PLAN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL



MIL SERVICIOS S.A.S.

1-1-2018

MIL SERVICIOS S.A.S.

PLAN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL

2018 – 2020

Enero - 2018

Elaboró:	Revisó:	Aprobó:
Viviana Solano Directora HSEQ	Maria Fernanda Rodríguez Gerente General	Maria Fernanda Rodríguez Gerente General

CONTENIDO

INTRODUCCIÓN 14
CONCEPTOS Y DEFINICIONES 15
MARCO NORMATIVO 18
PLAN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL 24
1 FORTALECIMIENTO DE LA GESTIÓN INSTITUCIONAL 24
1.1 OBJETIVOS DEL PESV 24
1.1.1 Objetivo General PESV 24
1.1.2 Objetivos Específicos 25
1.1.3 Directrices de la Alta Dirección 26
1.2 CONFORMACIÓN DE EQUIPO DE TRABAJO 27
1.2.1 Acta de Comité de Seguridad Vial 27
1.2.2 Objetivos del Comité de Seguridad Vial 27
1.2.3 Integrantes del Comité de Seguridad Vial 27
1.2.4 Roles y Funciones de los Integrantes del Comité de Seguridad Vial. 28
1.2.5 Frecuencia de reuniones del Comité de Seguridad Vial 30
1.3 RESPONSABLE DEL PLAN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL 30
1.3.1 Responsable del PESV 30
1.3.2 Idoneidad del responsable del PESV 30
1.4 POLÍTICA DE SEGURIDAD VIAL 32
1.4.1 Documento política de seguridad vial 32
1.4.2 Aspectos de la política de seguridad vial 33
1.5 DIVULGACIÓN DE LA POLÍTICA DE SEGURIDAD VIAL 35
1.5.1 Evidencias de Divulgación 35
1.5.2 Evidencias que se ha Informado al personal sobre el PESV y política de seguridad vial. 37

1.6 DIAGNÓSTICO - CARACTERÍSTICAS DE LA EMPRESA 39
1.6.1 Actividad económica 39
1.6.2 Análisis de la empresa 40
1.6.3 Servicios que presta la empresa 41
1.6.4 Población de personal que hace parte de la empresa 41
1.6.5 Tipos de Vehículos puestos al servicio de la empresa 43
1.6.6 Ciudades de operación - sedes 43
1.6.7 Mecanismo de Contratación de Vehículos 45
1.6.8 Mecanismo de Contratación de Conductores 45
1.7 DIAGNÓSTICO – RIESGOS VIALES 46
1.7.1 Encuesta/Instrumento para determinar el riesgo vial 46
1.7.2 Aplicación de la Encuesta 46
1.7.3 Riesgos In itinere y en misión en la aplicación de la encuesta 48
1.7.4 Consolidación y Análisis de la información 49
1.7.5 Definición de riesgos viales de la empresa 55
1.7.6 Calificación de los riesgos viales identificados a través de la encuesta 57
1.7.7 Estándar para calificación de riesgos 59
1.8 PLANES DE ACCIÓN DE RIESGOS VIALES 63
1.8.1 Plan de Acción Factor Humano 65
1.8.2 Plan de Acción Vehículos 68
1.8.3 Plan de Acción Infraestructura Segura 69
1.8.4 Plan de Acción Atención a victimas 70
1.8.5 Viabilidad 71
1.9 IMPLEMENTACIÓN DE ACCIONES DEL PESV 71
1.9.1 Cronograma 71
1.9.2 Fechas 71
1.9.3 Responsables 72
1.9.4 Presupuesto 72
1.10 SEGUIMIENTO Y EVALUACIÓN DE PLANES DE ACCIÓN 72

1.10.1 Indicadores 72
1.10.2 Indicadores de número de personas capacitadas 76
1.10.3 Indicadores de número de accidentes de transito 76
1.10.4 Indicadores de mantenimiento 76
1.10.5 Planes de acción a auditar 77
1.10.6 Metodología de auditoria 77
1.10.7 Periodos de auditoria 77
2 COMPORTAMIENTO HUMANO 78
2.1 PROCEDIMIENTO DE SELECCIÓN DE CONDUCTORES 78
2.1.1 Perfil 78
2.1.2 Selección de Conductores 79
2.2 PRUEBAS DE INGRESO DE CONDUCTORES 81
2.2.1 Pruebas de ingreso 81
2.2.2 Exámenes médicos 81
2.2.3 Idoneidad en exámenes médicos 82
2.2.4 Exámenes psicosensométricos 82
2.2.5 Idoneidad en exámenes psicosensométricos 83
2.2.6 Prueba teórica 83
2.2.7 Idoneidad prueba teórica 84
2.2.8 Prueba práctica 84
2.2.9 Idoneidad prueba practica 85
2.2.10 Prueba psicotécnica 85
2.2.11 Idoneidad prueba psicotécnica 86
2.3 PRUEBAS PREVENTIVAS A CONDUCTORES 86
2.3.1 Frecuencia 86
2.3.2 Prueba médica preventiva 87
2.3.3 Exámenes psicosensométricos 88
2.3.4 Prueba teórica 89
2.3.5 Prueba práctica preventiva 90
2.3.6 Idoneidad pruebas de control 90

2.4 CAPACITACIÓN EN SEGURIDAD VIAL 91
2.4.1 Programa de Capacitación en seguridad vial 91
2.4.2 Cronograma de Capacitación en seguridad vial 95
2.4.3 Responsable del Programa de Capacitación en seguridad vial 97
2.4.4 Temas de normatividad 97
2.4.5 Temas de sensibilización en los diferentes roles del factor humano. ..97
2.4.6 Temas como actuar en caso de accidente de tránsito 98
2.4.7 Temas basados en el diagnostico 98
2.4.8 Intensidad Horaria 98
2.4.9 Temas acordes al tipo de vehículo 99
2.4.10 Temas para conductores nuevos y antiguos 99
2.4.11 Programa para conductores propios y terceros 99
2.4.12 Modelo de evaluación de capacitación 100
2.4.13 Mínimos de aciertos sobre las evaluaciones 100
2.4.14 Requisitos mínimos exigidos a los conductores no propios sobre el cumplimiento de capacitación 101
2.4.15 Frecuencia con la que se deben presentar las evidencias de capacitaciones conductores no propios 102
2.5 CONTROL DE DOCUMENTOS DE CONDUCTORES 102
2.5.1 Mínimo de información de cada uno de los conductores 102
2.5.2 Protocolo de control de documentación de los conductores, propios y tercerizados. 103
2.5.3 Control y trazabilidad de las acciones 103
2.5.4 Frecuencia de verificación de infracciones de transito 104
2.5.5 Registro de infracciones 104
2.5.6 Procedimiento en caso de comparendos 104
2.5.7 Responsable de procedimiento en caso de comparendos 104
2.6 POLÍTICAS DE REGULACIÓN DE LA EMPRESA 105
2.6.1 Protocolos para los controles de alcohol y drogas - Política 107
2.6.2 Responsables, para la realización de las pruebas 108
2.6.3 Procedimiento para la realización de las pruebas 108

2.6.4 Idoneidad de quien realiza las pruebas..... 108
2.6.5 Periodicidad para la realización de las pruebas 109
2.6.6 Acciones a tomar, examen positivo..... 109
2.6.7 Regulación de horas de conducción y descanso - Política..... 109
2.6.8 Planificación de las jornadas laborales 109
2.6.9 Regulación de la velocidad 110
2.6.10 Límites de velocidad para las zonas urbanas y rurales..... 111
2.6.11 Divulgación de política de velocidad..... 111
2.6.12 Mecanismos de control de velocidad..... 111
2.6.13 Uso del cinturón 111
2.6.14 Divulgación de política Uso del cinturón 112
2.6.15 Mecanismos de control Uso del cinturón 112
2.6.16 Elementos de protección 112
2.6.17 Divulgación de política EPP..... 113
2.6.18 Política de no uso de equipos de comunicaciones móviles mientras se conduce 113
2.6.19 Mecanismos de control equipos de comunicaciones móviles mientras se conduce 114
2.6.20 Sanciones a los conductores que hacen uso de equipos bidireccionales 114
3 VEHÍCULOS SEGUROS 115
3.1 MANTENIMIENTO PREVENTIVO 115
3.1.1 Hoja de vida de vehículos - Carpeta de vehículos 115
3.1.2 Hoja de vida de vehículos – Información del vehículo..... 115
3.1.3 Hoja de vida de vehículos- Documentos del Vehículo..... 116
3.1.4 Hoja de vida de vehículos- Reporte de incidentes y accidentes..... 116
3.1.5 Recomendaciones técnicas de operación de mantenimiento..... 116
3.1.6 Cronograma de intervenciones de vehículos propios..... 117
3.1.7 Verificaciones de mantenimiento para vehículos afiliados 117
3.1.8 Idoneidad centro de mantenimiento preventivo..... 118
3.2 MANTENIMIENTO CORRECTIVO 118

3.2.1 Registros de mantenimientos correctivos 118
3.2.2 Protocolos de atención en caso de fallas del vehículo 118
3.2.3 Idoneidad centro de mantenimiento correctivo..... 120
3.3 INSPECCIÓN PREOPERACIONAL..... 121
3.3.1 Protocolo de inspección diaria de vehículo 121
3.3.2 Diligenciamientos de inspección diaria de vehículo 121
3.3.3 Auditoria de verificación de inspección diaria de vehículo..... 121
4 INFRAESTRUCTURA SEGURA..... 122
4.1 RUTAS INTERNAS..... 122
4.2 RUTAS EXTERNAS..... 122
4.2.1 Rutogramas..... 122
4.2.2 Puntos Críticos 123
4.2.3 Planificación desplazamiento del personal – Política de admón. de rutas 124
4.2.4 Horario de llegada y salida y jornadas de trabajo..... 124
4.2.5 Apoyo tecnológico - Monitoreo y retroalimentación en los comportamientos viales 125
4.2.6 Acciones preventivas..... 125
4.2.7 Mecanismos de socialización e información preventiva 125
5 ATENCIÓN A VICTIMAS 126

5.1 ATENCIÓN A VICTIMAS 126
5.1.1 Protocolos de Atención a victimas 126
5.1.2 Divulgación de protocolos de Atención a victimas 128
5.2 INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO 129
5.2.1 Información Documentada de accidentes de tránsito 129
5.2.2 Análisis de accidentes de tránsito 129
5.2.3 Lecciones aprendidas 130
5.2.4 Fuente de información 131
5.2.5 Procedimiento Para la investigación de Accidentes de Transito 131
5.2.6 Indicadores de accidentes de transito 131
6 VALOR AGREGADO 132
7 RECURSOS Y FUENTES DE INFORMACIÓN 133
8 ANEXOS 133

INDICE DE TABLAS

Tabla 1 Comité de seguridad vial 27
Tabla 2 Roles y funciones miembros del comité de seguridad vial 29
Tabla 3 Responsable del PESV 30
Tabla 4 Idoneidad Responsable del PESV 31
Tabla 5 Marco de referencia de objetivos y metas 33
Tabla 6 Capacidad transportadora 40
Tabla 7. Calificación del personal según su rol en la empresa 42
Tabla 8. Clasificación del personal según su rol dentro de la vía 43
Tabla 9. Tipo de vehículos 43
Tabla 10. Sedes 44
Tabla 11. Ficha técnica aplicación de encuesta de seguridad vial 47
Tabla 12. Riesgos viales para el personal 55
Tabla 13. Calificación y clasificación del riesgo vial por grupo de trabajo 57
Tabla 14. Determinación del nivel de deficiencia 60
Tabla 15. Determinación del nivel de exposición 60
Tabla 16. Determinación del nivel de probabilidad 61
Tabla 17. Significado de los diferentes niveles de probabilidad 61
Tabla 18. Determinación del nivel de consecuencias 62
Tabla 19. Significado del nivel de riesgo 62
Tabla 20. Plan de Acción Fortalecimiento institucional 63
Tabla 21. Plan de Acción comportamiento Humano 65
Tabla 22. Plan de Acción Vehículos seguros 68
Tabla 23. Plan de Acción Infraestructura segura 69
Tabla 24. Plan de Acción Atención a Victimas 70
Tabla 25. Indicadores 73
Tabla 26. Línea base indicadores capacitación 76
Tabla 27. Línea base indicadores accidentalidad 76
Tabla 28. Línea base indicadores de mantenimiento preventivo 76
Tabla 29. Planes de acción a auditar 77
Tabla 30. Perfil de cargo- conductores 78
Tabla 31. Criterios examen médico ocupacional 82
Tabla 32. Criterios Examen Psicosensometrico 83
Tabla 33. Criterios Prueba Teórica 84

Tabla 34. Criterios Prueba practica 85
Tabla 35. Criterios Examen Psicotécnico 86
Tabla 36. Criterios examen médico ocupacional preventivo 88
Tabla 37. Criterios Examen Psicosensometrico preventivo 89
Tabla 38. Criterios Prueba Teórica preventiva 89
Tabla 39. Criterios Prueba Practica preventiva 90
Tabla 40. Temas y periodicidad de capacitaciones 95
Tabla 41. Criterio de evaluación de capacitación 100
Tabla 42. Indicador accidentes de tránsito 2017 131

INDICE DE ILUSTRACIONES

Ilustración 1 Documento política de seguridad vial 32
Ilustración 2 Publicación de política de seguridad vial en la empresa..... 36
Ilustración 3 Publicación de política de seguridad vial en página web 36
Ilustración 4 Divulgación de política de seguridad vial..... 38
Ilustración 5 Extracto certificado de cámara y comercio 39
Ilustración 6. Mapa de localización sede administrativa- Bogotá 44
Ilustración 7. Ecuación estadística para proporciones poblacionales 48
Ilustración 8 Divulgación de políticas de regulación - capacitación..... 105
Ilustración 9 Divulgación de políticas de regulación - correo 106
Ilustración 10 Divulgación de protocolos en caso de fallas del vehículo 120
Ilustración 11 Registro fotográfico instalaciones de la empresa – N.A. rutas internas 122
Ilustración 12 Protocolo de atención de accidentes de tránsito 126
Ilustración 13 Divulgación de protocolos de atención de capacitación- correo ... 128
Ilustración 14 Divulgación de protocolos de atención de accidentes de tránsito - correo 128

INDICE DE GRÁFICAS

Gráfica 1. Licencia de conducción 49
Gráfica 2. Ocurrencia de accidentes de transito 50
Gráfica 3. Ocurrencia de incidentes 51
Gráfica 4. Experiencia en la conducción 51
Gráfica 5. Medios de desplazamientos usados 52
Gráfica 6. Factores de riesgos 52
Gráfica 7. Causas que motivan el riesgo 53
Gráfica 8. Accidentalidad 132

INTRODUCCIÓN

Según la información registrada en el Plan Nacional de Seguridad Vial 2013-2021, la Organización Mundial de la Salud – OMS, ha indicado que anualmente fallecen más de 1,24 millones de personas en accidentes de tránsito y que diariamente se alcanzan aproximadamente los 3.000 fallecidos; además, entre 20 y 50 millones más sufren traumatismos por esta misma causa.

A nivel nacional en la última década del 2002 al 2012 se presentaron alrededor de 62.000 muertos y más de 44.300 heridos, manteniendo una cifra por encima de 5.400 muertes al año, esto representa alrededor de 16 víctimas diarias, convirtiéndose en la segunda causa de muerte violenta en el país, según el Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses, 2012. Para el 2014 se presentaron 32.840 accidentes viales con 5.632 fatalidades reportadas (CCS, 2015).

Cifras como las anteriores dan razón de considerar la existencia de una problemática para la sociedad colombiana, por tanto el gobierno nacional ha establecido el Plan Nacional de Seguridad Vial con el fin de articular y coordinar las diversas actuaciones de las instituciones del sector público y privado en pro del fortalecimiento de la gestión en seguridad vial, que tendrá un impacto en la cultura vial y seguridad de los habitantes del territorio Colombiano.

Dentro de los lineamientos para el sector privado en seguridad vial definidos en la ley 1503 de 2011 del Congreso de la Republica, reglamentada por el decreto 2851 de 2013 del Ministerio de Transporte, se establece la obligación de las empresas que operen más de 10 vehículos, con la contribución del objeto de dicha ley el cual es promover en las personas la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguras en la vía.

Para tal efecto Mil Servicios S.A.S., cuyo objeto social está relacionado con el transporte terrestre especial de pasajeros, diseña el presente plan de estratégico de seguridad vial, basado en lo establecido en la resolución 1565 de 2014 del Ministerio de Transporte, con el que adquiere compromiso y responsabilidad con la sociedad frente a la seguridad vial en el desarrollo de su actividad económica.

CONCEPTOS Y DEFINICIONES

- **Accidente de trabajo:** Suceso repentino que sobrevenga con causa u ocasión del trabajo y que produzca en el trabajador una lesión orgánica, una perturbación funcional, una invalidez o la muerte. Así como el que se produce durante la ejecución de una labor bajo la autoridad de empleador, aunque esta se desarrolle fuera del lugar en horas de trabajo, e igualmente el que se produzca durante el traslado de los trabajadores de desde su residencia a los lugares de trabajo y viceversa, cuando el transporte lo suministre el empleador.

- **Accidente de tránsito:** El evento generalmente involuntario, generado al menos por un vehículo en movimiento que causa daños a personas y o 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.

- **Actores de la vía:** Son actores de la vía, todas las personas que asumen un rol determinado, para hacer uso de las vías, con la finalidad de desplazarse entre un lugar y otro, por lo tanto se consideran actores de tránsito y de la vía los peatones, los transeúntes, los pasajeros y conductores de vehículos automotores y no automotores, los motociclistas, los ciclistas, los acompañantes, los pasajeros, entre otros.

- **Amenaza:** Probabilidad de ocurrencia de un suceso potencialmente desastroso, durante cierto periodo de tiempo.

- **ARL:** Administradora de Riesgos Laborales, 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 pueda tener en el ambiente laboral.

- **Competencias básicas:** Es el conjunto de conocimientos, actitudes y habilidades que, relacionados entre sí, le permiten a un individuo

desempeñarse de manera eficaz, flexible y con sentido en contextos nuevos y retadores. Las competencias básicas incluyen las comunicativas, matemáticas, científicas y ciudadanas.

- **Conductor:** Persona habilitada y capacitada técnica y teóricamente para operar un vehículo.

- **CSV:** Comité de Seguridad Vial.

