GENERACION COLOMBIANA DE TRANSPORTE Y ENERGIA S.A.S
SIGLA "GECTRAYEN SAS"
MATRICULA C.CIO 772.774 DEL 26-10-2020
INSCRITA BAJO EL NUMERO 389.687 DEL LIBRO IX
NIT: 901.424.037-0

PLAN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL (PESV)

OFICINA PRINCIPAL: *CARRERA 11 Nº 27B-61*
BARRIO: *LAS NIEVES*
TELEFONO CEL: *3002979879-3202343706-*
EMAIL: *transporteyenergia@gmail.com*
Gectrayen262020@gmail.com
Ciudad: *Barranquilla*
DPTO: *ATLANTICO*
PAIS: *COLOMBIA*

PLAN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL (PESV)

INDICE

A	PILAR DE GESTION INSTITUCIONAL
1	INTRODUCCIÓN
2	JUSTIFICACIÓN
3	DEL PLAN DE SEGURIDAD VIAL
4	OBJETIVOS ESPECIFICOS
5	MATRIZ LEGAL
6	ALCANCE
7	ÁMBITO DE APLICACIÓN
8	RESPONSABLES DE LA FORMULACIÓN
9	VISIÓN DEL PESV
10	ESTÁ OBLIGADA ESTA EMPRESA A ADOPTAR UN PESV
10.1	QUÉ TIPO DE RESPONSABILIDAD JURÍDICAS
10.2	PAPEL DE LAS AUTORIDADES
11	CONCEPTOS Y DEFINICIONES APLICABLES AL PESV
11.1	QUÉ ES UN PLAN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL
11.2	FINALIDAD DE UN PESV
11.3	OBJETIVOS DE UN PESV:
12	DIRECTRIZ DE LA ALTA DIRECCION DE LA EMPRESA
13	PRESUPUESTO ECONOMICO
14	ACTA DE NOMBRAMIENTO DEL COMITE DE SEGURIDAD VIAL
15	REGLAMENTO DEL COMITE DE SEGURIDAD VIAL
16	SERÁN FUNCIONES DE LOS RESPONSABLES DEL COMITÉ PESV
17	POLITICAS DE SEGURIDAD VIAL
18	OBJETIVOS Y METAS DEL PESV
18.1	MARCO TEÓRICO
18.2	OBJETIVO DE LOS PESV
19	OBJETIVO DE LA GUÍA
20	INFRAESTRUCTURA SEGURA

21	MARCO CONCEPTUAL
22	COMPROMISOS DE MEJORAS
23	EVIDENCIAS DE DIVULGACION Y PUBLICACION
24	EVIDENCIAS DE INFORMACION AL PERSONAL DEL PESV:
25	ACTIVIDAD ECONOMICA DE LA EMPRESA
26	MARCO INSTITUCIONAL
26.1	RESEÑA HISTÓRICA DE LA EMPRESA
26.2	ESTRUCTURA ORGANIZACIONAL Y PLANTA DE PERSONAL
27	PARQUE AUTOMOTOR
27.1	LUGARES DONDE PRESTAMOS EL SERVICIO DE TRANSPORTE
27.2	MECANISMO DE CONTRATACION DE LOS VEHICULOS
27.3	MECANISMOS DE LA CONTRATACION DE LOS CONDUCTORES
28	ENCUESTA PARA RECOLECTAR INFORMACION DEL RIESGO VIAL
28,1	APLICACION DE LA ENCUESTA
29	RIESGOS VIALES DE LA OPERACION
30	CONSOLIDACION ANALISIS DE LA ENCUESTA
30.1	DEFINICION RIESGOS VIALES DE LA EMPRESA
31	CALIFICACION Y CLASIFICACION DE LOS RIESGOS VIALES
32	CALIFICACION Y CLASIFICACION DE LOS RIESGOS VIALES SEGUN LA NORMA
33	PLANES DE ACCION
34	PLANES DE ACCION PARA EL FACTOR HUMANO
35	PLANES DE ACCION PARA EL FACTOR VEHICULO
36	PLANES DE ACCION PARA EL FACTOR INFRAESTRUCTURA
37	PLANES DE ACCION PARA EL FACTOR ATENCION DE VICTIMAS
38	PROTOCOLO DE ATENCION DE VICTIMAS EN CASO DE ACCIDENTES
38.1	HERRAMIENTAS
38.2	COMUNICACIÓN OPORTUNA
39	CRONOGRAMA Y FECHA DE LA IMPLEMENTACION DE LOS PLANES DE ACCION.
40	RESPONSABLES DE LOS PLANES DE ACCION
41	PRESUPUESTO PARA LA IMPLEMENTACION DE LOS PLANES DE ACCION
42	INDICADORES DE LA IMPLEMENTACION DE LOS PLANES DE ACCION

43	RESPONSABLES DE LA MEDICION DE LOS INDICADORES DEL PESV
44	DEFINR LAS FUENTES Y FORMULAS PARA EL CALCULO
45	METAS DE LOS INDICADORES
46	PERIOCIDAD DE LA MEDICION DE LOS INDICADORES
47	NÚMERO DE PERSONAS CAPACITADAS EN SEGURIDAD VIAL
48	INDICACION DEL NUMERO DE ACCIDENTES QUE HA TENIDO LA EMPRESA
49	MANTENIMIENTO PREVENTIVO DE LOS VEHICULOS INCORPORADOS
50	PLANES DE ACCION QUE SE AUDITAN, METODOLOGIA Y PERIOCIDAD
B	PILAR DE GESTION DEL COMPORTAMIENTYO HUMANO
51	REFERENTE AL LOS TRABAJADORES Y CONDUCTORES QUE LABOREN EN ESTA EMPRESA.
51.1	PERFIL DEL CONDUCTOR
51.2	FUNCIONES DEL CARGO DE CONDUCTOR
52	EXAMENES MEDICOS DE INGRESO DE TRABAJADORES Y CONDCUTORES
52.1	EXAMENES A PRACTICAR A LOS CONDUCTORES PARA SU INGRESO
53	FRECUENCIA DE REALIZACION EXAMEN MEDICO DE CONTROL A CONDCUTORES
54	PRUEBAS TEORICAS Y PRACTICAS A LOS CONDUCTORES PARA SU INGRESO
55	PROGRAMA DOCUMENTADO DE CAPACITACION EN SEGURIDAD VIAL
55.1	CONOGRAMA DE FORMACION PARA CONDUCTORES Y PERSONAL DE LA ORGANIZACION:
55.2	RESPONSABLE DEL PROGRAMA DE CAPACITACION
56	TEMAS DE NORMATIVIDAD LEGAL, DE SENSIBILIZACION EN LOS DIFERENTES ROLES DEL FACTOR HUMANO, PARA ACTUAR FRENTE A ACCIDENTES DE TRANSITO, BASADOS EN EL DIAGNOSTICO REALIZADO A LA EMPRESA
56.1	INTENSIDAD HORARIA
56.2	TIPOS DE VEHICULOS QUE OPERAN EN LA ORGANIZACIÓN
56.3	INCLUSION DE TEMAS PARA CONDUCTORES NUEVOS Y CONDUCTORES ANTIGUOS
56.4	EXIGENCIA A CONDUCTORES PROPIOS COMO DE TERCEROS
56.5	MODELO DE CAPACITACION Y EVALUCION
57	REQUISITOS MINIMOS EXIGIDOS A CONDUCTORES NO PROPIOS SOBRE EL CUMPLIMIENTO DE LA CAPACITACION
58	FRECUENCIA PARA PRESENTAR EVIDENCIAS DE CAPACITACION POR PARTE DE CONDUCTORES

	NO PROPIOS, EL CUMPLIMIENTO DE LA CAPACITACION
59	**DOCUMENTACION Y REGISTRO DE INFORMACION DE CADA UNO DE LOS CONDUCTORES**
59.1	**PROTOCOLO DE CONTROL DE DOCUMENTACION DE LOS CONDUCTORES**
59.2	**EVIDENCIA DE CONTROL Y TRAZABILIDAD DE LAS ACCIONES EJECUTADAS Y DEFINIDAS DENTRO DEL PESV DE LA EMPRESA**
59.3	**FRECUENCIA DE VERIFICACION DE INFRACCIONES DE TRANSITO POR PARTE DE LOS CONDUCTORES**
59.4	**REGISTRO DE INFRACCIONES A LAS NORMAS DE TRANSITO POR PARTE DE LOS CONDUCTORES PROPIOS Y TERCERIZADOS**
59.5	**PROCEDIMIENTO EN CASO DE EXISTIR COMPARENDOS POR PARTE DE LOS CONDUCTORES PROPIOS**
59.6	**RESPONSABLE EN CASO DE PRESENTARSE COMPARENDOS A CONDUCTORES**
60	**PROTOCOLO PARA LOS CONTROLES DE ALCOHOL Y DROGAS**
60.1	**RESPONSABLES PARA LA REALIZACION DE LAS PRUEBAS DE CONSUMO DE PSICOACTIVOS**
60.2	**MECANISMOS Y PROCEDIMIENTOS PARA LA REALIZACION DE LAS PUEBAS DE CONSUMO DE PSICOACTIVOS**
60.3	**IDONEIDAD DE QUIEN REALIZA LAS PRUEBAS DE CONSUMO DE PSICOACTIVOS**
60.4	**PERIODICIDAD PARA LA REALIZACION DE LAS PRUEBAS DE CONSUMO DE PSICOACTIVOS**
60.5	**ACCIONES A TOMAR PARA AQUELLOS CONDUCTORES CUYO RESULTADO DEL EXAMEN DE CONSUMO DE PSICOACTIVOS SEA POSITIVO**
61	**REGULACION Y CONTROL DE HORAS MAXIMAS DE CONDUCCION Y DESCANSO:**
61.1	**TEST FATIGA Y CANSANCIO PRE JORNADA**
61.2	**REPORTE DE LAS JORNADAS LABORALES O LA PLANIFICACION DE SU JORNADA**
62	**POLITICAS DE APLICACION DE LOS LIMITES DE VELOCIDAD Y DEFINICION DE LA VELOCIDAD EN LAS RUTAS**
62.1	**LIMITES DE VELOCIDAD PARA LAS ZONAS URBANAS Y RURALES**
62.2	**LOS CONDUCTORES CONOCEN LAS POLITICAS DE VELOCIDAD FIJADAS EN LA EMPRESA**
62.3	**MECANISMOS DE CONTROL DE VELOCIDAD Y MONITOREO**
63	**OBLIGATORIEDAD Y CONTROL DEL USO DE LOS CINTURONES DE SUGURIDAD**
63.1	**MECANISMOS PARA EL CONTROL DEL USO DEL CINTURON DE SEGURIDAD**
64	**POLITICA DE USO DE ELEMENTOS DE PROTECCION PERSONAL SEGUN VEHICULO**

64.1	LOS CONDUCTORES CONOCEN LAS POLITICAS DE USO DE EPP FIJADAS EN LA EMPRESA
65	PROHIBICION DEL USO DE EQUIPOS BIDIRECCIONEALES DURANTE LA CONDUCCION
65.1	MECANISMOS DE CONTROL DE USO DE EQUIPOS BIDIRECCIONALES DURANTE LA CONDUCCION
65.2	SANCIONES A LOS CONDUCTORES QUE HACEN MAL USO DE EQUIPOS BIDIRECCIONALES DURANTE LA CONDUCCION
66	DIRECTRICES DE COMPORTAMIENTO
66.1	DISPOSICIONES PARA CONDUCTORES
66.2	ASIGNACIÓN Y RESPONSABILIDAD DE LOS VEHÍCULOS
66.3	ESTACIONAMIENTO DEL VEHICULO
66.4	TRANSPARENCIA DE CRISTALES O VIDRIOS PANORAMICO, TRASERO Y LATERALES DEL VEHICULO
66.5	ABASTECIMIENTO DE COMBUSTIBLE
66.6	PARQUEADEROS
67	DISPOSICIONES PARA LOS PASAJEROS
68	OBLIGACIONES DEL CONDUCTOR PARA CON LOS PASAJEROS
69	PROHIBICIONES
70	NORMAS DE SEGURIDAD VIAL ADICIONALES PARA EL APOYO Y PREVENCION DE ACCIDENTES IN ITÍNERE Y EN MISIÓN
71	PREVENCIÓN DE ACCIDENTES IN ITÍNERE Y EN MISIÓN
72	DISPOSICIONES PARA LA PREVENCIÓN DE ACCIDENTES IN ITÍNERE Y EN MISIÓN
73	SANCIONES
C	GESTION PILAR VEHICULOS SEGUROS:
74	BASE DE DATOS CON INFORMACION DE LOS VEHICULOS
74.1	DOCUMENTOS AL DIA DEL VEHICULO
74.2	DOCUMENTOS REQUERIDO DEL VEHICULO
75	VIGENCIA DE OPERACIÓN DEL VEHICULO
76	CARACTERISTICAS TECNICAS Y CONDICIONES DE SEGURIDAD DE LOS VEHICULOS
77	CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS ADICIONALES PARA VEHÍCULOS EN RUTAS DE DIFÍCIL ACCESO
78	ELEMENTOS BÁSICOS DE PREVENCIÓN Y SEGURIDAD QUE DEBE TENER EL VEHICULO
79	REPORTE DE INCIDENTES Y ACCIDENTES
80	RECOMENDACIONES TECNICAS DE OPERACIONES DE MANTENIMIENTO

81	**CRONOGRAMA DE INTERVENCIONES DE VEHICULOS PROPIOS**
81.1	**VERIFICACION DE MANTENIMIENTO PARA VEHICULOS AFILIADOS**
81.2	**IDONEIDAD**
81.3	**REGISTRO MANTENIMIENTO CORRECTIVO**
81.4	**PROTOCOLO EN CASO DE FALLAS DEL VEHICULO**
81.5	**IDONEIDAD, DEBE INFORMAR SI LA EMPRESA REALIZA ESTA REVISION EN SUS PROPIAS INSTALACIONES CON EL PERSONAL IDONEO**
81.6	**PROTOCOLOS Y FORMATOS DE INSPECCION DIARIA A LOS VEHICULOS**
81.7	**DILIGENCIAMIENTO DIARIO DE FORMATOS DE CHEQUEO PRE OPERATIVO**
81.8	**AUDITORIAS VERIFICACION DEL DEBIDO DELIGENCIAMIENTO DEL LISTADO DE CHEQUEO**
81.9	**CONSIDERACIONES ADICIONALES EN VEHICULOS SEGUROS**
E	**PILAR INFRAESTRUCTURA SEGURA:**
82	**POLÍTICA DE INSTALACIÓN Y MANTENIMIENTO DE SEÑALIZACIÓN**
82.1	**PLANO DE LAS VIAS INTERNAS CON LA DESCRIPCION DE LA REVISION**
82.2	**CONFLICTO DE CIRCULACION ENTRE VEHICULOS, PEATONES, ZONAS DE DESCARGUE Y PARQUEADEROS**
82.3	**ZONAS PEATONALES SEÑALIZADAS**
82.4	**ZONAS PEATONALES DEMARCADAS**
82.5	**ZONAS PEATONALES ILUMINADAS**
82.6	**ZONAS PEATONALES SEPARADAS**
82.7	**PRIVILEGIO DEL PASO DE PEATONES SOBRE EL PASO VEHICULAR**
82.8	**VIAS INTERNAS DE CIRCULACION DE VEHICULOS, DEBE CONTAR CON LA SEÑALIZACION ADECUADA Y MOSTRAR EVIDENCIA**
82.9	**VIAS INTERNAS DE CIRCULACION DE VEHICULOS, DEBE CONTAR CON LA DEMARCACION ADECUADA Y MOSTRAR EVIDENCIA**
82.10	**VIAS INTERNAS DE CIRCULACION DE VEHICULOS, DEBE CONTAR CON LA ILUMINACION ADECUADA Y MOSTRAR EVIDENCIA**
82.11	**VIAS INTERNAS DE CIRCULACION DE VEHICULOS, DEBE CONTAR CON LA INFORMACION PARA LA VELOCIDAD MAXIMA DE CIRCULACION Y MOSTRAR EVIDENCIA**
82.12	**ELEMENTOS DE CONTROL DE LA VELOCIDAD EN LAS VIAS INTERNAS**

82.13	PARQUEADEROS INTERNOS SEÑALIZACION
82.14	PARQUEADEROS INTERNOS DEMARCACION
82.15	PARQUEADEROS INTERNOS ILUMINACION
82.16	ZONAS DE PARQUEO POR TIPO DE VEHICULO
82.17	POLITICA Y/O PROCEDIMIENTO PARA EL MANTENIMIENTO DE LAS VIAS INTERNAS Y SEÑALIZACION
83	ESTUDIO DE RUTAS DESDE EL PUNTO DE VISTA DE SEGURIDAD VIAL
84	ESTUDIO DE RUTAS, PUNTOS CRITICOS Y ESTRATEGIAS DE PREVENCION:
85	PLANIFICACION DEL DESPLAZAMIENTO DEL PERSONAL
86	HORARIOS DE LLEGADA Y SALIDA EN LA EMPRESA Y LAS JORNADAS DE TRABAJO
87	APOYO TECNOLOGICO MONITOREO
87.1	MONITOREO DE LAS TECNOLOGIAS USADAS
88	MECANISMOS DE SOCIALIZACION E INFORMACION PREVENTIVA EN TODA LA ORGANIZACION
F	PILAR ATENCION A VICTIMAS
89	PROTOCOLOS DE ATENCION A VICTIMAS DE UN ACCIDENTE
90	HERRAMIENTAS A UTILIZAR EN LA ATENCION DE VICTIMAS
91	PROCEDIMIENTO PARA LA ATENCION DE VICTIMAS DE UN ACCIDENTE
92	FUENTES DE INFORMACION
93	INSTRUCCIONES PARA LA COMUNICACIÓN OPORTUNA
94	DIVULGACION DE PROTOCOLOS
95	INFORMACION DOCUMENTADA DE ACCIDENTES DE TRANSITO
95.1	ANALISIS DE ACCIDENTES DE TRANSITO
95.2	LECCIONES APRENDIDAS
95.3	FUENTE DE INFORMACION DE ACCIDENTALIDAD
95.4	PROCEDIMIENTO PARA LA INVESTIGACION DE ACCIDENTES DE TRANSITO
96	INDICADORES DE ACCIDENTES DE TRANSITO

A. GESTION INSTITUCIONAL:

1. **INTRODUCCIÓN: LA SEGURIDAD VIAL EN COLOMBIA:** Según fuentes gubernamentales, la accidentalidad vial en Colombia ha tenido una reducción mínima, La Agencia Nacional de Seguridad Vial informó que gracias al trabajo coordinado con la Policía Nacional, el Ministerio de transporte y a las campañas pedagógicas que se realizaron, en los primeros seis meses del 2019 se lograron salvar 72 vidas con respecto al mismo periodo del año anterior, esto representa una reducción de 2,33%. pesar de esta reducción, las cifras de fatalidades por accidentes continúan siendo alarmantes, pues más de 3.000 colombianos perdieron la vida entre los meses de enero y junio y la mayoría de los fallecimientos (53%) ocurrieron en zonas urbanas. Según el Observatorio Nacional de Seguridad Vial, Boyacá fue el departamento con mayor cantidad de municipios libres de muertes por accidentes de tránsito con 87 municipios, seguido de Santander(55), Antioquia (52), Cundinamarca (49), Nariño (37)y chocó (25). Los motociclistas son los que aportan el mayor número de fallecidos (51,2%), seguidos por los peatones. Otro dato lamentable, es que el 55% de las víctimas fatales se encuentran en la edad más productiva de su vida, entre los 20 y 50 años. La Ministra de Transporte, Ángela María Orozco, hizo un llamado a las autoridades locales, para que hagan un control exhaustivo que permita una acción más efectiva frente a las amenazas en materia de seguridad en las vías. En este sentido Orozco también aseguró que "el Gobierno Nacional viene implementando diferentes planes de acción, para tener una atención ágil y que en el menor tiempo posible se pueda atender las emergencias viales que son reportadas en tiempo real. Es necesario consolidar una cultura de seguridad vial en el país que nos permita reducir al máximo la siniestralidad y sus trágicas consecuencias". El 30% de los fallecimientos ocurren días posteriores al siniestro, importantes el llamado que hace el Ministerio para que se preste una atención integral a las víctimas. Por esta razón la Agencia Nacional de Seguridad Vial pondrá en funcionamiento la Unidad Nacional de Víctimas en Siniestros Viales, desde donde se espera que se diseñen diferentes estrategias, que mejoren las prácticas posteriores a los accidentes. Los departamentos en donde se presentaron las mayores reducciones en el número de fatalidades fueron Cesar, Bogotá, Tolima, La Guajira y Atlántico, mientras que en los que más aumentaron fueron Norte de Santander, Nariño, Arauca y Bolívar. El informe también evidenció que el 41% de las muertes ocurren los sábados y domingos, y que el horario en el que se presentan la mayoría de siniestros fatales, es el comprendido entre las 6 de la tarde y las 9 de la noche. Finalmente, la Policía informó que en lo que va del año se han impuesto 1'600.444 comparendos. 172.233 por revisión técnico-mecánica, 155.314 por exceso de velocidad, 101.795 por maniobras peligrosas en motocicleta, 90.781 por no respetar las señales de tránsito, 72.500 por conducir sin haber obtenido una licencia, 71.992 por no tener SOAT y 57.749 por no respetar el semáforo en rojo.

2 JUSTIFICACIÓN

En el uso diario de las vías internas de las instalaciones de la Organización y de las vías públicas se generan un sinnúmero de situaciones en las que se pone en riesgo la vida humana. La interacción de un número elevado de personas, de vehículos, de kilómetros de vías, de señales y de condiciones del medio ambiente, da como resultado la existencia de una probabilidad muy alta de colisiones entre los usuarios.

Cuando son dos automotores los que colisionan, se conoce como choque. Cuando colisiona un peatón y un automotor se denomina atropello. Los resultados de cada uno de estos tipos de colisiones van desde el mal humor, los insultos, las peleas, los daños materiales y mucho tiempo perdido, hasta los heridos y los muertos.

Conociendo el interés que tiene la Transportadora automotor especial de pasajeros, en ofrecer propuestas para reducir y controlar los accidentes de tránsito, se ha preparado el siguiente Plan Estratégico de Seguridad Vial, cumpliendo además con la ley 1503 de 2011, el Decreto 2851 de 2013, la resolución 1565 de 2014, el Decreto 614 de 1984, la Resolución 1016 de 1989, la Resolución 2346 de 2007, Ley 769 de 2002, Resolución 1231 de 2016, entre otras referencias normativas.

3 DEL PLAN DE SEGURIDAD VIAL (PESV): Se crea el programa del PESV para implementarlo y desarrollar acciones concretas de seguridad vial que permitan a esta empresa evitar el riesgo de accidentes viales y laborales a los que se puede enfrentar diariamente en la realización de la actividad del servicio público de transporte terrestre por parte de los trabajadores, conductores, usuarios del servicio de transporte y peatones, determinando claramente los responsables, las áreas involucradas, los mecanismos de seguimiento y evaluación de las acciones implementadas y las a implementar en aras de salvaguardar la vida humana.

4. **OBJETIVOS ESPECIFICOS DEL PLAN DE SEGURIDAD VIAL (PESV):** Con el fin de desarrollar el objetivo general del PESV, es necesario que esta empresa implemente las siguientes acciones:
   - Crear el Comité de seguridad vial, establecer sus responsables y asignar sus responsabilidades.
   - Asignar un presupuesto anual para inversión mensual para el PESV.
   - Diseñar e implementar programas de capacitación en las áreas de seguridad vial, y seguridad en el trabajo, dirigida a los empleados y conductores; teniendo como apoyo a la ARL.
   - Diseñar y establecer políticas y protocolos necesarios para el desarrollo e implementación del PESV.
   - Diseñar mecanismos de auditoria, seguimiento y evaluación efectivos para las acciones que desarrollan e implementan el PESV.
   - Diseñar y establecer mecanismos de documentación y divulgación de las acciones que desarrollan e implementa el PESV, las cuales deben ir dirigidas a los empleados, conductores, usuarios del servicio de transporte y demás actores de la vía.
   - Diseñar y establecer los formatos necesarios que permitan desarrollar e implementar el PESV.
   - Reducir la accidentalidad del parque automotor, mediante el acogimiento de los objetivos precedentes.
   - Coordinar con la ARL para el desarrollo e implementación del PESV, como un componente del SG-SST.
   - Establecer y seguir los cronogramas para el desarrollo de las acciones de implementación del PESV, especialmente lo concerniente a educación vial, vehículos seguros y atención a víctimas.

5. **MATRIZ LEGAL APLICABLE AL PESV**: El siguiente será el Marco normativo que utilizará la empresa para aplicar en el PESV para mejorar La seguridad vial en Colombia y evitar la accidentalidad.
   - Ley 336 de 1996: Por el cual se adopta el estatuto Nacional de Transporte.
   - Ley 769 de 2002: Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre.

