniestrado, con el fin de que cualquier vehículo que transite por el lugar, alcance a detenerse o esquivar a las personas y vehículos afectados.

2. ALERTAR

a) Llama inmediatamente a las autoridades que pueden ayudarte. Llama primero a la Línea de Emergencias 123, si es del caso, a la Policía de Carreteras #767, a tu empresa donde está vinculado el vehículo y a la Aseguradora.
b) Durante la conversación, describe detalladamente qué pasó en el accidente de tránsito y la ubicación exacta donde sucedió. Así la asistencia que llegará al lugar del siniestro se ajustará a lo que requieren las personas involucradas en él.

3. SOCORRER

a) Si se presentan heridos graves, no los muevas, pues puedes generarles heridas o lesiones más graves de las que ocasionó el accidente de tránsito.
b) La única excepción a esta importante regla es que en lugar del accidente pueda presentarse, de manera inminente, un incendio, una inundación o un deslizamiento de tierra.

c) Si los heridos presentan hemorragias, toma un pedazo de gasa y presiónalo sobre la herida y espera que llegue el equipo paramédico.
d) Si los heridos no presentan gravedad, diles que no permanezcan sobre la vía ni cerca del lugar del accidente.

Después, procede de la siguiente manera:

a) Llama siempre a las autoridades de tránsito.
b) Toma fotografías de lo ocurrido.
c) No muevas tu vehículo del lugar del accidente. Es la única manera que tienen las autoridades de tránsito de saber lo que realmente ocurrió. Hazlo solo cuando las autoridades de tránsito te lo indiquen.
d) Anota, si los hay, los nombres y números telefónicos de las personas que presenciaron el accidente (testigos).
e) Ten a la mano tus documentos: cédula y licencia de conducción y los del vehículo: licencia de tránsito, tarjeta de operación, extracto de contrato, planilla de viaje, Soat y Revisión Técnico Mecánica y entrégalos a las autoridades competentes cuando te los soliciten.
f) Cuando las autoridades pidan tú declaración de los hechos ocurridos en el accidente no asumas responsabilidades ni culpas. Relata lo que ocurrió de la manera más sucinta posible. Ten en cuenta que la responsabilidad solo la puede determinar la autoridad competente luego de la investigación y el proceso contravencional.
g) En las semanas siguientes, tener presente la fecha de la audiencia en el Tránsito.
h) Si en el accidente hubo heridos o fallecidos, las autoridades tienen la obligación de inmovilizar tu vehículo y de realizarte pruebas de alcoholemia.

Recuerda que en caso de accidente de tránsito, las autoridades exigirán el seguro obligatorio de accidentes de tránsito de tu vehículo, revisa antes de cada viaje que el mismo se encuentre dentro del vehículo.

No olvides que todo accidente de tránsito que ocurra durante la jornada laboral y/o bajo el desarrollo de las funciones y responsabilidades del cargo o por orden del jefe inmediato, se considera un accidente de trabajo y debe ser reportado al HSEQ y/o a Recursos Humanos.

### 5.1.2. Divulgación de protocolos

Los protocolos de atención de accidentes de tránsito y de atención de accidentes con víctimas se socializaron a todo el personal de la empresa en reunión decapacitación

## 5.2. INVESTIGACION DE ACCIDENTES DE TRANSITO

### 5.2.1. Información documentada de accidentes de transito

Para efectos de análisis, la empresa documenta los casos en el formato “Reporte deIncidentes y Accidentes” y lleva registro histórico de los accidentes ocurridos.

### 5.2.2. Análisis de accidentes de transito

| No. | TIPO DE ACCIDENTE | | | VICTIMAS | DESPLAZAMIENTO | CLASE DE VEHICULO | AREA | CAUSA PROBABLE |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | LEVE | GRAVE | FATAL | | | | | |
| 1 | X | | | 0 | EN MISION | BUS | RURAL | FACT. HUMANO |
| 2 | X | | | 0 | EN MISION | BUS | URBANA | FACT. HUMANO |
| 3 | X | | | 0 | EN MISION | MICR0BUS | URBANA | FACT. HUMANO |

Tabla 14 . Información y caracterización de los Accidentes Año 2021

### 5.2.3. Lecciones aprendidas.

En todas las capacitaciones que se realicen a nuestros trabajadores, se ha dejado abierto un espacio para interlocutar sobre algunas experiencias vividas, en dichas vivencias se pretende conocer, causas que motivaron los eventos y cuál fue la conducta asumida por el conductor ante el hecho y resultados arrojados por la conducta asumida. De las más importantes lecciones aprendidas se elabora una temática vivencial para ser discutida dentro de las capacitaciones a las que acudirá nuestro personal.