- **Estrategia:** Orientación y acción encaminadas a lograr los objetivos en un plan, en un proceso regulable, conjunto de las reglas que aseguran una decisión óptima en cada momento.

- **Incidente de tránsito:** Evento generalmente involuntario, generado en la vía, que no implica ni daños, ni lesiones, ni muertes a personas, pero que provoca una alteración en el fluido normal del tránsito.

- **Manejo defensivo:** Conducir evitando accidentes a pesar de las acciones incorrectas de los demás y de las condiciones adversas. Es el enfoque positivo de la conducción, significa mantener el control de su seguridad en sus propias manos, teniendo en cuenta todos los posibles riesgos que se presentan al conducir y la forma de evitarlos.

- **Pasajero:** Persona distinta al conductor que se transporta en un vehículo de servicio público.

- **Peatón:** Persona que transita a pie por una vía.

- **Plan estratégico de seguridad vial - PESV:** Es el instrumento de planificación que oficialmente 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, encaminadas a alcanzar la Seguridad Vial como algo inherente al ser humano y así evitar o reducir la accidentalidad vial de

los integrantes de sus compañías, empresas u organizaciones y disminuir los efectos que puedan generar los accidentes de tránsito.

- **Seguridad activa:** Se refiere al conjunto de mecanismos o dispositivos del vehículo automotor destinados a proporcionar una mayor eficacia en la estabilidad y control de vehículo en marcha para disminuir el riesgo de que se produzca un accidente de tránsito.

- **Seguridad pasiva:** Son los elementos del vehículo automotor que reducen los daños que se pueden producir cuando un accidente de tránsito es inevitable y ayudan a minimizar los posibles daños a los ocupantes del vehículo.

- **Seguridad vial:** Se refiere al conjunto de acciones, mecanismos, estrategias y medidas orientadas a la prevención de accidentes de tránsito, o a anular o disminuir los efectos de los mismos, con el objetivo de proteger la vida de los usuarios de las vías.

- **Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito – SOAT:** Seguro que 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.

- **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.

- **Vulnerabilidad:** Grado de pérdida que sufre un elemento o grupos de elementos como resultado de ocurrencia del suceso desastroso en función de la magnitud del mismo y del tipo de elemento bajo riesgo. Puede decirse también de la susceptibilidad de ser afectado por una amenaza y su capacidad de sobreponerse.

MARCO NORMATIVO

Adicional a lo contemplado en la Constitución Política y el Código Nacional de Tránsito y Transporte, Ley 769 de 2002 y sus decretos reglamentarios, describimos a continuación el marco normativo en relación al PESV.

- **Ley 1503 de 2011 del Congreso de Colombia**

"Por la cual se promueve la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguros en la vía y se dictan otras disposiciones", en su capítulo III define los lineamientos para el sector privado en seguridad vial, estableciendo en su **artículo 12**: *"Toda entidad, organización o empresa del sector público o privado que para cumplir 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 a diez (10) unidades, o contrate o administre personal de conductores, contribuirán al objeto de la presente Ley. Para tal efecto, deberá diseñar el Plan Estratégico de Seguridad Vial que será revisado cada dos (2) años para ser ajustado en lo que se requiera. Este Plan contendrá como mínimo, las siguientes acciones:*

1. Jornadas de sensibilización del personal en materia de seguridad vial.
2. Compromiso del personal de cumplir fielmente todas las normas de tránsito.
3. Oferta permanente, por parte de la entidad, organización o empresa, de cursos de seguridad vial y perfeccionamiento de la conducción.
4. Apoyar la consecución de los objetivos del Estado en materia de seguridad vial."

- **Decreto 2851 de 2013 del Ministerio de Transporte**

"Por el cual se reglamentan los artículos 3, 4,5,6,7,9, 10, 12, 13,18 Y 19 de la Ley 1503 de 2011 y se dictan otras disposiciones", en su capítulo IV Planes estratégicos de las entidades, organizaciones o empresas en materia de seguridad vial, establece el **artículo 10**: *"Planes estratégicos de las entidades, organizaciones o*

empresas en materia de Seguridad Vial. Además de las acciones contenidas en el Artículo 12 de la Ley 1503 de 2011, los Planes estratégicos de Seguridad Vial adoptados por las entidades, organizaciones o empresas que para cumplir sus fines misionales o en el desarrollo de sus actividades posean, fabriquen, ensamblen, comercialicen, contraten, o administren flotas de vehículos automotores o no automotores superiores a diez (10) unidades, o contraten o administren personal de conductores, tanto del sector público como privado deberán adecuarse a lo establecido en las líneas de acción del Plan Nacional de Seguridad Vial 2011 - 2016 o al documento que lo modifique o sustituya y deberán adaptarse a las características propias de cada entidad, organización o empresa.

Dichas líneas de acción son:

a. *Fortalecimiento de la gestión institucional. Toda organización, empresa o entidad pública o privada que ejerza su actividad dentro del territorio colombiano, en cabeza de sus presidentes, directores o gerentes, deberá liderar el proceso de creación e implementación de su Plan Estratégico de Seguridad Vial. Dicho Plan, entre otros aspectos, deberá contribuir a generar conciencia entre el personal y lograr el compromiso de toda la institución o compañía para emprender acciones y/o procedimientos a favor de la implementación de la política interna de Seguridad Vial. Esta actividad deberá contar con mecanismos de coordinación entre todos los involucrados y propender por el alcance de las metas, las cuales serán evaluadas trimestralmente por cada entidad mediante indicadores de gestión e indicadores de resultados con el propósito de medir su grado de efectividad.*

   Para ello deberán prever dentro de su organización mecanismos que permitan contar con una figura encargada de la gestión y del diseño de los planes, para su correspondiente implementación y seguimiento a través de un equipo técnico idóneo. Dentro del mapa de procesos de la organización se establecerán las pautas que permitan incorporar permanentemente el diseño, implementación y reingeniería del Plan Estratégico de Seguridad Vial.

b. *Comportamiento humano: La organización, empresa o entidad pública o privada deberá, a través de su Comité Paritario de Salud Ocupacional (COPASO) y su Administradora de Riesgos Laborales (ARL), implementar mecanismos de capacitación en Seguridad Vial que cuenten con personal técnico experto, que realice estudios del estado general de salud de sus empleados con la forma y periodicidad que establezca el Ministerio del Trabajo.*

Adicionalmente, los mecanismos de capacitación en Seguridad Vial que implementen las organizaciones, empresas o entidades públicas o privadas deberán contar para su elaboración con la participación de personas naturales o jurídicas con conocimiento especializado en tránsito, transporte o movilidad. Las organizaciones, empresas o entidades públicas o privadas establecerán mecanismos que permitan la sensibilización y capacitación del recurso humano con el que cuentan, con el fin de que adopten buenas prácticas y conductas seguras de movilidad, tanto en el ámbito laboral de acuerdo con la función misional de la organización, empresa o entidad pública o privada, como en la vida cotidiana.

Vehículos Seguros: La organización, empresa o entidad pública o privada, deberá diseñar e instituir un plan de mantenimiento preventivo de sus vehículos de ajuste periódico, en el que se establezcan los puntos estratégicos de revisión, duración, periodicidad, condiciones mínimas de seguridad activa y seguridad pasiva y se prevea la modernización de la flota, de conformidad con la normatividad vigente, para garantizar que éstos se encuentran en óptimas condiciones de funcionamiento y son seguros para su uso.

Lo anterior deberá ser registrado en fichas técnicas de historia de estado y mantenimiento de cada vehículo, en las cuales se constaten documentalmente las condiciones técnicas y mecánicas en las que se encuentra el vehículo.

En el evento de que los vehículos sean de propiedad de la empresa, ésta realizará de manera directa o a través de terceros el plan de mantenimiento

preventivo. Si por el contrario estos son contratados para la prestación del servicio de transporte, la empresa contratante verificará que la empresa contratista cuente y ejecute el plan, condición que será exigida expresamente en el contrato de servicios para su suscripción y cumplimiento. El propietario del vehículo será el responsable de realizar el mantenimiento preventivo, asumiendo su costo.

c. *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 por donde circulan los vehículos, al igual que al ingreso y la salida de todo el personal de sus instalaciones. Cuando se trate de empresas cuyo objeto social sea el transporte de mercancías o pasajeros, 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 de conducción que deberán socializarse con todos los conductores y buscar mecanismos para hacer coercitiva su ejecución.*

d. *Atención a Víctimas: la Aseguradora de Riesgos Laborales (ARL) deberá encargarse de asesorar a las entidades, organizaciones o empresas 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, así como sus derechos y alternativas de acción. Adicionalmente, la aseguradora de riesgos laborales participará en el diseño, adopción e implementación del Plan Estratégico de Seguridad Vial de la organización, empresa o entidad pública o privada para la cual preste sus servicios…"*

Además se establece en el **artículo 11**: *"Registro, Adopción y Cumplimiento. Las organizaciones, empresas o entidades públicas o privadas de las que trata el*

artículo 10 del presente Decreto deberán registrar los Planes Estratégicos en materia de Seguridad Vial, ante el organismo de tránsito que corresponde a la jurisdicción en la cual se encuentra su domicilio, o quien haga sus veces. Los organismos de tránsito donde se efectúe el registro revisarán técnicamente los contenidos del Plan Estratégico de Seguridad Vial, emitirán las observaciones de ajuste a que haya lugar y avalarán dichos planes a través de un concepto de aprobación, verificando la ejecución de los mencionados planes 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.

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.

Los Planes estratégicos serán objeto de vigilancia y control por parte de los Organismos de tránsito Distritales, Departamentales y Municipales, para ser ajustados en lo que se requiera de conformidad con lo establecido en el artículo 12 de la Ley 1503 de 2011.

El ente certificador de la organización, empresa o entidad debe asegurarse que se cumpla con lo dispuesto en esta normativa.

***Parágrafo Primero**. Las organizaciones, empresas o entidades públicas o privadas de las que trata el artículo 10 del presente decreto deberán incluir dentro de los planes estratégicos, la indicación de los cargos del personal responsable al interior de la entidad que deberá implementar cada uno de los contenidos definidos en el plan.*

***Parágrafo Segundo**. Para efectos de la adopción de los planes estratégicos en materia de Seguridad Vial, las entidades, organizaciones o empresas deberán comunicarlos por escrito a los organismos de tránsito de que trata el artículo 11 del presente decreto, una vez sea expedida la guía metodológica "Para la elaboración*

de los planesestratégicos de las entidades, organizaciones o empresas en materia de Seguridad Vial" dentro de los siguientes plazos:

- *Entidades, organizaciones o empresas con más de cien (100) vehículos: Ocho (8) meses.*
- *Entidades, organizaciones o empresas con vehículos entre cincuenta (50) y noventa y nueve (99): Diez (10) meses.*
- *Entidades, organizaciones o empresas con vehículos entre diez (10) Y cuarenta y nueve (49): Doce (12) meses…"*

- **Resolución 1565 del 2014 del Ministerio de Transporte**

"Por la cual se expide la Guía metodológica para la elaboración del Plan Estratégico de Seguridad Vial", resuelve en su **artículo 1**: *"Expedir la guía metodológica para la elaboración del plan estratégico de seguridad vial que estará a cargo de toda entidad, organización o empresa del sector público o privado que para cumplir 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 a diez (10) unidades, o contrate o administre personal de conductores, la cual obra en documento anexo e integrante de la presente resolución."*

- **Resolución 1231 de 2016 del Ministerio de Transporte**

"Por la cual se adopta el documento Guía para la Evaluación de los Planes Estratégicos de Seguridad Víal. Mediante esta resolución, el Ministerio de Transporte establece los lineamientos de evaluación para los Planes Estratégicos de Seguridad Vial que deben implementar las organizaciones, acorde con la guía metodológica expedida en la resolución 1565 de 2014.

PLAN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL

El plan estratégico de Seguridad Vial se encuentra organizado y estructurado de forma tal que sea la herramienta de planificación adecuada para desarrollar, implementar y medir las acciones y los resultados de la gestión de la empresa, lo anterior con base en la Guía metodológica para la elaboración del Plan Estratégico de Seguridad Vial expedida en la resolución 1565 del 2014 y Resolución 1231 de 2016 del Ministerio de Transporte.

1 FORTALECIMIENTO DE LA GESTIÓN INSTITUCIONAL

1.1 OBJETIVOS DEL PESV

1.1.1 Objetivo General PESV

Estructurar los mecanismos de planificación, implementación evaluación y seguimiento de las acciones de fortalecimiento institucional, comportamiento humano, vehículo seguro, infraestructura segura y atención a víctimas, establecidas para la prevención de accidentes de tránsito y en línea con la política de seguridad vial de la empresa.

1.1.1.1 Alcance del PESV

Mil Servicios S.A.S., como empresa habilitada en transporte especial de pasajeros con capacidad transportadora de más de 10 vehículos afiliados entre automóviles, bus, busetas, camionetas S.W. Camioneta D.C., Campero y microbús y con una oferta de servicios para transporte especial a nivel nacional tiene como obligaciones:

- Adoptar el Plan Estratégico de Seguridad Vial de acuerdo con el artículo 12 de la ley 1503 de 2011. 465

- Las contraídas como empresa en caso de presentarse eventos en que se causen daños a personas o propiedad que pueden prevenirse, o mitigasen de darse una correcta aplicación al Plan Estratégico de Seguridad Vial.

Por lo anterior, el Plan Estratégico de Seguridad Vial- PESV, aplica para todos los trabajadores directos, indirectos, afiliados a la empresa y para todas sus actividades administrativas y operativas en el desarrollo de su objeto social en el territorio nacional.

1.1.1.2 Visión del PESV

Para el año 2020, Mil Servicios S.A.S., habrá implementado su plan estratégico de seguridad vial y se desatacará frente a otras empresas del sector por su acciones de prevención de accidentalidad.

1.1.1.3 Misión del PESV

La misión del PESV es brindar el instrumento de planificación y toma de acciones para alcanzar los propósitos en materia de prevención de accidentes de tránsito.

1.1.2 Objetivos Específicos

- Contribuir con la disminución de accidentalidad vial en el país actuado de manera responsable con las obligaciones como empresa de transporte especial.
- Fortalecer las competencias del personal que permite el desarrollo de sus labores de forma responsable y segura como actores dentro de la seguridad vial.
- Garantizar la operación de vehículos seguros, especialmente de sus sistemas de seguridad reduciendo el riesgo que genera esta herramienta de trabajo.
- Analizar el entorno físico donde se desarrollan las operaciones que permita identificar puntos críticos en términos de seguridad vial y establecer las estrategias en prevención.
- Establecer protocolos de atención de accidentes de tránsito.

1.1.3 Directrices de la Alta Dirección

Las directrices y compromiso de la gerencia (alta dirección) con el plan estratégico de seguridad vial se establecen a continuación:

- Liderar el proceso de creación e implementación del Plan Estratégico de Seguridad Vial.
- Involucrar un representante de cada área de la organización, según sea pertinente y que se entiende, participe en la creación y difusión de los objetivos de la seguridad vial.
- Definir los roles y funciones de cada integrante de la organización, a efectos de cumplir los objetivos trazados en el Plan Estratégico de Seguridad Vial.
- Implicarse en su financiación, asegurando el presupuesto necesario para la implantación de las diferentes medidas que se vayan a adoptar.
- Establecer un proceso ágil, dinámico y eficaz de participación de los trabajadores.
- Garantizar a los grupos de trabajo el tiempo que precisen para sus reuniones.
- Adoptar las decisiones oportunas que hagan posible que se lleven a buen término las medidas que se propongan.
- Garantizar que el personal que labora en cada área cumpla con lo establecido en el Plan Estratégico de Seguridad Vial y los documentos relacionados aplicables.
- Designación del responsable del Plan Estratégico de Seguridad Vial

Estos lineamientos, voluntad y compromisos de la gerencia con el buen desarrollo del presente PESV, además de su firma aprobatoria del presente documento, y como se muestra en, se evidencia en un acta de reunión firmada (ver anexo 1. Directrices de la Alta Dirección).

1.2 CONFORMACIÓN DE EQUIPO DE TRABAJO

1.2.1 Acta de Comité de Seguridad Vial

La gerencia de Mil Servicios S.A.S., como líder del PESV, nombra al equipo de trabajo conformado por el comité de seguridad vial- CSV, el cual se crea mediante acta (ver anexo 2. Acta de conformación del comité de Seguridad Vial), en la cual se establecen los miembros, las funciones del comité y sus integrantes, datos de contacto, y está firmada.

1.2.2 Objetivos del Comité de Seguridad Vial

El comité tiene como objetivo planear, definir, implementar y medir las acciones que permitan generar conciencia entre el personal y lograr los propósitos en seguridad vial de la empresa y la seguridad en la vida cotidiana, en cumplimiento de los dispuesto en la normatividad aplicable.

1.2.3 Integrantes del Comité de Seguridad Vial

El CSV, se encuentra conformado por dos miembros y sus respectivos suplentes, así como se muestra en la tabla 1.

Tabla 1 Comité de seguridad vial

NOMBRE	CARGO EN LA EMPRESA	CARGO EN EL COMITÉ
Javier Arlex Vásquez	Administrador	Principal
Oscar Yesid Garzón	Coordinador de Opera.	Suplente
Cristian David Pinzón	Tramitador	Principal
Janine Rodríguez	Subgerente	Suplente

1.2.4 Roles y Funciones de los Integrantes del Comité de Seguridad Vial

El comité estará a cargo de:

- Presentar, discutir y determinar los programas académicos a desarrollar con los distintos actores.

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

- Evaluar los requerimientos y la oferta disponible, frente a proveedores y talleres para los procesos de diagnóstico, mantenimiento preventivo y mantenimiento correctivo de los vehículos, para brindar información a propietarios y afiliados.

- Programar fechas, tiempos y lugares para las capacitaciones del personal, afiliados y terceros contratados para servicios de transporte.

- Determinar las acciones de control o auditorías viales necesarias para seguimiento y verificación de la eficacia del plan estratégico.

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

- Establecimiento de los cronogramas de las diversas actividades a ejecutar y seguimiento de las mismas.

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

Los roles y funciones particulares de los integrantes del comité de seguridad vial además de lo mencionado en el acta de conformación de CSV, se establecen a continuación en la tabla 2.