- Decreto 3366 de 2003: Por el cual se establece el régimen de sanciones por infracciones a las normas de transporte público terrestre automotor y se determinan unos procedimientos (declarada la mayoría de sus artículos inexequible).
- Resolución 1555 de 2005: Por la cual se reglamenta el procedimiento para obtener el certificado de aptitud física, mental, y de coordinación motriz para conducir y se establecen los rangos de aprobación de la evaluación requerida.
- Resolución 2394 de 2009: Por la cual se dictan unas disposiciones en materia de seguridad.
- Ley 1383 de 2010: Por la cual se reforma la Ley 769 de 2002 - Código Nacional de Tránsito, y se dictan otras disposiciones.
- Resolución 3027 de 2010: Por la cual establece el Manual de Infracciones de Tránsito.
- Ley 1503 de 2011: Por la cual se promueve la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguros en la vía y se dictan otras disposiciones.
- Ley 1450 de 2011: Por la cual se adopta el Plan Nacional de desarrollo.
- Resolución 1282 de 2112: Por la cual e adopta el Plan nacional de Seguridad Vial para el periodo 2011-2016.
- Resolución 315 de 2013: Por la cual se adoptan unas medidas para garantizar la seguridad en el transporte público terrestre automotor y se dictan otras disposiciones".
- Decreto 2851 de 2013: Por el cual se reglamentan PESV, mapa de siniestralidad, portal de seguridad, tarjeta de compromiso personal con la seguridad vial.
- Ley 1702 de 2013: Por la cual se crea la agencia nacional de seguridad vial y se dictan otras disposiciones.
- Resolución 1565 de 2014: Por el cual se expide la Guía metodológica para la elaboración del Plan Estratégico de Seguridad Vial.
- Decreto 1443 de 2014: Por el cual se dictan disposiciones para la implementación del Sistema de Gestión de la Seguridad y Salud en el Trabajo (SG-SST).
- Resolución 2273 de 2014: Por la cual se ajusta el Plan Nacional de Seguridad Vial 2011-2021.
- Decreto 0348 del 2015: por el cual se reglamentó el servicio público de transporte especial de pasajeros compilado en el decreto 1079 del 2015.
- Decreto 1079 de 2015: Por medio del cual se expide el Decreto Único Reglamentario del Sector Transporte.
- Decreto 0431 de 2017: por el cual se reglamentó algunas modificaciones del servicio público de transporte especial de pasajeros.
- Ley 1753 de 2015: Por la cual se expide el Plan Nacional de Desarrollo 2014-2018 "Todos por un nuevo país".
- Resolución 1231 de 2016: Por la cual se adopta el documento Guía para la Evaluación de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial.

6 ALCANCE DEL PESV PARA LA EMPRESA: Para definir el alcance del PESV, hemos de considerar lo manifestado por la Ley 1503 de 2011 y el Decreto 2851 de 2013, de tal manera que en forma de cuestionario, a continuación, se plantea el ámbito de Aplicación y responsabilidades para su formulación.

7 Ámbito de Aplicación: Aplicará a todas las personas que laboran legalmente en esta empresa, como trabajadores del área administrativa, conductores, también aplica para todos los vehículos de esta empresa propios o no, la infraestructura, talleres y parqueaderos propios y contratados, colegios e

instituciones educativas y empresas contratantes del servicio de transporte, usuarios del servicio de transporte (pasajeros), las víctimas de accidentes de tránsito, de manera directa o indirecta, involucra también a las autoridades, peatones, centros hospitalarios, ambulancias, cruz roja, cuerpo de bomberos, como también para personas que interactúan por donde nuestros vehículos se movilizan como, ciclistas, motociclistas, medio de transporte de tracción animal, peatones, etc.

8 Responsables de la formulación: De igual manera esta empresa designará un personal (trabajadores) que se encargue de Planificar, desarrollar, controlar, supervisar, auditar, ejecutar y consolidar las tareas diseñadas para la gestión de éste plan de seguridad vial y de hacer cumplir las políticas establecidas.

9 Visión del PESV: con la aplicación de este programa de seguridad vial en dos (2) años esta empresa será una de las empresas en Colombia con los más bajos índices de accidentalidad vial y con un estatus muy alto en la prestación del servicio público de transporte, objetivo a cumplir para conseguir las certificaciones de calidad manteniendo fortalecida la institución, la formación técnica de su personal, teniendo unos vehículos e infraestructura segura, y asegurándose de realizar las tesis y prácticas que se realizan en las operaciones de empresas de transporte de clase mundial en Seguridad y Salud en el Trabajo.

10 ¿Está obligada esta empresa a adoptar un PESV?
De acuerdo al artículo 12 de la Ley 1503 de 2011, esta empresa está obligada a aplicar el PESV, porque es una empresa que presta el Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial con un parque automotor habilitado por el Ministerio de transporte para tal fin.

- **¿Qué tipo de responsabilidad jurídicas:** puede asumir la empresa de no adoptar un PESV o de no verificar que se cumpla: Esta empresa si no asume o verifica el cumplimiento del PESV, y alguno de sus vehículos o trabajador se involucra en eventos de accidentes de tránsito donde se causen daños a personas o cosas por no seguir el PESV o por no haberlo formulado, puede enfrentar responsabilidades jurídicas civiles, penales, laborales y administrativas, que le generaran perdidas económicas de gran magnitud y porque no decirlo hasta la cancelación de la habilitación.

- **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, entidades públicas deben elaborar su plan estratégico de seguridad vial del municipio y presentarlo ante la A.N.S.V, las empresas privadas de transporte de carácter municipal deberán registrar el Plan Estratégico en materia de Seguridad Vial, ante el organismo o autoridad competente que corresponde a la jurisdicción en la cual se encuentra su domicilio, 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 o autoridad competente, La autoridad ante quien se efectúe el registro, revisará técnicamente los contenidos del PESV, emitirá las observaciones de ajuste a que haya lugar y avalará dicho PESV emitiendo

un concepto de aprobación, además debe verificar la ejecución del mencionado plan a través de visitas de control, las cuales serán consignadas en un acta de constancia, dichas visitas deberán ser efectuadas a cada entidad por lo menos una vez al año, El ente certificador de la organización, empresa o entidad, debe asegurarse que se cumpla con lo dispuesto en esta normativa.

11. CONCEPTOS Y DEFINICIONES APLICABLES AL PESV.
Conceptos que se deben tener en cuenta para la elaboración, implementación y desarrollo del PESV.

- **11.1 ¿Qué es un plan estratégico de seguridad vial?:** Es el instrumento de planificación que consignado en un documento que organiza las acciones, mecanismos, estrategias y medidas que debe adoptar la empresa de transporte, 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 la empresa, y demás actores, y de no ser posible, evitar o disminuir los efectos que puedan generar los accidentes de tránsito.

- **11.2 Finalidad de un PESV:** La finalidad del PESV, 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 empresa, al definir las áreas involucradas, los responsables y los mecanismos de evaluación y seguimiento en función del cumplimiento de las actuaciones definidas.

- **11.3 Objetivos de un PESV:** Los objetivos del plan estratégico de seguridad Vial son trazar una Guía o programación que nos señale las fórmulas para evitar los accidentes de tránsito y que nos entregue los resultados de la reducción de la accidentalidad de tránsito y laboral en esta empresa, objetivo que nos hemos propuesto para alcanzar en mediano plazo en materia de seguridad vial y reducción de la accidentalidad, lesionados y muerte de personas, animales y daños a cosas.

12. DIRECTRIZ DE LA ALTA DIRECCION DE LA EMPRESA: *Como* empresa, constituida como tal y habilitada para prestar el servicio público de transporte Terrestre automotor especial de pasajeros, se rige por la Ley 336 de 1996, y por los decretos 0348 del 2015 modificado por el decreto 0431 del 2017 y compilados en el decreto 1079 del 2015, también por las demás leyes que la rigen, de acuerdo a Estas, conscientes del alto índice de accidentalidad vial que existe en nuestro país y de lo establecido en la ley que reglamento el PESV, esta empresa adquirió el Compromiso en una asamblea general de asociados de elaborar, aprobar, ejecutar y evaluar el programa sobre el plan estratégico de seguridad vial aplicable en esta, así como también aprobó este magno evento el presupuesto de inversión mensual y anual para gastos en el desarrollo, aplicación y evaluación del PESV, delego al Representante legal una vez aprobado el PESV por la súper intendencia de puertos y transporte o autoridad competente, se coloque al frente, lo implemente, desarrolle y aplique diariamente, así como también realice las auditorias y evaluaciones necesarias de este PESV al cien por ciento (100%) mensualmente para mejorar las acciones y poder reducir la accidentalidad dentro y fuera de la empresa, además *nos hemos* comprometido para que a través de la alta dirección se apoye desde todo punto de vista para posteriormente de forma continuada y sostenida implementar el PESV para lograr

tener en buen estado el parque automotor propio y contratado, la infraestructura, los trabajadores capacitados e idóneos, PESV que debe ser de estricto cumplimiento y aplicabilidad por parte de nuestro personal administrativo, empleados, trabajadores, conductores, clientes, peatones y además en conductores y personas que no tienen relación directa con esta empresa, Como fruto de dicho compromiso, y por la responsabilidad social que nos asiste para con nuestros empleados, conductores, usuarios del servicio de transporte, actores de la vía y ciudadanía en general, los accionistas autorizaron al Representante Legal para que destine una partida presupuestal de trecientos mil pesos ($ 300.000) mensuales para el desarrollo e implementación del PESV en esta empresa, a su vez aprobó el comité, sus cargos, el reglamento y manual de funciones del mismo, autorizó al Representante legal para que dispongan de dichos recursos en la implementación y desarrollo de un sistema HSEQ, dado que el PESV es un componente del subsistema SG-SST; subsistema que pertenece al sistema HSEQ, Todo quedo establecido en un acta de reunión de Asamblea Extraordinaria de accionistas, dicha acta es la evidencia del compromiso de la Alta dirección de esta empresa para con la elaboración, implementación y desarrollo del PESV.

13. PRESUPUESTO ECONOMICO: Como fruto de dicho compromiso, y por la responsabilidad social que nos asiste para con sus empleados, conductores, usuarios del servicio, actores de la vía y ciudadanía en general, los asociados autorizaron al Representante Legal para que destine una partida presupuestal de quinientos mil pesos ($500.000) para los gastos mensuales de la aplicación de este PESV y para que dispongan de dichos recursos en la implementación y desarrollo de un sistema HSEQ, dado que el PESV es un componente del subsistema SG-SST; subsistema que pertenece al sistema HSEQ, dicha acta es la evidencia del compromiso de la Alta dirección de esta empresa para con la elaboración, implementación y desarrollo del PESV en *esta empresa.*

14. ACTA DE NOMBRAMIENTO DEL COMITE DE SEGURIDAD VIAL: En Reunión de asamblea General de Asociados de esta empresa, se aprobó el programa del PESV, su reglamentación y responsables del mismo por ello se nombró el Comité de seguridad Vial para un periodos de dos (2) años, pudiendo ser removido por la reunión de accionistas, como consta en copia del acta pertinente y aprobado por unanimidad por los accionistas asistentes, dicho comité estará conformado por el Representante Legal, el jefe de la unidad administrativa, el jefe área de salud en el trabajo y salud ocupacional, el jefe de la unidad operacional y de seguridad vial.

15. REGLAMENTO Y FUNCIONES DEL COMITE DE SEGURIDAD VIAL: La empresa de servicio público de transporte automotor especial tendrá un comité de seguridad vial y será nombrado por la asamblea general de accionistas para un periodo de dos años pudiendo ser removido a criterio de Esta, y estará conformado por un equipo de personas integrantes de la empresa Representante Legal, el jefe del área administrativa, el jefe unidad de salud en el trabajo, el jefe de la unidad operacional y de seguridad vial, con el objeto de desarrollarlo, hacerle seguimiento, control, evaluación, capacitar, aplicación de las normas de tránsito, para lograr la disminución de accidentes de tránsito, del seno de dicho comité con el quorum reglamentario de la mitad más uno se nombrará el responsable del comité del PESV, y el secretario General del comité.

- Una vez nombrado el comité, este se reunirá y elegirá de su seno un presidente y un secretario.
- Realizar reuniones mensuales y las extraordinarias cuando sea necesario.

- El presidente será el encargado de coordinar, elegir y organizar el comité y sus actividades, convocar a sus reuniones ordinarias y extraordinarias del mismo.
- El secretario será el encargado de llevar el libro de actas y archivar la correspondencia, toda la documentación e información que tenga que ver con la seguridad vial, el Mantenimiento preventivo y correctivo de los vehículos, y el fondo de reposición.
- El miembro del comité que falte tres reuniones sin causa justificada será removido.
- El comité podrá desarrollar la propuesta de modificar su propio reglamento y los programas de Seguridad vial, mantenimiento y reposición de los vehículos para la aprobación la junta de socios.
- El comité llevará inventarios en carpetas independientes física y de archivos la información de la seguridad vial, las reparaciones de los vehículos, y los vehículos a reponer.
- El comité debe investigar conjuntamente con el Representante legal mejores propuestas sobre quien presta mejor el servicio de Revisiones tecno mecánicas, de reparación de vehículos, y de ventas de vehículos.
- Presentar propuestas para la aprobación de la junta de accionistas.
- Coordinar todo lo relacionado con el personal a su cargo, contratos etc.
- Analizar los resultados de los diagnósticos de los vehículos, desarrollar programas y difundirlos, capacitar al personal involucrado.
- Supervisar y valorar todas las encuestas realizadas a los conductores sobre el PESV, los vehículos asignados, infraestructura,
- Planificar el Cronograma y programas del PESV, de revisión y mantenimiento preventivo, correctivo, de reposición y desarrollarlo, anotar en planillas todo lo realizado en este aspecto a cada vehículo.
- Asistir a las capacitaciones de formación y educación donde la empresa lo comisione.
- Supervisar y valorar todas las encuestas y exámenes médicos practicados al personal involucrado en el programa de seguridad vial, los trabajadores, empleados y conductores.
- Determinar las acciones de control y auditoría de las vías, vehículos y personal involucrado trabajadores, empleados y conductores.
- Planificar el Cronograma de actividades sobre seguridad vial y desarrollarlo.
- Buscar financiación para implementar el plan de seguridad vial dentro y fuera de la empresa al personal involucrado y peatones en las vías.
- Publicar y difundir todas las políticas que imparta la empresa sobre la seguridad vial.
- Analizar el perfil, documentos y los exámenes de ingresos del personal que entra a laborar en la empresa conjuntamente con la unidad administrativa y jefe de recursos humano de la empresa.
- Desarrollar conjuntamente con la unidad administrativa y jefe de recursos humanos de la empresa los exámenes periódicos y control de infracciones de los conductores.
- Desarrollar conjuntamente con la unidad operativa y el digitalizador de la empresa el control pre operacional y el mantenimiento preventivo y correctivo de los vehículos.

- Las demás funciones que por función sean inherentes a la prevención de accidentes.
- Publicar y difundir todas las políticas que imparta la empresa sobre la Reposición de los vehículos.
- Coadyuvar a la administración de la empresa para el buen recaudo de cada propietario de vehículo de la cuota mensual que debe cancelar para el programa de Reposición de vehículo, llevar estadísticas del control de dicho recaudo mensual.
- Analizar los resultados de los diagnósticos de los vehículos.
- Planificar el Cronograma del programa de revisión, mantenimiento preventivo, correctivo y desarrollarlo, anotar en planillas todo lo realizado en este aspecto a cada vehículo.
- Elaborar los programas de Reposición de los vehículos.
- Publicar y difundir todas las políticas que imparta la empresa sobre la Reposición de los vehículos.
- Coadyuvar a la administración de la empresa para el buen recaudo de cada propietario de vehículo de la cuota mensual que debe cancelar para el programa de Reposición de vehículo, llevar estadísticas del control de dicho recaudo mensual.

16. SERÁN FUNCIONES DE LOS RESPONSABLES DEL COMITÉ PESV:
a) Presidente y responsable del comité de seguridad vial: Sera la persona idónea capacitada en salud al trabajo y seguridad vial, y será el responsable del Comité Vial debe ser un especializado o técnico en Salud del trabajo o Salud Ocupacional o técnico en seguridad vial o vías, convocar las reuniones ordinarias y extraordinarias del comité de seguridad vial, dirigir las reuniones que realice el Comité de Seguridad Vial, coordinar todas las actividades, ordenar los pagos que se deriven del desarrollo de las políticas y el presente Programa de Seguridad Vial que hayan sido presupuestadas por la administración de la empresa, presentar a la junta de asociados las conclusiones tomadas por el Comité de seguridad Vial en su conjunto, y las demás que se generen de su cargo por Ley y las que se determine en el manual de funciones del Comité del PESV;
b) Secretario General del comité de seguridad vial: Persona especializada en secretariado, este será nombrado del seno del Comité del PESV, o también este cargo lo ocupara directamente el jefe de la unidad tecnológica, y será el encargado de emitir todas las convocatorias a reuniones citadas por el Presidente, levantar y elaborar las actas de reuniones ordinarias y extraordinarias del comité de seguridad Vial, organizar proyectos, asistir a las reuniones de junta de asociados de la empresa, llevar organizado el archivo del Comité así como toda las actas de reuniones, correspondencia enviada y recibida, las normas y leyes que rigen la Política de seguridad Vial, cursos de capacitación, actividades, estadísticas del Comité del PESV, además pendiente al desarrollo de la política general y planes de acciones del Comité de seguridad Vial.

17. POLITICAS DE SEGURIDAD VIAL: El ser humano y su herramienta de trabajo están expuestos durante la vida laboral a riesgos de accidentes, por eso esta empresa a través de la Junta de asamblea de accionistas, la Gerencia General, el personal administrativo, Técnicos, Operativos y sus Conductores adoptan como política General aplicar el presente programa del plan estratégico de seguridad vial para prevenir y evitar los riesgos de accidentes de tránsito y laborales, el perfil de escogencia de sus conductores, afiliación al régimen de seguridad social, capacitación y educación permanente en seguridad vial, salud ocupacional y salud en el trabajo, manual de funciones, reglamento interno de trabajo, el programa de higiene y

seguridad industrial, practica de control de alcoholemia, uso de sustancias alucinógenas y psicoactivas, las normas y leyes de tránsito y transporte, control de infracciones, valoración médica, psicológica, psico sensometricas, pruebas de control, optometría, inspección y mantenimiento permanente de los vehículos, elaborado y ejecutados directamente por la empresa o a través entidades especializadas o de convenios y contratos con entidades autorizadas, así como el desarrollo del presente programa de seguridad vial ejecutando actividades diarias de promoción y prevención de accidentes de trabajo y de tránsito, así como es obligación de todos los integrantes de la empresa de participar de estas capacitaciones y talleres prácticos con el fin de disminuir la probabilidad de ocurrencia de accidentes de tránsito que puedan generar lesiones físicas, mentales y sociales a los trabajadores, conductores, la comunidad en general y el medio ambiente, por ende la empresa, como empresa de servicio público de transporte terrestre automotor especial de pasajeros, se compromete a destinar los recursos humanos y financieros necesarios para divulgar, desarrollar y aplicar los parámetros descritos en las normas de tránsito y transporte y en el presente Programa de seguridad Vial (PESV). Igualmente es compromiso de todos los integrantes que conformamos la empresa de realizar programas permanentes de seguimientos, control y vigilancia sobre el mantenimiento preventivo y correctivo que deba realizarse a cada uno de los vehículos vinculados en el parque automotor de esta empresa y sus conductores, así como también sobre toda la capacitación necesaria en seguridad vial a los conductores y demás trabajadores, empleados y personal involucrado, sobre el manejo defensivo, en carretera, urbano, Leyes y normas de tránsito y transporte, señalización de tránsito, seguridad vial, conducción de esta clase de vehículos de servicio público, primeros auxilio, prevención de incendios, relaciones humanas, buen comportamiento y trato interpersonal, así como también es un compromiso de la empresa de crear y desarrollar un plan económico para contar con los recursos financieros suficientes para el cumplimiento de la presente política de este programa de seguridad Vial esta empresa se compromete a ser pionera en la implementación de la NTC ISO 9001 alineada con el plan nacional de seguridad vial, a establecer actividades de promoción y prevención de accidentes en vía pública, por tanto, todas las personas que laboran en la Empresa, son responsables en la participación de las actividades que programe y desarrolle, además son responsables en la participación de actividades que se desarrollen y programen para la mitigación de los accidentes de tránsito que se puedan presentar en la operación y que afecten las personas, los equipos, las instalaciones o el medio ambiente. Para cumplir este propósito esta empresa se basa en las siguientes medidas:

- Cumplir con la reglamentación establecida en el Código Nacional de Tránsito terrestre y concordantes, que se enmarca en principios de seguridad, calidad, la preservación de un ambiente sano y la protección del espacio público.
- Vigilará la responsabilidad de los contratistas en el mantenimiento preventivo y correctivo, con el objeto de mantener un desempeño óptimo de sus vehículos, estableciendo las medidas de control para evitar la ocurrencia de accidentes que puedan generar daños al individuo o a terceros.
- Establecer estrategias de información, comunicación, sensibilización y concientización que promuevan hábitos y comportamientos seguros en la vía para nuestros colaboradores, afiliados y operadores de vehículos quienes serán responsables de participar en las actividades que desarrolle la empresa.
- Los accionistas y contratistas, son responsables de la aplicación de las disposiciones establecidas y divulgadas por esta empresa en el manual de normas de seguridad vial.
- La gerencia destinará los recursos financieros, humanos y técnicos necesarios para dar cumplimiento a ésta política.

18 OBJETIVOS Y METAS DEL PESV:

18.1. MARCO TEÓRICO: De acuerdo a la ley 1503 de 2011, el decreto 2851 de 2013 y la resolución 1565 del 2014, se deben realizar y entregar un plan estratégico de seguridad vial, con el fin de disminuir la accidentalidad de tránsito en el país, para esto se elaboró para su aprobación y se desarrollará un Plan Estratégico de Seguridad Vial para la empresa a nivel nacional, la Constitución Política de Colombia de 1991, en sus artículos 2 y 24, promueven, el libre desplazamiento por el territorio colombiano en condiciones de seguridad y comodidad, atendiendo este llamado que se hace, por medio de la Ley 136 de 1994 que regula la organización y funcionamiento de los Municipios, y de acuerdo al crecimiento y desarrollo de la población, surge la necesidad de implementar normas, planes y políticas de prevención viales, los cuales son desarrolladas por la Ley 769 de 2002 Código Nacional de Tránsito Terrestre, reformada por la Ley 1383 de 2010. Posteriormente, el estado colombiano por medio de la Ley 1450 de 2011, crea el "Plan Nacional de Desarrollo", en el cual incluyó la seguridad vial como Política de Estado y prioridad Nacional. Consecutivamente el Ministerio de Transporte expide la Resolución 1282 del 30 de marzo de 2012, "Plan Nacional de Seguridad Vial, para el período 2011- 2016" Luego aparece la Ley 1503 de 2011 reglamentada por el Decreto 2851 de 2013, con las cuales se le hace un llamado a todas las entidades, organizaciones o empresas del sector público o privado, que en aras de cumplir con sus fines misionales o en el desarrollo de sus actividades posea, fabrique, ensamble, comercialice, contrate o administre flotas de vehículos automotores o no automotores superiores o diez (10) unidades, o contrate o administre personal de conductores, deberá diseñar un Plan Estratégico de Seguridad Vial, el cual será revisado cada 2 años, para ser ajustado en lo que se requiera. Finalmente, la Resolución 1565 de 2014, expedida por el Ministerio de Transporte en la que se dan las pautas para la elaboración de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial, exigidos para dar cumplimiento a las normas anteriormente citadas. La estandarización de una Guía para el aval de los PESV en Colombia, responde a la necesidad de unificar lenguajes relacionados con la planificación de la seguridad vial en todos los escenarios de la nación, así como al Plan Nacional de Desarrollo 2014-2018 "Todos por un nuevo país" (Ley 1753 del 9 de Junio de 2015), que establece como objetivo construir una Colombia en paz, equitativa y educada, en armonía con los propósitos del Gobierno Nacional, con las mejores prácticas y estándares internacionales, y con la visión de planificación de largo plazo prevista por los objetivos del desarrollo sostenible en el mismo sentido que se propone implementar mediante la presente Guía en los procesos de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial.

18.2 Objetivo de los PESV: Definir los planes y acciones o intervenciones concretas que deben llevar a cabo las empresas, organizaciones o entidades, públicas o privadas, para alcanzar los propósitos en materia de prevención de los accidentes de tránsito, facilitando la gestión al definir las áreas involucradas, los responsables y los mecanismos de evaluación y seguimiento en función del cumplimiento de las actuaciones definidas.

19. Objetivo de la Guía: La guía tiene como objetivo, dotar a las Autoridades y Organismos de tránsito de herramientas técnicas que permitan unificar y estandarizar los parámetros y criterios para la revisión, emisión de observaciones y aval de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial presentados por las empresas u organizaciones, de acuerdo con lo definido en la guía metodológica, Resolución 1565 de 2014. Así mismo, sirve para facilitar a las entidades, empresas y organizaciones públicas y privadas, que, estando obligadas a adoptar y operar los Planes estratégicos de Seguridad Vial, deben saber anticipadamente, qué tipo de factores, parámetros y variables le serán avalados por las autoridades y organismos de tránsito.

20. Infraestructura Segura: Dentro del Plan Estratégico de Seguridad Vial de la organización, empresa o entidad pública o privada, se deberá realizar una revisión del entorno físico donde se opera, con el propósito de tomar medidas de prevención en las vías internas y externas por donde circulan los vehículos, al igual que al ingreso y la salida de todo el personal de nuestras instalaciones o sede, se deberá realizar un estudio de rutas desde el punto de vista de Seguridad Vial, el cual contendrá la evaluación de las trayectorias de viaje a través del análisis de información de aplicación de inspecciones de Seguridad Vial sobre los corredores usados, lo cual permitirá identificar puntos críticos y establecer estrategias de prevención, corrección y mejora, a través del diseño de protocolos de conducción que deberán socializarse con todos los conductores para buscar mecanismos y hacer coercitiva su ejecución.