### 5.2.4. Fuente de información

El informe presentado por la autoridad de transito que conoció del accidente, el informe que presenta el delegado o representante de la empresa presente en el sitio del accidente, el relato de los hechos y la declaración escrita presentada por el conductor, el informe sobre estado de los mantenimientos preventivo y correctivo vehicular y las conclusiones del Comité de Seguridad Vial, se constituyen en nuestra fuente de registro para obtener la información sobre los accidentes de tránsito,

Es importante anotar que solamente tendremos presencia de un representante de la empresa en el sitio del accidente, solo si las consecuencias presentadas en el mismo requieren de su presencia. En los casos de incidentes que se consideren leves, no se considera la necesidad de la presencia de nuestro representante, ya que en muchos casos la demora por su llegada, puede molestar a los pasajeros con las consecuencias para el conductor. Pero de todos modos, siempre se hará la comunicación evidenciando el hecho a la Compañía de Seguros.

### 5.2.5. Procedimiento para la investigación de accidentes de tránsito.

1. OBJETIVO

Dotar a la empresa de las herramientas necesarias para investigar y deducir las causas que han generado un accidente de tránsito, a través del conocimiento de los hechos acaecidos.

2. ALCANCE

Este procedimiento inicia cuando se presenta un accidente o incidente y finaliza con la divulgación de las lecciones aprendidas a todo el personal.

3. PRELIMINARES

Los trabajadores que conformaran el equipo en el proceso de investigación de un accidente son los siguientes:

Gerente de la empresa

Asesora SG-SS

Jefe Operativo

Representantes de los conductores (2)

4. INFORME DEL ACCIDENTE

El trabajador accidentado debe presentar un informe detallado sobre el accidente que tendrá como mínimo los siguientes datos:

Datos del accidentado

Nombre y apellidos.

Edad.

Ocupación.

Antigüedad o experiencia en el puesto de trabajo.

Datos del accidente

Fecha del accidente.

Hora del accidente.

Posible causa inmediata

Era su trabajo habitual

Gravedad según el parte de accidente.

Tipo de accidente.

Lugar del accidente.

Testigos del accidente (nombre y apellidos).

Personas entrevistadas (nombre y apellidos).

La información será reportada en el formato “Reporte de Incidentes y Accidentes”

5. DESCRIPCION DEL ACCIDENTE

La descripción del accidente ha de responder a la pregunta siguiente: ¿Qué ocurrió? Ha de constituir una descripción fiel de los hechos que dieron lugar al accidente, no debiendo realizarse juicios o valoraciones personales.

Condiciones materiales de equipos o instalaciones

Condiciones ambientales y del lugar

Condiciones individuales o personales del accidentado:

Condiciones de gestión y organizativas:

6. CAUSAS DEL ACCIDENTE

La atribución de causas que dieron origen a un accidente, nos ayuda a explicárnoslo, para lo cual, es de suma utilidad responder a la pregunta de ¿Por qué ocurrió?

Deberemos referirnos a las “causas ciertas” que se deducen de hechos probados y nunca a las que se apoyan en meras suposiciones. De lo contrario, no se puede garantizar la eficacia de las medidas preventivas que se recomienden. Es importante recordar que los accidentes suelen tener varias causas concatenadas entre sí que lo desencadenan, siendo muy importante identificar las “causas principales”, que son aquellas que han tenido una participación decisiva para que se produzca el accidente.

7. MEDIDAS PREVENTIVAS PROPUESTAS

El objetivo final de la investigación del accidente es determinar las causas que se han presentado en el mismo, a fin de implementar las medidas preventivas pertinentes orientadas a eliminarlas, con el objeto de evitar su repetición, o en su caso, reducir al mínimo tolerable su posibilidad.

Evitar los riesgos.

Evaluar los riesgos que no se puedan evitar.

Combatir los riesgos en su origen.

Sustituir lo peligroso por lo que entrañe poco o ningún peligro.

Planificar la prevención.

Adoptar medidas que antepongan la protección colectiva a la individual.

Dar las debidas instrucciones a los trabajadores.

8. PLANIFICACION Y SEGUIMIENTO

Las diversas medidas preventivas a implementar, como consecuencia de una investigación de accidentes, han de ser objeto de planificación, a la vez que garantizar su implantación y control, siendo imprescindible realizar la asignación de fechas y responsables.

9. COSTOS ESTIMADOS

Los accidentes de trabajo, en la mayoría de las ocasiones, llevan asociados costos económicos directos e indirectos, que en su mayor parte no son asegurables. La empresa ha de tener en cuenta dichos costos, dado que pueden llegar a comprometer la viabilidad futura de la empresa, puesto que inciden directamente en su estado de resultados.

10. DIVULGACION LECCIONES APRENDIDAS

Todo accidente es una lección y de su investigación se debe obtener la mejor y la mayor información posible, no solo para eliminar las causas que desencadenaron el accidente, y así evitar su repetición, sino también para divulgar y dar a conocer a todos los trabajadores de la empresa los hechos, las causas y las lecciones aprendidas.