Tabla 2 Roles y funciones miembros del comité de seguridad vial

NOMBRE	ROL	FUNCIÓN
Javier Arlex Vásquez	Presidente del Comité (principal)	Verificación del cumplimiento de lo consignado en el PESV en el pilar de Comportamiento Humano, vehículos seguros e Infraestructura Física una vez se implemente el PESV en la empresa. Convocar a reuniones y preparar agenda. Todas las demás funciones que les demande su participación en el comité de seguridad Vial.
Oscar Yesid Garzón	Presidente del Comité (suplente)	
Cristian David Pinzón	Secretario del Comité (principal)	Verificación del cumplimiento de lo consignado en el PESV en el pilar de fortalecimiento institucional y atención a víctimas una vez se implemente el PESV en la empresa. Levantamiento de actas en las reuniones del comité. Todas las demás funciones que les demande su participación en el comité de seguridad Vial.
Janine Rodríguez	Secretario del Comité (suplente)	

1.2.5 Frecuencia de reuniones del Comité de Seguridad Vial

En reuniones programadas trimestralmente o antes en casos extraordinarios.

1.3 RESPONSABLE DEL PLAN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL

1.3.1 Responsable del PESV

La alta dirección en cabeza de la gerente general designa como responsable del PESV a la persona que se relaciona en la tabla 3:

Tabla 3 Responsable del PESV

ROL	NOMBRE Y APELLIDO	N° CEDULA	CARGO	DATOS DE CONTACTO
Responsable del PESV	Viviana Andrea Solano	1.032.424.023	Director HSEQ	Teléfono: 310-2728879 e-mail: vivianadreasolano@gmail.com

Lo anterior se evidencia mediante acta debidamente firmada (ver Anexo 3. Acta de designación responsable del PESV, ilustración X).

1.3.2 Idoneidad del responsable del PESV

El responsable del PESV principal es la persona idónea por su educación como profesional ingeniera ambiental y amplia experiencia en riesgos, seguridad vial, seguridad y salud en el trabajo y formación en sistemas integrados de gestión, para el diseño, desarrollo, implementación y seguimiento del Plan Estratégico de Seguridad Vial y todas las acciones contempladas en este. En la tabla 4 se presenta la idoneidad por educación, formación y experiencia, en el anexo 4. Idoneidad del responsable del PESV, se presentan los soportes de dicha idoneidad.

Tabla 4 Idoneidad Responsable del PESV

NOMBRE	EDUCACIÓN	FORMACIÓN	EXPERIENCIA
Viviana Andrea Solano	Ingeniera Ambiental	Plan de emergencias, Plan Estratégico de Seguridad Vial. Sistema de Gestión de la Seguridad y Salud en el Trabajo SG-SST, SENA, 50 horas. Auditor Interno en Sistemas de Gestión ISO 9001, ISO 14001 y OHSAS 18001 Formulación de proyectos, Salud Ocupacional, Sistema de Gestión Ambiental Sistemas de gestión de calidad – seguridad y salud ocupacional Elementos de Protección Personal Identificación de factores de riesgos Investigación de incidentes y accidentes Prevención de riesgos Primeros Auxilios Señalización y demarcación de áreas Trabajo Seguro en alturas	Mas de 4 años de experiencia en cargos relacionados con seguridad y salud en el trabajo, gestión de calidad, planes de seguridad vial. Experiencia en cargos de seguridad en el sector de transporte especial de pasajeros.

1.4 POLÍTICA DE SEGURIDAD VIAL

1.4.1 Documento política de seguridad vial

Ilustración 1 Documento política de seguridad vial



Código: GG-PL-003	POLÍTICA DE SEGURIDAD VIAL	
Versión: 2		
Fecha: 08/02/2018		
Página: 1 de 2		

MIL SERVICIOS S.A.S. empresa de transporte de servicio especial, está comprometida con la mejora continua en la seguridad vial del país, estableciendo la promoción y prevención de accidentes viales que conllevara a la integridad física de peatones, conductores y pasajeros; por tanto, todas las personas que laboran en la empresa o en su nombre y sus afiliados deberán:

- Cumplir con la reglamentación establecida en el Código Nacional de Tránsito Terrestre según la ley 769 de 2002 y la que se disponga en materia de seguridad vial.
- Participar de las actividades dispuestas en el Plan Estratégico de Seguridad Vial.
- Fomentar una conciencia en seguridad vial en su entorno laboral y cotidiano.
- Cumplir con los programas de mantenimiento preventivo y las inspecciones para garantizar el buen estado de sus sistemas de seguridad activa y pasiva.
- Realizar un análisis de las rutas identificando los peligros asociados a la Infraestructura y tomar las medidas de prevención adecuadas.
- Responder ante accidentes de tránsito de acuerdo con los protocolos definidos.

La gerencia destinará los recursos financieros, humanos y técnicos necesarios para dar cumplimiento a esta política y la mejora continua de la gestión en seguridad vial.

Esta política será comunicada al personal, afiliados y terceros y se mantendrá disponible para partes interesadas.

MARIA FERNANDA RODRIGUEZ LOPEZ
Gerente General.

Esta política será comunicada al personal, afiliados y terceros y se mantendrá disponible para partes interesadas (ver anexo 5. Documento Política de Seguridad Vial).

1.4.2 Aspectos de la política de seguridad vial

De la siguiente forma es marco de referencia para objetivos y metas:

Tabla 5 Marco de referencia de objetivos y metas

Directriz de la Política de seguridad vial	Objetivo	Indicadores	Meta
Cumplir con la reglamentación establecida en el Código Nacional de Tránsito Terrestre según la ley 769 de 2002 y la que se disponga en materia de seguridad vial. Participar de las actividades dispuestas en el Plan Estratégico de Seguridad Vial.	Contribuir con la disminución de accidentalidad vial en el país actuado de manera responsable con las obligaciones como empresa de transporte especial.	ICA: Cumplimiento de actividades	>=%90
		IAV: Frecuencia de accidentalidad vial	0
		IIV: Frecuencia de casi accidentes viales	Este indicador es para relacionarse con el IAV. Posteriormente se establecerá la meta
		TA: Tasa de accidentalidad	<0%

Directriz de la Política de seguridad vial	Objetivo	Indicadores	Meta
		IEA: Impacto económico de los accidentes de tránsito	$0
		IEI: Impacto económico de los incidentes de tránsito	$0
Fomentar una conciencia en seguridad vial en su entorno laboral y cotidiano.	Fortalecer las competencias del personal que permite el desarrollo de sus labores de forma responsable y segura como actores dentro de la seguridad vial.	ICC: Cobertura de capacitación IEC: eficacia de las capacitaciones	80% 80%
Cumplir con los programas de mantenimiento preventivo y las inspecciones para garantizar el buen estado de sus sistemas de	Garantizar la operación de vehículos seguros, especialmente de sus sistemas de seguridad reduciendo el riesgo que genera	IMP: Mantenimiento Preventivo	80%

Directriz de la Política de seguridad vial	Objetivo	Indicadores	Meta
seguridad activa y pasiva.	esta herramienta de trabajo.		
Realizar un análisis de las rutas identificando los peligros asociados a la Infraestructura y tomar las medidas de prevención adecuadas.	Analizar el entorno físico donde se desarrollan las operaciones que permita identificar puntos críticos en términos de seguridad vial y establecer las estrategias en prevención.	ICA: Cumplimiento de actividades	90%
Responder ante accidentes de tránsito de acuerdo a los protocolos definidos.	Establecer protocolos de atención de accidentes de tránsito.	II: Investigación de accidentes	100%

1.5 DIVULGACIÓN DE LA POLÍTICA DE SEGURIDAD VIAL

1.5.1 Evidencias de Divulgación.

La política de seguridad vial es socializada a todo el personal de la compañía publicándola en lugares visibles en nuestras oficinas, además de las divulgaciones al personal.

A continuación, en las ilustraciones se presenta evidencian los mecanismos de socialización de la política de seguridad vial, correspondiente a publicación en instalaciones de la empresa, en página web de la empresa y mediante capacitaciones.

Ilustración 2 Publicación de política de seguridad vial en la empresa

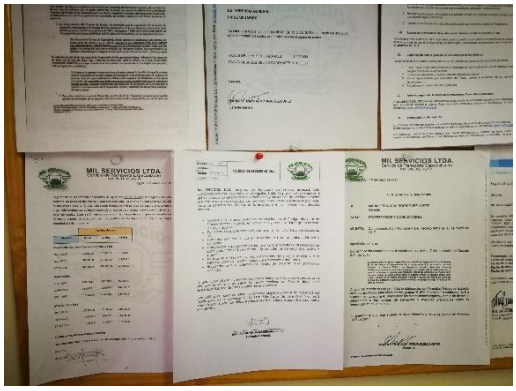
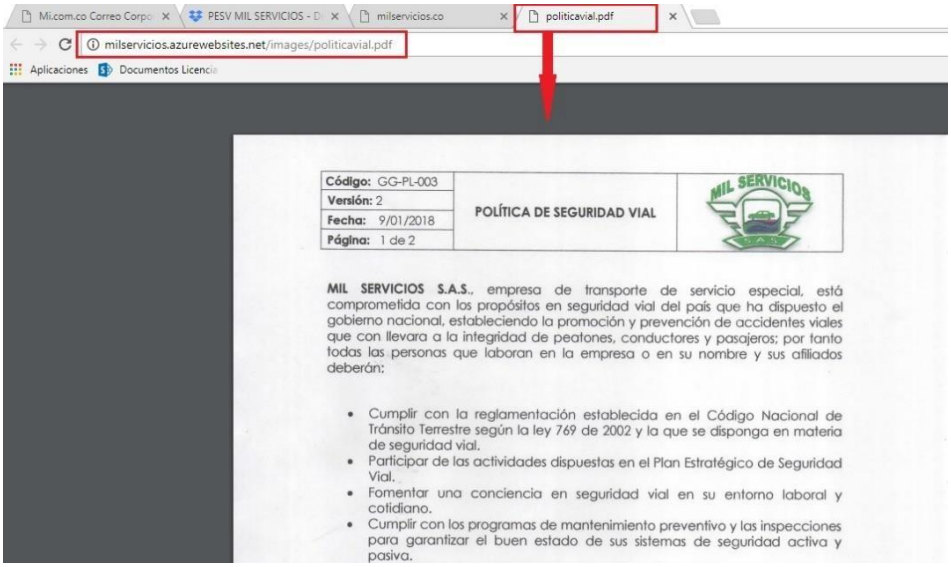


Ilustración 3 Publicación de política de seguridad vial en página web





1.5.2 Evidencias que se ha Informado al personal sobre el PESV y política de seguridad vial.

El personal ha sido informado sobre el PESV y la política de seguridad vial a través de capacitación que se han desarrollado en el tema, se deja evidencia soportada mediante la firma en los registros de asistencia (ver anexo 6. Divulgación de PESV y política de seguridad vial).

Ilustración 4 Divulgación de política de seguridad vial

Codigo: GA-F-011 Version: 2 Fecha 9/05/2017 Pagina: 1 de 1	**REGISTRO DE ASISTENCIA**	

Fecha:	29/09/2018	Hora:	8:00 AM A 12:00M	Lugar:	OFICINAS	Proyecto:	GENERAL

Temas :

- POLÍTICA DE SEGURIDAD VIAL Y PLAN ESTRATEGICO DE SEGURIDAD VIAL
- POLÍTICAS DE REGULACIÓN DE HORAS DE CONDUCCIÓN Y DESCANSO
- POLÍTICA DEL USO DE CINTURÓN DE SEGURIDAD
- POLÍTICA DE NO USO DE EQUIPOS DE COMUNICACIONES MÓVILES MIENTRAS SE CONDUCE
- POLÍTICA ELEMENTOS DE PROTECCIÓN
- POLÍTICA DE REGULACIÓN DE LA VELOCIDAD
- POLÍTICAS DE NO ALCOHOL Y DROGAS
- POLÍTICA DE SOCIALIZACIÓN Y ACTUALIZACIÓN DE LA INFORMACIÓN

Objetivo: DAR A CONOCER EL PLAN ESTRETAGICO DE SEGURIDAD VIAL, POLITICA DE SEGURIDAD VIAL Y POLITICAS DE REGULACIÓN ESTABLECIDAS EN EL PESV

Dirigido por: **Cargo:**

Nº	NOMBRE	IDENTIFICACIÓN	CARGO	FIRMA
1	YANINE RODRIGUEZ	37336646	PROPIETARIO	
2	GLORIA MORENO	51620399	PROPIETARIO	
3	MARGARITA USECHE	52148617	PROPIETARIO	
4	SANDRA SARMIENTO	52276641	CONDUCTOR	
5	CARMEN XIMENA MAHECHA	52461686	CONDUCTOR	
6	ALBERTO CANTOR	79100594	PROPIETARIO	
7	HENRY BOTELLO	79127919	PROPIETARIO	
8	JORGE TORRES	79150047	PROPIETARIO	
9	WILLIAN TOBAR	79293614	CONDUCTOR	
10	RUBEN ACOSTA	79327375	CONDUCTOR	
11	ELMER USECHE	79590077	PROPIETARIO	
12	GUSTAVO MARTINEZ	79599516	PROPIETARIO	
13	MAURICIO CASTAÑEDA	79626140	CONDUCTOR	
14	EDDWIN MUÑOZ	79648264	CONDUCTOR	
15	WILSON ACOSTA	79683466	PROPIETARIO	

OBSERVACIONES:

1.6 DIAGNÓSTICO - CARACTERIZACIÓN DE LA EMPRESA

1.6.1 Actividad económica

Mil Servicios SAS. identificada con NIT 808.002.622-1, es una pequeña empresa privada del sector de transporte especial de pasajeros.

La actividad económica según el Código CIIU: Concepto 4921 Servicio de Transporte Especial y se describe a continuación:

• El transporte se realiza origen y destino utilizando rutas y horarios establecidos, los cuales han sido determinados durante el proceso de habilitación y asignación de la ruta.

• Los servicios especiales de transporte de pasajeros por carretera que incluyen; servicios de viajes contratados, excursiones, transporte de trabajadores (actividades de asalariados) y transporte escolar.

• El alquiler o arrendamiento de vehículos de pasajeros con conductor.

Como complemento de la información anteriormente descrita, se puede ver ilustración 5, (La cámara de comercio se encuentra en el anexo 7. cámara de comercio)

Los vehículos y conductores son asignados de manera mensual para la prestación del servicio por medio del plan de rodamiento que se establece; de esta forma, ellos saben su lugar de trabajo con anterioridad; en caso de existir algún imprevisto con el vehículo, que impida la prestación del servicio, se informa con 24 horas de anterioridad por medio del envío de un mensaje al WhatsApp del conductor o propietario y al grupo habilitado para la comunicación entre los conductores, propietarios y las directivas del área de transporte de la Empresa MIL SERVICIOS S.A.S.

Ilustración 5 Extracto certificado de cámara y comercio

CERTIFICADO DE EXISTENCIA Y REPRESENTACION LEGAL O INSCRIPCION DE DOCUMENTOS.
LA CAMARA DE COMERCIO DE BOGOTA, CON FUNDAMENTO EN LAS MATRICULAS E INSCRIPCIONES DEL REGISTRO MERCANTIL

CERTIFICA:

NOMBRE : MIL SERVICIOS SAS
N.I.T. : 808002622-1
DOMICILIO : BOGOTA D.C.

CERTIFICA:

MATRICULA NO: 02487696 DEL 15 DE AGOSTO DE 2014

CERTIFICA:

RENOVACION DE LA MATRICULA :3 DE ABRIL DE 2017
ULTIMO AÑO RENOVADO : 2017
ACTIVO TOTAL : 1,189,155,360
TAMAÑO EMPRESA : PEQUEÑA

CERTIFICA:

OBJETO SOCIAL: OBJETO SOCIAL LA SOCIEDAD TENDRA COMO OBJETO PRINCIPAL LAS SIÓUIENTES ACTMDADES: LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO PUBLICO DEL TRANSPORTE TERRESTRE AUTOMOTOR POR CARRETERA, DE PERSONAS Y BIENES SEPARADA O CONJUNTAMENTE, EN LAS DIFERENTES MODALIDADES DE SERVICIOS Y VEHICULOS CON RADIO BE ACCIÓN MUNICIPAL, DEPARTAMENTAL, NACIONAL E INTERNACIONAL, DE CONTRATACIÓN , INDIVIDUAL Y COLECTIVA, CON PRESTACIÓN DEL SERVICIÓ REGULAR EN NIVEL DE SERVICIO REGULAR, BÁSICO DIRECTO, DE LUJO Y ESPECIAL (PARA ESTUDIANTES, ASALARIADOS, TURISTAS O PARTICULARES); IGUALMENTE LA IMPORTACIÓN Y EXPORTACIÓN DE VEHÍCULOS, DE TODO TIPO DE MAQUINARIA Y REPUESTOS; TENDRÁ STACIÓN DE SERVICIO DE GASOLINA, CENTRO DE MANTENIMIENTO DE VEHÍCULOS, ASÍ COMO ENSAMBLAJE DE TODO TIPO DE CARROCERÍAS; LA COMERCIALIZACIÓN Y DISTRIBUCIÓN DE AUTOMÓVILES, REPUESTOS, AUTOPARTES Y PRODUCTOS RELACIONADOS CON DJCI-IOS AUTOMOTORES; EL SERVICIO DE ENCOMIENDAS Y DEMEÑSAJERIA. EN DESARROLLO DE SU OBJETO LA SOCIEDAD PODRÁ REALIZAR ADEMÁS, LOS SIGUIENTES ACTOS: A) LA EJECUCIÓN DE TODA CLASE DE ACTOS Y LA

1.6.2 Análisis de la empresa

1.6.2.1 MISIÓN

MIL SERVICIOS S.A.S. Prestara un adecuado servicio y acompañamiento del transporte relacionado con la actividad de cada cliente, para de esta forma cubrir las necesidades de cada una de las empresas del ámbito nacional

1.6.2.2 VISIÓN

Ser una de las 10 compañías privadas más grandes del país dedicadas a la prestación de Servicio de Transporte Publico Terrestre y Servicio Especial, con una flota de vehículos que cumple con los mejores estándares de seguridad y confort, y un equipo de profesionales especializados en el mercado de transporte escolar, empresarial y turístico.

1.6.2.3 Tamaño y segmento de la empresa

Pequeña empresa de transporte especial de pasajeros con habilitación mediante resolución 077 de 1 de febrero de 2006 y resolución 683 de 2008 del 25 de junio de 2008 y resolución 045 de 2015 por la cual se incrementa la capacidad transportadora.

Actualmente tiene una capacidad transportadora detallada en la tabla 6.