21. MARCO CONCEPTUAL

21.1 ¿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 pueden generar los accidentes de tránsito.
21.2 ¿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.
21.3 Objetivos de un plan estratégico de seguridad vial: Con los objetivos del plan estratégico de seguridad vial se traza un mapa que señala resultados que la organización se ha propuesto alcanzar en materia de seguridad vial y reducción de la accidentalidad de los vehículos y trabajadores de esta empresa.
21.4 Objetivos de un plan estratégico de seguridad vial: Con los objetivos del plan estratégico de seguridad vial se traza un mapa que señala resultados que la organización se ha propuesto alcanzar en materia de seguridad vial y reducción de la accidentalidad de los vehículos y trabajadores de **esta empresa**.
21.5 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.

21.6 Seguridad pasiva: Son los elementos del vehículo automotor que reducen los daños que se pueden producir cuando un accidente de tránsito es inevitable y ayudan a minimizar los posibles daños a los ocupantes del vehículo.
21.7 Accidente de tránsito: Evento generalmente involuntario, generado al menos por un vehículo en movimiento, que causa daños a personas y bienes involucrados en él, e igualmente afecta la normal circulación de los vehículos que se movilizan por la vía o vías comprendidas en el lugar o dentro de la zona de influencia del hecho (CNTT, 2002).
21.8 Accidente de trabajo: Todo suceso repentino que sobrevenga con causa u ocasión del trabajo y que produzca en el trabajador una lesión orgánica, una perturbación funcional o psíquica, una invalidez o la muerte. Así como el que se produce durante la ejecución de órdenes del empleador o contratante, durante la ejecución de una labor bajo su autoridad, aún por fuera del lugar y horas de trabajo; igualmente el que se produzca durante el traslado de los trabajadores o contratistas desde su Residencia a los lugares de trabajo y viceversa.
21.9 Riesgo: Es la evaluación de las consecuencias de un peligro, expresada en términos de probabilidad y severidad, tomando como referencia la peor condición previsible.
21.10 Peatón: Persona que transita a pie por una vía (CNTI, 2002).
21.11 Amenaza: Se define como la probabilidad de ocurrencia de un suceso potencialmente desastroso, durante cierto período de tiempo en un sitio dado.
21.12 Vulnerabilidad: Probabilidad de afectación, puede decirse también, de la susceptibilidad de ser afectado por una amenaza y su capacidad de sobreponerse.
21.13 Pasajero: Persona distinta del conductor que se transporta en un vehículo público (CNTI, 2002).
21.14 Conductor: Es la persona habilitada y capacitada técnica y teóricamente para operar un vehículo.
21.15 SOAT: Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito - SOAT, el cual ampara los daños corporales que se causen a las personas en accidentes de tránsito e indemniza a los beneficiarios o las víctimas por muerte o incapacidad médica según el caso.
21.16 ARL: La Administradora de Riesgos Laborales (ARL) es una entidad aseguradora de vida, encargada de afiliar a los empleados al sistema general de riesgos laborales y de prevenir, proteger y atender a los trabajadores contra todo evento riesgoso que puede haber en un ambiente laboral.
21.17 Póliza RCC y RCE: Pólizas colectivas de seguros tomadas por la empresa de servicio público de transporte para la atención medica de víctimas y protección de indemnización en caso de muerte.
21.18 HSEQ: Es un sistema de gestión por medio de cual se garantiza el manejo responsable de todas las actividades de la organización, promoviendo y mejorando la salud del personal, garantizando un trabajo sin riesgo de lesiones a éste o a los demás, promoviendo la protección del medio ambiente y asegurando la calidad en los procesos.
21.19 Visión: Es un elemento de la planeación estratégica que enuncia un estado futuro de lo que desea alcanzar una organización en un tiempo determinado, expresado de manera realista y positiva en términos de objetivos

21.20 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.
21.21 Plan de acción: Corresponde a un documento que reúne el conjunto de actividades específicas, los recursos y los plazos necesarios para alcanzar objetivos de un proyecto, así como las orientaciones sobre la forma de realizar, supervisar y evaluar las actividades.
21.22 Entidad: Colectividad considerada como unidad. Especialmente, cualquier corporación, compañía, institución, etc. tomada como persona jurídica.
21.23 Organización: Asociación de personas regulada por un conjunto de normas en función de determinados fines.
21.24 Empresa: La empresa es la unidad económico-social en la que el capital, el trabajo y la dirección se coordinan para realizar una producción socialmente útil, de acuerdo con las exigencias del bien común. Los elementos necesarios para formar una empresa son: capital, trabajo y recursos materiales.
21.25 Vehículo: Todo aparato montado sobre ruedas que permite el transporte de personas, animales o cosas de un punto a otro por vía terrestre pública o privada abierta al público (CNIT. 2002), existen vehículos de tracción animal, Vehículo no motorizado halado o movido por un animal (vehículo no automotor) y el vehículo automotor que se desplaza por la fuerza de un motor guiado por un conductor.
21.26. Que es una víctima de accidente de tránsito: Se considera víctima de un accidente de tránsito la persona que sale lesionada de un accidente donde se encuentre involucrado un vehículo automotor, existe la víctima fatal y la victima lesionada con vida.

22. COMPROMISOS DE MEJORAS: Esta empresa está comprometida en implementar las acciones e inversión económica necesarias para garantizar la implementación del plan estratégico de seguridad vial (PESV) y las mejoras que haya que realizar como toma de correctivos al PESV y su aplicacion, para lograr contribuir para que no existan accidentes en esta empresa y en la comunidad en general implicada e involucrada en la operación y trabajo de los vehículos, para lograr nuestros objetivos y metas la alta dirección concluyo la constitución del programa del PESV, el comité vial, los planes de acción y aprobó inicialmente el presupuesto y se compromete a evaluar este PESV para adecuar mejoras que eviten los accidentes de tránsito.

23. EVIDENCIAS DE DIVULGACION Y PUBLICACION DEL PROGRAMA DEL PESV: Esta empresa de transporte especial comprometida con la implementación y desarrollo del programa del PESV, hará la divulgación permanente del PESV para que este sea conocido por todos sus trabajadores, conductores, usuarios y la comunidad en general, para ello se ha planteado un sistema de Publicación y divulgación desde la secretaria creada al interior del Comité del PESV, quien deberá cumplir cabalmente las funciones asignadas en su reglamentación y manual de funciones para que lleve a final termino la publicación y divulgación del programa del PESV, utilizando las herramientas y tecnología necesarias e implementadas de comunicación entre los seres humanos como son la página WEB de la empresa, plataforma tecnológica, prensa escrita y hablada, videos, folletos, carteleras, hojas volantes, calcomanías, etc, colocando estas en carteleras, y distribuyendo la información del programa del PESV en todas las áreas de la empresa, la reproducción de toda esta publicidad su publicación y divulgación en varios ejemplares del PESV y plan de acción de esta empresa será cuando esté PESV sea aprobado por la Súper intendencia de puertos y transporte.

24. EVIDENCIAS DE INFORMACION AL PERSONAL DEL PESV: La empresa, utilizara todas las herramientas tecnológicas, página WEB, correos

electrónicos, videos, documentos, grabaciones, y documentales para informar y dar a conocer a toda la nómina administrativa, sus empleados, trabajadores. Conductores y usuarios el programa del PESV en todo su contexto, las políticas trazadas en materia de seguridad vial, su desarrollo y ejecución, una vez sea aprobado por la Súper Intendencia de Puertos y transporte.

25. ACTIVIDAD ECONOMICA DE LA EMPRESA: La actividad económica de esta empresa es el servicio público de transporte terrestre automotor especial de pasajeros y esta descrita en el objeto social que aparece en el certificado de Cámara de comercio y en la habilitación de la empresa emitida por el Ministerio de Transporte.

26. MARCO INSTITUCIONAL

26.1 Reseña histórica: Esta empresa tiene su domicilio principal en la ciudad de Barranquilla y su dirección de oficina principal es en la carrera **2B Nº 21-96 apto 2 barrio Simón Bolívar de la ciudad de Barranquilla-Atlántico,** es una empresa de servicio público de transporte automotor especial de pasajeros, fundada y con inicio de actividades en el año 2003. Actualmente presta el servicio público de transporte terrestre automotor especial, con vehículos clase **Automóvil, Camionetas y microbús,** para el transporte Turístico, empresarial y estudiantil, para el funcionamiento de estas operaciones cuenta con una oficina administrativa y operacional, además con una planta de personal propia y contratada, con amplia experiencia en el transporte de servicio especial, conformado por un grupo interdisciplinario de profesionales que controlan toda la logística necesaria para el manejo eficiente de la operación de una flota de **cuarenta y tres (43) vehículos** propios y por vinculación por afiliación en nuestra capacidad transportadora. A nivel operativo la empresa se ha consolidado, debido a la estructuración de procesos, dependencias internas y capacitación del personal, la implementación del software operativo, que permite realizar la trazabilidad de la operación desde la creación de la información total del vehículo, el conductor, su propietario, los contratos y emisión de la autorización para la prestación del servicio (extractos de contrato), y el monitoreo y seguimiento del vehículo hasta la culminación del servicio.

26.2. ESTRUCTURA ORGANIZACIONAL Y PLANTA DE PERSONAL: La empresa, es una empresa de servicio público de transporte terrestre automotor especial, cuenta con una estructura organizacional con base al decreto 1079 del 2015, con trabajadores directos y contratados. Todos los conductores son trabajadores directos de esta con contrato a término fijo.

27. PARQUE AUTOMOTOR: La empresa cuenta con una capacidad transportadora para vincular en su parque automotor Un (1) automóvil, treinta y dos (32) Camionetas S/W y trece (13) microbús propios y vinculados por afiliación.

27.1. LUGARES DONDE PRESTAMOS EL SERVICIO DE TRANSPORTE: El servicio de transporte especial se presta en un 60 % en la ciudad de Barranquilla departamento del Atlántico en servicio escolar, un 10% en el servicio de Salud, Un 10% servicios Turísticos, y el 20 % se presta en Barranquilla en servicio empresarial.

27.2 .MECANISMO DE CONTRATACION DE LOS VEHICULOS: De acuerdo a lo establecido en el decreto 1079 del 2015 y 0431 del 2017, existen dos modelos y tipo de contratos para vincular nuestros vehículos a nuestra capacidad transportadora, son ellos el contrato de administración de flota, por vinculación integral y el contrato de vinculación por afiliación, este último es el contrato celebrado entre la empresa y cada propietario de los vehículos que no son propiedad de la empresa, los vehículos propiedad de la empresa no poseen contrato de flota.

27.3 .MECANISMOS DE LA CONTRATACION DE LOS CONDUCTORES: Los conductores son trabajadores directos de esta empresa, con un contrato de trabajo firmado entre la empresa y cada conductor a término fijo, antes de firmar el contrato de trabajo el aspirante a conductor entra en un proceso o programa que se detalla a continuación: La empresa concluye realizar su proceso para la selección de sus trabajadores a través del área de recursos humanos propio o delegarlo a través de una empresa de Gestión humana y consultora externa, de cualquiera de las dos formas que se utilice, la escogida se encargara de:

El programa para la selección de sus trabajadores, programa que debe ejecutar la unidad administrativa y de recursos humanos de la empresa o delegado por la empresa a través de una empresa de Gestión humana y consultora externa, de cualquiera de las dos formas que se utilice la escogida se encargara de reunir toda la información necesaria para llevar adelante el presente programa del proceso para escoger los trabajadores de esta empresa, es importante decir y señalar que se puede contratar todo el proceso de selección (reclutamiento, entrevistas, psicotécnicos, examen ambiental), o parcial pero de todas manera en cuanto más datos e información obtengamos de los candidatos o aspirantes a ocupar dichos cargos vacantes mayor será la posibilidad de realizar una correcta selección.

La selección como proceso, implica el atravesamiento de diferentes etapas, que se retroalimentan entre sí, por lo cual tiene un carácter dinámico. Es por ello que es importante respetar el orden de estas etapas, es aconsejable entrevistar a los candidatos y luego buscar información sobre las personas con quienes trabajará, ya que no tendremos en cuenta cómo influirán los rasgos de su personalidad en el rendimiento laboral de ese equipo. Tampoco es conveniente administrar los tests, sin haber entrevistado previamente al postulante.

La entrevista es fundamental porque a partir de ella, definimos los siguientes pasos del proceso, funciona tanto como una etapa de preselección, como una fuente de hipótesis que se irán confirmando con el resto de las etapas de la evaluación.

QUE SE HACE PARA LA SELECCIÓN DE LOS CONDUCTORES Y TRABAJADORES

- Decodificar la demanda de la organización.
- Análisis del Puesto y Definición del Perfil.
- Reclutamiento.
- Preselección del Cargo Vacante.
- Entrevistas Evaluaciones Presentación de la Terna Finalista.
- Demanda de la Organización.

PASOS PARA EL PROCESO DE UNA SELECCIÓN DE UN TRABAJADOR EFECTIVA ASÍ:

1. Análisis y detección de necesidades:
Como esta empresa quiere ser una de las mejores y primera en el sector del servicio público de transporte especial debemos tener muy claro cuáles son nuestras necesidades en cuanto al personal que debe trabajar aquí y que se debe tener en cada momento, y para ello es necesario que el departamento de recursos humanos realice una o dos veces al año un análisis y detección de necesidades de puestos de trabajo.

2. Reclutamiento activo o pasivo: Una vez que se han detectado las necesidades del personal a incorporar, el siguiente paso no es otro que comenzar lo que es el reclutamiento en sí; si seguimos los métodos tradicionales pondremos una oferta de empleo abriendo en un periodo de cinco días hábiles la inscripción de aspirantes a ocupar el cargo vacante, solicitando la entrega de su hoja de vida y esperaremos que nos lleguen más currículums (reclutamiento activo), y si seguimos los nuevos métodos de Reclutamiento 2.0, buscaremos en redes sociales candidatos pasivos para cubrir esa posición (reclutamiento pasivo).

3. Recepción de candidaturas:
Si hemos optado por los métodos tradicionales de selección, esperaremos la recepción de los currículums de los candidatos dentro del plazo de los cinco días hábiles que se reciben las hojas de vida de los aspirantes a trabajar con esta empresa en el cargo vacante, si el cargo a ocupar es de conductor debe además anexar el aspirante fotocopia de su licencia como conductor de quinta categoría vigente (C2 0 C1), certificación de una escuela de conducción de capacitación en manejo vehicular de servicio público de pasajeros en carretera y paz y salvo del SIMIT de no tener comparendos pendientes.
3.1. Las hojas de vidas y documentación recibidas en la secretaria de la empresa son trasladadas a la firma contratada o al jefe de Recursos humanos de la empresa para seleccionar el perfil de los trabajadores que deben llenar la vacante. y si optamos por los métodos más novedosos buscaremos nosotros esos candidatos en las redes sociales.

4. Preselección:
Una vez que hayamos recibidos los currículums o busquemos los candidatos en las redes sociales, es fundamental hacer una primera preselección de candidatos; antes de ello es necesario que hayamos hecho una descripción de los puestos de trabajo a cubrir, así como el perfil profesiográfico del candidato ideal para nuestra organización, una vez valorada y evaluada las personas a ocupar el cargo vacante la firma o empresa contratada para seleccionar y escoger los trabajadores nos entregan el listado con los nombres de los posibles aspirantes a ocupar el cargo vacante.

5. Pruebas y exámenes médicos y psicológicos:
Los candidatos preseleccionados habrán de pasar por las pruebas que hayamos determinado para detectar las habilidades y competencias requeridas para el puesto que queremos cubrir. Estas pruebas pueden ser test psicotécnicos, rol playings, o utilizando técnicas más novedosas como la gamificación, los aspirantes que pasen estas pruebas se enviarán a centros especializados contratados a realizar los exámenes médicos, psicológicos, audiometría, bisiométria, psicosensometrico, rayos x (Osiometro) etc, practicadas estas pruebas y exámenes médicos y demás los aspirantes que los pasen

positivamente continuaran el proceso y serán enviados a la entrevista.

6. Entrevista:
La entrevista cara a cara con el candidato siempre será uno de los puntos más importantes del proceso de selección, sin olvidar ninguno de los otros; en la entrevista podremos mirar a los ojos a los candidatos, ver su lenguaje corporal e intentar descubrir de forma directa sus habilidades y su experiencia, terminada las entrevistas pasamos a la valoración y decisión de la escogencia del o los aspirante (s) a ocupar el o los cargo (s) vacantes.

7. Valoración y decisión:
No todos los candidatos son iguales y por lo tanto las entrevistas tampoco deberían ser iguales; es necesario que una vez realizadas las entrevistas personales, dediquemos los siguientes días a analizar y valorar los pros y los contras de cada uno de los candidatos entrevistados e ir comparándolos con el perfil profesiográfico y la descripción del puesto de trabajo que habíamos diseñado en el punto cuatro de esta lista, evaluado todo lo anterior paso a paso, los exámenes, las entrevistas y demás practicado al o los aspirante (s) a ocupar dicho cargo, la entidad encargada de la selección de nuestros trabajadores y conductores emite un documento con el nombre y apellidos de la persona a ocupar el cargo vacante adjuntando la hoja de vida y toda la documentación exigida.

8. Contratación:
La contratación es el paso en el que vamos a incorporar a nuestra organización al candidato elegido; es el momento de explicarle todos los aspectos legales y contractuales de su contratación, así como de darle la fecha de su incorporación al puesto de trabajo y resolverle todas las posibles dudas que pudiera tener antes de su incorporación, ya con el nombre y apellidos de la persona a ocupar el cargo vacante, la hoja de vida y toda la documentación exigida el área jurídica elabora el contrato de trabajo que será firmado por el representante legal de la empresa y el trabajador que ocupará dicho cargo vacante.

9. Incorporación:
Es muy importante señalar que la selección de personal no termina con la contratación; este es otro de los males de las organizaciones; la incorporación al puesto de trabajo debe ser también un punto básico en la selección de personal. En la incorporación debemos acompañar al trabajador, presentarles a todos sus compañeros y todos los departamentos de la organización y debemos también formarle en la cultura de empresa. En algunas organizaciones se usa la figura del mentor como aquel trabajador con más experiencia que durante un tiempo ayuda aconseja y guía a los nuevos trabajadores, una vez ingresado el trabajador entra en un proceso de inducción y capacitación en el cargo a ocupar y demás que sea necesario para su buen desempeño personal y laboral.

10. Seguimiento: Y finalmente se hace necesario como forma de cerrar el círculo de la selección, hacer un seguimiento de los trabajadores a corto medio y largo plazo; este seguimiento lo haremos mediante encuestas de satisfacción y valoraciones de desempeño.

De todo el proceso de selección y evaluación de un trabajador culmina con la contratación del conductor.

28. ENCUESTA PARA RECOLECTAR INFORMACION DEL RIESGO VIAL: Esta empresa ha diseñado una estrategia para recaudar la información del riesgo vial en las vías, la primera estrategia fue haber diseñado en la plataforma (proveedor de nuestra plataforma tecnológica), un módulo dedicado a la Seguridad Vial anexando unos formatos de encuestas para la recolección de la información importante en primera línea de los Trabajadores, conductores, del vehículo, de los usuarios y peatones que servirán para la evaluación de cómo está la empresa en seguridad vial e implementación del PESV, además elaboro una encuesta en documento físico y su resultado de igual forma se ingresa en la plataforma tecnológica del mismo formato electrónico y tecnológico con el mismo objetivo y misión de recolectar la información de riesgos vial de parte del propio conductor en las diferentes vías por donde circula el vehículo y El.

28.1. APLICACION DE LA ENCUESTA: Entendiendo que esta encuesta sirve para recaudar información del riesgo vial en las vías externas e internas, se aplicara a todos los trabajadores, conductores, propietarios y sobre los vehículos de la empresa para hacer de manera responsable las respectivas evaluaciones y para aplicar los correctivos necesarios por parte nuestra e informar a la autoridad competente, para que también tomen los correctivos necesarios, el comité valorará y evaluará dicha información contenida en esta encuesta y de inmediato los resultados se informaran con un documento a la alta gerencia y se enviara copia del documento encuesta y pantallazo de la plataforma tecnológica a la autoridad competente de realizar la mejora y prevención del riesgo vial existente u otro), Esta encuesta debe ser diligenciada por cada conductor diariamente señalando los riesgos viales encontrados, la accidentalidad y los lugares sin señalización y con averías en las vías. (ver anexo),

29. RIESGOS VIALES DE LA OPERACION: La empresa realizo un diagnóstico inicial de la situación actual en materia de seguridad vial, y recopilo toda la información de la empresa a través de la encuesta realizada y de acuerdo a la aprobación que haga la Súper Intendencia de puertos y transporte del presente plan estratégico de seguridad vial (PESV) y de acuerdo a lo establecido en la norma legal, se determina corregir los riesgos viales existentes aplicando los planes de acción diseñados en este PESV determinando las necesidades que en materia de seguridad vial requiere esta empresa.

30. CONSOLIDACION ANALISIS DE LA ENCUESTA: Una vez se realizó la encuesta del riesgo vial a los trabajadores (factor humano), a los vehículos, a la infraestructura, a la atención a víctimas, en los respectivos formatos de esta empresa, se hizo el análisis de los diferentes riesgos viales existentes en las vías y en la infraestructura por donde desarrollamos nuestra operación, encontramos que esta empresa tiene un bajo índice de aplicabilidad del programa del PESV y un Alto riesgo de accidentalidad, por lo que esta empresa concluyo, trabajar aceleradamente en la divulgacion, capacitacion del pesv a los trabajadores para el fortalecimiento de la aplicación y desarrollo de todo el programa del PESV.

- Características de la empresa en sus generalidades, información que se encuentra consignada en la ficha técnica.
- ARL con la que trabaja.

- Que esta empresa no cuenta con rutas internas porque es una empresa que tiene una sede pequeña, su parque automotor básicamente se moviliza en Barranquilla, y unos pocos salen a carretera intermunicipalmente.
- Que los empleados de esta empresa llegan algunos a su lugar de trabajo utilizando transporte propio, y los otros utilizan transporte público o el vehículo que conducen de esta empresa.
- Que a pesar que esta empresa cuenta con Talleres y CDA contratados, el programa de mantenimiento preventivo y correctivo para los vehículos propios y de terceros que hacen parte del parque automotor, los propietarios de los vehículos realizan las revisiones tecno mecánicas y los mantenimientos preventivos y correctivos en CDA y talleres diferentes a los contratados por esta empresa no pudiendo llevar las estadísticas de lo realizado.
- Esta empresa realiza chequeos de alistamiento diario para los vehículos que inician su jornada diaria, pero hay que establecer el proceso de mejor manera para que cumpla con los estándares de seguridad.
- Esta empresa cuenta con una plataforma tecnológica, pero los propietarios de vehículos por afiliación no permiten su utilización..
- Esta empresa cuenta con un aplicativo para la expedición de los FUEC, desarrollado en una hoja de Excel, en el que se recopila información relevante para la empresa, así: información de los vehículos, información de los conductores, información de los propietarios de vehículos, información del plan de rodamiento, información del PESV, formato de alistamiento diario de vehículos, alertas de vencimiento de tarjetas de operación, SOAT, revisión técnico mecánica, seguros contractuales y extracontractuales, y otros, pero ha sido duro que los propietarios hagan entrega de la documentación a la empresa para llevar el estricto control del vehículo y el conductor.
- Esta empresa tiene elaboradas la misión, visión, valores, política de seguridad, objetivos de seguridad; que desarrollan poco sus trabajadores.
- Esta empresa por el tipo de actividad que desarrolla se expone a riesgos altos de seguridad vial, y sus conductores también están expuestos a riesgos laborales altos.
- Esta empresa en los años que tiene de estar desarrollando la actividad transportadora, ha tenido un muy bajo índice de accidentalidad en su parque automotor, pero por el desconocimiento de la mayoría de los trabajadores está expuesta a riesgo de accidentes.

30.1. DEFINICION RIESGOS VIALES DE LA EMPRESA: Los riesgos viales son las causas que pueden ocasionar los accidentes de tránsito donde se vean involucrados actores y vehículos de esta empresa.

ROL EN LA EMPRESA	ROL EN LA VIA	RIESGOS
ADMINISTRATIVO	PEATONES	Atropellamiento (imprudencia del conductor interno, imprudencia del conductor externo, exceso de velocidad de acuerdo a los límites permitidos, fatiga del conductor, fatiga del conductor externo, clima, el tiempo, horas (día, noche) cruces en sitios no autorizados, desconocimiento de las señalizaciones, conflicto con la comunidad, secuestro de personal, toma de instalaciones, robo, bandalismo, estado general de la

		calzada, trancones en la vía.
ADMINISTRATIVO	PASAJEROS	Condiciones mecánicas deficientes del vehículo, capacidad insuficiente para el personal, uso de vehículos no apropiados, falta de inspecciones técnico mecánicas, inexistencia de pólizas de seguros, antigüedad del vehículo, falta de equipos de seguridad, altas temperaturas en partes del vehículo, conductor no idóneo ni entrenado, accidentes de tránsito, daños y pérdidas materiales, conflictos con la comunidad, toma de instalaciones de la empresa, robo, bandalismo, accidentes de tránsito por terceros, vehículos tirados sobre la vía, agravamiento de lesiones, en situaciones de emergencias por falta de atención oportuna.
ADMINISTRATIVO	CONDUCTOR	Mayor afluencia de personas, imprudencias del conductor, imprudencia de los peatones, imprudencia de los pasajeros por falta de concentración, distracción por parte del conductor o de los pasajeros, cruces en sitios prohibidos, exceso de velocidad, desconocimiento de las señalizaciones y normas de tránsito, imprudencia de los conductores externos, maniobras peligrosas, fatiga de los conductores, propios y externos, clima, tiempo, horas (día-noche), conflictos con la comunidad, secuestro de personal, toma de instalaciones de la empresa, robo, bandalismo, perdidas económicas, trancón del tráfico. Exceso de velocidad de acuerdo a los limites
	PASAJEROS	Condiciones mecánicas de los vehículos deficientes, capacidad de los vehículos insuficientes, uso de vehículos no apropiados, falta de pruebas técnico mecánicas, inexistencia de pólizas de seguros, vehículos antiguos, falta de equipos de seguridad, altas temperaturas en las partes de los vehículos, conductores no idóneos ni entrenados, accidentes de tránsito, daños y pérdidas materiales y económicas, conflicto con la comunidad, secuestro de personal, toma de instalaciones de la empresa.
	CONDUCTOR	Secuestro de personal, toma de instalaciones, perdidas económicas, estado general de la calzada, trafico, condiciones mecánicas deficientes de los vehículos, uso de vehículos no apropiados, documentación incompleta o inexistente, falta de señalización de la carrocería, pruebas e inspecciones técnico mecánicas, inexistencia de pólizas de seguros, antigüedad de los vehículos, inadecuado marcado de los distintivos, falta de equipos de seguridad, de medición, de comunicación, altas temperaturas en partes de vehículos, multas, incapacidades por lesiones u enfermedad, fatalidad, demandas, retención de vehículos, perdida de mercancías, daños materiales, no capacitado el conductor, falta de experiencia, condiciones de salud deficientes, mala alimentación, aceleraciones y frenados bruscoas, falta de valoración médica, falta de sueño, traumas, laceraciones etc.