### 5.2.6. Indicadores

| OBJETIVO | ACCION | FORMULA INDICADOR | VALOR ACTUAL % | FRECUENCIA MEDICION |
|---|---|---|---|---|
| Identificar las principales causas que producen los accidentes de tránsito | Frecuencia de accidentes de transito | Número de accidentes de tránsito en el periodo | | Trimestral |
| | Tasa de accidentalidad vehicular | Nº accidentes de transito en el periodo X100 / Promedio de personas expuestas en el periodo | | Trimestral |
| | Impacto económico de los accidentes de transito | Valor ocacionado por los accidentes de transito en el periodo | | Trimestral |
| | Impacto económico de los incidentes de transito | Valor ocacionado por los incidentes de transito en el periodo | | Trimestral |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| Identificar los riesgos incorporados a equipos, personas, materiales y medio ambiente, con el fin de controlar las condiciones de trabajo su estándar que puedan generar accidentes o incidentes | Cantidad de vehículos inspeccionados | Numero de vehiculos inspeccionados | | Trimestral |

# 6. VALORES AGREGADOS.

## 6.1. PROPUESTAS E INNOVACIONES.

### 6.1.1. **Modificación de la normativa en cuanto a los exámenes teóricos y prácticos**.

El Ministerio de Transporte como máxima autoridad en tránsito y dados los registros de accidentalidad en las motocicletas, debe de manera urgente, modificar la normativa al respecto y regular la obligatoriedad de organizar un sistema de exámenes teóricos y prácticos para el acceso a la obtención de la licencia de conducción en todo el territorio nacional.

Para ello debe revisar el procedimiento actualmente utilizado para la evaluación de las pruebas por parte de la autoridad pública correspondiente, haciendo que el acceso a la conducción de vehículos motores tenga que asegurar, para el caso de las motocicletas, la habilidad de equilibrio, de manejo y de dominio en un circuito cerrado y en circulación en vías abiertas el diseño de un sistema de acceso progresivo para la conducción de motos de alta cilindrada y potencia, a través de la superación de pruebas más exigentes combinados con años de experiencia y antigüedad, elementos estos que deben involucrarse para asegurar una mayor seguridad vial.

### 6.1.2. Licencia de conducción por puntos

El permiso de conducir por puntos es una medida de seguridad vial que persigue la reducción de la siniestralidad. Con esta estrategia, los conductores disponen de un saldo inicial de puntos que puede verse reducido en función del grado de incumplimiento del Código Nacional de Transito. De esta manera, se premia a los conductores con conductas apropiadas mientras que se penaliza a los infractores. Así, las conductas menos seguras se penalizarán con una mayor pérdida de puntos. No todas las infracciones deberían sustraer puntos a menos que se produzca reincida en la misma.

En caso de que un conductor pierda todos los puntos que poseía inicialmente, el mismo pierde el derecho a conducir un vehículo. Dada la importancia de esta medida, la tramitación del procedimiento sancionador debe ser muy cuidadosa y atender con veracidad los hechos acontecidos, así como tener una correcta notificación de todas las fases de dicho procedimiento.

Tras la pérdida de los puntos, el conductor sancionado debe permanecer un tiempo sin conducir, que podría ser de tres y seis meses. Pasado dicho periodo, puede volver a solicitar la licencia de conducción de nuevo.

En algunos casos, se puede obligar a que los conductores realicen cursos de sensibilización y de reeducación vial. Así, se pretende reducir la cantidad de infracciones de tránsito que atentan contra la seguridad vial, disminuyendo tanto la frecuencia como la magnitud de los accidentes...

### 6.1.3. Registro de información de actores más vulnerables.

Favorecer el establecimiento de políticas que permitan el registro de información necesaria para documentar lo que está ocurriendo con los actores vulnerables en la región, como son los peatones, ciclistas y motociclistas, que a su vez asegure la generación de indicadores para medir si las estrategias de seguridad vial que se apliquen están mejorando las condiciones de salud y equidad para todos ellos. }

### 6.1.4. Exigencia de pólizas de responsabilidad civil contractual para las motocicletas.

Para intentar frenar la tendencia de incremento de las víctimas mortales usuarias de motocicletas, tanto en carretera como en zona urbana, se debe armar un plan de medidas que aborden la problemática en su conjunto.

El conductor de la motocicleta debe dejar de verse como la víctima en todo accidente, pues los altos índices de siniestralidad que los involucra, miden una tendencia de responsabilidad por la falta de conocimientos sobre las normas de circulación, habilidades en el manejo de su vehículo que precisa de equilibrio, y conocimiento de los riesgos reales y de cómo evitarlos.

Los daños físicos y materiales que ellos ocasionan no vienen siendo sancionados de manera adecuada, lo que aumenta la irresponsabilidad de estos, que como ya se dijo, siempre aparecen como victimas desprotegidas en todo siniestro.

Los seguros de responsabilidad civil extracontractual, que amparan los daños o perjuicios ocasionados a un tercero, personas o cosas que transiten o estén fuera del vehículo, debe ser un requisito obligatorio con el cual debe contar toda persona que conduzca este tipo de vehículo, para que respondan de manera adecuada con las consecuencias que se produzcan por cuenta de ellos.

Las coberturas de esta póliza involucraran los daños a bienes de terceros, muerte o lesiones a una persona, muerte o lesiones a dos o más personas, amparo patrimonial, asistencia jurídica y perjuicios morales.



Representante Legal l
**LINE TOUR EXPRESS S.A.S**


LTE
LOGISTICA Y TRANSPORTE
LTE
LINE TOUR EXPRESS