Tabla 6 Capacidad transportadora

CLASE DE VEHÍCULO	CAMIONETA D/C	AUTOMOVIL	BUS	BUSETA	CAMIONETA	CAMPERO	MICROBUS
Capacidad Autorizada	100	01	10	12	160	170	12
Capacidad operativa	34	0	0	1	72	11	02

La empresa cuenta con una sucursal desde donde funciona la empresa administrativamente, ubicada en la ciudad de Bogotá, en la localidad de Usaquén con dirección Cra. 14A No 119-97; desde allí se realiza la planificación y coordinación de servicios de transporte.

1.6.3 Servicios que presta la empresa

MIL SERVICIOS S.A.S., presta servicios de transporte especial de pasajeros:

- Transporte Empresarial
- Transporte Turístico
- Transporte de Estudiantes
- Transporte Ejecutivo
- Transporte Especial

1.6.4 Población de personal que hace parte de la empresa

1.6.4.1 Clasificación del personal según su rol en la empresa

En la tabla 7, se presenta la relación de empleados, contratistas que incluye personal bajo modalidad de vinculación (afiliados a empresa de transporte especial de pasajeros), y personal que se encuentra bajo modalidad de convenio empresarial (afiliados a otras empresas y se realizan convenios empresariales), administrativos, operativos y comerciales de la empresa.

Tabla 7. Calificación del personal según su rol en la empresa

ROL DENTRO DE LA EMPRESA	CANTIDAD DE EMPLEADOS	CANTIDAD DE CONTRATISTAS PERSONAL VINCULADO	CANTIDAD DE PERSONAL CONVENIO EMPRESARIAL
Administrativo	5	6	0
Operativo	6	114	12
Comercial	1	0	0
Total	**13**	**120**	**12**

1.6.4.2 Clasificación del personal según su rol en la vía

En la tabla 8, se presenta la clasificación del personal según su rol dentro de la vía, considerando las siguientes apreciaciones.

Conductor de vehículos operativos: En este grupo se incluyen las personas a cargo de la conducción de vehículos que se encuentran afiliados a la empresa, vehículos propios y los vehículos que prestan sus servicios bajo modalidad de convenio empresarial, los cuales operan realizando la prestación de servicios de transporte especial.

Conductor de vehículos no operativos: Se incluyen colaboradores que emplean para su transporte propio vehículos los cuales no son propiedad de la empresa, no se ven involucrados en la prestación de servicios de transporte directamente, ni tienen relación con la empresa, como por ejemplo los gerentes y asesores.

Peatón: Todos los colaboradores de la empresa tienen el rol de peatón en las vías, en algún momento del día cuando no están transportándose en vehículo.

Pasajero: Persona distinta al conductor que se transporta en un vehículo de servicio público.

Tabla 8. Clasificación del personal según su rol dentro de la vía

ROL	N°
Conductor de vehículos operativos	132
Conductor de vehículos no operativos	2
Peatón	10
Pasajero	10

1.6.5 Tipos de Vehículos puestos al servicio de la empresa

A continuación, se describen los vehículos que están a disposición de la empresa para su operación:

Tabla 9. Tipo de vehículos

CLASE DE VEHÍCULO	CAMIONETA D/C	AUTOMOVIL	BUSETA	CAMIONETA	CAMPERO	MICROBUS	MOTOS	BICICLETAS
Capacidad operativa	34	0	1	72	11	02	0	0
No operativa	0	2	0	0	0	0	0	0
TOTAL	34	2	1	72	11	02	0	0

1.6.6 Ciudades de operación - sedes

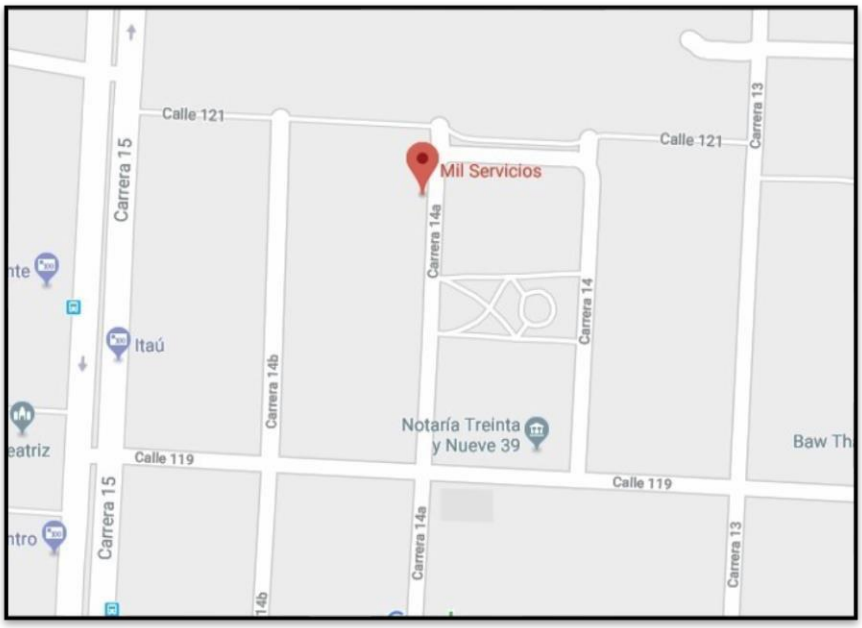
La empresa cuenta con habilitación para operar en el territorio nacional **(todos los departamentos de Colombia),** en el servicio de transporte especial de pasajeros, los contratos vigentes se ejecutan principalmente en la ciudad de Bogotá.

Tabla 10. Sedes

SEDE 1	
Departamento	Cundinamarca
Ciudad	Bogotá
Dirección	Cra 14ª No 119-97
Teléfono	215-0548/3007590047
Nombre de la ARL	Sura

1.6.6.1 Mapa de Ubicación de la empresa

Ilustración 6. Mapa de localización sede administrativa- Bogotá



Solo se contará con el presente PESV, acorde a lo establecido por el Ministerio de Transporte en el Radicado MT No 20141030393531 "…en tal caso, formularán un solo PESV, con unos subcapítulos cuando se tengan condiciones especiales, como los procesos de mantenimiento preventivo y correctivo, si se cuenta con proveedor

diferente, si fuera el caso, o señalando las condiciones de infraestructura diferentes por donde circulan los vehículos, etc.……".

1.6.7 Mecanismo de Contratación de Vehículos

La operación de servicios de transporte especial de pasajeros se realiza en vehículos que han sido vinculados directamente con MIL SERVICIOS SAS., también se manejan modalidades de convenios empresariales, en donde vehículos afiliados en otras empresas de transporte especial de pasajeros, son incluidos para la prestación del servicio de transporte a nuestros clientes.

Lo anterior se maneja a través de contratos de vinculación y de convenio empresarial (ver anexo 8. documento de contratación de vehículos).

En el caso de los vehículos vinculados a la empresa, se ha realizado una verificación de los documentos vigentes exigidos en el formato **GT-F-010-VS 02 Documentos Requeridos Vinculación** (ver anexo 8. documentos de contratación de vehículos), de manera que se encuentre apto para la prestación del servicio.

Para la contratación de servicios de transporte con vehículos terceros por convenio empresarial, se aplica además de la verificación de los documentos exigidos en el formato **GT-F-010-VS 02 Documentos Requeridos Vinculación,** un proceso de compras en el cual se sigue lo establecido en el formato, **GT-F-017 Selección y Evaluación de Vehículo y Conductor**. (ver anexo 8. documentos de contratación de vehículos), si es apto, se procede a incluirlo dentro de los vehículos disponible para prestación del servicio.

1.6.8 Mecanismo de Contratación de Conductores

Los conductores son contratados en la gran mayoría solidariamente por propietarios de los vehículos que han sido vinculados con MIL SERVICIOS S.A.S., o vehículos con modalidad de convenio empresarial.

También se realiza contratación directa de un conductor con la empresa siguiendo lo establecido en el procedimiento **GH-P-001-VS 01 Procedimiento Selección y**

contratación de personal, en el cual se incluye una verificación de las competencias de acuerdo al perfil de cargo establecido en el presente PESV para conductor, realizando un contrato (ver anexo 9. Documentos de contratación de conductores).

En la contratación de servicios de transporte con terceros bajo modalidad de convenio empresarial, para ejecutar algún contrato de transporte especial de pasajeros, se aplica el proceso de compras en el cual se sigue lo establecido en el formato, **GT-F-017 Selección y Evaluación de Vehículo y Conductor.** contrato (ver anexo 9. Documentos de contratación de conductores).

Pruebas de Ingreso

En ambos casos se realizan actividades de verificación de perfil de conductor y pruebas según lo dispuesto en el numeral 2.2, del presente PESV.

1.7 DIAGNÓSTICO – RIESGOS VIALES

1.7.1 Encuesta/Instrumento para determinar el riesgo vial

Con el fin de recopilar información para determinar el estado actual de la empresa en temas referentes a la seguridad vial se realizó la encuesta a la que se refiere la resolución 1565 de junio de 2014 del Ministerio de Transporte en su anexo 1 (ver anexo 10. Encuesta de riesgos viales)

1.7.2 Aplicación de la Encuesta

Ficha Técnica para la Aplicación de la Encuesta

La tabla 11 se relaciona la ficha técnica aplicada en la encuesta de riesgos de seguridad vial

Tabla 11. Ficha técnica aplicación de encuesta de seguridad vial

SOLICITADA POR:	MIL SERVICIOS S.A.S.
REALIZADA POR:	Asistente administrativa de MIL SERVICIOS S.A.S.
NOMBRE DE LA ENCUESTA:	Cuestionario para diagnóstico situación en la empresa en seguridad vial
UNIVERSO	Población que tiene relación con la actividad económica de la empresa, servicios de transporte especial de pasajeros.
UNIDAD DE MUESTREO	Afiliados, colaboradores del área administrativa y operativa de la empresa MIL SERVICIOS S.A.S.
FECHA CREACION	29/04/2015
AREA DE COBERTURA	Nacional
TECNICA DE RECOLECCION DE DATOS	Encuesta entregada en papel para diligenciar.
OBJETIVO DE LA ENCUESTA	Obtener información importante para el levantamiento del panorama de riesgos viales de la empresa en el desarrollo del Plan Estratégico de Seguridad Vial.
Nº DE PREGUNTAS FORMULADAS	27
TIPO DE PREGUNTAS APLICADAS	Cerradas y abiertas
ESCALA EMPLEADA PARA MEDICION	Binaria, nominal, razón

Cálculo de la Muestra

Para el cálculo de la muestra a aplicar encuesta se consideró un universo de 145 personas con un margen de error de 10% y un nivel de confianza de 95%, obteniendo así un tamaño de muestra de 47, aplicando la ecuación estadística de la ilustración 7.

Ilustración 7. Ecuación estadística para proporciones poblacionales

$$n = \frac{z^2(p*q)}{e^2 + \frac{(z^2(p*q))}{N}}$$

Ecuacion Estadistica para Proporciones poblacionales

n= Tamaño de la muestra
z= Nivel de confianza deseado
p= Proporcion de la poblacion con la caracteristica deseada (exito)
q=Proporcion de la poblacion sin la caracteristica deseada (fracaso)
e= Nivel de error dispuesto a cometer
N= Tamaño de la poblacion

1.7.3 Riesgos In itinere y en misión en la aplicación de la encuesta

En la aplicación de la encuesta se disponen a valoración los siguientes riesgos en desplazamiento de in itinere y en misión:

- Estado de la infraestructura / vía
- Mi vehículo
- La organización del trabajo
- Mi propia conducción
- Conducción de otras personas

Otros

Y Causas que motivan el riesgo:

- Intensidad del tráfico
- Condiciones climatológicas
- Tipo de vehículo o sus características estado del vehículo
- Organización del trabajo (agenda, reuniones, tiempos de entrega, etc.)
- Falta de información o formación en seguridad vial
- Estado de la infraestructura / vía
- Otros conductores

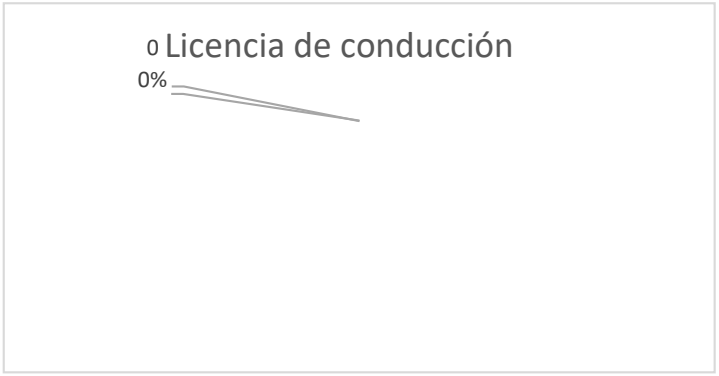
- Su estado psicofísico (cansancio, estrés, sueño, etc.)
- Otros

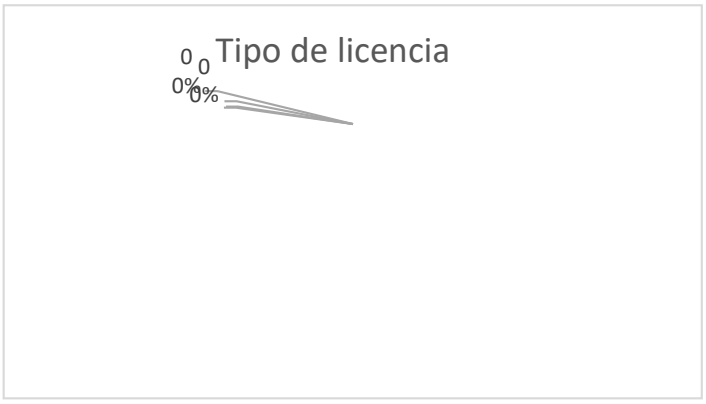
1.7.4 Consolidación y Análisis de la información

A continuación, se muestran los resultados más relevantes de la encuesta realizada al personal de la empresa, los resultados completos se encuentran en el anexo 10. Encuesta de riesgos viales.

Como se pude observar en la Gráfica No 1, se pudo determinar que del total de los encuestados, el 95% tienen licencia de conducción; el 59% tiene licencia de Conducción tipo C1 para vehículos (Para la conducción de automóviles, camperos, camionetas y para la conducción de microbuses) y un 33% de la población tienen licencia de conducción tipo C2 para vehículos públicos (Para la conducción de camiones rígidos busetas y buses de servicio público) las categorías C1 y C2 traen implícitas las categorías B1 y B2 que son para el mismo tipo de vehículos pero de servicio particular.

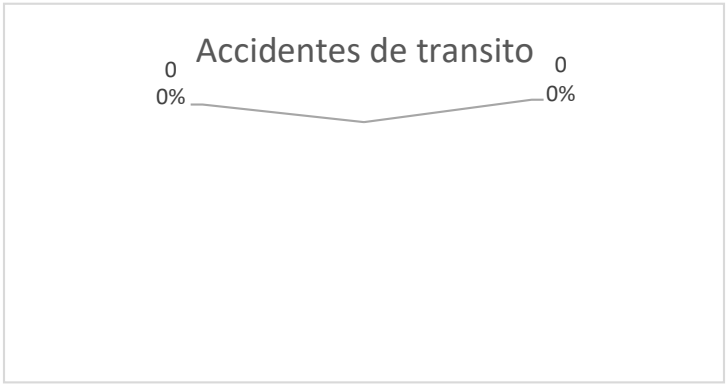
Gráfica 1. Licencia de conducción





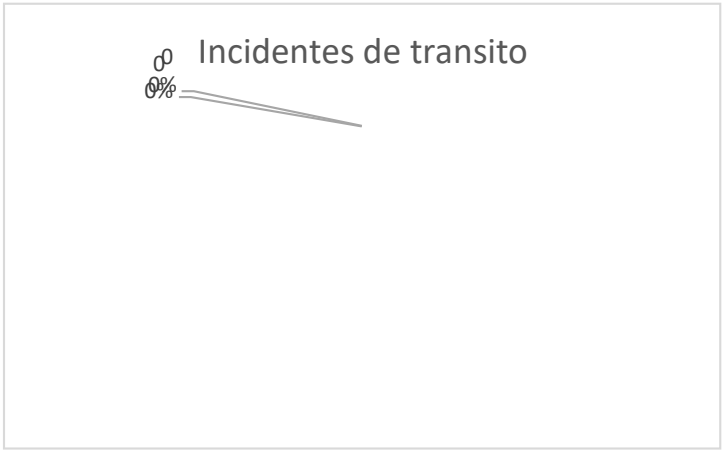
La Gráfica No 2, se presenta la información recopilada del porcentaje de Accidentes de tránsito protagonizados por la población encuestada, dando como resultado que el 95% de las personas manifestaran que nunca han sufrido ningún tipo de accidentes y sólo un 5% informo que se ha visto involucrado en algún tipo de accidente de tránsito de los accidentes reportados ninguno ha presentado muertes por este concepto. De esta información se puede concluir que la empresa no tiene graves problemas en términos de Seguridad Vial.

Gráfica 2. Ocurrencia de accidentes de transito



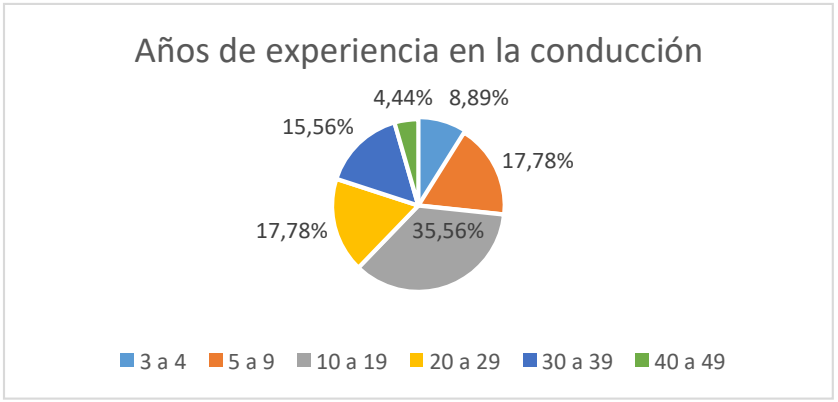
En cuanto a incidentes como se muestra en la gráfica 3 el 95% no ha tenido incidentes de tránsito y el 5% si ha tenido incidentes de tránsito en los últimos 5 años produciéndose daños materiales pero no personales.