Una vez definidos e identificados los riesgos viales a los que se exponen los empleados, conductores y usuarios del servicio de transporte se deben crear Planes de acción para minimizar los Riesgos Viales en esta empresa y se procede a plantear los planes tendientes a eliminarlos o minimizarlos.

31. CALIFICACION Y CLASIFICACION DE LOS RIESGOS VIALES: Mediante el diagnóstico realizado, se determinaron algunos riesgos de vital importancia, que nos pueden servir para reducir el riesgo de accidentalidad en esta empresa. Estos riesgos se clasificaron y calificaron, para lograr evaluar los riesgos de no implementar el PESV, y poder plantear acciones a seguir dirigidas a eliminar o disminuir los riesgos de accidentalidad. Los riesgos a los que está expuesta esta empresa se resumen en el documento "Clasificación y calificación del Riesgo" de igual forma su identificación se encuentra en el documento "Identificación de Riesgos" (ver Anexo).

32. CALIFICACION Y CLASIFICACION DE LOS RIESGOS VIALES SEGUN LA NORMA: Los riesgos viales según la norma se clasifican por el factor estructura vial, factor humano y el factor automotor y según por su gravedad (daños a terceros, con lesionados o con muertos) y según el lugar de impacto (frontales, laterales, incendio, volcamiento, por rose, por alcance, caída de ocupante) y la calificación la realizamos según el análisis y los resultados obtenidos por esta empresa.

33. PLANES DE ACCION: Antes de aplicar los planes de acción en esta empresa para ayudar a la reducción de los accidentes de tránsito y victimas analizamos las siguientes tesis antes, durante el accidente y después del accidente:

FACTORES				
FASES		**SER HUMANO**	**VEHICULOS Y SUS EQUIPOS**	**VIAS Y ENTORNOS**
ANTES DEL ACCIDENTE	PREVENCION DEL ACCIDENTE	- INFORMACION - CAPACITACION - NORMATIVIDAD - FISCALIZACION Y CONTROL	- ESTADO TECNICO MECANICO	- DISEÑO Y TRAZADO DE LA VIA PUBLICA. - LIMITACION DE LA VELOCIDAD - VIAS PEATONALES

		- CONTROL DE SALUD PREBENTIVO		
EN EL ACCIDENTE	- PREVENCION DE LA EXISTENCIA DE TRAUMATISMOS DURANTE EL ACCIDENTE	-UTILIZACION DE LOS DISPOSITIVOS DE RETENSION. - DISCAPACIDAD. - PRIMEROS AUXILIOS	- DISPOSITIVOS DE RETENSION DE LOS OCUPANTES. - OTROS DISPOSITIVOS DE SEGURIDAD	- OBJETOS PROTECTORES CONTRA CHOQUES Y COLISIONES
DESPUES DEL ACCIDENTE	- CONSERVACION DE LA VIDA	- ACCESO A LA ATENCION MEDICA	- FACILIDAD DE ACCESO. - RIESGOS DE INCENDIOS	- SERVICIO DE SOCORRO. - CONGESTION. - DISEÑO VIAL.

34. PLANES DE ACCION PARA EL FACTOR HUMANO: En esta línea estratégica se puede deducir que los parámetros se encontraran con baja calificación por ser una empresa nueva y que se deben trabajar con mayor profundidad en todos los procedimientos para la selección de conductores, donde el 100% de los criterios de evaluación deben ser practicado conforme está establecido en la norma y por ello se debe aplicar las pruebas de selección e ingreso de los conductores y trabajadores de esta empresa, debe ejecutarse el parámetro de control preventivo, las pruebas teóricas y prácticas; además debe ejecutarse un programa de capacitación vial y controlar los documentos de los conductores y que se consignen el control y la trazabilidad de las acciones ejecutadas. Conjuntamente nos comprometemos a mejorar el factor humano y se ha establecido un procedimiento para los casos de los conductores infractores a las normas de tránsito y transporte. En cuanto a las políticas de regulación de la empresa, se debe realizar el protocolo para el uso del cinturón, límites de velocidad, no uso de dispositivos de comunicación, entre otras, Implementación del programa "Observación para el Cambio de Comportamientos Inseguros, estilos de vida saludable, control de fatigas y manejo de emociones al volante, distancia de seguridad, uso de los espejos retrovisores, velocidad factor agravante, Pruebas de alcoholemia, pruebas de sustancias psicoactivas, lecciones aprendidas de incidentes y accidentes presentados en las operaciones, medidas preventivas ante la presencia de semovientes, regla de los 5 segundos en pares o

intersecciones, Participación de capacitaciones sobre seguridad vial, salud en el trabajo u otras de interés.

PLAN DE ACCION PARA EL FACTOR HUMANO

PLAN DE ACCION	RECURSOS	TIEMPO Y PLAZO DE EJECUCION
Realización de examen médicos de ingreso y periódico a los conductores	Humano y financiero	Corto plazo
Actualización listado personal autorizado para conducir y actualización de listado de vehículos en la operación.	Humano y tecnológico	Corto plazo
Divulgación del PESV a todo el personal de la empresa, usuarios y terceros	Humano- financiero- tecnológico	Inmediato
Divulgación y seguimiento de la política de seguridad vial y políticas de regulación de la empresa	Humano- financiero- tecnológico	Inmediato
Socializar estándares de seguridad vial para los diferentes actores viales presentes en la operación.	Humano- financiero- tecnológico	Inmediato
Verificar el conocimiento de las políticas en los conductores, peatones y pasajeros	Humano- financiero- tecnológico	Corto plazo
Revisión documental de vehículos y conductores	Humano- tecnológico	Inmediato.
Diseño y ejecución del programa de capacitación y entrenamiento	Humano- tecnológico- proveedor externo-financiero	Corto plazo.
Pruebas de conducción comentada a conductores	Humano- tecnológico- proveedor externo-financiero	Corto plazo.
Entrega de elementos de protección personal	Humano-financiero-tecnológico-proveedor externo	Mediano plazo
Revisión gerencial a la ejecución del PESV incluye auditoria del PESV de empresas contratistas.	Humano-financiero-tecnológico-proveedor externo	Mediano plazo
Implementar el sistema de incentivos y/o llamados de atención por el comportamiento de los conductores con base en el análisis de los registros de los monitores de velocidad, así como con lo relacionado con el cumplimiento de la política de seguridad vial y el programa.	Humano- financiero-tecnológico	Mediano plazo
Realizar análisis de comportamiento seguro para conductores	Humano-financiero-tecnológico-	Mediano plazo

	proveedor externo	

35. PLANES DE ACCION PARA EL FACTOR VEHICULO: En esta línea estratégica se trabajara en un porcentaje del cien por ciento para dar cumplimiento, y se aplicara la gestión en las hojas de vida de los vehículos por ser nueva para que no se presenten algunas falencias en el archivo de la documentación de los Vehículos propios o subcontratados, también se observó que la empresa posee un mecanismo de verificación del plan de mantenimiento de los vehículos que prestan servicios en todas sus operaciones pero debe aprenderse a gestionar en su totalidad la flota propia y subcontratada y por último desarrollar el protocolo de contingencia en caso de fallas en los vehículos, por lo que la empresa adelanta rápidamente su plan de acción y firmo convenio con centros y talleres especializados para las revisiones tecno mecánicas bimensual y la anual, así como también firmo convenio con talleres especializados para realizar el chequeo pre operacional del vehículo, la revisión de mantenimiento preventivo y correctivos de los vehículos, también elaboro en la plataforma tecnológica adquirida con la ficha técnica y de características para cada vehículo, su propietario y conductor, así como también en físico se llevara las estadísticas de cada acción ejecutada al vehículo.

PLAN DE ACCIÓN FACTOR VEHICULO	VIABILIDAD	PLAZO
Solicitar las carpetas a los contratistas de transporte con la ficha técnica, hoja de vida y plan de mantenimiento específico para cada vehículo contratado.	Humanos Tecnológicos, Contratista	inmediato
Implementación del programa de auditorías a los planes de mantenimiento preventivo de vehículos contratados.	Financieros Humanos - Proveedor externo - Tecnológicos	inmediato
Control documental a vehículos.	Humanos Tecnológicos Contratista	inmediato
Actualizar la hoja de vida de todos los vehículos con la información soportada por los contratistas.	Humanos Tecnológicos Contratista	inmediato
Ejecutar el programa de inspecciones a los vehículos contratistas.	Humanos Tecnológicos Contratista	inmediato
Realizar inspecciones pre operacional de vehículos.	Humanos Tecnológicos Contratista	inmediato

Revisión gerencial a la ejecución del PESV incluye auditoria al PESV de empresas contratistas	Financieros Humanos Proveedor externo Tecnología	Mediano
Verificar la instalación de los monitores de velocidad a los vehículos terceros.	Financieros Humanos Tecnología Contratista	inmediato
Contar con el registro del monitor de velocidad de cada vehículo cada mes y analizar el comportamiento de cada conductor.	Financieros Humanos Tecnología Contratista	Mediano
Hacer seguimiento a la eficacia de los controles para el riesgo de seguridad vial.	Humanos Tecnología Contratista	Corto

36. PLANES DE ACCION PARA EL FACTOR INFRAESTRUCTURA: Dentro del Plan Estratégico de Seguridad Vial de la organización, empresa o entidad pública o privada, se deberá realizar una revisión del entorno físico donde se opera, con el propósito de tomar medidas de prevención en las vías internas por donde circulan los vehículos, al igual que al ingreso y la salida de todo el personal de sus instalaciones, se deberá realizar un estudio de rutas desde el punto de vista de Seguridad Vial, el cual contendrá la evaluación de las trayectorias de viaje a través del análisis de información de accidentalidad y la aplicación de inspecciones de Seguridad Vial sobre los corredores usados, lo cual permitirá identificar puntos críticos y establecer estrategias de prevención, corrección y mejora, a través del diseño de protocolos conducción que deberán socializarse con todos los conductores y buscar mecanismos para hacer coercitiva su ejecución.

PLAN DE ACCIÓN	VIABILIDAD	PLAZO
Elaboración y actualización de Tarjetas de Sitio	Financieros Humanos Proveedor externo Tecnológico	Mediano

Demarcación y señalización interna y externa de rutas en parqueaderos propios y de terceros	Financieros Humanos Proveedor externo Tecnológico	Mediano
Iluminación del área interna y externa de la empresa	Financieros Humanos	Mediano
Pavimentación de la vía, señalización de circulación de los vehículos y Peatón	Financieros Humanos	Mediano
Señalización de la entrada y salida de los vehículos al ingreso de las instalaciones.	Financieros Humanos	Mediano
Revisión gerencial a la ejecución del PESV incluye auditoria al PESV de empresas contratistas	Financieros Humanos Proveedor externo Tecnológico	Mediano
Análisis y diseño de Ruto gramas para rutas de impacto en las operaciones.	Financieros Humanos Proveedor externo Tecnológico Contratista	Mediano
Diseño e implementación de mecanismos de gerenciamiento de viajes por rutas .	Financieros Humanos Proveedor externo Tecnológicos	Mediano
Revisión y verificación de los Ruto gramas diseñados por las empresas de transporte.	Financieros Humanos Proveedor Externo Tecnológicos	Mediano

37. PLANES DE ACCION PARA EL FACTOR ATENCION DE VICTIMAS: la Aseguradora de Riesgos Laborales (ARL) deberá encargarse de asesorar a esta empresa sobre el protocolo de atención de accidentes, con el propósito de que los empleados conozcan el procedimiento a seguir en los casos en que ocurra un accidente de tránsito producto de su actividad laboral y donde exista víctimas, así como los derechos y alternativas de acción. Adicionalmente, la aseguradora de riesgos laborales debe participar en el diseño, adopción e implementación del presente Plan Estratégico de Seguridad Vial, sin embargo, **esta empresa**, adopto el siguiente plan de acción para la atención de accidentes y víctimas, la empresa pondrá a disposición del comité de Seguridad Vial, los trabajadores, conductores, usuarios y autoridades el siguiente protocolo para la atención inmediata de las victimas producto de accidentes de tránsito donde se vean involucrados los vehículos y conductores de esta empresa:

PLAN DE ACCIÓN	VIABILIDAD	PLAZO
Investigación accidentes e incidentes de transito	Humanos-Tecnológico	Corto
Divulgar lecciones aprendidas de incidentes y planes de acción.	Humanos-Tecnológico	Corto
Divulgar lecciones aprendidas de accidentes y planes de acción.	Humanos-Tecnológico	Corto
Seguimiento a investigación de accidentes y casi accidentes	Humanos-Tecnológico	Corto
Análisis tendencial de accidentalidad – incluye desempeño de contratistas	Humanos-Tecnológico	Corto
Simulacros para atención a emergencias en la vía según protocolos diseñados.	Humanos Tecnológicos Proveedor externo- Financieros	Mediano

38. PROTOCOLO DE ATENCION DE VICTIMAS EN CASO DE ACCIDENTES: La empresa ha diseñado un protocolo que indica paso a paso como debe ser el comportamiento de los trabajadores de las oficinas y conductores en atención a las personas, vehículos e infraestructura en caso de un accidente.

38.1. HERRAMIENTAS: un centro de control operado por trabajadores de la empresa o contratado con líneas de teléfonos y celulares de atención al cliente y a los conductores además de esto equipos de comunicación By direccional entre este y el centro de control, un GPS o monitoreo satelital, plataforma tecnológica, Computadores, Tablet etc.
Todos los vehículos de **esta empresa** y la misma cuenta con las pólizas soat y las de responsabilidad civil contractual y extracontractual vigentes.
El centro de control y sus operarios cuentan con un listado de números telefónicos fijos y celulares de las entidades aseguradoras, de la cruz roja, del cuerpo de bomberos, centros hospitalarios, clínicas, centros de salud, entidades afiliadoras de la seguridad social de los trabajadores, ambulancias, alcaldías municipales etc, igualmente los vehículos poseen estas líneas de atención de emergencia y las del centro de control de la empresa.
El centro de control y sus operarios, con Personal capacitado en primeros auxilio, atención de riesgos de accidentes, primeros auxilios, comunicación, tecnologías, cuentan con una plataforma tecnológica las cuales tienen unas planillas y formatos donde está registrada la información para comunicarse con cada conductor, mecánicos, con las autoridades municipales, a fin de hacer agilizar y poder centralizar la información y comunicación entre las partes empresa y lugar del accidente o incidente.
.

38.2 COMUNICACIÓN OPORTUNA: Recibida la información a través de la comunicación sea por parte del conductor o de una persona que se transporte en el vehículo involucrado en el accidente o por parte de peatones existentes en las cercanías del lugar donde ocurrió el accidente la siguiente será la actuación inmediata de la empresa para la atención a las victimas así:

El operario del centro de control de la empresa de transporte a través de la Plataforma tecnológica, el GPS, el equipo de comunicación by-direccional, y los celulares comunicara del lugar del accidente a todos los conductores de los vehículos de la empresa, para que se acerquen los que se encuentren más cerca al lugar del accidente de manera inmediata, e inclusive si se puede de inmediato trasladar a un integrante del comité de salud ocupacional y del comité de seguridad vial.

Una vez recibido el reporte recogido del accidente el operario del centro de control a través de la Plataforma tecnológica, los equipos de teléfono fijo y celulares dará aviso de inmediato a las ambulancias más cercanas y avisará del accidente para que las ambulancias con los equipos de atención medica se acerquen para que atiendan a las víctimas e igualmente dará aviso a la policía nacional de tránsito y transporte o entidad de control del accidente ocurrido.

El operario del centro de control de la empresa registrará en los formatos y planilla en físico y en la plataforma tecnológica el lugar del accidente, vehículo y conductor involucrado, ambulancia que recogió y traslado las víctimas, lugar donde los llevo y damos datos que sirvan para realizar un seguimiento a la atención a las víctimas.

Una vez el operario del centro de control de la empresa registra en los formatos y planilla en físico y en la plataforma tecnológica el lugar del accidente, vehículo y conductor involucrado, ambulancia que recogió y trasladó a las víctimas, lugar donde los llevo y damos datos que sirvan para realizar un seguimiento a la atención a las víctimas, este da aviso a la EPS y ARL del Conductor, realiza el informe igualmente a las entidades de seguros de la responsabilidad civil contractual y extracontractual para que los asesores de esta se acerquen al lugar donde están prestando atención a cada víctima involucrada en dicho accidente.

La empresa de transporte enviara el funcionario integrante del comité de seguridad vial para que recopile más información del accidente, de las víctimas y de la atención medica que se le esté prestando a estas hasta que se le de alta o salida del centro médico.

Posterior al procedimiento anterior la empresa citara una reunión del comité de seguridad vial y el de salud ocupacional para realizar una valoración y evaluación del accidente del vehículo y de trabajo, para tomar los correctivos de las causas que pudieron ocasionar el accidente de tránsito y diligenciara los formatos que haya lugar de realizar e informar a las autoridades correspondientes.

Seguidamente de la reunión donde se evalué el accidente se informará al área jurídica de la empresa para que convoque una reunión con el área jurídica de las entidades donde se tomaron las pólizas de responsabilidad civil contractual y extracontractual y soat, a fin de valorar las posibles indemnizaciones a que haya lugar de cancelar a las víctimas a causa del accidente donde se vio involucrado un vehículo y conductor de esta empresa.

Cada accidente de tránsito o incidente donde se vea involucrado un vehículo de la empresa y su conductor los miembros del comité de seguridad vial, el de salud ocupacional y el jurídico le debe hacer el seguimiento hasta obtener el final del cierre del caso donde las víctimas sean en lo posible saneadas y jurídicamente quede el caso cerrado.

39. CRONOGRAMA Y FECHA DE LA IMPLEMENTACION DE LOS PLANES DE ACCION. La Empresa diseño el cronograma para la implementación

de los planes de acción, este cronograma se evidencia en formato adjunto.

40. RESPONSABLES DE LOS PLANES DE ACCION: los responsables para ejecutar todos los planes de acción del PESV, será los miembros del comité de seguridad vial elegido, sin embargo, cada plan de acción será adelantado por cada miembro del comité vial de acuerdo a la función que ejerce en la secretaria, designada para él..

41. PRESUPUESTO PARA LA IMPLEMENTACION DE LOS PLANES DE ACCION: El presupuesto inicial que tiene aprobado el Comité de seguridad vial de esta empresa para desarrollar el plan de acción y actividades del PESV es de trescientos mil pesos ($ 300.000) mensuales, cifra que se deberá incrementar anualmente con el crecimiento de esta empresa previa conclusión de la asamblea general de accionistas, pero de igual forma **esta empresa**, realizara convenio con entidades, para Garantizar la capacitación e implementación de los planes de acción del PESV.

42. INDICADORES DE LA IMPLEMENTACION DE LOS PLANES DE ACCION: Una vez sea aprobado el presente PESV por la súper intendencia de puertos y transporte se iniciará la implementación de los planes de acción aprobados en este documento, y con ello se llevará unas estadísticas que nos indiquen el porcentaje mensual y anual de dicha implementación y ejecución de los planes de acción del PESV.

43. RESPONSABLES DE LA MEDICION DE LOS INDICADORES DEL PESV: Los responsables de la medición de los indicadores del PESV, serán los integrantes del Comité de seguridad vial y esta actividad la desarrollara permanentemente de acuerdo a sus funciones dentro del Comité vial, el integrante que ocupa el cargo de esta empresa como jefe de la unidad operativa, tecnológica y de sistema y que se encuentra vinculado en el comité del PESV.

44. DEFINR LAS FUENTES Y FORMULAS PARA EL CALCULO: Esta empresa tiene definida las fuentes y fórmulas para el cálculo de los diferentes indicadores para evaluar el PESV (anexo)

45. METAS DE LOS INDICADORES: Esta empresa tiene definidas las metas a cumplir teniendo en cuenta cada uno de los indicadores definidos en el PESV y que tiene como objetivo principal su reducción en el indicador que nos afecta e incrementar aquel indicador que nos sirva para mejorar la aplicación del PESV para reducir la accidentalidad. anexo.

46. PERIOCIDAD DE LA MEDICION DE LOS INDICADORES: Esta empresa tiene establecida la prioridad con que el comité de seguridad Vial de esta empresa, realizará la medición de los indicadores será mensual con una consolidación anual.

47. NÚMERO DE PERSONAS CAPACITADAS EN SEGURIDAD VIAL: El número de personas trabajadores de esta empresa capacitadas en Seguridad Vial actualmente es una (01).

48. INDICACION DEL NUMERO DE ACCIDENTES QUE HA TENIDO LA EMPRESA: La empresa, se permite informar que es una empresa nueva e inicia actividades en estos momentos por lo tanto no cuenta con número de accidentes por parte de sus vehículos.

49 MANTENIMIENTO PREVENTIVO DE LOS VEHICULOS INCORPORADOS: Esta empresa cuenta con un programa y un cronograma de mantenimiento preventivo y correctivo y contrato con un CDA y Talleres para hacer las revisiones técnico mecánicas y los mantenimientos preventivos y correctivos a los vehículos vinculados en esta empresa propios y afiliados, por lo pequeño que es esta empresa el mantenimiento preventivo y correctivo de los vehículos se realiza en talleres especializados contratados con los que tenemos convenios para ejercer estas funciones, de los mantenimientos que se le realizan a los vehículos se llevara una ficha técnica elaborada en el sistema electrónico y una ficha en físico archivada, de donde se realizara mensualmente la evaluación de cada vehículo. (Ver anexo)

50. PLANES DE ACCION QUE SE AUDITAN, METODOLOGIA Y PERIOCIDAD. El siguiente es el plan de acción que se llevara a cabo de acuerdo al programa;

- Establecer la ficha técnica de **esta empresa** para cada uno de los vehículos, en sistema y en físico, indicando características de cada vehículo, placa y fecha de la acción sea pre-operacional, mantenimiento preventivo o correctivo.
- El encargado de la Parte operativa exige el chequeo pre operacional a cada vehículo que saldrá a prestar servicio, del estado del vehículo encontrado se enviará a mantenimiento correctivo, de las partes averiadas y corregidas se dejará constancia en la ficha técnica en sistema y en físico.
- Bimensualmente, el encargado del área operativa enviara cada vehículo a revisión para mantenimiento preventivo y ajustes del vehículo, del resultado técnico mecánico realizado y encontrado las averías se corregirán en un mantenimiento correctivo inmediato, de las averías corregidas se anotarán en la ficha técnica y en sistema.
- Cada cinco mil (5,000) kilómetros el vehículo será enviado por el encargado del área operativa a mantenimiento correctivo, de las averías encontradas y reparadas se llevará estadísticas anotadas en la ficha técnica en sistema y en físico.
- Mensualmente el Comité de seguridad Vial en su reunión realizara auditoria a las fichas técnicas de mantenimientos cumplidos por cada vehículo.
- El comité de seguridad vial de encontrar un vehículo que no ha cumplido con la prioridad de realizar el chequeo pre operacional, los mantenimientos preventivos y correctivos le suspenderá la prestación del servicio de transporte hasta que repare la avería que tiene el vehículo y traiga la certificación del taller especializado.
- Además de lo anterior se audita mensualmente en reunión del comité del PESV todo lo relacionado para ejecutar en cada plan de acción establecido en el presente programa.

B. COMPORTAMIENTO HUMANO:

51. REFERENTE AL LOS CONDUCTORES QUE LABOREN EN ESTA EMPRESA.

51.1 PERFIL DEL CONDUCTOR: El conductor que labora en esta empresa conduciendo los vehículos vinculados en el parque automotor y transportando personas contratantes del servicio de transporte terrestre especial debe tener el siguiente perfil.

- Haber presentado hoja de vida con dos cartas de recomendación de haber laborado en empresas de servicio público de transporte terrestre de pasajeros por lo menos un (01) año.
- Presentar certificación de buena conducta ante las autoridades policiales, licencia de conducción C1 o C2 vigente, cedula de ciudadanía.
- Aprobar los exámenes médicos, psicológico, Bisiométria, Audiometría, evaluación Psicotécnica, psico sensometricas, de control, teórico practico, señalización de tránsito y transporte, psico activas etc.
- Comportamiento idóneo, generoso, gentil, respetuoso, amable, tener buen comportamiento y léxico ante sus compañeros de la empresa y terceros a transportar.
- Aprobar la prueba teórica.
- Nivel de educación mínimo Bachiller, capacitación mínima en primeros auxilios, prevención de incendios, normas de tránsito y transporte, señalización de tránsito en el municipio y en carretera, manejo defensivo, conducción de la clase de vehículos de la empresa, todo lo anterior certificado.
- Un conocimiento mínimo tecno mecánico y eléctrico de los vehículos.
- Disponibilidad de tiempo para laborar.
- Afiliado al régimen de seguridad social E.P.S, A.R.L, Pensión y Caja de compensación.
- Experiencia mínima de un año en el manejo de vehículos de servicio público de transporte (1) de personas.
- Tener destreza en la conducción de esta clase de vehículos.
- No estar imposibilitado visual, física y mental.
- El conductor debe ser una persona responsable al conducir el vehículo y transportar las personas contratantes del servicio de transporte de un lugar a otro, conducir con amabilidad, en forma segura, cumpliendo las Leyes y normas de tránsito y transporte, las exigencias del programa de seguridad vial, velocidad del vehículo autorizada y atendiendo las órdenes impartidas por la empresa.
- Conocimiento mínimo de sistema y herramientas tecnológicas.

51.2. FUNCIONES DEL CARGO DE CONDUCTOR: Las siguientes son las funciones que debe realizar el Conductor de un vehículo de la empresa de

servicio público de transporte terrestre automotor especial, adoptadas en la Ley, Código de Tránsito y transporte, el reglamento interno de trabajo, programa de salud ocupacional y en el presente programa del plan estratégico de seguridad vial:

- Presentar los documentos de Él, del vehículo y de la prestación del servicio vigentes.
- Buena presentación personal estar uniformado de acuerdo a la exigencia legal y de la empresa.
- Portar el carnet que lo identifica como trabajador conductor de la empresa.
- Realizar la valoración e inspección del estado actual del vehículo tanto eléctrica como técnico mecánico antes de encenderlo y de ponerlo en marcha para la prestación del servicio de transporte terrestre, diligenciar el formato pre operacional del vehículo para dejar constancia antes de cada servicio.
- Asear el vehículo y mantenerlo confortable.
- Conducir el vehículo de manera segura y responsable respetando las normas de tránsito y transporte, el reglamento interno de trabajo y el de Salud ocupacional, así como también el presente programa de seguridad Vial.
- Respetar la velocidad máxima autorizada para la conducción de los vehículos en Colombia tanto en carretera como en las vías municipales.
- Asistir obligatoriamente a las convocatorias para su capacitación realizadas por la empresa y por el gobierno nacional u entidades autorizadas para tal objetivo.
- Realizarse mensualmente y cuando la empresa lo exija los exámenes médicos físicos, mentales, psicológicos, y optometría, psico sensometricas, psico activos, teórico prácticos sobre conducción de estos vehículos para su ingreso y durante su tiempo laboral cada dos meses o cuando la empresa se lo requiera.
- Cumplir a cabalidad las normas de tránsito y transporte, señalización de tránsito en vías municipales y carretera, reglamento interno de trabajo, reglamento de salud Ocupacional, y el presente programa del plan de seguridad vial.
- Cumplir el horario establecido para la conducción de los vehículos de la empresa de acuerdo al reglamento interno de trabajo y a los contratos de prestación de servicio de transporte terrestre de personas contratantes sin sobre pasar las ocho (8) horas de trabajo diarias y descansando como mínimo dieciséis (16) horas.
- Cuidar el vehículo, sus documentos y fechas de vencimiento, las herramientas y equipo de carretera del mismo.
- Ser obediente, informar a sus superiores y jefes inmediatos cualquier anomalía, circunstancia y avería del vehículo y sus documentos, guardar buen comportamiento para con sus compañeros y personas que se transportan en el vehículo.
- descansar y dormir antes de cada movilización de un vehículo como mínimo ocho (8) horas
- Dar un buen manejo al equipo (vehículo, herramientas, equipo de carretera y documentos del vehículo y de Él) a su Cargo.
- Transportar las personas contratantes del servicio de transporte terrestre especial y su equipaje de manera segura, respetando las normas de tránsito y el presente Programa de seguridad Vial hasta llevarlo a su destino final.

- Mientras conduce el vehículo no hablar por celular o manipular equipos tecnológicos u otros que lo distraigan en la conducción del vehículo y pueda provocar accidentes de tránsito.
- Asistir a todas las capacitaciones donde sea designado por la empresa.
- las demás asignadas por la empresa a su cargo.

52. EXAMENES MEDICOS DE INGRESO DE TRABAJADORES Y CONDCUTORES: La empresa celebró convenio con una firma centro de reconocimiento de conductores (CRC) y una escuela de conduccion, firma idónea para practicar los diferentes exámenes médico general, Osteomuscular, psicológicos, psicosensometrico, Pruebas Psicotécnicas, Teóricas y prácticas, en conducción y normas legales que rigen a los vehículos de servicio público, de ingreso de los trabajadores y conductores, como también los que deban hacerse con una prioridad trimestral, así como para la realización de las pruebas médicas de control periódicas y exámenes de retiro de los trabajadores y conductores que deban ser retirados de esta empresa.

52.1. EXAMENES A PRACTICAR A LOS CONDUCTORES PARA SU INGRESO:

- EXAMEN MEDICOS GENERAL
- EXAMEN OSTEOMOSCULAR.
- EXAMEN PSICOLOGICO.
- EXAMEN DE TOXICOLOGÍA Y DE NO SUSTANCIAS PSICOACTIVAS.
- EXAMEN PSICOSENSOMETRICO.
- PRUEBAS PSICOTECNICAS.
- PRUEBAS TEORICAS.
- EXAMEN TEORICO EN CONDUCCION DE AUTOMOTOR Y NORMAS LEGALES.
- EXAMEN PRACTICO DE CONDUCCION

53. FRECUENCIA PARA LA REALIZACION DE LAS PRUEBAS DE CONTROL A CONDCUTORES: La Empresa ha contratado con Un CRC, con una Escuela de Conducción y un centro médico para que le realicen a nuestros s trabajadores los siguientes exámenes médicos, teóricos y prácticos a los con cierta periocidad, para asi la empresa poder llevar un estricto control del estado de la salud físico y mental, asi como evaluar la conducción del vehiculo.

N0MBRE DEL EXAMEN A PRACTICAR	PRIOCIDAD	ENTIDAD ENCARGADA
EXAMEN MEDICOS GENERAL	CADA 6 MESES	UNIDAD MEDICA
EXAMEN OSTEOMOSCULAR	CADA 6 MESES	UNIDAD MEDICA

EXAMEN PSICOLOGICO	CADA 6 MESES	UNIDAD MEDICA
EXAMEN SUSTANCIAS PSICOACTIVAS	CADA 6 MESES	UNIDAD MEDICA
EXAMEN PSICOSENSOMETRICO	CADA 1 AÑO	CRC
PRUEBAS PSICOTECNICAS	CADA 1 AÑO	CRC
PRUEBAS TEORICAS CONDUCCION DE AUTOMOTOR Y NORMAS LEGALES	CADA 6 MESES	ESCUELA CONDUCCIÓN
EXAMEN PRACTICO DE CONDUCCION	CADA 6 MESES	ESCUELA CONDUCCIÓN

54. PRUEBAS TEORICAS Y PRACTICAS A LOS CONDUCTORES PARA SU INGRESO: La empresa firmó convenio con Una escuela de enseñanza de conducción, Con un centro de capacitación y formación, y con un CRC, especializados, certificados e idóneos para evaluar conductores y poder certificar que la persona evaluada puede o no conducir un vehículo automotor de servicio público de esta empresa.

55. PROGRAMA DOCUMENTADO DE CAPACITACION EN SEGURIDAD VIAL: Esta empresa con el concurso del Comité de seguridad Vial y de educación, ha establecido un programa de Capacitación en lo concerniente a la Seguridad Vial, con el fin de que todos los trabajadores, empleados y conductores, actualicen sus conocimientos en esta materia. El programa y cronograma de capacitación incluye temas de interés, fechas, responsables de impartir la capacitación como instructores (capacitadores), a quien va dirigido, presupuesto y lugar para su realización; lo anterior se evidencia en el documento denominado "Programa de capacitación del PESV" (Anexo), en los contratos celebrados con cada entidad se describe la competencia, idoneidad y conocimiento de quien dará la capacitación en cada tema, así como con los permisos o tarjetas profesionales que demuestren tal condición en la búsqueda conjuntamente con la unidad administrativa y de RRHH y el Comité de seguridad Vial del siguiente plan coordinado :

- Sensibilizar en la adopción de buenas prácticas y conductas seguras de movilidad.
- Socializar la normatividad vigente en temas de tránsito y transporte.
- Sensibilizar en todos los roles de la seguridad vial, tanto en el ámbito laboral, como en lo cotidiano.
- Analizar los factores de riesgo, de acuerdo con los ejes definidos dentro del Plan Nacional de Seguridad Vial, para capacitar a empleados, y conductores.

55.1 CONOGRAMA DE FORMACION PARA CONDUCTORES Y PERSONAL DE LA ORGANIZACION: El siguiente es el cronograma de formación y capacitación de esta empresa y se puede observar en el (Ver anexo)

55.2 RESPONSABLE DEL PROGRAMA DE CAPACITACION: Esta empresa, cuenta con un Comité de Seguridad Vial y un Comité de Educación y capacitación, quienes cuentan con un reglamento y manual de funciones, es lógico que serán ellos los responsables de elaborar el programa y cronograma de Capacitación en seguridad vial a todos los trabajadores del área administrativa y operativa, conductores, y demás actores de esta empresa que se

vean involucrados en accidentes de tránsito y trabajo,

56. TEMAS DE NORMATIVIDAD LEGAL, DE SENSIBILIZACION EN LOS DIFERENTES ROLES DEL FACTOR HUMANO, PARA ACTUAR FRENTE A ACCIDENTES DE TRANSITO, BASADOS EN EL DIAGNOSTICO REALIZADO A LA EMPRESA: De acuerdo al diagnóstico realizado en **esta empresa** en el tema de Seguridad vial para poder actuar en caso de accidentes de tránsito, se hace necesario impartir Capacitación a los responsables del comité de seguridad vial y a todo el personal de esta empresa, temas de normatividad legal y demás así: Normas de Tránsito, Manejo defensivo, Normas de la Salud en el Trabajo cansancio, E.P.P y fatiga, funcionamiento del COPASST, derechos de la seguridad social, salud en el trabajo, higiene industrial), plan de emergencias, factores de riesgos y sus controles, el impacto ambiental y sus aspectos en el cargo, aspectos normativos y legales, Decreto 1079 del 2015, Levantamiento de acta y croquis del accidente, como se realiza la atención y el traslado de personas accidentadas, control de incendios y uso de los equipos de apagado de incendio, Primeros auxilios, capacitación sobre el uso de equipos médicos (paramédicos) y tecnológicos, mecánica básica, alistamiento de vehículo, generalidades de la empresa, políticas de alcohol, drogas y psicoactivos y su impacto en el trabajo y en los accidentes.

56.1 INTENSIDAD HORARIA: Se aplicará conforme a las reglas y normas establecidas por los centros especializados en capacitación e instructores, los horarios para participantes se establecerán también conforme al aprendizaje que adelante el trabajador y/o conductor, hasta cuando quede bien capacitado.

56.2 TIPOS DE VEHICULOS QUE OPERAN EN LA ORGANIZACIÓN: En **esta empresa**, operarán vehículos de diferentes marcas y de acuerdo a ellas el mantenimiento preventivo y correctivo se realizará conforme a lo estipulado en la ficha técnica del constructor, etc. (Ver Anexo).

56.3 INCLUSION DE TEMAS PARA CONDUCTORES NUEVOS Y CONDUCTORES ANTIGUOS: esta empresa incluirá muchos temas de capacitación para los aspirantes a ingresar como trabajador y conductor, así como para los nuevos y antiguos conductores, en esta empresa el tema de capacitación es obligatorio y prioritario en esta empresa para con ello conseguir que exista el 0% de conductores y trabajadores sin capacitación y formación.

56.4. EXIGENCIA A CONDUCTORES PROPIOS COMO DE TERCEROS: Esta empresa exige a los conductores propios y a conductores que operan vehículos que están en convenio empresarial para su ingreso presentar hoja de vida diligenciada, cartas de recomendación, exámenes médicos, experiencia laboral en la conducción de vehículo especial, examen psicosensometrico, psicotécnico, examen médicos, psicológico, pruebas teórico y practica en conducción de vehículo, licencia de conducción C1 o C2 vigente, certificado de cero infracción en norma de tránsito y norma de transporte, no reporte ante las autoridades es decir tener certificado de buena conducta, capacitarse permanentemente, cumplir el Reglamento interno de trabajo, manual de funciones, los diferentes programas y realizar en un documento el compromiso de aplicar el PESV, asistir a las convocatorias realizadas por la empresa y asistir a los centros de enseñanza donde esta lo comisione, presentar buen comportamiento para con sus compañeros de trabajo, los usuarios y la comunidad en general.

56.5 MODELO DE CAPACITACION Y EVALUCION: En esta empresa se realiza las capacitaciones para sus trabajadores en diferentes temas, en lo que se refiere a seguridad Vial, presento, un modelo de Capacitación que se imparte a los trabajadores, conductores, su evaluación, calificación e indicador de cobertura.

INDICADOR DE COBERTURA		
Objetivo: garantizar que la población expuesta participe del programa y cronograma de capacitación y entrenamiento práctico.		
INDICADOR	META	FRECUENCIA
Numero actores x Numero Participantes /100= % de capacitados	100%	Mensual

INDICADOR DE EFICACIA		
Objetivo: medir el grado de aceptación, y de aprendizaje alcanzado por el personal capacitado		
INDICADOR	META	FRECUENCIA
Numero actores x Numero Participantes /100= % de capacitados	100%	Mensual

57. REQUISITOS MINIMOS EXIGIDOS A CONDUCTORES NO PROPIOS SOBRE EL CUMPLIMIENTO DE LA CAPACITACION: esta empresa tiene en su nómina conductores propios con contrato laboral fijo y a los conductores que operan vehículos de otras empresas especiales pero que desarrollan su actividad en esta empresa a través de convenio empresarial se les exigen los mismos requisitos para el vehículo y para su conductor los mismos requisitos para su ingreso y las mismas exigencias de capacitación para el cumplimiento de su labor no solo en materia de capacitación en seguridad vial sino en toda la capacitación que esta empresa imparta.

58. FRECUENCIA PARA PRESENTAR EVIDENCIAS DE CAPACITACION POR PARTE DE CONDUCTORES NO PROPIOS, EL CUMPLIMIENTO DE LA CAPACITACION: esta empresa, no tiene exigencias archivo sobre evidencias de Capacitación o tema alguno, toda vez que no tiene en su nómina conductores contratistas o no propios, para los conductores de vehículos que se encuentran en esta empresa prestando el servicio público de transporte en la figura legal de convenio empresarial las exigencias para la presentación de las evidencias de capacitación es la misma que para los conductores propios de esta empresa

59. DOCUMENTACION Y REGISTRO DE INFORMACION DE CADA UNO DE LOS CONDUCTORES: La siguiente documentación es la exigida a los conductores para su ingreso y sostenimiento como conductor en esta empresa:

- Hoja de vida bien diligenciada con su fotografía.
- Carta de recomendación.
- Fotocopia de la Cedula de ciudadanía.
- Certificado de la autoridad de buena conducta.
- Certificado de cero infracciones de tránsito y transporte.
- Fotocopia de su Licencia de Conducción C1 o C2
- Certificado de estudios.
- Resultados de los exámenes médicos practicados para su ingreso, de Conducción Teórico y práctico.
- Acta de compromiso del cumplimiento del Programa del PESV de esta empresa.

En archivo físico y en carpeta electrónica en plataforma tecnológica se lleva todos estos documentos presentados por el conductor que labora en esta empresa (Ver Anexo).

59.1. PROTOCOLO DE CONTROL DE DOCUMENTACION DE LOS CONDUCTORES: La empresa, posee una plataforma tecnológica en ella se lleva una ficha técnica u hoja de vida de cada conductor donde se registra todos sus datos personales y familiares, además se registra su identificación, número de la licencia de conducción, afiliación al régimen de seguridad social, a la falta del registro en la plataforma de un solo documento por parte del conductor de los aquí mencionados o con este vencido, la plataforma tecnológica impide la elaboración del documento (FUEC) que permite al conductor la operación de un vehículo de esta empresa y la prestación del servicio público de transporte, (ver anexo).

59.2. EVIDENCIA DE CONTROL Y TRAZABILIDAD DE LAS ACCIONES EJECUTADAS Y DEFINIDAS DENTRO DEL PESV DE LA EMPRESA: Esta empresa por ser nueva más adelante llevara y mostrara las evidencias de la trazabilidad de las acciones ejecutadas y definidas dentro de la empresa de la siguiente manera de acuerdo al siguiente, estas se verán en el (ver anexo).

59.3. FRECUENCIA DE VERIFICACION DE INFRACCIONES DE TRANSITO POR PARTE DE LOS CONDUCTORES: La empresa, no solo verifica las infracciones de tránsito realizada por nuestros conductores, también se verifican las violaciones a las normas de transporte, el comportamiento interno, con el vehículo, los usuarios y la comunidad, esta evaluación en los casos anteriormente descritos se hace con una periodicidad mensual, y para los casos que un conductor haya cometido falta alguna, será llamado a un proceso disciplinario interno de manera inmediata, para la verificación, utiliza las herramienta planteadas en la plataforma tecnológica, el sistema RUNT, la plataforma de la súper puertos y transporte y una encuesta dirigida a los usuarios

del transporte para poder observar el comportamiento del conductor en el manejo del vehículo y trato personal hacia ellos y la comunidad en general. (Ver Anexo).

59.4. REGISTRO DE INFRACCIONES A LAS NORMAS DE TRANSITO POR PARTE DE LOS CONDUCTORES PROPIOS Y TERCERIZADOS: La empresa, lo primero que realiza verificar en el sistema RUNT u otro con el número de cedula de ciudadanía el estado de violación a las normas de tránsito y transporte en que se encuentra cada conductor propio y los que están en convenio empresarial, una vez detectado la existencia de una violación a la norma legal o no, se registra en una planilla en físico y en planilla digital en nuestra plataforma tecnológica en nuestros archivos para su verificación, esta actividad se realiza en esta empresa mensualmente sobre las infracciones cometidas a las normas de tránsito, para el caso de violación a las normas las normas de transporte se observa mensualmente en la página de la súper transporte y se observa esta violación en el momento que la súper transporte publique la placa del vehículo que cometió dicha infracción y es cuando se registra el conductor infractor verificando el FUEC para constatar quien conducía el vehículo en esa fecha. (Ver anexo)

59.5. PROCEDIMIENTO EN CASO DE EXISTIR COMPARENDOS POR PARTE DE LOS CONDUCTORES PROPIOS: En esta empresa existe un programa que tiene un procedimiento establecido como régimen de sanciones para los conductores infractores de las normas de tránsito y transporte, dicho procedimiento está establecido en el reglamento interno de trabajo, en el programa de infracciones y por ende en el PESV, y dice:

- Amonestación al conductor infractor, envió a capacitación y al pago de dicha Multa, esto se efectúa con infracciones leves hasta dos veces.
- Suspensión temporal del Cargo, cuando el conductor ya ha cometido dos infracciones de tránsito y una (1) a las normas de transporte, se envía a capacitación inmediata y al pago de dicha sanción y multa.
- Despido del cargo de Conductor, Se abre proceso disciplinario entregando el derecho a la defensa y al debido proceso y se sanciona con el despido al trabajador que incurre en más de tres violaciones a las normas de tránsito y una a las normas de transporte.
- lleva un registro en una ficha técnico física y digital en nuestra plataforma tecnológica, y se envía el reporte a las autoridades de tránsito y transporte, así como a empresas de transporte especial.

59.6. RESPONSABLE EN CASO DE PRESENTARSE COMPARENDOS A CONDUCTORES: En la empresa, el responsable de verificar la existencia de violación a las normas de tránsito y transporte por parte de cada conductor es el Comité de seguridad Vial concretamente el secretario tecnológico y de sistema a través del centro de operaciones, quien remite la información a la alta administración, al comité de Seguridad vial, al de Educación y capacitación, para que ejecuten las actuaciones necesarias contra el conductor infractor e informara a las autoridades de tránsito y transporte competentes, de encontrarse conductor infractor en el programa está estipulado el régimen de sanciones a aplicar en caso de ser infractor.

60. PROTOCOLO PARA LOS CONTROLES DE ALCOHOL Y DROGAS: esta empresa tiene el siguiente protocolo para realizar los controles de alcohol

y sustancias psicoactivas.

- Programa del control de droga y cronograma.
- Entidad idónea contratada para la realización del examen de alcoholimetría y de sustancias psicoactivas.
- Listado de los conductores, con los contratos donde prestan el servicio especial.
- En coordinación con la entidad idónea que practicara dichas pruebas, al azar se toman lugares y conductores para la práctica de la alcoholemia y psicoactivos.
- Practicadas las pruebas se eleva a un registro la información a una ficha técnica en físico y una digital en la plataforma tecnológica, donde se deja constancia de la fecha, hora, lugar, nombres y apellidos, número de cedula, del conductor y el resultado de la prueba médica practicada.
- De los resultados de las pruebas se entrega información a la alta administración y comité de seguridad vial y a las autoridades de tránsito y transporte para lo pertinente.
- Estas pruebas se practicarán con una periodicidad mensual a cinco de nuestros conductores escogidos a lazar. (Ver Anexo).

60.1. RESPONSABLES PARA LA REALIZACION DE LAS PRUEBAS DE CONSUMO DE PSICOACTIVOS: Los encargados de practicar las pruebas de alcoholemia y sustancias psicoactivas serán el centro o entidad idónea con la que se tiene convenio empresarial para practicarlas, esta entidad remitirá los resultados al encargado de la secretaria de salud en el trabajo y de seguridad Vial, quien evaluara dichos resultados, el secretario remitirá el informe a recursos humanos para que aplique las sanciones correspondientes en caso de dar positivo y remita la información a la alta dirección de la empresa.

60.2. MECANISMOS Y PROCEDIMIENTOS PARA LA REALIZACION DE LAS PUEBAS DE CONSUMO DE PSICOACTIVOS:

- Se toma el listado de los conductores de esta empresa y los que laboran en convenio empresarial.
- Se determina qué tipo de contrato de transporte realiza, en el momento de recibir el FUEC en la empresa el encargado de la entidad idónea practica las pruebas de alcoholemia y psicoactivos.
- Otra fórmula es a lazar, que el encargado del comité vial y el encargado de la entidad idónea de la práctica de las pruebas de alcoholemia y psicoactivos asistan a la empresa y entidad contratante del servicio y allí practiquen las pruebas al conductor.
- obtenido el resultado plasmar y registrar en las fichas técnicas o formato.
- Informar de las pruebas practicadas a la alta administración de la empresa, al comité de seguridad vial y a las autoridades de tránsito y transporte

60.3. IDONEIDAD DE QUIEN REALIZA LAS PRUEBAS DE CONSUMO DE PSICOACTIVOS: estas pruebas se realizan en un centro de reconocimiento de conductores especializado y certificado que cuenta con un grupo de profesionales idóneos para las prácticas de estas pruebas. (Ver anexo)

60.4. PERIODICIDAD PARA LA REALIZACION DE LAS PRUEBAS DE CONSUMO DE PSICOACTIVOS: Mensualmente de manera selectiva e

intempestiva la unidad administrativa a través de Recursos humanos escogerá un grupo de conductores a quienes se le practicaran las pruebas de alcoholemia y psicoactivos, La entidad idónea que practico dichas pruebas entregará los resultados al secretario del comité de seguridad vial y de salud en el trabajo,

60.5 ACCIONES A TOMAR PARA AQUELLOS CONDUCTORES CUYO RESULTADO DEL EXAMEN DE CONSUMO DE PSICOACTIVOS SEA POSITIVO: De los conductores que los exámenes practicados le den positivo se informara a la Alta administración para que ejerza lo pertinente a los procesos disciplinarios a que haya lugar y su reporte a las autoridades correspondientes y se le aplique el siguiente régimen de sanciones contemplado en el programa de control de psicoactivos:

a. Grado mínimo: Amonestación por primera vez, y se enviarán a un centro de rehabilitación sobre el no consumo de alcohol y droga.
b. Reincidente: será sancionado con suspensión de su contrato laboral.
c. Grado Alto: Suspensión del contrato laboral de inmediato.

61. REGULACION Y CONTROL DE HORAS MAXIMAS DE CONDUCCION Y DESCANSO: Esta empresa, acorde lineamientos del SG-SST, el reglamento interno de trabajo, y el PESV, promueve y regula el descanso de sus empleados, especialmente de los conductores; por ello sus acciones se dirigen a regular las horas máximas de conducción, intercalándolas con periodos de descanso, para así disminuir los riesgos de accidentalidad a los que son sometidos diariamente sus conductores; conducente con ello, se compromete a:

- Establecer mecanismos para implementar la práctica de pausas activas como una medida obligatoria para promover y regular el adecuado descanso de los conductores.
- Establecer tiempos de reposo y descanso para prevenir la fatiga en sus conductores.
- Establecer esquemas de seguimiento sobre el cumplimiento de los tiempos de reposo y pausa de los conductores que realicen su actividad en recorridos largos.
- Incluir temas de capacitación sobre hábitos de sueño y descanso, nutrición y ejercicio los cuales pueden prevenir la fatiga en los trabajadores.
- Evaluar, en caso de accidente o incidente de trabajo, la probabilidad de causalidad por la fatiga.
- Trabajar mancomunadamente con la ARL POSITIVA y el COPASST, para promover campañas orientadas hacia la reducción de largas horas de trabajo y tiempos de descanso adecuados. (Ver anexo)

HORAS DE CONDUCCION	
JORNADA MAXIMA DE CONDUCCION POR DIA	8 HORAS
TIEMPO MAXIMO DE CONDUCCION CONTINUA	4 HORAS
DESCANSO EN CONDUCCION CONTINUA DE 4 HORAS	20 MINUTOS

TIEMPO MAXIMO DE CONDUCCION DISCONTINUOS AL DIA	8 HORAS.
CONDUCCION MAXIMA POR SEMANA	48 HORAS
CONDUCCION DEL VEHICULO MAS DE DIEZ HORAS DISCONTINUAS	APLICA UN CONDUCTOR RELEVO.