Gráfica 3. Ocurrencia de incidentes



La Gráfica No 4, muestra la información recopilada en cuanto a la experiencia de los encuestados para la conducción de vehículos, mostrando los siguientes datos: el 0% de los encuestados manifestó no tener menos de 3 años de experiencia en conducción, el 8,89% responde que tiene entre 3 y 4 años conduciendo; el 17,78% manifiesta tener entre 5 y 9 años de experiencia en esta actividad, el 35,56% manifestó tener entre 10 y 19 años de experiencia en este oficio, el 37,78% tiene mas de 20 años.

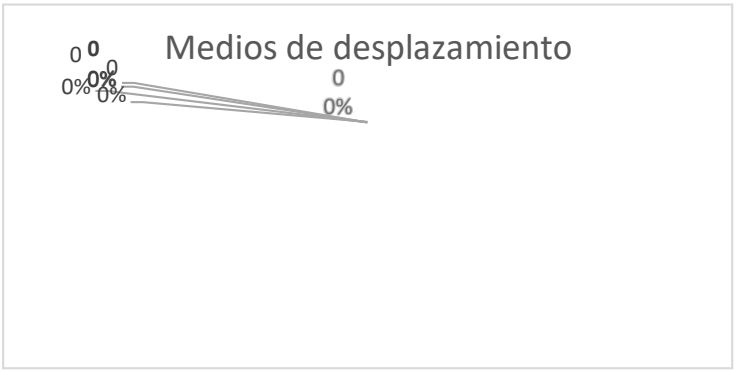
Gráfica 4. Experiencia en la conducción



La Gráfica No 5, describe los medios de desplazamiento más empleados por las personas que fueron encuestadas, de donde podemos concluir que el mayor medio de transporte utilizado es el transporte publico con un 59% de los encuestados, seguido del vehículo automóvil con un 38% y se presentan con valor del 3% movilizarse a pie.

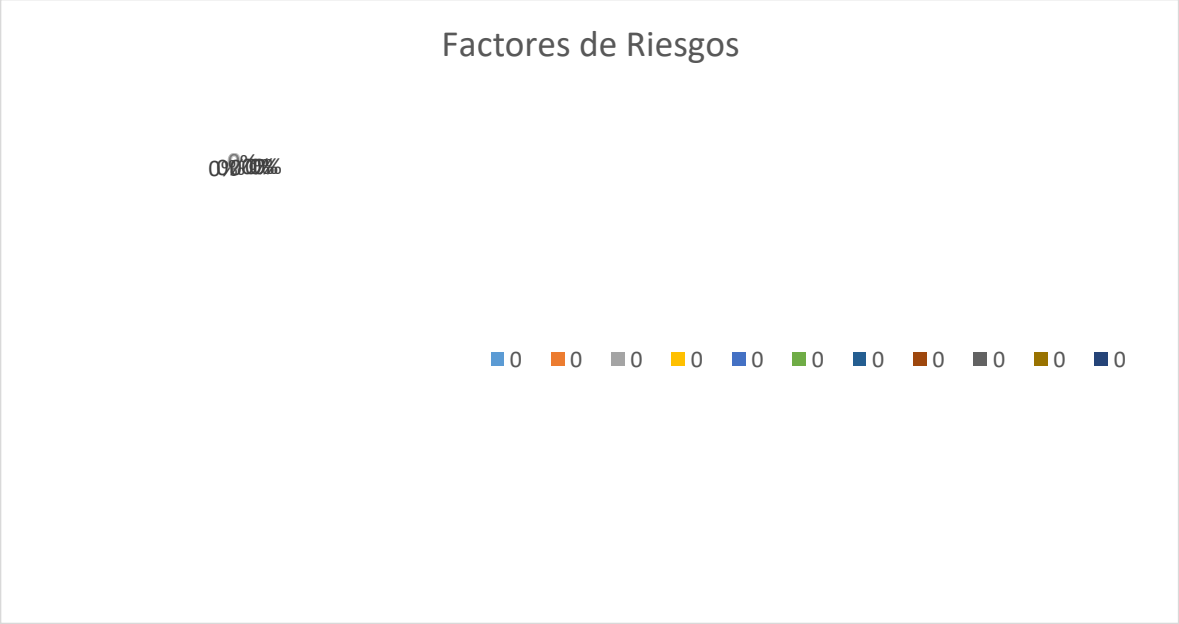
En moto o bicicleta, transporte colectivo de la empresa no se transporta nadie de la población encuestada.

Gráfica 5. Medios de desplazamientos usados



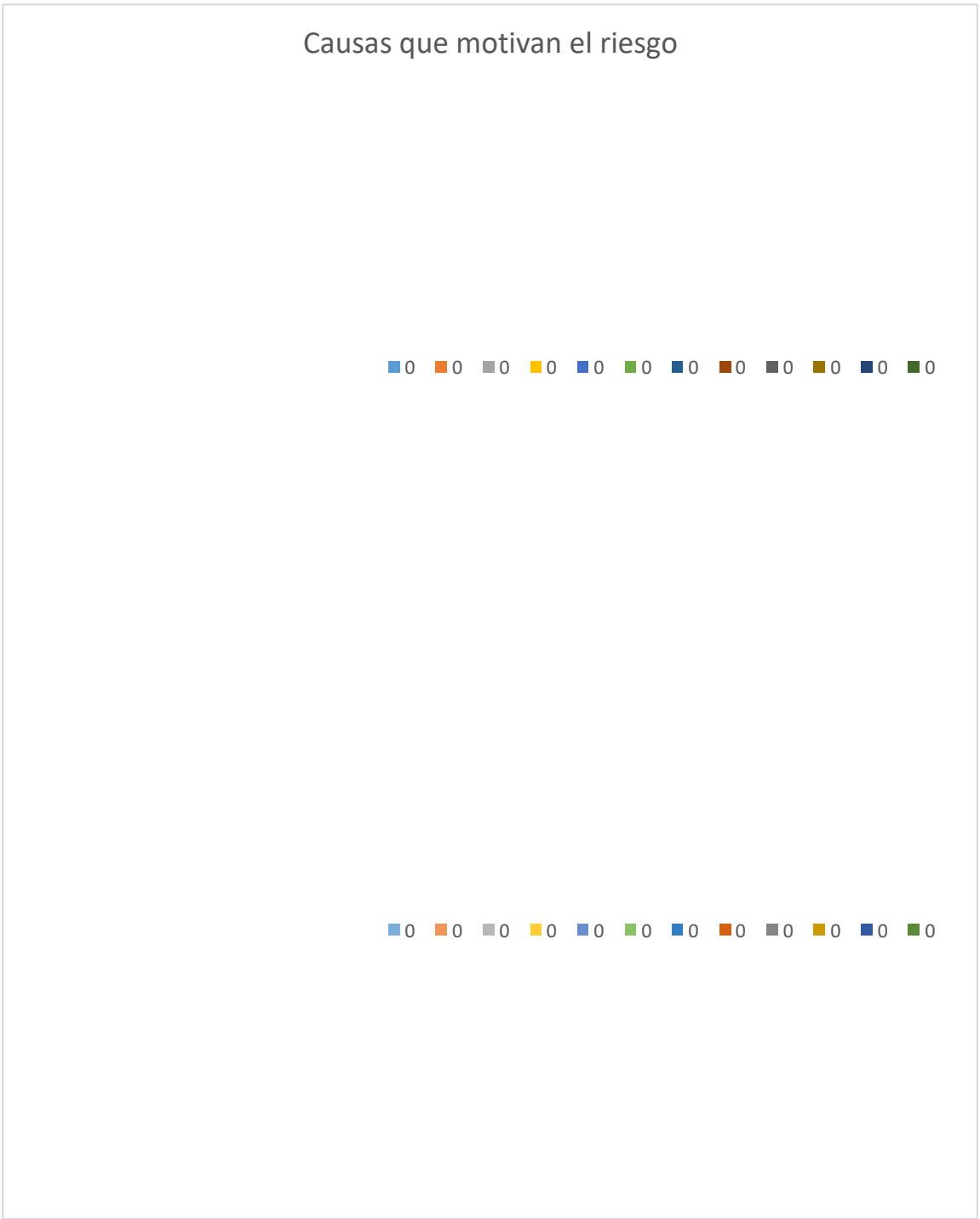
La Gráfica No 6, muestra los principales factores de riesgo para la conducción que el personal encuestado han observado durante sus desplazamientos, muestra claramente que en mayor número, con un 61%, los encuestados determina que el Estado de la infraestructura y las vías son el principal factor de riesgo paras la seguridad vial; y el restante indica otros factores de riesgo incluyendo la combinación de estado de la infraestructura y las vías, con otros.

Gráfica 6. Factores de riesgos



En la gráfica 7 se presentan los resultados de causas que motivan el riesgo, donde el 25.41% con el mayor puntaje se presenta Intensidad del tráfico.

Gráfica 7. Causas que motivan el riesgo


Causas que motivan el riesgo
0 0 0 0 0 0 0 0 0 0 0 0
0 0 0 0 0 0 0 0 0 0 0 0

1.7.5 Definición de riesgos viales de la empresa

En la tabla 12, se presentan los riesgos viales evidenciados para cada personal de la empresa discriminada según el tipo de actor

Tabla 12. Riesgos viales para el personal

Grupo de trabajo	Rol en la vía	Riesgos por el entorno y/o por hábitos
OPERATIVOS	Conductor	Experticia para manejar
		Competencias
		Uso de celular
		Distracciones
		Estado físico y psicológico
		Uso del cinturón
		Planeación del trabajo
		Estado de la vía
		Señalización
		Condiciones climatológicas
		Intensidad del trafico
		Otros actores viales
		Condiciones del Vehículo
	Peatón	Competencias
		Uso de celular
		Distracciones
		Señalización
		Condiciones climatológicas
		Otros actores viales
	Peatón	Competencias

Grupo de trabajo	Rol en la vía	Riesgos por el entorno y/o por hábitos
		Uso de celular
		Distracciones
		Señalización
		Condiciones climatológicas
		Otros actores viales
	Pasajero	Uso del cinturón
ADMINISTRATIVOS	Peatón	Competencias
		Uso de celular
		Distracciones
		Señalización
		Condiciones climatológicas
		Otros actores viales
	Pasajero	Uso del cinturón
	Conductor	Experticia para manejar
		Competencias
		Uso de celular
		Distracciones
		Estado físico y psicológico
		Uso del cinturón
		Planeación del trabajo
		Estado de la vía
		Señalización
		Condiciones climatológicas
		Intensidad del trafico
		Otros actores viales
		Condiciones del Vehículo

1.7.6 Calificación de los riesgos viales identificados a través de la encuesta

En la tabla 13 se presenta un resumen de los resultados de clasificación y calificación de riesgos.

Tabla 13. Calificación y clasificación del riesgo vial por grupo de trabajo

Grupo de trabajo	Nombre del Cargo	Rol en la vía	Riesgos por el entorno y/opor hábitos	Estimación del Riesgo
OPERATIVOS	Conductores	Conductor	Experticia para manejar	MEDIO
			Competencias	MEDIO
			Uso de celular	MEDIO
			Distracciones	MUY BAJO
			Estado físico y psicológico	MUY BAJO
			Uso del cinturón	ALTO
			Planeación del trabajo	ALTO
			Estado de la vía	MUY ALTO
			Señalización	MUY ALTO
			Condiciones climatológicas	MUY ALTO
			Intensidad del trafico	MUY ALTO
			Otros actores viales	ALTO
			Condiciones del Vehículo	ALTO
		Peaton	Competencias	ALTO
			Uso de celular	ALTO
			Distracciones	ALTO
			Señalización	MUY BAJO
			Condiciones climatológicas	ALTO
			Otros actores viales	ALTO

Grupo de trabajo	Nombre del Cargo	Rol en la vía	Riesgos por el entorno y/o por hábitos	Estimación del Riesgo
	Monitoras	Peatón	Competencias	MEDIO
			Uso de celular	MUY BAJO
			Distracciones	ALTO
			Señalización	ALTO
			Condiciones climatológicas	MEDIO
			Otros actores viales	ALTO
		Pasajero	Uso del cinturón	ALTO
ADMINISTRATIVOS	Asistente Admón., Gerente, Asesores y demás cargos del área administrativa	Peatón	Competencias	ALTO
			Uso de celular	MUY BAJO
			Distracciones	ALTO
			Señalización	ALTO
			Condiciones climatológicas	ALTO
			Otros actores viales	MUY BAJO
		Pasajero	Uso del cinturón	ALTO
	Gerente, Asesores y demás cargos del área administrativa	Conductor	Experticia para manejar	ALTO
			Competencias	ALTO
			Uso de celular	MUY BAJO
			Distracciones	MUY BAJO
			Estado físico y psicológico	MUY BAJO
			Uso del cinturón	ALTO
			Planeación del trabajo	MUY BAJO
			Estado de la vía	ALTO
			Señalización	MEDIO
			Condiciones climatológicas	ALTO
			Intensidad del trafico	ALTO
			Otros actores viales	ALTO
			Condiciones del Vehículo	ALTO

La aplicación de la anterior metodología se realiza en la matriz de evaluación de riesgos (ver anexo 11. Calificación y clasificación de riesgos viales).

La priorización de los riesgos se realizó teniendo en cuenta la información suministrada en cada encuesta aplicada, el diagnostico propio aplicado a la empresa.

1.7.7 Estándar para calificación de riesgos

Para calificación y calificación de riesgos viales se siguieron los pasos descritos a continuación:

1. Clasificación del personal según su rol dentro de la empresa como administrativo y operativo.
2. Clasificación de las personas en relación con su rol dentro de la vía (conductor, peatón, pasajero).
3. Establecimiento de un listado de hábitos, condiciones de seguridad y el entorno para cada uno, de acuerdo con la naturaleza de trabajo y su nivel de exposición al riesgo.
4. Evaluación de riesgo tomando como base los criterios de evaluación definidos en la metodología planteada en la guía técnica colombiana GTC 45 que a continuación se describe.

Nota: La GTC 45 es tomada como guía para implementación de metodología de evaluación referente en Colombia; sin embargo, se realiza una propia interpretación del nivel de riesgo con el fin de priorizar las acciones de acuerdo al objetivo del PESV).

La evaluación de los riesgos corresponde al proceso de determinar la probabilidad de que ocurran eventos específicos y la magnitud de sus consecuencias, mediante el uso sistemático de la información disponible, Para evaluar el nivel de riesgo (NR), se debería determinar lo siguiente:

NR = NP x NC

En donde NP = Nivel de probabilidad
NC = Nivel de consecuencia

A su vez, para determinar el NP se requiere:

NP = ND x NE

En donde ND = Nivel de deficiencia
NE = Nivel de exposición

Para determinar el ND se utiliza la tabla 14 (tabla 2 de la GTC 45)

Tabla 14. Determinación del nivel de deficiencia

Nivel de deficiencia	Valor de ND	Significado
Muy Alto (MA)	10	Se ha(n) detectado peligro(s) que determina(n) como posible la generación de incidentes, o la eficacia del conjunto de medidas preventivas existentes respecto al riesgo es nula o no existe, o ambos.
Alto (A)	6	Se ha(n) detectado algún(os) peligro(s) que pueden dar lugar a incidentes significativa(s), o la eficacia del conjunto de medidas preventivas existentes es baja, o ambos.
Medio (M)	2	Se han detectado peligros que pueden dar lugar a incidentes poco significativos o de menor importancia, o la eficacia del conjunto de medidas preventivas existentes es moderada, o ambos.
Bajo (B)	No se Asigna Valor	No se ha detectado peligro o la eficacia del conjunto de medidas preventivas existentes es alta, o ambos. El riesgo está controlado. Estos peligros se clasifican directamente en el nivel de riesgo y de intervención cuatro (IV) Véase la Tabla 8.

Para determinar el NE se podrán aplicar los criterios de la Tabla 15, (tabla 3 de la GTC 45)

Tabla 15. Determinación del nivel de exposición

Nivel de exposición	Valor de NE	Significado
Continua (EC)	4	La situación de exposición se presenta sin interrupción o varias veces con tiempo prolongado durante la jornada laboral.
Frecuente (EF)	3	La situación de exposición se presenta varias veces durante la jornada laboral por tiempos cortos.
Ocasional (EO)	2	La situación de exposición se presenta alguna vez durante la jornada laboral y por un periodo de tiempo corto.
Esporádica (EE)	1	La situación de exposición se presenta de manera eventual.

Para determinar el NP se combinan los resultados de las Tablas anteriores, en la Tabla 16.

Tabla 16. Determinación del nivel de probabilidad

Niveles de probabilidad		Nivel de exposición (NE)			
		4	3	2	1
Nivel de deficiencia (ND)	10	MA - 40	MA - 30	A -20	A - 10
	6	MA - 24	A - 18	A - 12	M - 6
	2	M - 8	M - 6	B - 4	B - 2

El resultado de la Tabla16, se interpreta de acuerdo con el significado que aparece en la Tabla 17.

Tabla 17. Significado de los diferentes niveles de probabilidad

Nivel de probabilidad	Valor de NP	Significado
Muy Alto (MA)	Entre 40 y 24	Situación deficiente con exposición continua, o muy deficiente con exposición frecuente. Normalmente la materialización del riesgo ocurre con frecuencia.
Alto (A)	Entre 20 y 10	Situación deficiente con exposición frecuente u ocasional, o bien situación muy deficiente con exposición ocasional o esporádica. La materialización del riesgo es posible que suceda varias veces en la vida laboral.
Medio (M)	Entre 8 y 6	Situación deficiente con exposición esporádica, o bien situación mejorable con exposición continuada o frecuente. Es posible que suceda el daño alguna vez.
Bajo (B)	Entre 4 y 2	Situación mejorable con exposición ocasional o esporádica, o situación sin anomalía destacable con cualquier nivel de exposición. No es esperable que se materialice el riesgo, aunque puede ser concebible.

A continuación, se determina el nivel de consecuencias según los parámetros de la Tabla 18.

Tabla 18. Determinación del nivel de consecuencias

Nivel de Consecuencias	NC	Significado
		Daños personales
Mortal o Catastrófico (M)	100	Muerte (s)
Muy grave (MG)	60	Lesiones o enfermedades graves irreparables (Incapacidad permanente parcial o invalidez).
Grave (G)	25	Lesiones o enfermedades con incapacidad laboral temporal (ILT).
Leve (L)	10	Lesiones o enfermedades que no requieren incapacidad.

Nota: Para evaluar el nivel de consecuencias, tenga en cuenta la consecuencia directa más grave que se pueda presentar en la actividad valorada.

Los resultados de las Tablas 17 y 18 se combinan para obtener el nivel de riesgo, el cual se interpreta de acuerdo con los criterios de la Tabla 19.

Tabla 19. Significado del nivel de riesgo

Nivel de riesgo	Significado
Alto	Intervención del riesgo prioritario , implementar y mejorar acciones de control
Medio	Mejorar las acciones de control e implementarlas
Bajo	Mantener los controles
Ninguno	No tomar acciones

Con este análisis se procederá a plantear las acciones pertinentes para eliminar o mitigar los riesgos según sea el caso.

1.8 PLANES DE ACCIÓN DE RIESGOS VIALES

Evaluados y priorizados los riesgos se establecen las acciones a implementar para eliminar o mitigar los riesgos, estas acciones se alinean con los ejes dispuestos en la ley 1503 del 2011 y el decreto 2851 del 2003 y son:

- Comportamiento humano
- Vehículos seguros
- Infraestructura segura
- Atención a víctimas

Plan de Acción Fortalecimiento institucional

Tabla 20. Plan de Acción Fortalecimiento institucional

NOMBRE DEL PLAN:	**PLAN DE ACCIÓN FORTALECIMIENTO INSTITUCIONAL**
LÍNEA DE ACCIÓN:	Fortalecimiento Institucional
DESCRIPCIÓN:	Plan para liderar el proceso de creación e implementación del PESV, de manera que se genere conciencia entre el personal y lograr el compromiso de toda la empresa para emprender acciones y/o procedimientos a favor de la implementación de la política interna de Seguridad Vial. Incluye mecanismos de coordinación entre todos los involucrados con el que se busca propender por el alcance de las metas, las cuales serán
	evaluadas trimestralmente mediante indicadores de gestión e indicadores de resultados con el propósito de medir el grado de efectividad. Se prevé dentro de la empresa mecanismos que permitan contar con una figura encargada de la gestión y del diseño de los planes, para su correspondiente implementación y seguimiento a través de un equipo de personal idóneo. Dentro del mapa de procesos de la empresa, el proceso de gestión de transporte involucra las pautas que permitan incorporar permanentemente el diseño, implementación y reingeniería del Plan Estratégico de Seguridad Vial.
RIESGOS ASOCIADOS:	De manera general, el presente plan involucra actividades que de una forma general permitirán que se desarrolle en conjunto el PESV para controlar los riesgos identificados en la matriz de riesgos.

RESPONSABLE:	María Fernanda Rodríguez López /Gerente General
PERÍODO DE IMPLEMENTACIÓN	Enero 2018- Enero 2020

Acción	Actividad	Resp.	Recursos	Viabilidad
Objetivos del PESV	Definir o actualizar objetivos del PESV	Gerente General	Humano, tecnológicos	Viable
	Definir o actualizar metas de los objetivos del PESV	Gerente General	Humano, tecnológicos	Viable
Comité de seguridad vial	Conformar o actualizar el Comité de seguridad vial	Gerente General	Humano, tecnológicos	Viable
	Realizar reuniones del Comité de seguridad vial.	Miembros del CSV	Humano, tecnológicos económicos	Viable
Responsable del PESV	Designar o actualizar el responsable del PESV	Gerente General	Humano, tecnológicos	Viable
	Realizar reuniones gerenciales con responsable del PESV	Gerente General / responsable del PESV	Humano, tecnológicos económicos	Viable
Política de seguridad vial	Establecer o actualizar la política de seguridad vial	Gerente General	Humano, tecnológicos	Viable
	Divulgar la política de seguridad vial	Responsable del PESV	Humano, tecnológico, económicos	Viable
	Divulgación del PESV	Responsable del PESV	Humano, tecnológico, económicos	Viable
Diagnostico – caracterización de la empresa y riesgos viales	Realizar o actualizar diagnóstico de la empresa	Responsable del PESV	Humano, tecnológico, económicos	Viable
	Realizar o actualizar diagnóstico de riesgos viales	Coordinador Operativo/ Responsable del PESV	Humano, tecnológico	Viable
Planes de acción	Definir o actualizar los planes de acción	Responsable del PESV	Humano, tecnológico	Viable
Implementación de planes de acción	Definir el cronograma de actividades	Director Operativo, Director HSEQ, Coordinador de Seguridad Vial/ Responsable del PESV	Humano, tecnológico	Viable
	Asignar presupuesto para los planes de acción	Gerente General/ Responsable del PESV	Humano, tecnológicos	Viable

Seguimiento y evaluación del PESV	Realizar análisis de indicadores de actividad y resultado relacionados con la seguridad vial	Director Operativo, Coordinador de Seguridad Vial/ Responsable PESV	Humano, tecnológico	Viable
	Realizar auditoria del PESV	ARL/Responsable del PESV	Humano, tecnológico, económicos	Viable

1.8.1 Plan de Acción Factor Humano

Tabla 21. Plan de Acción comportamiento Humano

NOMBRE DEL PLAN:	**PLAN DE ACCIÓN COMPORTAMIENTO HUMANO**
LÍNEA DE ACCIÓN:	Comportamiento humano
DESCRIPCIÓN:	Plan para implementar mecanismos de capacitación en Seguridad Vial que cuenten con personal experto, estudios del estado general de salud de conductores, que permitan la sensibilización y capacitación del recurso humano con el fin de que adopten buenas prácticas y conductas seguras de movilidad, tanto en el ámbito laboral de acuerdo con la función misional de la empresa, como en la vida cotidiana.
RIESGOS ASOCIADOS:	Experticia para manejar, Competencias, Uso de celular, Distracciones, Estado físico y psicológico, Uso del cinturón, Planeación del trabajo
RESPONSABLE:	Javier Arlex Vásquez/ Administrador
PERÍODO DE IMPLEMENTACIÓN	Enero 2018- Enero 2020

Acción	**Actividad**	**Resp.**	**Recursos**	**Viabilidad**
Aplicación de procedimiento para selección y admisión de	Verificación de perfiles	Director de Recurso Humano, Director Operativo	Documentos, Base de datos, Humanos	Viable
	Exámenes médicos y psicosensoriales	PREVITEST /Director Recurso Humano	Económicos	Viable
	Pruebas teóricas y prácticas de conducción	CONDUTEC/ Responsable PESV	Económicos	Viable

conductores	Solicitud de documentación de contratistas/ proveedores de servicio (pruebas de ingreso)	Director Administrativo / Responsable PESV	Documentos, Base de datos, Humanos	Viable
	Evaluación de documentación de contratistas/ proveedores de servicio (pruebas de ingreso)	Director HSEQ/ Responsable PESV	Documentos, Base de datos, Humanos	Viable
Capacitación	Inducción PESV	Comité de seguridad vial / Administrador	Tecnológicos, Humanos	Viable
	Política de seguridad vial	Responsable del PESV	Tecnológicos, Humanos	Viable
	Políticas de regulación	Responsable del PESV	Tecnológicos, Humanos	Viable
	Funciones del comité de seguridad vial	Responsable del PESV	Tecnológicos, Humanos	Viable
	Manejo Defensivo	SENA /Responsable del PESV	Económicos, Tecnológicos, Humanos	Viable
	Seguridad vial conductores de vehículo	DEFENSA CIVIL /Responsable del PESV	Económicos, Tecnológicos, Humanos	Viable
	Mecánica básica	SENA/ Responsable del PESV	Económicos, Tecnológicos, Humanos	Viable
	Normas de tránsito y transporte	CIATRAN /Responsable del PESV	Económicos, Tecnológicos, Humanos	Viable

Acción	**Actividad**	**Resp.**	**Recursos**	**Viabilidad**
	Uso de Elementos de Protección Personal	Director HSEQ/ Responsable PESV	Tecnológicos, Humanos	Viable
	Sensibilización en accidentes viales (peatones, conductores y pasajeros)	CIATRAN /Responsable del PESV	Económicos, Tecnológicos, Humanos	Viable

	Alistamiento vehicular de acuerdo a tipo de vehículo	DEFENSA CIVIL /Responsable del PESV	Económicos, Tecnológicos, Humanos	Viable
	Mantenimiento de vehículos de acuerdo a tipo de vehículo	SENA /Responsable del PESV	Económicos, Tecnológicos, Humanos	Viable
	Análisis de rutas y riesgos en la operación	DEFENSA CIVIL /Responsable del PESV	Económicos, Tecnológicos, Humanos	Viable
	Reglamentación en señales de tránsito	CIATRAN /Responsable del PESV	Económicos, Tecnológicos, Humanos	Viable
	Inducción PESV	Personal técnico experto /Responsable del PESV	Tecnológicos, Humanos	Viable
	Política de seguridad vial	Personal técnico experto /Responsable del PESV	Tecnológicos, Humanos	Viable
	Políticas de regulación	Personal técnico experto /Responsable del PESV	Tecnológicos, Humanos	Viable
Control de documentación de conductores	Solicitud de documentos de conductores	Director HSEQ/ Responsable PESV	Documentos, Base de datos, Humanos	Viable
	Seguimiento de documentos de conductores	Coordinador de Seguridad Vial, Director Operativo, Director HSEQ/ Responsable PESV	Documentos, Base de datos, Humanos	Viable
Políticas de regulación	Pruebas de alcohol y drogas	Coordinador de Seguridad Vial	Económico, Tecnológicos, Humanos	Viable

Acción	Actividad	Resp.	Recursos	Viabilidad
	Verificación de uso de cinturón de seguridad	Coordinador de Seguridad Vial	Humano	Viable
	Verificación de política de no uso de equipos móviles	Coordinador de Seguridad Vial	Humano	Viable
	Verificación de uso de EPP	Coordinador de Seguridad Vial	Humano	Viable
	Verificación de política de velocidad	Coordinador de Seguridad Vial	Económico, Tecnológicos, Humanos	Viable
	Verificación de horas de conducción y descanso	Coordinador de Seguridad Vial	Humano	Viable

1.8.2 Plan de Acción Vehículos

Tabla 22. Plan de Acción Vehículos seguros

NOMBRE DEL PLAN:	PLAN DE ACCIÓN VEHICULOS SEGUROS
LÍNEA DE ACCIÓN:	VEHÍCULOS SEGUROS
DESCRIPCIÓN:	Plan para definir los planes de mantenimiento preventivo de los vehículos, en el que se establezcan los puntos estratégicos de revisión, duración, periodicidad, condiciones mínimas de seguridad activa y seguridad pasiva, para garantizar que estos se encuentran en óptimas condiciones de funcionamiento y son seguros para su uso. Lo anterior a través de del registro en hojas de vida de los vehículos, en las cuales se constaten documentalmente las condiciones técnicas y mecánicas en las que se encuentra el vehículo. Para el caso de vehículos de propiedad de la empresa, se realizará a través de terceros el plan de mantenimiento preventivo, y para los contratados mediante modalidad de convenio empresarial y vinculados se verificará que la empresa vinculante o propietario cuente y ejecute el plan, condición que exigida en el contrato de servicios.
RIESGOS ASOCIADOS:	Condiciones del Vehículo
RESPONSABLE:	Oscar Yesid Garzón/ Coordinador de Operaciones
PERÍODO DE IMPLEMENTACIÓN	Enero 2018- Enero 2020

Acción	Actividad	Resp.	Recursos	Viabilidad
Plan de mantenimiento preventivo	Establecimiento de planes de mantenimiento de los vehículos	Coordinador de Seguridad Vial/ Propietarios	Documentos, Base de datos, Humanos	Viable
	Implementación y Seguimiento a los planes de mantenimiento de vehículos	Coordinador de Seguridad Vial	Documentos, Base de datos, Humanos	Viable
Inspecciones de vehículos	Plan de mantenimiento preventivo	Coordinador de Seguridad Vial	Documentos, Base de datos, Humanos	Viable
	Inspecciones de vehículos	Coordinador de Seguridad Vial	Documentos, Base de datos, Humanos	Viable
Control de documentación de vehículos	Solicitud de documentación de los vehículos y seguimiento a los documentos	Coordinador de Seguridad Vial	Documentos, Base de datos, Humanos	Viable

1.8.3 Plan de Acción Infraestructura Segura

Tabla 23. Plan de Acción Infraestructura segura

NOMBRE DEL PLAN:	PLAN DE ACCIÓN INFRAESTRUCTURA SEGURA
LÍNEA DE ACCIÓN:	Infraestructura segura
DESCRIPCIÓN:	Plan para realizar una revisión del entorno físico donde se opera, con el propósito de tomar medidas de prevención en las vías por donde circulan los vehículos, al igual que al ingreso y la salida de todo el personal de sus instalaciones, realizando 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 que deberán socializarse con todos los conductores.

RIESGOS ASOCIADOS:	Estado de la vía Señalización Condiciones climatológicas Intensidad del trafico Otros actores viales
RESPONSABLE:	Janine Rodríguez/ Subgerente
PERÍODO DE IMPLEMENTACIÓN	Enero 2018- Enero 2020

Acción	Actividad	Resp.	Recursos	Viabilidad
Administración de rutas externas	Análisis y definición de rutas externas	Subgerente / conductores	Tecnológicos, Humanos	Viable
	Actualizaciones de rutas externas	Subgerente / conductores	Tecnológicos, Humanos	Viable
	Socialización de estudio de rutas	Subgerente / Responsable del PESV	Tecnológicos, Humanos	Viable

1.8.4 Plan de Acción Atención a victimas

Tabla 24. Plan de Acción Atención a Victimas

NOMBRE DEL PLAN:	PLAN DE ATENCIÓN A VICTIMAS
LÍNEA DE ACCIÓN:	Atención a Victimas
DESCRIPCIÓN:	Plan para establecer los protocolos de atención de accidentes, con el propósito de que los colaboradores conozcan el procedimiento a seguir en los casos en que ocurra un accidente de tránsito producto de su actividad laboral, así como sus derechos y alternativas de acción.
RIESGOS ASOCIADOS:	De manera general, el presente plan involucra actividades que de una forma general permitirán que se actué frente a la materialización de un riesgo identificado que genere accidente vehicular: Estado de la vía, Señalización, Condiciones climatológicas, Intensidad del trafico, Otros actores viales, Condiciones del Vehículo
RESPONSABLE:	Cristian David Pinzón/ Tramitador
PERÍODO DE IMPLEMENTACIÓN	Enero 2018- Enero 2020

Acción	Actividad	Resp.	Recursos	Viabilidad
Incidentes y accidentes viales	Establecimiento y divulgación de protocolos de atención a victimas	Coordinador de Seguridad Vial	Tecnológicos, Humanos	Viable
	Seguimiento e investigación de incidentes y accidentes viales	Coordinador de Seguridad Vial	Tecnológicos, Humanos	Viable
	Divulgación de lesiones aprendidas	Coordinador de Seguridad Vial	Tecnológicos, Humanos	Viable

1.8.5 Viabilidad

Las acciones tienen la viabilidad correspondiente, según los recursos dispuestos, se direccionan a los problemas detectados con unos beneficios esperados, se establecen con un tiempo de implementación y con el presupuesto respectivo para su ejecución, de manera que se encuentre en coherencia con el objetivo del PESV y las políticas definidas.

1.9 IMPLEMENTACIÓN DE ACCIONES DEL PESV

1.9.1 Cronograma

El cronograma para implementación de los planes de acción del plan estratégico de seguridad vial. (ver anexo 12. Cronograma de implementación de planes de acción).

1.9.2 Fechas

Se cuenta con un cronograma para implementación de los planes de acción del plan estratégico de seguridad vial, donde se han definido fechas para la ejecución de las todas las actividades. (ver anexo 12. Cronograma de implementación de planes de acción).

1.9.3 Responsables

Se cuenta con un cronograma para implementación de los planes de acción del plan estratégico de seguridad vial, donde se han definido responsables para la ejecución de las todas las actividades. (ver anexo 12. Cronograma de implementación de planes de acción).

1.9.4 Presupuesto

Se ha definido un presupuesto para la ejecución de las acciones del PESV (ver anexo 13. Presupuesto para la implementación de los planes de acciones)

1.10 SEGUIMIENTO Y EVALUACIÓN DE PLANES DE ACCIÓN

1.10.1 Indicadores

El seguimiento y evaluación del presente plan se realiza atreves de indicadores de resultados y actividades, los cuales serán calculados por el cada director o encargado de área y analizados trimestralmente por el comité de seguridad vial. Con el análisis de indicadores se buscara observar las fortalezas o desviaciones que se presenten durante la implementación y se tomaran las acciones correspondientes para la mejora o correcciones que fueren necesarias. De acuerdo el análisis de indicadores e podrán ajustar las metas propuestas siempre para la mejora y establecer retos alcanzables por la empresa.