61.1 TEST FATIGA Y CANSANCIO PRE JORNADA: Se debe impartir capacitación como mecanismo de prevención de accidentes de tránsito incluyendo tipos, síntomas y manejo de la fatiga, jornadas de trabajo, pausas activas etc.

61.2. REPORTE DE LAS JORNADAS LABORALES O LA PLANIFICACION DE SU JORNADA: E**sta empresa**, a través de la plataforma tecnológica puede establecerse el tiempo que el conductor lleva laborando por día, los tiempos de descansos, paradas etc, en todo caso los conductores no pueden laborar más de ocho (08) diarias y este tiempo será reportado a su hoja de vida y a la autoridad competente a través de la siguiente formulación.

- Establecer que la jornada laboral es de ocho (8) horas diarias máximo, que el conductor puede conducir un máximo de cuatro (4) horas continuas y un máximo de ocho (8) horas discontinuas durante el día.
- Establecer mecanismos para implementar la práctica de pausas activas como una medida obligatoria para promover y regular el adecuado descanso de los conductores.
- Establecer tiempos de reposo y descanso para prevenir la fatiga en sus conductores.
- Establecer esquemas de seguimiento sobre el cumplimiento de los tiempos de reposo y pausa de los conductores que realicen su actividad en recorridos largos.
- Incluir temas de capacitación sobre hábitos de sueño y descanso, nutrición y ejercicio los cuales pueden prevenir la fatiga en los trabajadores.
- Evaluar, en caso de accidente o incidente de trabajo, la probabilidad de causalidad por la fatiga.
- Trabajar mancomunadamente con la ARL POSITIVA y el COPASST, para promover campañas orientadas hacia la reducción de largas horas de trabajo y tiempos de descanso adecuados.

62. POLITICAS DE APLICACION DE LOS LIMITES DE VELOCIDAD Y DEFINICION DE LA VELOCIDAD EN LAS RUTAS: dentro del marco regulatorio del PESV, el SG-SST, y la normatividad vigente; promueve la práctica en sus empleados, especialmente los conductores, de respeto de los límites de velocidad definidos por las autoridades de tránsito y transporte en las diferentes regiones del país; por eso ha determinado:

- Establecer e implementar las estrategias necesarias para que los conductores no rebasen los límites máximos de velocidad establecidos por la legislación vigente.
- Instalar en cada uno de los vehículos que conforman el parque automotor, dispositivos electrónicos, basados en nuevas tecnologías, que permitan determinar y alertar sobre el cumplimiento de los límites de velocidad y la ubicación del vehículo en tiempo real.

- Divulgar los límites de velocidad establecidos por la norma así: Carreteras nacionales y departamentales: 80 km/h., Carreteras urbanas: 60 km/h., Vías rurales, residenciales y destapadas: 30 km/h, zonas escolares 10 km/h.
- Prohibir superar los límites de velocidad establecidos por normas vigentes, ni aquellos excepcionales que se fijen mediante vallas de señalización por las autoridades de tránsito y transporte.
- Implementar programas de capacitación para despertar conciencia sobre el acatamiento de no sobrepasar los límites de velocidad fijados por las autoridades de tránsito y transporte.

62.1. LIMITES DE VELOCIDAD PARA LAS ZONAS URBANAS Y RURALES.

Tipo de vía	Velocidad máxima permitida para vehículos (km/h)	
	Livianos	Pesados
Para el tránsito de vehículos dentro de los centros de trabajo operativos.	10	10
Zonas escolares, zonas pobladas en cercanías a las vías, zonas de intersecciones de vías, cruces de puentes, curvas y condiciones climáticas adversas.	10	10
Visas destapadas o terciarias	30	30
Vía pavimentada en área urbana	60	40
Vía pavimentada (fuera del área urbana)	80	60

62.2. LOS CONDUCTORES CONOCEN LAS POLITICAS DE VELOCIDAD FIJADAS EN LA EMPRESA: los conductores de esta empresa conocen los límites de velocidad establecidos en las zonas urbanas y rurales de este país, pero sin embargo esta empresa, reforzara dicho conocimiento con un curso teórico y práctico en un centro de enseñanza especializado.

62.3. MECANISMOS DE CONTROL DE VELOCIDAD Y MONITOREO: Esta empresa, a través de la plataforma satelital contratada monitorea los vehículos vinculados en su parque automotor o los que presten el servicio a través de convenio empresarial, con este monitoreo también logramos establecer los niveles de velocidad que alcanza cada conductor en la operación del vehículo, lugar de ubicación etc. (Ver anexo)

63. OBLIGATORIEDAD Y CONTROL DEL USO DE LOS CINTURONES DE SUGURIDAD: es de vital importancia la seguridad de sus empleados, por lo que se observa muy estrictamente los lineamientos que en seguridad laboral se dan en el SG-SST, se atienden las directrices expedidas en materia de seguridad vial por la autoridad competente; comprometida con ello establece las siguientes pautas de obligatorio cumplimiento en todos sus conductores y usuarios del servicio de transporte:

- Establecer el uso del cinturón de seguridad como elemento de uso obligatorio para todos los conductores y usuarios del servicio de transporte, independientemente del trayecto que se recorra.
- Establecer mecanismos de control que permitan verificar que los conductores están usando el cinturón de seguridad de manera apropiada, segura y en todo momento.
- Ordenar la instalación del cinturón de seguridad en aquellos vehículos que aún no lo tienen.
- Establecer que es prioridad el uso del cinturón de seguridad para los usuarios del servicio de transporte, que usen los vehículos de nuestro parque automotor, y que es responsabilidad del conductor hacer que esto se cumpla.
- Colocar en todos los vehículos avisos que indiquen la obligatoriedad de usar el cinturón de seguridad durante la permanencia en ellos.
- El incumplimiento repetido de estas indicaciones, se considerará falta grave, que puede ser causal de terminación del contrato por justa causa.

63.1. MECANISMOS PARA EL CONTROL DEL USO DEL CINTURON DE SEGURIDAD:

- En la revisión pre-operacional determinar el estado del (os) cinturón (es) de seguridad del vehículo.
- A través de la plataforma satelital se está estableciendo una alarma, que se emitirá directamente al centro de control de la empresa, para detectar si el cinturón de seguridad está por fuera del broche de cierre y ajuste del mismo.
- Observar por la cámara de video frontal que el conductor lleve colocado en buena posición el cinturón de seguridad.

64. POLITICA DE USO DE ELEMENTOS DE PROTECCION PERSONAL SEGUN VEHICULO A CONDUCIR. Los elementos de protección personal de acuerdo a los vehículos que conducen el personal de esta empresa son de uso obligatorio por parte de los conductores de esta empresa y son los siguientes:

- Uniforme de la empresa, camisa con el logo de la empresa y líneas reflectiva, píntalos con señalización reflectiva y zapatos anti deslizantes, una gorra.
- Guantes que brinden seguridad en la maniobra del timón del vehículo.
- Gafas de seguridad para ser usadas en la reparación del vehículo.
- Guantes de cuero para ser usadas en la reparación del vehículo.
- Protector nasal y bucal.
- Botiquín
- Celular
- Lámpara
- Mechón
- Encendedor eléctrico, a combustible y fósforos.

64.1. LOS CONDUCTORES CONOCEN LAS POLITICAS DE USO DE EPP FIJADAS EN LA EMPRESA: En el momento los conductores desconocen los elementos de protección que debe usarse en la conducción de los vehículos de esta empresa, pero una vez sea aprobado el presente PESV la empresa los someterá a capacitación donde va incluido la enseñanza a utilizar los elementos de protección personal y el protocolo de cómo debe usarlos en el manejo del vehículo.

65. PROHIBICION DEL USO DE EQUIPOS BIDIRECCIONEALES DURANTE LA CONDUCCION. Para esta empresa, es un imperativo el bienestar de sus empleados, especialmente de sus conductores, y de sus usuarios; por lo que acoge todas las directrices estampadas en el SG-SST y en el PESV, actuando congruentemente con ello, establece:

- Prohibir el uso, a los conductores, equipos de comunicación bidireccional sea o no con accesorios pertinentes (manos libres); en caso de extrema necesidad y solamente para fines de su actividad, deberá orillarse y estacionar el vehículo en un lugar seguro para poder hacer uso de su equipo de comunicaciones.
- Prohibir el uso de los equipos de comunicación para el envío de mensajes de texto y chat al momento de la conducción.
- Prohibir dispositivos electrónicos de música, durante la conducción del vehículo.
- Establecer mecanismos para controlar el uso de teléfonos móviles, asistentes digitales personales (PDA), impresoras, dispositivos de mano, tabletas, dispositivos convergentes, dispositivos de mensajes de texto, computadoras y otros dispositivos electrónicos móviles (ya sea de otra persona o de propiedad de la empresa).
- Establecer mecanismos para el control del uso de dispositivos de manos libres mientras el vehículo está en movimiento.
- Prohibir a los conductores llevar auriculares u otros dispositivos mientras se conduce un vehículo.
- Establecer los mecanismos de control para que los sistemas de GPS se programen antes del inicio del viaje y no durante el transcurso de la operación del vehículo.
- Establecer mecanismos para que el uso de mapas para planificar rutas también sea realizado antes de operar el vehículo.

65.1. MECANISMOS DE CONTROL DE USO DE EQUIPOS BIDIRECCIONALES DURANTE LA CONDUCCION.

- Durante la conducción del vehículo está prohibido el uso de equipo de comunicación y direccional u otros equipos y objetos que generen distracción al conductor.
- Durante la conducción del vehículo está prohibido ingerir alimentos y bebidas que generen distracción y somnolencias al conductor.
- Para contestar llamadas a través de los equipos de comunicación estas solamente deberán ser atendidas después de orillar y parquear correctamente el vehículo colocando el freno de seguridad y las luces de parqueo.
- Únicamente podrá el conductor durante la prestación del servicio atender el equipo de comunicación suministrado por la empresa después de orillar y parquear correctamente el vehículo.

- En caso de llamadas diferentes a las del centro de operaciones de la empresa, estas pueden ser atendidas por el conductor después de orillar y parquear correctamente el vehículo, en caso de una emergencia familiar reportada en la llamada el conductor deberá informar a la otra persona el número del call center de la empresa para que allí dejen la información, que será solicitada y entregada una vez culmine la prestación del servicio que está ejecutando el conductor.
- Encuesta elaborada por los usuarios donde existe la pregunta si el conductor durante la conducción del vehículo utilizo y hablo por celular u otro equipo de comunicación.

65.2. SANCIONES A LOS CONDUCTORES QUE HACEN MAL USO DE EQUIPOS BIDIRECCIONALES DURANTE LA CONDUCCION: Las sanciones establecidas por la empresa para aquellos conductores que no cumplan con lo establecido en el presente PESV serán la siguiente:

- Amonestación verbal: cuando haya incurrido en la primera violación.
- Amonestación Escrita: Cuando haya incurrido en la segunda violación.
- Suspensión por diez (10) días de las labores a la tercera violación.
- Cancelación del contrato laboral a quien cometa más de tres violaciones.

66. DIRECTRICES DE COMPORTAMIENTO: Esta empresa en el presente PESV ha determinado las directrices de comportamiento que deben cumplir los trabajadores, los conductores y los usuarios para con los vehículos y el servicio de transporte a prestar de acuerdo al rol dentro de la empresa.

66.1 DISPOSICIONES PARA CONDUCTORES

- Conocer y cumplir estrictamente los estándares de Seguridad Vial.
- Diligenciar el formato de Compromiso de la aplicación del programa de seguridad vial, con una frecuencia anual.
- Velar por el mantenimiento oportuno del vehículo.
- Realizar el protocolo de alistamiento a través del formato pre-operacional.
- Cumplir todos los protocolos de la empresa.

Adicional a las anteriores directrices es necesario que el conductor cumpla con las siguientes obligaciones y responsabilidades inherentes al roll, las cuales se debe desarrollar de manera eficiente, Segura y veraz.

66.2. ASIGNACIÓN Y RESPONSABILIDAD DE LOS VEHÍCULOS: Para la asignación del vehículo a los conductores, El jefe de la unidad operacional y el conductor deben revisar el vehículo conforme a lo solicitado en el formato pre operacional, con lo encontrado en el vehículo el jefe de la unidad operacional diligenciará un formato de inventario que debe firmar el conductor al que se le entrega la Asignación del vehículo y el jefe, el conductor a

partir de ahí será el responsable del vehículo mientras se encuentre bajo su dominio.

66.3. ESTACIONAMIENTO DEL VEHICULO: El conductor debe dejar bien estacionado y totalmente detenido el vehículo antes de bajarse del mismo. El vehículo debe quedar estacionado siempre en reversa (Artículo 80 de la Ley 769 de 2002, y aplicar las medidas para evitar el movimiento del vehículo estacionado es decir colocar las llantas en dirección al andén y aplicar el freno de seguridad de estacionamiento.

66.4 TRANSPARENCIA DE CRISTALES O VIDRIOS PANORAMICO, TRASERO Y LATERALES DEL VEHICULO: La transmisión debe ser clara en el parabrisas, en el trasero y ventanas laterales o traseras, la claridad siempre debe ser mayor al 80%. No se permiten adhesivos en los vidrios que reduzcan el campo visual.

66.5 ABASTECIMIENTO DE COMBUSTIBLE: El abastecimiento de combustible debe realizarse en estaciones de venta de combustible certificadas y de calidad, con el motor del vehículo apagado, sin ningún ocupante dentro del vehículo, el vehículo estacionado conforme a la ley y con el freno de estacionamiento aplicado, y sin el uso de dispositivos de comunicación mientras se esté realizando el abastecimiento de combustible.

66.6 PARQUEADEROS: Al llegar el conductor con el vehículo al parqueadero de propiedad de la empresa o el contratado por esta para guardar el vehículo en un lugar seguro, el conductor debe aplicar la norma legal para el estacionamiento del vehículo, cerrándolo de tal manera que quede seguro, dejar la llave al encargado del parqueadero e inventariado y el vigilante del parqueadero garantizará la custodia del vehículo donde se guarde al terminar cada día de servicio. LA EMPRESA facilitará el parqueo en sus puntos de infraestructura (Lugar de destino final), para la salida, arribo y despacho del personal únicamente o durante la prestación de los servicios, el cual debe ser utilizado de acuerdo a las reglamentaciones que LA EMPRESA imparta para su uso.

67 DISPOSICIONES PARA LOS PASAJEROS: Teniendo en cuenta que la labor económica principal tratada en éste documento, y que se refiere al transporte terrestre de pasajeros; es importante dejar claras las condiciones de seguridad necesarias y mínimas que deben cumplir los pasajeros, para tal fin.

- Conocer las normas sobre tránsito y seguridad vial.
- No exigir al conductor que viole las normas de tránsito y transporte y el PESV.
- No interferir la visibilidad del conductor ni de accionar los mandos del vehículo automotor.
- No deberá distraer al conductor durante la conducción.
- Exigir al Conductor del vehículo que cumpla las normas de tránsito y transporte y el PESV.
- No exigir al conductor que exceda los límites de velocidad legal y los planteados en este PESV.
- No transportarse l en estribos, carrocerías, vehículos tipo platón o estacas destinados para cargas.
- Usar el cinturón de seguridad y elementos de protección de Bioseguridad asignados.

68. OBLIGACIONES DEL CONDUCTOR PARA CON LOS PASAJEROS.

- Asegurar que todos y cada uno de los pasajeros usen adecuadamente el cinturón de seguridad en todas las sillas del vehículo.
- El conductor tiene la obligación de no transportar personal ajeno a las actividades de la empresa sin ningún aviso u autorización.
- El número máximo de pasajeros, debe corresponder al número de cinturones de seguridad en buen estado con que dispone el vehículo sin sobrepasar la capacidad de diseño.

69. PROHIBICIONES:

- No exceder los límites de velocidad establecido en este PESV y el Código Nacional de Tránsito.
- No está permitido el uso o manipulación de los sistemas de comunicación mientras el vehículo se encuentre transitando, de igual manera está prohibido el uso de manos libres y bluetooth. para hacer uso de éstos sistemas el conductor deberá detener el vehículo en un lugar seguro indicando correctamente la maniobra de detención y activar luces de parqueo.
- Está prohibido que los conductores presten el servicio de operación para el transporte de pasajeros cuando se encuentre incapacitados por su estado de salud.
- El conductor debe proceder a bajarse del vehículo, antes de realizar cualquier abastecimiento de combustible.
- Está prohibido fumar en la estación de servicio y dentro del vehículo.
- Está prohibido desactivar el sistema de monitoreo de los vehículos ni los limitadores de velocidad.

70. NORMAS DE SEGURIDAD VIAL ADICIONALES PARA EL APOYO Y PREVENCION DE ACCIDENTES IN ITÍNERE Y EN MISIÓN:

QUÉ ES LA SEGURIDAD VIAL LABORAL? La Seguridad Vial Laboral son los conocimientos y las actitudes que te permiten actuar con seguridad cuando realizas desplazamientos por motivos laborales: al ir o volver del trabajo o dentro de la propia jornada laboral. Prevenir los accidentes laborales de tráfico es una responsabilidad de los trabajadores y de las empresas: • Las personas debemos conocer las causas de los accidentes laborales de tráfico y como, conductores, pasajeros o peatones, prevenirlas. • Las empresas deben conocerlas y velar por la seguridad de sus trabajadores.

¿QUÉ SON LOS ACCIDENTES LABORALES DE TRÁFICO? LOS ACCIDENTES IN ITÍNERE Y EN MISIÓN: Un accidente laboral de tráfico es aquel que sufre un trabajador por cuenta ajena durante su jornada de trabajo o en la incorporación o retorno al centro de trabajo, siempre que intervenga un vehículo en circulación. Los accidentes laborales de tráfico pueden ser de dos tipos:
ACCIDENTES IN ITÍNERE, que significa "en el camino", son accidentes viales que se producen en el trayecto entre el domicilio del trabajador y el puesto del trabajo, aunque no sea la vivienda habitual, en el tiempo inmediato o razonablemente próximo a la hora de entrada o salida del trabajo.
ACCIDENTES EN MISIÓN, son aquellos que se producen en los desplazamientos durante la jornada laboral, al realizar una tarea aunque sea distinta de

las habituales: una actividad o encargo encomendado como parte del trabajo, tanto si se realiza con un vehículo de empresa como con el vehículo propio.

¿CUÁLES SON LAS CAUSAS? ¿QUÉ FACTORES INCIDEN? Hay diversos factores que pueden estar presentes en un accidente laboral de tráfico: el factor humano, el factor mecánico, los factores ambientales -la vía y las condiciones meteorológicas-, la gestión de la actividad laboral -cómo se organizan tareas, las rutas, Conocerlos nos ayuda a prevenir los riesgos.

EL FACTOR HUMANO: Todo lo relacionado con las personas, nuestro estado, nuestros hábitos y comportamientos, por ejemplo: "La capacidad, la formación, los hábitos que tenemos como conductores, pasajeros, acompañantes, o peatones. Nuestro estado psicofísico: fatiga, sueño, cansancio, estrés, enfermedades o lesiones leves (catarro, gripe. alergia, dolor de espalda, etc.).

- El estrés laboral, la presión por cumplir objetivos o tareas en determinados tiempos, la precariedad laboral, las prisas…
- El consumo de alcohol y drogas es absolutamente incompatible con la conducción: altera la percepción de la realidad -se valoran peor las distancias, el campo visual se reduce y se produce efecto de visión en túnel, es más difícil calcular y adecuar la velocidad. Hace que asumamos mayores riesgos y se seamos menos prudentes por lo que se cometen más infracciones.
- El uso de dispositivos electrónicos, teléfonos móviles con manos libres, GPS
- Los efectos de medicamentos habituales (como analgésicos o antihistamínicos) que aun si han sido recetados pueden producir somnolencia, falta de atención o de reflejos…
- Distracciones y comportamientos inadecuados tanto si somos el conductor, pasajero, acompañante o peatón: ir pensando en otra cosa, mirar un mapa o plano, consultar papeles del trabajo, distraer al conductor.
- Falta de reacción y respuestas automatizadas ante circunstancias adversas, difíciles o inesperadas: atascos, circulación lenta y retenciones, incorporaciones y salidas de las vías principales, niebla, iluminación de las vías, la rutina al transitar por carreteras muy conocidas... EL

FACTOR MECÁNICO: Factor mecánico o factor vehículo es todo lo relacionado con las condiciones en qué está el vehículo y las medidas de seguridad con las que cuenta.

- La antigüedad del vehículo: a partir de los 8-10 años aumenta la probabilidad de que se produzca un fallo mecánico que pueda provocar un accidente.
- Un vehículo más nuevo dispone de mecanismos de seguridad pasiva -como el airbag, chasis y carrocería, el tipo de cristal del parabrisas, reposa cabeza que pueden minimizar los daños en los ocupantes en el caso de accidente.

LOS FACTORES AMBIENTALES: Los factores ambientales son los relacionados con:

- la calzada o vía, las condiciones meteorológicas, el control del tráfico, el estado de la vía, su diseño o trazado, la anchura, la pendiente, la conservación y estado del pavimento, la señalización, el número de carriles,
- el entorno de la vía: la señalización y su localización, la presencia de barreras protectoras, bolardos, objetos del mobiliario urbano, la visibilidad e iluminación.
- conjunto de elementos cambiantes: el clima, la oscuridad, niebla, lluvia, nieve o hielo, obras en la vía, cruce de animales, otros vehículos y peatones, atascos, retenciones, etc,
- las medidas de control de tráfico y la supervisión de los agentes: pasos para peatones y rotondas, controles policiales, cámaras de control de tráfico.

LA GESTIÓN DE LA ACTIVIDAD LABORAL: Los factores laborales de riesgo tienen que ver con la organización y gestión del trabajo, se debe atender:

- La planificación de las rutas y los tiempos: deben ser realistas y adecuados a los diversos factores.
- Los niveles de productividad: las políticas de remuneración basadas en tiempos de entrega poco realistas con la situación vial del entorno.
- La gestión de las comunicaciones: si la empresa o nuestro entorno se acostumbran a llamar y ser llamados por teléfono durante la conducción.
- La coincidencia de horarios de llegada y salida en los accesos a polígonos.
- La limitación de los tiempos reservados para el reparto de mercancías…

LA SEGURIDAD EN EL TRABAJO COMIENZA AL SALIR DE CASA:

- Evita los trayectos rutinarios: la mayoría de las veces solemos realizar los mismos trayectos para acudir o regresar del trabajo, pero las circunstancias del tráfico no son iguales. Por eso debes estar atento a las circunstancias puntuales del tráfico y adecuar la conducción a las mismas. El lunes es el día de la semana en que se registran más accidentes laborales de tráfico.
- Evita ir con prisas: el 70% de los accidentes laborales de tráfico se producen al ir al trabajo, son accidentes in itínere. Se circula a mayor velocidad para llegar a tiempo, por la productividad ligada a fichar a unas horas determinadas, estas circunstancias pueden generar estrés y hacer que asumas más riesgos.
- Evita el uso de dispositivos electrónicos: tras minuto y medio de hablar por el móvil con el "manos libres", el conductor no percibe el 40% de las señales, su velocidad media baja un 12%, el ritmo cardiaco se acelera bruscamente y se tarda más en reaccionar. Usar el móvil a la vez que se camina distrae de lo que ocurre en la calzada: cruces, semáforos, pasos de cebra. No manipules GPS en marcha.

PEATÓN: Si vas al trabajo caminando, si estás haciendo un reparto o una tarea andando como parte de tu trabajo:

- Utiliza el trayecto más seguro: camina por las aceras, no corras atropelladamente aunque vayas con mucha prisa. No cruces entre vehículos estacionados que no te dejan ver a otros vehículos e impiden que ellos te vean.
- Hazte ver: si es de noche o muy temprano, si caminas por zonas mal iluminadas, por vías interurbanas o polígonos industriales, lleva ropa de alta visibilidad o chaleco reflectante.
- En polígonos industriales, presta especial atención a la entrada y salida de grandes vehículos, a sus maniobras, a las zonas de aparcamiento, de carga y descarga.
- Ten mucha precaución si caminas y hablas por teléfono a la vez: mira alrededor, no cruces indebidamente, pon atención al resto de peatones.

CICLISTA: Si para desplazarte al trabajo o para realizar tareas utilizas bicicleta:

- Respeta las señales y cumple las normas de circulación: los ciclistas deben observar las mismas normas de circulación que el resto de conductores.
- No bebas alcohol ni consumas otras drogas.
- Si estás tomando medicamentos, con o sin receta médica (analgésicos, antihistamínicos…) consulta a un especialista.
- Recuerda que está prohibido circular con auriculares o hablando por el móvil.
- Utiliza siempre el casco de seguridad, aunque no sea obligatorio. Usa prendas reflectantes que te hagan especialmente visible.
- Lleva alumbrado y extrema la precaución si circulas muy temprano o de noche, por pasos inferiores, túneles o en condiciones adversas como los días de niebla, lluvia o viento. Circula más despacio porque aumentan las posibilidades de caídas.
- En polígonos industriales presta especial atención a la entrada, salida y maniobras de grandes vehículos y a las zonas de carga y descarga.
- Usa rutas alternativas para evitar las grandes aglomeraciones.