En la tabla 25, se muestran los indicadores a implementar

Tabla 25. Indicadores

TIPO DE INDICADOR	INDICADOR	FUENTE	CALCULO	DESCRIPCIÓN	META	RESPONSABLE MEDICIÓN	RESPONSABLE DE SEGUIMIENTO
Indicadores de resultados	**IAV**: Frecuencia de accidentalidad vial	Reporte de accidentalidad	N° de accidentes viales en el periodo	Numero de sucesos acontecidos en el que hubo personas involucradas y se presentaron lesiones o se presentaron daños a la propiedad.	0	Director Operativo	Comité de Seguridad Vial
	IIV: Frecuencia de casi accidentes viales	Reporte de accidentalidad	N° de Casi accidentes viales en el periodo	Numero de sucesos acontecidos que tuvo el potencial de ser un accidente, en el que hubo personas involucradas sin que sufrieran lesiones o se presentaran daños a la propiedad	Este indicadores para relacionarse con el IAV. Posteriormente se establecerá la meta	Director Operativo	Comité de Seguridad Vial
	TA: Tasa de accidentalidad	Reporte de accidentalidad	N° de accidentes viales en el periodo X 100 N° de vehículos en operación	Porcentaje de accidentes viales en la operación	0%	Director Operativo	Comité de Seguridad Vial
	IEA: Impacto	Reporte de	Costos directos +	Costos económico que genera un	$0	Director Operativo	Comité de Seguridad Vial

	económico de los accidentes de tránsito	accidentalidad	Costos indirectos	accidentes de tránsito tanto directos como indirectos			
	IEI: Impacto económico de los incidentes de tránsito	Reporte de accidentalidad	Costos directos + Costos indirectos	Costos económico que genera un incidente de tránsito tanto directos como indirectos	$0	Director Operativo	Comité de Seguridad Vial
	II: Investigación de accidentes	Registros de investigación de accidentes y Reporte de accidentalidad	Número de investigaciones realizadas *100 Total de accidentes en el período	Investigaciones de accidentes realizadas en el periodo	%100	Director Operativo	Comité de Seguridad Vial

TIPO DE INDICADOR	INDICADOR	FUENTE	FORMULA	DESCRIPCIÓN	META	RESPONSABLE MEDICIÓN	RESPONSABLE DE SEGUIMIENTO
Indicadores de actividad	ICC: Cobertura de capacitación	Registros de capacitación	N° de personas capacitadas en el periodo X 100 _____ N° total de personas programadas en el período	Porcentaje de cobertura de capacitaciones	80%	Director de Recursos Humanos	Comité de Seguridad Vial
	IEC: eficacia de las capacitaciones	Registros de capacitación	N° de personas que aprobaron la evaluación de la capacitación X100 _____ N° de personas evaluadas	Porcentaje de personas que aprobaron las evaluaciones	80%	Director de Recursos Humanos	Comité de Seguridad Vial
	IMP: Mantenimiento Preventivo	Hojas de vida de vehículo	N° de vehículos con mantenimiento preventivo X 100 _____ N° ° total de vehículos inspeccionados en el período	Porcentaje de vehículos que cumplen los mantenimientos preventivos	80%	Director de Recursos Humanos	Comité de Seguridad Vial
	ICA: Cumplimiento de actividades	Cronograma de actividades y registros de evidencia de cumplimiento	N° de actividades del plan realizadas X 100 _____ N° ° total actividades planeadas en el período	Porcentaje de actividades ejecutadas de acuerdo al plan	90%	Director de Recursos Humanos	Comité de Seguridad Vial

1.10.2 Indicadores de número de personas capacitadas

Tabla 26. Línea base indicadores capacitación

Tema	N° de personas capacitadas
Prevención vial y normas de transito	5

1.10.3 Indicadores de número de accidentes de transito

Tabla 27. Línea base indicadores accidentalidad

	AÑO 2017
N° DE ACCIDENTES	6

1.10.4 Indicadores de mantenimiento

Tabla 28. Línea base indicadores de mantenimiento preventivo

Mantenimiento	N° de vehículos con mantenimiento preventivo	N° de vehículos a los que les aplica
Mantenimiento preventivo	122	122

Para los demás se iniciará su cálculo una vez se inicie con la aplicación de las actividades aquí dispuestas.

1.10.5 Planes de acción a auditar

Se deberán realizar auditorías con el fin de determinar la eficacia del plan estratégico de seguridad vial y su cumplimiento con los requisitos legales establecidos en la normatividad Colombiana.

Tabla 29. Planes de acción a auditar

Plan a auditar	Responsable	Fecha de auditoría inicial
Fortalecimiento institucional	Auditor/Responsable del PESV	15/11/2018
Comportamiento Humano	Auditor/Responsable del PESV	15/11/2018
Vehículos Seguros	Auditor/Responsable del PESV	15/11/2018
Infraestructura segura	Auditor/Responsable del PESV	15/11/2018
Atención a victimas	Auditor/Responsable del PESV	15/11/2018

1.10.6 Metodología de auditoria

Se realizará una verificación de todos los planes de acción, cronograma de trabajo y demás disposiciones del presente plan estratégico de seguridad vial, usando como herramienta el instrumento dinámico de calificación PESV de Ministerio de Transporte bajo la Resolución 1231 de 2016.

La auditoría será realizada por personal externo que garantice experiencia en auditorias de PESV y objetividad del ejercicio de auditoria.

1.10.7 Periodos de auditoria

Estas auditorías serán programadas como mínimo una vez al año.

2 COMPORTAMIENTO HUMANO

2.1 PROCEDIMIENTO DE SELECCIÓN DE CONDUCTORES

2.1.1 Perfil

Las competencias de conductores contratados directamente o terceros, requeridas para el desarrollo de su actividad, se establecen en el siguiente perfil de cargo:

Tabla 30. Perfil de cargo- conductores

PERFIL DE CARGO	
CARGO	Conductor
EDUCACION REQUERIDA	No requiere nivel educativo (debe Saber leer y escribir).
REQUISITOS ESPECIALES DEL CARGO	• Licencia de conducción vigente para vehículo de Servicio Público • Paz y Salvo Secretaria de movilidad • Consulta en RUNT
FORMACIÓN	Manejo defensivo, Mecánica básica, Seguridad vial, Normatividad de tránsito, Primeros auxilios, Manejo de extintores ***Nota:*** *Esta formación podrá ser adquirida durante su permanencia en la empresa de acuerdo al programa de capacitaciones.*
EXPERIENCIA:	Mínimo 1 años de conducción de vehiculo
HABILIDADES O COMPETENCIAS REQUERIDAS	• Compromiso, • Tolerancia • Orientación al servicio • Técnicas profesionales de conducción según el vehículo a manejar • Responsabilidad

Nota: *Las habilidades y competencias para personal directo serán evaluadas de acuerdo con lo establecido en el proceso de gestión humana.*
Las habilidades y competencias de terceros serán evaluadas mediante procesos de evaluación de contratistas.

2.1.2 Selección de Conductores

- **Selección de conductores propios**

La selección o admisión de conductores se realizará bajo la siguiente metodología:

Solicitud de aspirantes al cargo

Cuando se requiera la contratación de un conductor la persona encargada del área administrativa deberá realizar la solicitud de forma escrita al Gerente General quien dará el visto bueno para iniciar el proceso de selección.

Convocatoria de personal para selección

Se publicara la oferta por diferentes medios comunicando como mínimo la educación, formación y experiencia requerida, contenidas en el perfil de cargo. También se puede acudir a revisar el Pull de hojas de vida que reposen en la empresa, archivos de personal de contratos anteriores, o por medio de socios.

Verificación del perfil

La persona que solicito el personal para el cargo de conductor debe efectuar la revisión de las hojas de vida y sus respectivos soportes, de los aspirantes verificando las que cumplen con los requisitos para el cargo y separándola de las que no aplican, acorde con esta selección se procede a la comunicación para programar una entrevista.

Entrevista

La persona preseleccionada de acuerdo a su hoja de vida y requisitos para el cargo de conductor es citada para entrevista con el jefe inmediato o con su superior de acuerdo a la disponibilidad de tiempo de estos; en la entrevista se le comunicara la descripción del cargo al que aspira y se indagara mediante conversación la intención de continuar con el proceso. En esta etapa se podrán evaluar las habilidades, así mismo se identifican las aptitudes del personal para desempeñar el cargo. Luego del análisis de entrevista el conductor que sea seleccionado continuara con el proceso de pruebas de ingreso.

En caso de no poder evidenciar alguna competencia se podrá seleccionar y continuar con las pruebas de ingreso, siempre y cuando se registre el motivo de la decisión de continuar el proceso y las actividades de formación a desarrollar en el trabajador para cumplir criterios.

- **Selección de conductores Contratistas**

La selección para este caso mejor nombrada como admisión de conductores se realizara bajo la siguiente metodología:

Solicitud de contratista

Cuando se requiera la contratación de un tercero la persona encargada del área administrativa deberá realizar la solicitud de forma escrita al Gerente General quien dará el visto bueno para iniciar el proceso de selección de proveedores del servicio de transporte.

Convocatoria de contratista para selección

Se acude a revisar el Pull de hojas de vida que reposen en la empresa, archivos de vehículos y personal de contratos anteriores, o por medio de socios. También se podrá publicar la oferta por cualquier medio de difusión comunicando los requerimientos de vehículos y conductores.

Verificación del perfil

La persona que solicito el contratita debe efectuar la revisión de las hojas de vida y sus respectivos soportes, de los aspirantes verificando las que cumplen con los requisitos para el cargo y separándola de las que no aplican, acorde con esta selección se procede a la comunicación para programar el servicio.

Evaluación de contratistas

Los proveedores (contratistas), serán evaluados periódicamente dependiendo de la duración de los servicios prestados para garantizar cumplimiento del perfil de cargo definido.

2.2 PRUEBAS DE INGRESO DE CONDUCTORES

2.2.1 Pruebas de ingreso

Las pruebas de ingreso contemplan las que se describen a continuación:

2.2.2 Exámenes médicos

El responsable del área administrativa debe enviar a toda persona que ingrese a laborar por la empresa a un examen médico de ingreso antes de empezar a laborar.

El empleado deberá asistir a los exámenes que se les programen, dar información clara, veraz, completa y oportuna sobre su estado de salud, cumplir las recomendaciones, normas e instrucciones que se le indiquen durante el examen.

En el caso de los conductores indirectos o terceros las anteriores las pruebas serán solicitadas para admitir los conductores para la prestación del servicio de transporte, verificando la idoneidad de los emisores de los conceptos bajo los mismos criterios acá dispuestos.

Los exámenes deben contemplar:

Tabla 31. Criterios examen médico ocupacional

Pruebas	Descripción	Criterio de aceptación
Examen médico ocupacional	Examen médico con énfasis osteomuscular	Registro de examen médico Concepto apto para desarrollar la labor de conductor

Los certificados médicos ocupacionales de aptitud deben ser remitidos a la empresa por el médico o entidad que los realice durante los tres días siguientes a su realización.

2.2.3 Idoneidad en exámenes médicos

Este examen lo realiza personal idóneo, un médico especialista en el área con licencia en salud ocupacional o seguridad y salud en el trabajo (Previtest). (ver anexo 14. Idoneidad Exámenes y Pruebas).

2.2.4 Exámenes psicosensométricos

El responsable del área administrativa debe enviar a todo conductor que ingrese a laborar como conductor por la empresa a un examen psicosensométricos antes de empezar a laborar.

El empleado deberá asistir a los exámenes que se les programen, dar información clara, veraz, completa y oportuna sobre su estado de salud, cumplir las recomendaciones, normas e instrucciones que se le indiquen durante el examen.

En el caso de los conductores indirectos o terceros las anteriores las pruebas serán solicitadas para admitir los conductores para la prestación del servicio de transporte, verificando la idoneidad de los emisores de los conceptos bajo los mismos criterios acá dispuestos.

Los exámenes deben contemplar:

Tabla 32. Criterios Examen Psicosensométrico

Pruebas	Descripción	Criterio de aceptación
Examen Psicosensométrico	Coordinación motriz Visiometría Audiometría	Registro de examen Concepto apto para desarrollar la labor de conductor

2.2.5 Idoneidad en exámenes psicosensométricos

Este examen lo realiza personal idóneo, un médico especialista en el área, centro médico de reconocimiento de conductores con habilitación por el ministerio de transporte para el caso de exámenes médicos psicosensométricos, en cumplimiento de la legislación vigente (Previtest). (ver anexo 14. Idoneidad Exámenes y Pruebas).

2.2.6 Prueba teórica

El responsable del área administrativa debe enviar a toda persona que ingrese a laborar como conductor por la empresa a unas pruebas teóricas para medir conocimientos del conductor sobre lo factores propios de la conducción, normatividad vial y el vehículo que va a conducir.

En el caso de los conductores indirectos o terceros las anteriores las pruebas serán solicitadas para admitir los conductores para la prestación del servicio de transporte, verificando la idoneidad de los emisores de los conceptos bajo los mismos criterios acá dispuestos.

Tabla 33. Criterios Prueba Teórica

Pruebas	Descripción	Criterio de aceptación
Prueba Teórica	Prueba de conocimientos en normas de tránsito, vehículo, etc.	Prueba con Concepto “aprobó”

2.2.7 Idoneidad prueba teórica

Los resultados de las pruebas deben ser remitidos a la empresa o por el profesional con resolución como instructor de conducción o entidad con habilitación del ministerio de transporte apta para la prestación de este servicio que garantice idoneidad en este campo, como CONDUTEC que es un Centro de Enseñanza Automovilística; el cual cumple todos los requisitos de habilitación y funcionamiento estipulados en la resolución 3195 del 23 de Mayo de 2012 expedida por el Ministerio de Transporte, son organismo de apoyo al tránsito debidamente habilitado por el MINISTERIO DE TRANSPORTE Y vigilado por la SUPERINTENDENCIA DE PUERTOS Y TRANSPORTES. **(Ver anexo 14. Idoneidad Exámenes y Pruebas).**

2.2.8 Prueba práctica

El responsable del área administrativa debe enviar a toda persona que ingrese a laborar por la empresa como conductor a una prueba práctica donde se permita conocer las habilidades en la conducción basas en el tipo de vehículo que va a conducir.

Tabla 34. Criterios Prueba practica

Pruebas	Descripción	Criterio de aceptación
Prueba Practica	Prueba practica de conducción según el vehículo a manejar	Concepto “aprobó”

2.2.9 Idoneidad prueba practica

Los resultados de las pruebas deben ser remitidos a la empresa o por el profesional con resolución como instructor de conducción o entidad con habilitación del ministerio de transporte apta para la prestación de este servicio que garantice idoneidad en este campo, como CONDUTEC que es un Centro de Enseñanza Automovilística; el cual cumple todos los requisitos de habilitación y funcionamiento estipulados en la resolución 3195 del 23 de Mayo de 2012 expedida por el Ministerio de Transporte, son organismo de apoyo al tránsito debidamente habilitado por el MINISTERIO DE TRANSPORTE Y vigilado por la SUPERINTENDENCIA DE PUERTOS Y TRANSPORTES. **(Ver anexo 14. Idoneidad Exámenes y Pruebas).**

2.2.10 Prueba psicotécnica

El responsable del área administrativa debe enviar a toda persona que ingrese a laborar por la empresa a una Prueba psicotécnica antes de empezar a laborar.

El empleado deberá asistir a los exámenes que se les programen, dar información clara, veraz, completa y oportuna, cumplir las recomendaciones, normas e instrucciones que se le indiquen durante el examen.

En el caso de los conductores indirectos o terceros las anteriores las pruebas serán verificando la idoneidad de los emisores de los conceptos bajo los mismos criterios acá dispuestos.

Tabla 35. Criterios Examen Psicotécnico

Pruebas	Descripción	Criterio de aceptación
Examen Psicotécnico	Prueba Psicotécnica	Registro de examen Concepto apto para desarrollar la labor de conductor

2.2.11 Idoneidad prueba psicotécnica

Este examen lo realiza personal idóneo, un psicólogo especialista en el área, centro médico de reconocimiento de conductores con habilitación por el ministerio de transporte para el caso de exámenes médicos psicosensométricos, en cumplimiento de la legislación vigente (Previtest). (Ver anexo 14. Idoneidad Exámenes y Pruebas).

2.3 PRUEBAS PREVENTIVAS A CONDUCTORES

2.3.1 Frecuencia

El responsable del área administrativa debe enviar a conductores a pruebas preventivas, con la siguiente frecuencia:

- ✓ un examen médico de periódico luego de un año de su relación laboral con la empresa
- ✓ examen psicosensométricos luego de dos años (según vigencia de la licencia).
- ✓ pruebas teóricas luego de 2 años de relación laboral con la empresa
- ✓ pruebas practicas luego de 2 años de relación laboral con la empresa

En el caso de los conductores indirectos o terceros las anteriores las pruebas serán solicitadas para continuar con los conductores para la prestación del servicio de transporte, verificando la idoneidad de los emisores de los conceptos bajo los mismos criterios acá dispuestos.

2.3.2 Prueba médica preventiva

El responsable del área administrativa debe enviar a conductores a un examen médico de periódico luego de un año de su relación laboral con la empresa.

El empleado deberá asistir a los exámenes que se les programen, dar información clara, veraz, completa y oportuna sobre su estado de salud, cumplir las recomendaciones, normas e instrucciones que se le indiquen durante el examen .

En el caso de los conductores indirectos o terceros las anteriores las pruebas serán solicitadas para continuar con los conductores para la prestación del servicio de transporte, verificando la idoneidad de los emisores de los conceptos bajo los mismos criterios acá dispuestos.

Los exámenes deben contemplar:

Tabla 36. Criterios examen médico ocupacional preventivo

Pruebas	Descripción	Criterio de aceptación
Examen médico ocupacional	Examen médico con énfasis osteomuscular	Registro de examen médico Concepto apto para continuar desarrollando la labor de conductor

Los certificados médicos ocupacionales de aptitud deben ser remitidos a la empresa por el médico o entidad que los realice durante los tres días siguientes a su realización.

2.3.3 Exámenes psicosensométricos

El responsable del área administrativa debe enviar a todo conductor que tenga 2 años de relación laboral con la empresa a un examen psicosensométricos o según su vencimiento de licencia de servicio público.

El empleado deberá asistir a los exámenes que se les programen, dar información clara, veraz, completa y oportuna sobre su estado de salud, cumplir las recomendaciones, normas e instrucciones que se le indiquen durante el examen .

En el caso de los conductores indirectos o terceros las anteriores las pruebas serán solicitadas para continuar con los conductores para la prestación del servicio de transporte, verificando la idoneidad de los emisores de los conceptos bajo los mismos criterios acá dispuestos.

Los exámenes deben contemplar:

Tabla 37. Criterios Examen Psicosensometrico preventivo

Pruebas	Descripción	Criterio de aceptación
Examen Psicosensometrico	Coordinación motriz Visiometría Audiometría	Registro de examen Concepto apto para desarrollar la labor de conductor

2.3.4 Prueba teórica

El responsable del área administrativa debe enviar a todo conductor que tenga 2 años de relación laboral con la empresa a una prueba teóricas para medir conocimientos del conductor sobre lo factores propios de la conducción, normatividad vial y el vehículo que conduce.

En el caso de los conductores indirectos o terceros las anteriores las pruebas serán solicitadas para continuar con los conductores para la prestación del servicio de

transporte, verificando la idoneidad de los emisores de los conceptos bajo los mismos criterios acá dispuestos.

Tabla 38. Criterios Prueba Teórica preventiva

Pruebas	Descripción	Criterio de aceptación
Prueba Teórica	Prueba de conocimientos en normas de tránsito, vehículo, etc.	Concepto “aprobó”

2.3.5 Prueba práctica preventiva

El responsable del área administrativa debe enviar a todo conductor que tenga 2 años de relación laboral con la empresa a una prueba práctica donde se permita conocer las habilidades en la conducción basas en el tipo de vehículo que va a conducir.

En el caso de los conductores indirectos o terceros las anteriores las pruebas serán solicitadas para continuar con los conductores para la prestación del servicio de transporte, verificando la idoneidad de los emisores de los conceptos bajo los mismos criterios acá dispuestos.