TRANSPORTE PÚBLICO O DE EMPRESA:

- Espera tu turno en la parada, sin salir a la calzada y sin entorpecer el paso de peatones.
- Sube y baja de forma ordenada, cuando el autobús esté detenido.
- Cruza por detrás y alejado del autobús, nunca por delante: espera que se vaya para ver si circulan otros vehículos.
- Utiliza el cinturón de seguridad durante todo el trayecto.

CONDUCTOR: Si te desplazas en coche, particular o de empresa, o si haces un desplazamiento como parte de tu trabajo:

- Evita las distracciones y concéntrate en la conducción: conciencia a tu entorno laboral y familiar de la importancia de evitar llamadas y mensajes para no distraerte al volante. Apaga el móvil para evitar la tentación de cogerlo.

- Revisa y mantén el vehículo en buen estado, presta especial atención a los frenos, la dirección, neumáticos, luces..., asegúrate de que ha pasado la ITV.
- Si usas un vehículo de empresa, comunica las incidencias y necesidades de revisión a través de los cauces establecidos.
- Si puedes, planifica el trayecto: evita las horas punta y zonas conflictivas. Si no puedes, ve con tiempo suficiente para evitar actitudes temerarias.
- Lleva siempre abrochado el cinturón de seguridad, ajusta el asiento, los espejos retrovisores y coloca el reposacabezas adecuadamente, especialmente si no es tu coche habitual.
- Respeta las señales y normas de tráfico, adecua los límites de velocidad al estado de la vía, a las condiciones meteorológicas y a tu estado físico o psíquico, mantén la distancia de seguridad.
- No tomes alcohol ni otras drogas. No fumes mientras conduces. Controla las comidas copiosas si vas a conducir.
- Si estás tomando medicamentos, con o sin receta médica (analgésicos, antihistamínicos, consulta a un especialista antes de conducir.
- Evita temperaturas elevadas en el vehículo, abre la ventanilla para ventilar, usa las salidas de aire para despejarte.

71. DISPOSICIONES PARA LA PREVENCIÓN DE ACCIDENTES IN ITÍNERE Y EN MISIÓN.

- **No conduzcas;** cansado o con sueño: descansa y no arriesgues, haz paradas cada 2 horas o cada 200 kilómetros en trayectos largos. Si notas sueño estaciona el vehículo en lugar seguro y duerme. • Escucha música o la radio pero no la manipules mientras conduces.
- **Utiliza,** gafas mejor que lentillas para evitar la fatiga ocular.

DISPOSICIONES PASAJERO: Si compartes vehículo para desplazarte al trabajo:

- Lleva siempre puesto el cinturón de seguridad, delante y detrás.
- Coloca el asiento y reposacabezas de forma adecuada a tu altura: son elementos de seguridad, no sólo de comodidad.
- Ayuda al conductor a elegir la ruta, a estar atento a la vía y las circunstancias: no discutas, no agobies al conductor, facilítale la tarea de conducir.
- No bebas ni consumas drogas o sustancias si estás en tiempo de trabajo. Si has bebido no molestes al conductor.

CONDUCTOR DE MOTOCICLETA: Si te desplazas en motocicleta o haces desplazamientos en motocicleta como parte de tu trabajo:

- Utiliza casco homologado, sin holguras y llévalo bien abrochado.
- Cumple con el código de circulación, evita los adelantamientos por huecos.
- Hazte visible, utiliza ropa reflectante y señaliza las maniobras.
- Sé más cuidadoso en días con condiciones climatológicas adversas.
- Realiza revisiones periódicas para asegurar el buen estado de la motocicleta: desgaste de piezas, limpieza regular.

- Si llevas carga, asegúrate de que está correctamente ubicada y fijada, de que no puede desplazarse o soltarse durante la marcha.

DISPOSICIONES PARA PEATONES: El tránsito de peatones se realizará conservando las buenas prácticas de comportamiento ciudadano, la protección personal y el buen desarrollo de la movilidad, para lo cual los peatones no deberán hacer lo siguiente:

- Actuar de manera que ponga en peligro su integridad física.
- Invadir la zona destinada al tránsito de vehículos.
- Llevar, sin las debidas precauciones, elementos que puedan obstaculizar o afectar el tránsito.
- Remolcarse de vehículos en movimiento.
- Cruzar la vía a nivel en los lugares en donde exista pasos a desnivel diseñados para peatones.
- Subirse o bajarse de los vehículos, estando éstos en movimiento.
- Transitar por los túneles, puentes y viaductos de las vías férreas.

DISPOSICIONES PARA CICLISTAS: El tránsito de ciclistas se realizará conservando las buenas prácticas de comportamiento ciudadano, el cumplimiento de las normas de tránsito, la protección personal y el buen desarrollo de la movilidad, para lo cual los ciclistas no deberán hacer lo siguiente:

- Deben transitar por la derecha, a una distancia no mayor de un (1) metro de la acera u orilla, siempre que exista ciclo ruta, el desplazamiento se debe hacer por el espacio destinado para tal fin.
- Los conductores de este tipo de vehículos deben usar Casco, Gafas protectoras y vestir chalecos o chaquetas reflectivas.
- Los conductores que transiten en grupo lo harán uno detrás de otro.
- No deben sujetarse de otro vehículo o viajar cerca de otro carruaje de mayor tamaño que lo oculte de la vista de los conductores que transiten en sentido contrario.
- No deben transitar sobre las aceras, lugares destinados al tránsito de peatones y por aquellas vías en donde lo prohíba la empresa, de acuerdo con los riesgos propios de cada instalación.
- Deben respetar las señales, normas de tránsito y límites de velocidad.
- No deben adelantar a otros vehículos por la derecha o entre vehículos que transiten por sus respectivos carriles. Siempre utilizarán el carril libre a la izquierda del vehículo a sobrepasar.
- Deben usar las señales manuales detalladas en el artículo 69 del código Nacional de Tránsito Automotor.
- Los conductores deberán utilizar casco de seguridad, de acuerdo con lo fijado por el Ministerio de Transporte. La no utilización del casco de seguridad, dará lugar a impedir el tránsito de la bicicleta.
- No podrán llevar acompañante.
- No transportará objetos que disminuyan la visibilidad o que los incomoden en la conducción y siempre con las dos (2) manos libres y en los manubrios.

- Cuando circulen en horas nocturnas, deben llevar dispositivos en la parte delantera que proyecten luz blanca y en la parte trasera que reflecte luz roja.
- Adicionalmente los trabajadores de T.G.I. S.A. ESP, que se acojan al Programa de Bicicletas de EEB, se regirán por el Protocolo establecido por esta Empresa.

DISPOSICIONES PARA MOTOCICLISTA: El tránsito de motoclistas se realizará conservando las buenas prácticas de comportamiento ciudadano, el cumplimiento de las normas de tránsito, la protección personal y el buen desarrollo de la movilidad, para lo cual los motociclista no deberán hacer lo siguiente:

- Solo ser acompañados por el número de personas para el que exista asiento disponible.
- Circular por el carril de la extrema derecha de la vía y proceder con cuidado al rebasar vehículos estacionados.
- Circular por el carril de la derecha y al rebasar un vehículo de motor deberá utilizar el carril izquierdo.
- Utilizar un solo carril de circulación
- Circular en todo tiempo con las luces encendidas.
- Usar casco, chaleco reflectivo y anteojos protectores y los acompañantes en su caso
- Señalar de manera anticipada cuando se vaya a efectuar un giro o al entrar a una intersección.
- Acatar estrictamente las disposiciones establecidas por el presente reglamento.
- Se prohíbe circular en contra flujo o en sentido contrario.
- No está permitido transitar sobre las banquetas y áreas reservadas al uso exclusivo de peatones.
- No debe llevarse carga que dificulte su visibilidad, equilibrio, adecuada operación y que constituya un peligro para sí mismo u otros usuarios de la vía.

72. PROHIBICIONES ADICIONALES:

- No se permite el transporte de cargas extra dimensionadas o extra pesadas, tampoco el transporte de mercancías peligrosas en vehículos destinados al transporte de pasajeros.
- Está prohibido el acceso a los vehículos para personas ajenas a la operación de la compañía, solo con autorización previa, estas personas podrán hacer uso de los vehículos.
- No debe haber ningún tipo de elemento que obstaculice el campo visual del conductor en el parabrisas y la cabina del vehículo.
- No debe existir objetos que permanezcan en constante movimiento y que pueden generar señales falsas al conductor.
- El conductor debe verificar que alrededor no existen personas, animales, objetos u otros vehículos, que puedan verse afectados o que se pueda ocasionar daño al momento de iniciar la marcha.

73. SANCIONES: Todo incumplimiento de las normas establecidas en este Plan Estratégico de Seguridad Vial queda sujeto a sanciones según lo determine en el Reglamento Interno de Trabajo de la empresa y conforme a lo establecido en la Ley, para los actores y conductores diferentes a la empresa las sanciones que le serán aplicadas será las establecidas en la Ley y el Código de Transito Nacional.

C. GESTION PILAR VEHICULOS SEGUROS:

74. BASE DE DATOS CON INFORMACION DE LOS VEHICULOS: CARPETA EN FISICO O DIGITAL DE CADA UNO DE LOS VEHICULOS PROPIOS Y NO PROPIOS: Esta empresa cuenta con unos sistemas de archivos y verificación de la autenticidad del vehículo y de sus documentos del vehículo, esta documentación antes de ser archivada en físico, se verifica su idoneidad y vigencia, posteriormente se digita y escanea en la plataforma tecnológica (carpeta archivo de sistema) para su control y entrega de alertas de vencimientos, protegidas en internet (en la nube), posterior se archiva en carpeta individual por vehículo en físico en el lugar de archivo correspondiente. (ver Anexo)

74.1 DOCUMENTOS AL DIA DEL VEHICULO: La empresa lleva una base de datos para cada vehículo en sistema (digital) protegidas en la nube y en carpetas física en archivadores, la documentación de cada vehículo está registrada en la plataforma digital con la que cuenta la empresa contratad, la plataforma tecnológica y digital a través de una alarma va indicando antes de vencerse un documento a la empresa y al propietario del vehículo con suficiente antelación, si no se le presta atención a esta indicación y el documento llegase a vencer la plataforma tecnológica internamente no permite la elaboración del extracto de contrato lo que quiere decir que el vehículo no puede transitar. (Ver anexo)

74.2 DOCUMENTOS REQUERIDO DEL VEHICULO: Todos los documentos del vehículo deben estar en buen estado, vigentes, y ser portados por el conductor o en el vehículo, siempre que éste se encuentre en operación.

- Licencia de tránsito (Tarjeta de propiedad).
- Revisión tecno mecánica y de gases Anual y bimestral, para vehículos de servicio público transporte de pasajeros.
- Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT).
- Póliza de responsabilidad civil contractual y extracontractual (RCE Y RCC).
- Tarjeta de operación vigente (servicio de transporte especial).
- Ficha de registro de revisión de mantenimiento preventivo bimestral como mínimo.
- Registro de la inspección diaria de vehículos (Pre-Operacional).
- Extracto de contrato para servicio especial de pasajeros.
- Certificado de calibración del sistema de monitoreo.
- Estos documentos deben ser originales y sin laminar.
- Los vehículos no podrán participar de la operación si la documentación no está completa y vigente.

75. VIGENCIA DE OPERACIÓN DEL VEHICULO: Teniendo en cuenta la fecha de la matrícula del vehículo, este podrá operar en el servicio especial realizando contratos Escolar, hasta dieciséis (16) años y en los demás servicios como empresarial, turístico, particular y de salud hasta 20 años, estando en condiciones óptimas.

76. CARACTERISTICAS TECNICAS Y CONDICIONES DE SEGURIDAD DE LOS VEHICULOS.

- **CINTURONES DE SEGURIDAD:** Deberán estar instalados en todos los asientos y cumplir con las especificaciones técnicas del fabricante, la resolución 1274 de junio 24 del 2005 del ministerio de comercio y la norma técnica colombiana NTC 1570, deberán ser de tres puntos de apoyo, se permite utilizar cinturones de dos puntos de apoyo en el puesto central trasero de camionetas o en las sillas de los demás vehículos que adelante tengan otra silla. El conductor del vehículo deberá tener habilitados todos los cinturones de seguridad para su adecuado uso.
- **ESPEJOS:** Los vehículos deben estar dotados de espejo lateral izquierdo, espejo lateral derecho y en el caso de vehículo liviano de retrovisor central día/noche.
- **ALARMA AUDITIVA DE REVERSA:** Contar con un dispositivo sonoro o pito que se active con la barra selectora al momento de ubicarla en la posición de reversa.
- **SISTEMA DE FRENOS:** Todo vehículo debe tener un sistema de frenos de servicio anti bloqueo ABS (Anti-Block System) con reparto electrónico de frenada y un (1) sistema de frenos de estacionamiento. El freno de estacionamiento deberá ser graduable y permitir la inmovilidad del vehículo por medios mecánicos.
- **BOLSAS DE AIRE (AIR BAG):** Dispositivos que su objetivo es impedir que los ocupantes se golpeen directamente con alguna parte del vehículo. Todo vehículo liviano debe estar equipado como mínimo con dos 2 bolsas de aire (Airbags), uno para el conductor y uno para el ocupante del lado derecho del conductor y de ser posible en los laterales para la protección de los demás ocupantes.
- **PARABRISAS Y VENTANAS:** Todos los vehículos deben tener los vidrios protegidos con película de seguridad. Además, todos los vidrios deben estar libres de grietas y perforaciones.
- **APOYA CABEZA:** Todo vehículo debe contar con los apoya cabeza en las sillas delanteras y traseras, en camionetas incluye él apoya cabeza central del asiento trasero.
- **SILLAS:** Todos los asientos instalados en vehículos de transportes de pasajeros deben estar conforme a las especificaciones del fabricante.
- **LLANTAS:** No está permitido el uso de llantas reencauchadas o regrabadas en ninguno de los ejes del vehículo, tampoco como llanta de repuesto, el repuesto debe estar en óptimas condiciones y listo para su uso. Se deben utilizar llantas radiales con una profundidad mínima hasta de 1,6 mm, en cumplimiento de la reglamentación vigente, para todas las llantas cuando el vehículo sea liviano, y 2 mm para vehículos pesados.

- **SISTEMA DE DOBLE TRANSMISIÓN:** Tanto para camperos como para camionetas tipo pick up, es obligatoria la disponibilidad de un sistema de doble tracción, sistema usado para caminos difíciles (húmedos, arenosos, deslizantes, entre otros), en los que se necesite mayor tracción, el mecanismo permite generar un gran torque a bajas velocidades, ideal para trepar pendientes muy inclinadas o donde se necesite de un alto par de torsión.

- **DIRECCIÓN:** Todos los vehículos deberán contar con un sistema de dirección que sea fácil y seguro de accionar (teniendo en cuenta las condiciones de las vías, ejemplo: hidráulica, electro hidráulico), que garanticen su fácil maniobrabilidad. Las partes que componen el sistema de dirección deberán ser originales y no presentar alteraciones tales como (soldaduras, agrietamiento, abolladuras y demás afectaciones que pongan en riesgo el funcionamiento adecuado del sistema).
- **SALIDAS DE EMERGENCIA:** Se debe aplicar la Resolución 7126 de 11 octubre de 1995 para el transporte de personas (camionetas, buses, busetas, microbuses y colectivos).
- **LUCES:** No se aceptan luces que excedan los límites permisibles de luminiscencia (NTC 5375). No se permite la operación del vehículo si presenta luces fundidas. Para vehículos tipo pick up se exige la tercera luz de frenado en la parte trasera del vehículo (tercer stop).
- **PANTALLA DIGITAL (INDICADOR DE VELOCIDAD):** Los vehículos que transporta personal deberán tener instalados y funcionando el dispositivo para control de velocidad de acuerdo a requisitos legales.
- **AIRE ACONDICIONADO:** Debido a las condiciones del clima y las vías en las que prestara el servicio de transporte terrestre de pasajeros, se hace necesaria la utilización de un sistema de aire acondicionado y calefacción, que brinde condiciones de confort óptimas para el transporte de pasajeros.
- **TIPO DE COMBUSTIBLE (MOTOR):** Todos los vehículos que sean contratados para el transporte de pasajeros deben utilizar combustible tipo biodiesel (ACPM) o Gasolina.
- **AVISOS Y SEÑALIZACIÓN EN VEHÍCULOS:** Es necesario que todos los vehículos estén perfectamente identificados, para tal fin el Régimen Jurídico del Transporte Terrestre en Colombia agrupa la reglamentación existente para una adecuada identificación.
- **PLACAS:** Según lo establecido en los artículos 43, 44 y 45 de la Ley 769 de 2022, las placas deben ser diseñadas y elaboradas únicamente por el Ministerio de Transporte y de ninguna manera un tercero podrá adulterar la información y diseño en ella contenido; dichas placas se clasifican en razón del servicio del vehículo, para el caso particular del servicio público de pasajeros, estas deberán ser de fondo blanco con bordes y el color de los símbolos alfanuméricos será negro; y deberán portar dos placas, una en el extremo delantero y la otra en el extremo trasero del vehículo. Todos los vehículos de servicio público, deberán llevar el número de la Placa Única Nacional asignada en la matrícula, instalada en la parte superior externa y en ambos costados del vehículo (artículo 1 de la Resolución 2999 de 2003, proferida por el Ministerio de Transporte). Para los efectos previstos en el artículo anterior, el número de la placa deberá quedar impreso en lámina reflectiva, tipo 1 o de

características superiores, que cumpla con las especificaciones de la Norma Técnica Colombiana NTC 4739, (láminas reflectiva para el control de tránsito). La reproducción tendrá las características de diseño, colores, logotipo, tipo de letra y números de la Placa Única Nacional Vigente (artículo 2 de la Resolución 2999 de 2003, adicionada por la Resolución 909 de 2005, ambas proferidas por el Ministerio de Transporte), Ubicación en el techo, Los vehículos de servicio público deberán colocar el número de placa de que trata esta disposición, de manera perpendicular al eje longitudinal del vehículo, en la parte superior externa del techo, centrado transversalmente. Las dimensiones de la placa para estos vehículos serán de 660 mm de largo por 330 mm de ancho. Sobre el número de la placa no se podrán instalar elementos que dificulten su lectura.

- **¿CÓMO CONDUZCO?:** Aviso que deben portar los vehículos que prestan servicio público de transporte terrestre automotor, se encuentra regulado por la resolución 572 de 12 de febrero de 2013, en la cual se especifican las características técnicas del adhesivo.
- **SISTEMA DE INFORMACIÓN DE DATOS PARA SEGUIMIENTO DE VEHÍCULOS:** Todo vehículo contratado para los servicios que presta esta empresa, debe contar con dispositivo de seguimiento satelital GPS que permita un seguimiento y control de los comportamientos y hábitos de conducción en tiempo real, y que suministre la siguiente información mínima:
  - Velocidad.
  - Ubicación.
  - Aceleraciones y desaceleraciones bruscas.
  - Tiempos de duración de los desplazamientos.
  - Alteraciones al dispositivo.
  - Registro de kilómetros recorridos.
  - Alarma de advertencia al conductor cuando se sobrepase límites de velocidad establecidos.
  - Registros de velocidad (últimos 20 segundos), cuando ocurren accidentes viales.
  - Un sistema de identificación de conductores de tal forma que se pueda monitorear a los conductores de manera individual.

77. CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS ADICIONALES PARA VEHÍCULOS EN RUTAS DE DIFÍCIL ACCESO: Para sitios considerados como remotos o zonas de difícil acceso, es necesario que mínimo uno de los vehículos utilizados para la movilización cuenten con las siguientes características técnicas adicionales:

- Equipo de monitoreo satelital o sistema de posicionamiento global (GPS) integrado al vehículo.
- GPS portátil (el conductor debe contar con entrenamiento e interpretación de la información suministrada por este equipo).
- Llantas para terreno fangoso y/o arenoso, tipo MT.
- Madero circular de 5 cm de diámetro y 1.5 m de longitud (este será utilizado para medir profundidades y evitar atascos).
- Machete (peinilla).
- Gato tipo HI LIFT.

- Winche de guaya metálica con capacidad de arrastre de mínimo 1.5 veces el peso del vehículo, su integridad debe estar certificada anualmente, (el conductor debe contar con entrenamiento en operación segura, enganche y arrastre con este tipo de equipo).
- Pala.
- Pica.
- Tiro trasero.
- Guaya o eslingas de arrastre.
- Procedimiento médico de evacuación terrestre o aérea según criticidad. El conductor debe conocer y entender el protocolo de evacuación de lesionados en caso de emergencia.

78. ELEMENTOS BÁSICOS DE PREVENCIÓN Y SEGURIDAD

- Todos los vehículos deben tener los siguientes elementos sin limitarse a estos en cantidad y calidad.

  - **Botiquín portátil de primeros auxilios:** El contenido de los elementos del botiquín portátil para vehículos se dotará de acuerdo con lo establecido en el I-ASI-009-Instructivo uso y control de botiquín y registrar la inspección en el formato de control de elementos existentes en el botiquín. (Anexo).

  - **Equipo de carreteras del vehícul0**

✓ Medidor de profundidad para llantas, dato que debe ser registrado en las inspecciones mensuales de vehículos.
✓ Linterna intrínsecamente segura.
✓ Extintor multipropósito ABC, con las siguientes especificaciones.
✓ Micro bus, buseta y bus: dos (2) extintores ABC de 20 libras ubicados en estratégicamente para fácil acceso en el vehículo.
✓ Camioneta: 1 extintor ABC de 20 libras.

  - **Extintores y Equipos de Emergencia**

✓ Elementos reflectivos de señalización, dos (2) conos viales de mínimo 75 cm de altura.
✓ Un (1) gato con capacidad para elevar el vehículo.
✓ Bloques en madera de 30cm de ancho x 30cm de alto x 50 cm de largo, dos (2) en camionetas y micro bus, tres (3) en buseta y bus. Estos elementos no deben estar averiados.
✓ Caja de herramienta básica que mínimo deberá contener: Alicate, destornilladores, llave de expansión, llaves fijas, cruceta o llave de copas y palanca
✓ Cinta de señalización estampada con la palabra "PELIGRO".

- ✓ Martillo de goma.
- ✓ Calibrador de presión para medir presión de aire en llantas.
- ✓ Pica metálica.
- ✓ Pala metálica.
- ✓ Guaya para arrastre. Recomendable manila de 1"1/2"
- ✓ En camionetas caja porta herramientas en platón.

79. REPORTE DE INCIDENTES Y ACCIDENTES: En esta empresa existe un formato para que los trabajadores y conductores, así como el comité de seguridad vial realicen el reporte de incidentes y accidentes de tránsito y laborales, dicha información se recolecta y se lleva una estadística mensual y anual de los mismos, así como para su evaluación periódica en el comité del PESV. (Ver Anexo)

80. RECOMENDACIONES TECNICAS DE OPERACIONES DE MANTENIMIENTO: Toda la información y especificaciones técnicas de los vehículos, incluyendo los sistemas de seguridad activa y pasiva están registradas por escrito en carpeta independiente para cada vehículo, este documento es denominado la ficha técnica del vehículo de la cual se anexa un modelo de las que suministran los contratistas, quienes deben tomar como base para su elaboración el manual del vehículo proveniente de casa matriz (ver anexo).

81. CRONOGRAMA DE INTERVENCIONES DE VEHICULOS PROPIOS: Se anexa formato del cuadro estadístico de las intervenciones mecánicas Bimestral que se le realizan a los vehículos vinculados propios y afiliados de la empresa.

81.1 VERIFICACION DE MANTENIMIENTO PARA VEHICULOS AFILIADOS (TERCEROS): El contratista responsable del taller contratado o propio realizará el mantenimiento a cada vehículo en los periodos determinados por la Empresa, el fabricante del vehículo y la legislación vigente en materia, para lo cual se garantizará como mínimo el mantenimiento bimensual dejando registro en la hoja de vida del vehículo, la fecha de realización, centro especializado e ingeniero mecánico que lo realizo y el detalle de la actividades adelantadas durante la labor.
El contratista deberá diligenciar y entregar al interventor del contrato, los registros de mantenimiento preventivo y correctivo realizados a todos los vehículos por taller autorizado y competente, a través del formato Reporte de mantenimiento bimensual de vehículos. (ver anexo)

81.2 IDONEIDAD: Todos los mantenimientos preventivos que realice el contratista deberán llevarse a cabo en talleres reconocidos y autorizados por la marca del vehículo, para lo cual el contratista deberá suministrar el listado de talleres correspondiente, se anexan las certificaciones que suministran los contratistas sobre la prestación de servicios de mantenimiento preventivo. (Ver anexo).

81.3 REGISTRO MANTENIMIENTO CORRECTIVO: En esta empresa se diligencia un formato físico donde se registra cada mantenimiento correctivo

realizado a cada vehículo, este formato se escanea y se lleva a la plataforma digital y tecnológica archivándose en el sistema en la nube (Ver anexo)

81.4. PROTOCOLO EN CASO DE FALLAS DEL VEHICULO: El siguiente es el protocolo cuando existe una avería de un vehículo de esta empresa: (Ver anexos)

81. 5 IDONEIDAD, DEBE INFORMAR SI LA EMPRESA REALIZA ESTA REVISION EN SUS PROPIAS INSTALACIONES CON EL PERSONAL IDONEO: Esta empresa realiza estas revisiones en taller contratado idóneo. (Ver anexo).

81.6. PROTOCOLOS Y FORMATOS DE INSPECCION DIARIA A LOS VEHICULOS: Presento el formato de alistamiento diario de un vehículo de esta empresa y su respectivo protocolo (Ver anexo).

81. 7. DILIGENCIAMIENTO DIARIO DE FORMATOS DE CHEQUEO PRE OPERATIVO: ver Anexo del formato que se diligencia diariamente para el chequeo pre operacional de cada vehículo de esta empresa. (Ver anexo)

81.8. AUDITORIAS VERIFICACION DEL DEBIDO DELIGENCIAMIENTO DEL LISTADO DE CHEQUEO: El comité de seguridad vial, y el jefe de la unidad operacional y personal del centro de control podrá observar en físico y en plataforma tecnológica cada formato diligenciado de la inspección y podrá inspeccionar mensual mente.

81.9 CONSIDERACIONES ADICIONALES EN VEHICULOS SEGUROS:

- Revisión técnica mecánica, El contratista deberá realizar la revisión técnico mecánica a todos los vehículos que estén al servicio de esta empresa, esta se debe realizar en los centros de diagnóstico autorizados.
- Programa de orden y aseo para vehículos: El contratista deberá elaborar un programa de orden y aseo contemplado todos los vehículos que se encuentren bajo su responsabilidad, propios y subcontratados, el cual debe ser implementado con sus respectivos registros como evidencia, los vehículos se deben lavar en sitios que estén autorizados por la autoridad ambiental competente. (ver anexo)
- Solicitud de servicio de transporte terrestre; Para solicitar el servicio de transporte vehicular por parte de los USUARIOS que requieran realizar desplazamientos o viajes a diferentes sitios debe tener en cuenta:
- El Usuario realizará la gestión a través del formato Solicitud de servicio transporte vehículo por días y lo enviará a la plataforma de servicios antes de dos (2) horas.
- Las solicitudes se deben enviar por la persona autorizada que lo recibió a el representante de la unidad jurídica para la elaboración del Contrato.
- Se deben tener en cuenta los criterios de economía y eficiencia empresarial.
- Realizado el Contrato, el área jurídica recoge la firma del Representante Legal, recogida la firma lo envía para la firma del usuario

- Recibido el contrato por parte del usuario lo firma y envía a la plataforma centro de operaciones (Centro de Control).
- Recibido el contrato el centro de operaciones (centro de control) elabora el FUEC e informa y entrega este documento al conductor del vehículo asignado para que se dirija a prestar el servicio contratado.
- Antes de salir a prestar el servicio el conductor y poner en marcha el vehículo el conductor debe realizar el alistamiento o chequeo pre operacional.
- Realizado el chequeo Pre Operacional, el conductor sale a buscar los usuarios para su traslado,

E. PILAR INFRAESTRUCTURA SEGURA:

Esta empresa: definirá para cada área de Trabajo, el estudio del lugar en lo referente a la parte vial, y publicará en un croquis los sentidos de circulación de los vehículos, los parqueaderos y los senderos peatonales, que corresponden para cada sede. Se realizará la señalización, socialización e inspección periódica del estado de las vías internas de circulación de vehículos, rutas peatonales, así como definir parqueaderos, donde incluye velocidades máximas internas.

82. POLÍTICA DE INSTALACIÓN Y MANTENIMIENTO DE SEÑALIZACIÓN.

Esta empresa en la búsqueda del compromiso y de establecer lugares seguros para las actividades que se realizan diariamente, se propone el propósito de cumplir con las siguientes medidas en materia de señalización y demarcación de áreas de transito:

- Señalizar y demarcar áreas que generen riesgo o peligros de cualquier clase para el tránsito y transporte dentro de las áreas de operación.
- Señalizar todas las áreas de trabajo en todas las locaciones y oficinas bajo responsabilidad de la empresa
- Modificar áreas que estén propensas a riesgos y peligros
- Mantener espacios salvaguardando y diferenciando la vía de tránsito, con la vía peatonal
- Crear rutas de acceso peatonal en todas las locaciones y oficinas bajo responsabilidad de la empresa
- Realizar mantenimiento continuo a toda la señalización y demarcación de áreas que se encuentren defectuosas o hayan perdido visibilidad.

82.1 PLANO DE LAS VIAS INTERNAS CON LA DESCRIPCION DE LA REVISION: Esta empresa no cuenta con vías internas de circulación de vehículos por ello no hay plano.

82.2 CONFLICTO DE CIRCULACION ENTRE VEHICULOS, PEATONES, ZONAS DE DESCARGUE Y PARQUEADEROS: Esta empresa no cuenta con vías internas de circulación de vehículos, por ello no existe conflicto entre peatones, vía de circulación, parqueaderos y zona de descargue, los pasajeros se recogen en la dirección y lugar que señala el contratante en el contrato de transporte celebrado.

82.3 ZONAS PEATONALES SEÑALIZADAS: Esta empresa no cuenta con vías internas de circulación de peatones, existe en esta una zona de parqueo y peatonal en la zona del patio de la oficina operativa medianamente señalizada y con posterioridad se señalizará totalmente.

82.4 ZONAS PEATONALES DEMARCADAS: Esta empresa no cuenta con vías interna de circulación de peatones debidamente demarcadas, las pocas existentes en el patio se demarcarán en corto plazo.

82.5 ZONAS PEATONALES ILUMINADAS: Esta empresa no cuenta con vías internas como zona peatonal de circulación y de estacionamiento de vehículos debidamente iluminadas, lo poco que existe se le colocara la correcta iluminación en corto tiempo.

82.6 ZONAS PEATONALES SEPARADAS: Esta empresa no cuenta con vías internas de circulación de vehículos, por ello no existen zonas peatonales donde este separado su demarcación y se encuentra separada la vía peatonal de la circulación del vehículo.
82.7 PRIVILEGIO DEL PASO DE PEATONES SOBRE EL PASO VEHICULAR; Esta empresa en el patio y parqueadero no tiene demarcado el privilegio del paso peatonal por el de los vehículos, esta demarcación la haremos en corto tiempo.

82.8 VIAS INTERNAS DE CIRCULACION DE VEHICULOS, DEBE CONTAR CON LA SEÑALIZACION ADECUADA Y MOSTRAR EVIDENCIA; Esta empresa no cuenta con vías internas de circulación de vehículos

82.9 VIAS INTERNAS DE CIRCULACION DE VEHICULOS, DEBE CONTAR CON LA DEMARCACION ADECUADA Y MOSTRAR EVIDENCIA: Esta empresa no cuenta con vías internas de circulación de vehículos.

82.10 VIAS INTERNAS DE CIRCULACION DE VEHICULOS, DEBE CONTAR CON LA ILUMINACION ADECUADA Y MOSTRAR EVIDENCIA: Esta empresa no cuenta con vías internas de circulación de vehículos.

82.11 VIAS INTERNAS DE CIRCULACION DE VEHICULOS, DEBE CONTAR CON LA INFORMACION PARA LA VELOCIDAD MAXIMA DE CIRCULACION Y MOSTRAR EVIDENCIA: Esta empresa no cuenta con vías internas de circulación de vehículos.

82.13 ELEMENTOS DE CONTROL DE LA VELOCIDAD EN LAS VIAS INTERNAS: No existen vías internas de circulación de vehículos por ello no existen los elementos de control de velocidad en las vías internas, taches, señalización, porque no existe en esta empresa vías internas de circulación.

82.14 PARQUEADEROS INTERNOS SEÑALIZACION: Esta empresa cuenta con un parqueadero interno señalizado en un bajo porcentaje, por lo que esta empresa lo señalizara en corto tiempo.

82.15. PARQUEADEROS INTERNOS DEMARCACION: Esta empresa cuenta con un parqueadero interno demarcado en un bajo porcentaje, por lo que esta empresa hará una excelente demarcación en corto tiempo.

82.16. PARQUEADEROS INTERNOS ILUMINACION: Esta empresa cuenta con un parqueadero interno con baja iluminación por lo anterior esta empresa colocara la iluminación correspondiente en corto tiempo.

82.17. ZONAS DE PARQUEO POR TIPO DE VEHICULO: Esta empresa no cuenta con zonas de parqueo por tipo de vehículo, cuenta con un solo parqueadero y observaremos como lo podemos señalizar y demarcar por clase de vehículos,

82.18. POLITICA Y/O PROCEDIMIENTO PARA EL MANTENIMIENTO DE LAS VIAS INTERNAS Y SEÑALIZACION: Esta empresa no cuenta con vías internas de circulación de vehículos, cuenta es con un parqueadero interno en la empresa, pero aun así se generó la siguiente política y procedimientos para su mantenimiento y señalización.

- Inspeccionar las vías internas mensualmente.
- Cotizar la reparación de las vías y señalización averiadas.
- Reparar la zona averiada y la señalización dañada.
- Demarcar la zona reparada.
- Iluminación fuerte a las vías.
- Señalización
- Demarcación de las zonas de parqueo según clase de vehículo.

83. ESTUDIO DE RUTAS DESDE EL PUNTO DE VISTA DE SEGURIDAD VIAL: Con la información recogida oportunamente por parte de la prensa, los conductores de esta empresa, el área operativa realiza un estudio del estado de las vías por donde circularan los vehículo en cumplimiento de su ruta, si se encuentra existencia del peligro de accidentes de tránsito u otros peligros, y de que se puede producir, el centro de control informa al conductor para que se prevenga y si la situación es muy riesgosa, el jefe operativo ordena al conductor el cambio de ruta del vehículo.

84. ESTUDIO DE RUTAS, PUNTOS CRITICOS Y ESTRATEGIAS DE PREVENCION: Cuando se contrate el servicio de transporte cuyo objeto social sea el transporte de personas, se realizara un estudio de rutas desde el punto de vista de Seguridad Vial, el cual contendrá la evaluación de las trayectorias de viaje a través del análisis de información de accidentalidad y la aplicación de inspecciones de Seguridad Vial sobre los corredores usados, lo cual permitirá identificar puntos críticos y establecer estrategias de prevención, corrección y mejora, a través del diseño de protocolos de conducción (rutogramas) que deberán socializarse con todos los conductores, quienes tienen la obligación de cumplir las recomendaciones allí contenidas, estos serán actualizados anualmente o cuando las condiciones de seguridad o la ruta cambien; a continuación se anexa un modelo de Rutograma, estos

deberán ser suministrados por el contratista previo al inicio de la prestación del servicio.
Se debe tener el análisis de riesgos viales enfocado al tipo de actividad y tipo de transporte a desarrollar, el análisis debe ser socializado con la población involucrada y debe contemplar los siguientes aspectos según el tipo de transporte:

85. PLANIFICACION DEL DESPLAZAMIENTO DEL PERSONAL:
La Empresa, en su compromiso con la seguridad en los desplazamientos de sus clientes y personal, ha definido para sus vehículos un mecanismo denominado gerenciamiento de viajes, el cual es diligenciado previo a cualquier desplazamiento del personal donde se consideran las condiciones básicas de seguridad a evaluar en el desplazamiento, se planifica la ruta a utilizar según el lugar definido en el Plan Detallado de Trabajo para la realización de la actividad, se determinan horarios de salida y de llegada así como la duración máxima del desplazamiento, cuando se determina que el riesgo de la movilización es alto, el desplazamiento debe ser autorizado según se defina en el formato por cada nivel de riesgo, adicional se requiere la elaboración del Análisis Trabajo Seguro ATS, se anexa el modelo de PDT, el ATS y el mecanismo de planeación de la movilización diligenciado.

86. HORARIOS DE LLEGADA Y SALIDA EN LA EMPRESA Y LAS JORNADAS DE TRABAJO: El horario de trabajo en esta empresa para el personal administrativo es de 07:00 a.m. a 18:00 pm, los conductores trabajan ocho horas diarias cumpliendo su jornada de trabajo de acuerdo al tiempo en servicio y salida a recoger a los clientes e ingreso al destino final, este tiempo es medido a través de la plataforma satelital y el GPS instalado en los vehículos, de igual forma los conductores no exceden ocho (8) horas diarias de trabajo.

87. APOYO TECNOLOGICO MONITOREO: esta empresa cuenta con un apoyo tecnológico y de monitoreo de sus vehículos y conductores contratada con empresas de tecnología, Equipo Celular con datos Cámaras de video para los vehículos del servicio escolar. (ver anexo).

87.1. MONITOREO DE LAS TECNOLOGIAS USADAS: la empresa tiene una unidad de tecnologías y sistema, un área de digitalización y un centro de control que está monitoreando permanentemente las herramientas y la plataforma utilizada. (ver anexo).

88. MECANISMOS DE SOCIALIZACION E INFORMACION PREVENTIVA EN TODA LA ORGANIZACION: Capacitación visual, escrita a través de (charlas, videos, folletos, calcomanías etc) para mostrar a todos los trabajadores de esta empresa, los peligros existentes de posibles accidentes de tránsito y laborales internos y externos, y las prevención y medidas que se deben tomar en materia de seguridad vial para prevenirlos.

88. PILAR ATENCION A VICTIMAS:

88.1 PROTOCOLOS DE ATENCION A VICTIMAS DE UN ACCIDENTE: La empresa utilizará las siguientes herramientas para tener conocimiento de los accidentes de tránsitos ocurridos en la vía y una vez la empresa tenga conocimiento de haber ocurrido un accidente de tránsito este será el protocolo para atender las víctimas y el vehículo del mismo:

88.2 HERRAMIENTAS: las siguientes son las herramientas a utilizar en caso de accidentes de nuestros vehículos:

- Un centro de control operado por trabajadores de la empresa o contratado
- Líneas de teléfonos fijo y celulares de atención al cliente y emergencia instaladas en la empresa,
- Líneas de teléfonos celulares instaladas en el vehículo.
- Equipos de comunicación By direccional.
- Directorio telefónico, que contiene direcciones de las autoridades, centros médicos, Talleres, aseguradora, centros hospitalarios, cruz roja, cuerpo de bomberos, policía nacional, clínicas, alcaldías municipales,
- Persona del comité del PESV responsable de la atención en caso de accidente.
- GPS o monitoreo satelital,
- Póliza Soat, RCC, RCE, ARL, EPS.
- Plataforma tecnológica.
- Servicio de Internet alta gama.
- Computadores, Tablet.
- Formato de registro de accidentes y víctimas.
- Formato de registro de lugares donde queda el vehículo y la víctima.
- Formato donde se lleva la investigación jurídica del accidente por parte de la autoridad.
- Formato de resultado del análisis del accidente y lesiones aprendidas.
- Calcomanía interna y externa que indique los números de teléfonos para llamada en caso de accidentes.

88.3 PROCEDIMIENTO PARA LA ATENCION DE VICTIMAS DE UN ACCIDENTE: Recibida la información a través de la comunicación sea por parte del conductor o de una persona que se transporte en el vehículo involucrado en el accidente o por parte de peatones existentes en las cercanías del lugar donde ocurrió el accidente la siguiente será la actuación inmediata de la empresa para la atención a las víctimas así:

- En la oficina como en el vehículo los equipos de teléfonos deben permanecer conectados a la Red y con suficiente carga, además se debe mantener cargada una batería de repuesto por cada equipo de teléfono utilizado para llamada de emergencias.
- Antes de pasar dos minutos de ocurrido el accidente el conductor, un usuario, un peatón, debe llamar a través de los números dispuestos por la empresa para atención de emergencias ubicados en lugar visible de la parte exterior de la carrocería del vehículo e informar sobre el accidente ocurrido.

- El operario del centro de control de la empresa de inmediato debe Contestar de inmediato las líneas de emergencia instaladas en la empresa para tal fin.
- Si la llamada no corresponde a una emergencia se debe indicar a la otra persona otro número de teléfono para que traslade su llamada al número indicado.
- Si la llamada corresponde a una emergencia, identificar qué clase de emergencia ocurre, identificada su clase direccionar y llamar a las líneas de emergencia indicadas en el directorio telefónico de emergencia.
- Si la llamada corresponde a la información de un accidente de Tránsito, el encargado de recibir la llamada debe direccionarla y realizar el procedimiento establecido en este plan de emergencia para los casos de atención de victimas
- El operario del centro de control de la empresa de transporte a través de la Plataforma tecnológica, el GPS, el equipo de comunicación bi-direccional, y los celulares de inmediato comunicara al responsable de atender dicho caso de accidente del lugar del mismo, así como a todos los conductores de los vehículos de la empresa, para que se acerquen los que se encuentren más cerca del lugar del accidente de manera inmediata.
- Una vez recibido el reporte recogido del accidente, el operario del centro de control a través de la Plataforma tecnológica, los equipos de teléfono fijo y celulares dará aviso de inmediato a las autoridades y centros hospitalarios, policía nacional, bomberos, ambulancias más cercanas y avisará del accidente para que estos se dirijan al lugar del accidente.
- El operario del centro de control de la empresa registrara en los formatos y planilla en físico y en la plataforma tecnológica el lugar del accidente, vehículo y conductor involucrado.
- La persona responsable de la empresa que llego al lugar del accidente debe investigar las causas y toda la información que se ha producido antes y después del accidente antes de llegar el al lugar y después que llego, como ambulancia que recogió y traslado las víctimas, lugar donde los llevaron, información que sirvan para realizar un seguimiento a la atención a las víctimas y diligenciar el o los formatos correspondientes.
- Una vez el encargado responsable de la atención de víctimas y accidente, se dirigirá a la empresa y consignará toda la información recaudada en la plataforma tecnológica (formatos y planilla en físico y en la plataforma tecnológica), información que se refiere a el lugar del accidente, vehículos y conductores involucrados, ambulancia (s) que recogió (eron) y traslado (aron) a la víctima (s), lugar donde lo (s) llevo (aron) y demás información que sirvan para realizar el seguimiento a la atención de las víctimas, este da aviso a la Aseguradora de SOAT, RCC y RCE, EPS y ARL del Conductor y vehículo, para que los asesores de esta se acerquen al lugar del accidente o donde están prestando atención médica a cada víctima involucrada en dicho accidente.
- Posteriormente La empresa de transporte enviara el funcionario integrante del comité de seguridad vial responsable de atención de accidentes para que recopile más información del accidente, de las víctimas y de la atención medica que se le esté prestando a estas hasta que se les de alta o salida del centro médico.

- Posterior al procedimiento anterior la empresa de inmediato y de carácter urgente citara una reunión del comité de seguridad vial y el de salud ocupacional para realizar una valoración y evaluación del accidente del vehículo, de trabajo y de la atención a las víctimas, para evaluar, tomar los aprendizajes y tomar los correctivos de las causas que pudieron ocasionar el accidente de tránsito, generar un plan de acción y diligenciara los formatos que haya lugar de realizar e informar a las autoridades correspondientes.
- Seguidamente de la reunión donde se evalué el accidente se informará al área jurídica de la empresa para que convoque una reunión entre el área jurídica de la empresa y el de las entidades involucradas donde se tomaron las pólizas SOAT, RCC, RCE, con el fin de valorar las posibles indemnizaciones a que haya lugar a cancelar a las víctimas involucradas en el accidente donde se vio involucrado un vehículo y conductor de esta empresa.
- En cada accidente de tránsito o incidente donde se vea involucrado un vehículo de la empresa y su conductor los miembros del comité de seguridad vial, el de salud ocupacional y el jurídico le debe hacer el seguimiento hasta obtener el final del cierre del caso donde las víctimas sean en lo posible saneadas y jurídicamente quede el caso cerrado.

84. FUENTES DE INFORMACION:

La Empresa tomará la información necesaria para realizar la investigación y seguimiento de los accidentes de tránsito de diferentes fuentes disponibles en el sitio de ocurrencia como en bases de datos así:

- Declaraciones juramentadas de los involucrados.
- Testigos.
- Fotografías.
- Videos.
- Croquis realizado por la autoridad competente.
- Base de datos del SIMIT y RUNT
- Información diagnostica de personal médico, entre otros.
- De los centros de atención Medica.
- Conductor de la ambulancia.
- Autoridades.
- Encargados de emergencias, defensa civil, bomberos, cruz Roja etc.
- Operador del centro de control de la empresa.
- Conductor.
- Pasajeros.

85. INSTRUCCIONES PARA LA COMUNICACIÓN OPORTUNA: Las siguientes serán las instrucciones para la comunicación oportuna entre el vehículo y la empresa.

- Línea celular, teléfono fijo solo para la atención de las emergencias que se produzcan.
- Si en las líneas de celular o fija existe una llamada entrante diferente a una emergencia la persona que la recibe debe indicar a la otra persona que repita su llamada, pero a otra línea de teléfono.
- Inmediatamente la persona que recibió la información de la emergencia, debe anotar toda la información que le están transmitiendo e informar a sus jefes jerárquicos.
- El encargado del centro de control de la empresa y el conductor deben mantener con suficiente carga de energía los equipos de comunicación, para ello deben mantener en modo carga los equipos de comunicación.
- Está prohibido apagar los equipos de comunicación y darles mal uso, estos solamente deberán ser usados como herramienta de trabajo y comunicación entre la empresa y el conductor del vehículo.

86. DIVULGACION DE PROTOCOLOS: La empresa elaborara un ejemplar de un folleto con el contenido de todos los Protocolos, para la divulgación la empresa hará entrega personalmente a todos los trabajadores, conductores y propietarios de vehículos de este folleto de protocolos, para que cada uno conozca e implemente todos estos protocolos para evitar accidentes de tránsito y reducir las víctimas, también este folleto se dará a conocer de la siguiente manera:

- A través de la página WEB de la empresa y en la plataforma satelital ubicar también el PESV.
- Capacitar a todos los trabajadores y conductores sobre el PESV y por ende sobre el protocolo para atender las víctimas de un accidente.
- Elaborar unas calcomanías, pagables, afiches colocarlas en cada vehículo, en cada puesto de trabajo, en carteleras.
- Elaborar un carnet que contenga algún protocolo de atención a víctimas de accidentes, debe portarlo cada conductor.

87. INFORMACION DOCUMENTADA DE ACCIDENTES DE TRANSITO: La información documentada de los accidentes de tránsito se basará en el formato que Para tal diligencie el conductor del vehículo o el miembro del Comité de seguridad vial en caso de que el conductor llegase a quedar impedido para rendir dicho informe, fotografías, videos, información de los usuarios y testigos de dicho accidente. (Ver anexo)

87.1 ANALISIS DE ACCIDENTES DE TRANSITO: cada vez que se produzca un accidente el comité de seguridad Vial se reunirá con toda la documentación recolectada que indique información concreta de las causas del accidente, estas las valorara, analizara y concluirá sobre las causas para tomar los correctivos necesarios y así evitar futuros accidentes por las causas del presente evaluado.

87.2 LECCIONES APRENDIDAS: De las causas que produjo el accidente de tránsito, la atención a las víctimas que se evalúa, para cada caso, deja un aprendizaje, que de este se debe analizar que correctivos se deben tomar para aplicar en el futuro para evitar nuevos accidentes, de las causas tomadas la empresa en debe fortalecer su plan de acción y debe generar su aplicabilidad inmediatamente para que se capacite el personal y así evitar volver a repetir las causas negativas que produjeron dicho accidente.

87.3 FUENTE DE INFORMACION DE ACCIDENTALIDAD: la fuente de información de la accidentalidad se toma, del formato de reporte de accidente que debe diligenciar, el conductor, el jefe operativo integrante del comité de seguridad vial por cada incidente y accidente donde se haya involucrado un vehículo de la empresa, además se toma dicha información de testigos del accidente, de toda la información recolectada se diligencia en el formato general de la empresa y se lleva a archivo, en plataforma y en físico donde se anota las causas de cada incidente y accidente producido por los vehículos de esta empresa.

87.4 PROCEDIMIENTO PARA LA INVESTIGACION DE ACCIDENTES DE TRANSITO: En esta empresa se realizará el siguiente procedimiento para la investigación de accidentes de tránsito:

87.5 INDICADORES DE ACCIDENTES DE TRANSITO: La empresa llevará una estadística que indique que porcentaje de vehículos de esta empresa y de otras, que estén en convenio empresarial se han visto involucrados en accidentes de tránsito, estas estadísticas se harán mensual y anual y se llevara un registro por parte de la empresa, dicho cálculo se realizara de acuerdo a la siguiente formulas.
Año 2018: En esta empresa.

Numero de veh en operación	Número de accidentes	formula	Resultado en %
24	0	24x0 entre 100%	0.

Número de accidentes	Numero de lesionados	formula	Resultado de lesionados
o	0	2x0 entre 100%	0.

Número de accidentes	Numero de victimas	formula	Resultado de muertes
o	o	2x0 entre 100%	0.0

5.2.6.1 FICHA Y FUENTE DE INFORMACION PARA LA ESTADISTICA DE LA ACCIDENTALIDAD Y LAS VICTIMAS

AÑO 2016:

MES	VEH EN OPERACION	NUMERO DE ACCIDENTES	%	N° LESIONADOS	%	N° VICTIMAS	%
ENE		0		0		0	
FEB		0		0		0	
MAR		0		0		0	
ABR		0		0		0	
MAY		0		0		0	
JUN		0		0		0	
JUL		0		0		0	
AGO		0		0		0	
SEP		0		0		0	
OCT		0		0		0	
NOV	0	0		0		0	
DIC	0	0		0		0	

De Usted Cordialmente:



ALEX IVAN ORTIZ BUENO
CC 10.537.738 Popayán
Representante Legal
Empresa GECTRAYEN SAS
NIT: 901.424.037-0