Tabla 39. Criterios Prueba Practica preventiva

Pruebas	Descripción	Criterio de aceptación
Prueba Practica	Prueba practica de conducción según el vehículo a manejar	Concepto “aprobó”

2.3.6 Idoneidad pruebas de control

Prueba médica preventiva: lo realiza personal idóneo, un médico especialista en el área con licencia en salud ocupacional o seguridad y salud en el trabajo (Previtest). (ver anexo 14. Idoneidad Exámenes y Pruebas).

Prueba psicosensométrica preventiva Este examen lo realiza personal idóneo, un médico especialista en el área, centro médico de reconocimiento de conductores con habilitación por el ministerio de transporte para el caso de exámenes médicos psicosensométricos, en cumplimiento de la legislación vigente (Previtest). (ver anexo 14. Idoneidad Exámenes y Pruebas).

Prueba teórica preventiva: deben ser remitidos a la empresa o por el profesional con resolución como instructor de conducción o entidad con habilitación del ministerio de transporte apta para la prestación de este servicio que garantice idoneidad en este campo, como CONDUTEC que es un Centro de Enseñanza Automovilística; el cual cumple todos los requisitos de habilitación y funcionamiento estipulados en la resolución 3195 del 23 de Mayo de 2012 expedida por el Ministerio de Transporte, son organismo de apoyo al tránsito debidamente habilitado por el MINISTERIO DE TRANSPORTE Y vigilado por la SUPERINTENDENCIA DE PUERTOS Y TRANSPORTES. **(Ver anexo 14. Idoneidad Exámenes y Pruebas).**

Prueba práctica preventiva: deben ser remitidos a la empresa o por el profesional con resolución como instructor de conducción o entidad con habilitación del ministerio de transporte apta para la prestación de este servicio que garantice idoneidad en este campo, como CONDUTEC que es un Centro de Enseñanza Automovilística; el cual cumple todos los requisitos de habilitación y funcionamiento estipulados en la resolución 3195 del 23 de Mayo de 2012 expedida por el Ministerio de Transporte, son organismo de apoyo al tránsito debidamente habilitado por el MINISTERIO DE TRANSPORTE Y vigilado por la SUPERINTENDENCIA DE PUERTOS Y TRANSPORTES. **(Ver anexo 14. Idoneidad Exámenes y Pruebas).**

2.4 CAPACITACIÓN EN SEGURIDAD VIAL

2.4.1 Programa de Capacitación en seguridad vial

Durante el tiempo que el personal se encuentre vinculado a la organización,

mediante contrato directo o tercero, se debe mantener un programa permanente de capacitación, enfocado a mejorar las competencias y a prevenir los Riesgos identificados, e incentivar a todo el personal actuar con buenas prácticas y conductas seguras de movilidad. Para ello se contará con el apoyo de organizaciones externas como la ARL, Defensa Civil Colombiana, aseguradoras o a través de personas naturales o jurídicas idóneas, con conocimiento y experiencia en seguridad vial, transito, transporte o movilidad, como CIATRAN que es Centro Integral de Atención (CIA) el cual cumple todos los requisitos de habilitación y funcionamiento estipulados en la resolución 3204 del 4 de Agosto de 2010 expedida por el Ministerio de Transporte, son organismo de apoyo al tránsito debidamente habilitado por el MINISTERIO DE TRANSPORTE Y vigilado por la SUPERINTENDENCIA DE PUERTOS Y TRANSPORTE. (ver anexo 15. Idoneidad Capacitador).

Los temas de capacitación los estará actualizando permanentemente el comité de seguridad vial partiendo de las necesidades que se identifiquen y que por autoformación se propongan, dependiendo el tema se elegirá el personal idóneo y competente para realizar la capacitación como los de instructores preparados, como CIATRAN que es Centro Integral de Atención (CIA) el cual cumple todos los requisitos de habilitación y funcionamiento estipulados en la resolución 3204 del 4 de Agosto de 2010 expedida por el Ministerio de Transporte, son organismo de apoyo al tránsito debidamente habilitado por el MINISTERIO DE TRANSPORTE Y vigilado por la SUPERINTENDENCIA DE PUERTOS Y TRANSPORTE. (ver anexo 15. Idoneidad Capacitador), para los temas que se requiere un amplio conocimiento técnico.

Capacitaciones internas como divulgación de políticas, PESV y otros temas generales, podrán dictarse por el responsable del PESV quien por su experiencia en la empresa tiene idoneidad para ejecutarlas.

El programa de capacitación tiene las siguientes características:

- Incluye sensibilizar en la adopción de buenas prácticas y conductas seguras de movilidad.
- Incluye temas sobre la normatividad vigente en temas de tránsito y transporte.
- Incluye sensibilización en todos los roles de la seguridad vial, tanto en el

ámbito laboral como en lo cotidiano.

• Incluir el análisis de todos los factores de riesgo, de acuerdo con los ejes definidos dentro del Plan Nacional de Seguridad Vial.

• Incluir temas sobre las acciones frente al modo de actuar en un incidente o accidente de tránsito

• Está documentado y tiene indicadores para su evaluación (ver sección indicadores)

MIL SERVICIOS S.A.S., establece un programa de capacitación en seguridad vial dirigido a todos los colaboradores de la empresa.

2.4.1.1 Objetivo General del programa de capacitación:

Fortalecer el componente humano en la prevención de accidentes viales.

2.4.1.2 Objetivos específicos

- Proporcionar a conductores el conocimiento necesario para desempeñar su trabajo adoptando buenas prácticas y conductas seguras de movilidad.
- Sensibilizar a todos los roles de la seguridad vial, en la prevención de accidentes viales en el ámbito laboral y cotidiano.
- Reforzar los conocimientos de los conductores sobre la normatividad vigente en temas de tránsito y transporte para asegurar su cumplimiento.
- Concienciar al personal sobre los factores de riegos a los cuales se exponen en términos de seguridad vial.
- Afianzar los conocimientos del personal en las acciones a tomar en caso de incidentes o accidentes viales.

2.4.1.3 Alcance

El programa de Capacitación en Seguridad Vial, aplica al personal nuevo y antiguo administrativo, operativo, conductores directos o terceros que presten servicios a MIL SERVICIOS S.A.S.

2.4.1.4 Recursos

Para cumplir con el programa de capacitación en seguridad vial; se contará con recurso humano como el comité de seguridad vial y responsable del PESV quienes velaran por su implementación.

Serán asignados los recursos para asegurar que personal idóneo con conocimiento y experiencia en seguridad vial, transito, transporte o movilidad, desarrolle actividades de capacitación en temas específicos que por su características lo requieran, como lo pueden ser las capacitaciones de manejo defensivo, seguridad vial, mecánica básica, normas de tránsito y transporte, primeros auxilios y manejo de extintores, a través de entidades como la ARL, SENA, o un tercero idóneo contratado para este fin, como CIATRAN que es Centro Integral de Atención (CIA) el cual cumple todos los requisitos de habilitación y funcionamiento estipulados en la resolución 3204 del 4 de Agosto de 2010 expedida por el Ministerio de Transporte, son organismo de apoyo al tránsito debidamente habilitado por el MINISTERIO DE TRANSPORTE Y vigilado por la SUPERINTENDENCIA DE PUERTOS Y TRANSPORTE. (ver anexo 15. Idoneidad Capacitador). Otros temas de capacitación que por su naturaleza correspondan a temas internos de la empresa o de características generales podrán ser manejados por el responsable del Plan estratégico de seguridad Vial.

Serán asignados los recursos económicos para el alquiler de espacios apropiados para capacitaciones, recursos tecnológicos como ayudas audiovisuales, internet y equipos de cómputo para difusión de información.

2.4.1.5 Identificación de necesidades de capacitación

Se realizará identificación de necesidades de capacitación de acuerdo con lo definido en perfil de cargo, identificación de riesgos y los componentes de las acciones definidas en el PESV.

2.4.1.6 Seguimiento del programa

El seguimiento y evaluación del programa se realizar mediante los indicadores mencionados en el presente PESV.

2.4.2 Cronograma de Capacitación en seguridad vial}

Los temas de capacitación y periodicidad se listan a continuación:

Tabla 40. Temas y periodicidad de capacitaciones

LINEA	TEMA	PERIODICIDAD
Fortalecimiento institucional	✓ Inducción PESV ✓ Política de seguridad vial ✓ Políticas de regulación ✓ Funciones del comité de seguridad vial	Anual
Componente humano	✓ Manejo Defensivo ✓ Seguridad vial ✓ Mecánica básica ✓ Normas de tránsito y transporte	Cada dos años
	✓ Uso de Elementos de Protección Personal ✓ Sensibilización en todos los roles de la seguridad vial - peatones, conductores y pasajeros	Anual
Vehículos seguros	✓ Alistamiento vehicular de acuerdo con el tipo de vehículo	Cada dos años
	✓ Planes de mantenimiento	Anual
Infraestructura segura	✓ Análisis de rutas y riesgos en la operación ✓ Señalización	Anual
	✓ Primeros auxilios	Cada dos años

Atención emergencias	✓ Manejo de extintores	
	✓ Investigación de accidentes de tránsito	Anual

Teniendo en cuenta las condiciones de operación de la empresa donde se cuenta con personal que desarrolla actividades administrativas, actividades de dirección y coordinación de servicios de transporte, conducción de vehículos, de forma directa o con terceros, se realizará un análisis de necesidades de capacitación por persona y rol. Para lo anterior se tendrán en cuenta los siguientes aspectos relevantes a considerar en cada caso en particular:

- La inducción del plan estratégico de seguridad vial se realizará una primera vez al iniciar la implementación del PESV para todo el personal y posteriormente cada vez que ingrese nuevo personal.
- Se realizará re-inducción para personal antiguo por lo menos una vez al año.
- El personal nuevo, antiguo, contratado directamente o terceros que cuenten con formación vigente (no superior de 2 años), tomada externamente para los temas de manejo defensivo, seguridad vial, mecánica básica, normas de tránsito y transporte, primeros auxilios, manejo de extintores, no será requerida nuevamente su capacitación, siempre que esta se encuentre soportada con un certificado de asistencia y aprobación por persona natural o jurídica idónea.

Se define en el plan los temas capacitar, incluyendo línea de acción, el personal que aplica, intensidad horaria, modalidad, método de evaluación, responsable de su ejecución, intensidad horaria, metodología de evaluación, entre otros, y cronograma en donde se realiza su programación y seguimiento de ejecución. Este plan se encuentra en el anexo 16. cronograma de capacitaciones.

El plan de capacitación se encuentra diseñado para un año de ejecución, anualmente éste será actualizado de acuerdo a las necesidades de capacitación identificadas.

Al ejecutar la capacitación se deberá registrar el nombre, identificación, fecha, participantes y responsables de la capacitación en una lista de asistencia en el formato GA-FT-010 (ver anexo 17 Modelo de registro y evaluación de la capacitación), si la capacitación es realizada en las instalaciones de la ARL, SENA, o en otro lugar, se verificará con la constancia de asistencia de la entidad competente que preste el servicio de capacitación.

2.4.3 Responsable del Programa de Capacitación en seguridad vial

El programa de capacitación en seguridad vial está a cargo del responsable del PESV junto con el comité de seguridad vial quienes velaran por su implementación. La gerencia será responsable de asignar los recursos necesarios para la ejecución del programa.

2.4.4 Temas de normatividad

El plan de capacitación incluye los siguientes temas: (ver anexo 16. cronograma de capacitaciones)

- Inducción PESV
- Normas de tránsito y transporte (cada dos años)

2.4.5 Temas de sensibilización en los diferentes roles del factor humano

El plan de capacitación incluye los siguientes temas: (ver anexo 16. cronograma de capacitaciones)

- Inducción PESV
- Sensibilización en todos los roles de la seguridad vial (incluye comportamiento en el trabajo y vida cotidiana)

  - Peatones
  - Conductores
  - Pasajeros (anual)

2.4.6 Temas como actuar en caso de accidente de transito

El plan de capacitación incluye los siguientes temas: (ver anexo 16. cronograma de capacitaciones)

- Primeros auxilios (cada dos años)
- Manejo de extintores (cada dos años)
- Investigación de accidentes de tránsito (anual)

2.4.7 Temas basados en el diagnostico

El plan de capacitación incluye los siguientes temas: (ver anexo 16. cronograma de capacitaciones)

- Inducción PESV (anual)
- Política de seguridad vial (anual)
- Políticas de regulación (anual)
- Funciones del comité de seguridad vial (anual)
- Manejo Defensivo (cada dos años)
- Seguridad vial (cada dos años)
- Mecánica básica (cada dos años)
- Uso de Elementos de Protección Personal (anual)
- Análisis de rutas y riesgos en la operación (anual)
- Señalización (anual)

Y los demás temas relacionado anteriormente.

2.4.8 Intensidad Horaria

La intensidad horaria se define el plan de capacitación (ver anexo 16. cronograma de capacitaciones)

2.4.9 Temas acordes al tipo de vehículo

El plan de capacitación incluye los siguientes temas: (ver anexo 16. cronograma de

capacitaciones)

- Alistamiento vehicular de acuerdo con el tipo de vehículo (cada dos años)
- Planes de mantenimiento (también de acuerdo al vehículo) (anual)

Además de lo anterior los capacitadores tendrán información de los tipos de vehículos con los que se cuenta para enfocar todas las capacitaciones hacia determinado tipo de vehículo.

2.4.10 Temas para conductores nuevos y antiguos

Para conductores nuevos se realiza una inducción que incluye todos los temas de manera general de la empresa y el Plan Estratégico de seguridad vial , luego de esta continúan con las capacitaciones que se requieren según programación del plan de capacitación. (ver anexo 16. cronograma de capacitaciones)

Para conductores antiguos, se realiza una reinducción al año de recibir la inducción, que incluye todos los temas de manera general de la empresa y el Plan Estratégico de seguridad vial , luego de esta continúan con las capacitaciones que se requieren según programación del plan de capacitación. (ver anexo 16. cronograma de capacitaciones)

2.4.11 Programa para conductores propios y terceros

EL programa de capacitación para conductores debe ser de cumplimiento de conductores propios y terceros esto queda establecido en el momento de su vinculación como obligaciones del conductor.

2.4.12 Modelo de evaluación de capacitación

Las capacitaciones dictadas por MIL SERVICIOS S.A.S., serán evaluadas, bien sea por la empresa o por el prestador del servicio de capacitación, con lo que se busca evidenciar la eficacia del afianzamiento del conocimiento del personal asistente.

- **Capacitaciones ejecutadas por personal interno**

Para esta actividad se empleará un formato de evaluación de capacitación (ver anexo 17 Modelo de registro y evaluación de la capacitación).

- **Capacitaciones ejecutadas por personal externo**

Cuando la capacitación se desarrolle por terceros, éstos definirán los métodos de evaluación, pudiendo contemplar la misma metodología que se dispone para las capacitaciones dictadas por personal interno.

2.4.13 Mínimos de aciertos sobre las evaluaciones

- **Capacitaciones ejecutadas por personal interno**

El criterio de evaluación será el siguiente:

Tabla 41. Criterio de evaluación de capacitación

RESULTADO DE LA EVALUACIÓN	*CONCEPTO*
>= 3.5 puntos de 5 posibles	***APROBADO***
< 3.5 puntos	***NO APROBADO***

Cuando el personal repruebe deberá asumir un compromiso con el estudio del tema presentado, y el responsable de ejecutar la capacitación volverá a repetir la

evaluación hasta aprobar. Tendrá máximo 1 mes para aprobar nuevamente, luego de este tiempo entra a un estado de suspensión para los servicios de transporte hasta cumplir con el objetivo.

- **Capacitaciones ejecutadas por personal externo**

Cuando la capacitación se desarrolle por terceros, éstos definirán el puntaje para aprobación, pudiendo contemplar la misma metodología que se dispone para las capacitaciones dictadas por personal interno.

Cuando el personal repruebe deberá volver a tomar la capacitación asumiendo sus costos. Tendrá máximo 1 mes para aprobar nuevamente, luego de este tiempo entra a un estado de suspensión para los servicios de transporte hasta cumplir con el objetivo.

2.4.14 Requisitos mínimos exigidos a los conductores no propios sobre el cumplimiento de capacitación

Como se ha establecido anteriormente los conductores no propios deberán contar con las capacitaciones que les aplique, expuestas en el plan de capacitación.

Los temas que corresponden a aspectos internos de la empresa y temas generales tales como: Inducción PESV, Política de seguridad vial, Políticas de regulación, funciones del comité de seguridad vial, Uso de Elementos de Protección Personal,

sensibilización en todos los roles de la seguridad vial (peatones, conductores y pasajeros), Actuación en caso de accidente vial entre otros que puedan surgir de las actualizaciones del PESV, deberán tomarse según la programación que disponga la empresa en su plan de capacitación anual.

Los temas técnicos de manejo defensivo, seguridad vial, Mecánica básica, Normas de tránsito y transporte, primeros auxilios, Manejo de extintores, podrán tomarse según la programación que disponga la empresa en su plan de capacitación anual o tomarse externamente, siempre que sea por persona natural o jurídica idónea y

se hará validación del certificado de asistencia y aprobación (su vigencia máxima de aceptación es de 2 años).

2.4.15 Frecuencia con la que se deben presentar las evidencias de capacitaciones conductores no propios

La frecuencia con la que se debe presentar las evidencias de capacitación de conductores no propios será cada 2 años.

2.5 CONTROL DE DOCUMENTOS DE CONDUCTORES

2.5.1 Mínimo de información de cada uno de los conductores

Se contará con una base de datos para el control de documentos de conductores la cual será aplicada desde el inicio de la afiliación o ingreso como contratista o ingreso como empleado, de tal forma que se facilite el control del cumplimiento de documentación de ley requerida, así como el control trazabilidad de las acciones ejecutadas y definidas en el PESV (ver anexo 18. información de conductores). La documentación y su manejo está ajustada a lo definido en la ley Habeas Data.

La información mínima de conductores es:

- Nombres y Apellidos
- Número de identificación
- Edad
- Grupo de trabajo al que pertenece
- Tipo de contrato
- Años de experiencia en la conducción
- Inscripción ante el RUNT

- Tipo de licencia de conducción
- Vigencia de la licencia de conducción
- Tipo de vehículo que conduce
- Reporte de comparendos e histórico de los mismos
- Control de ingreso de conductores con deudas de comparendos
- Reporte de incidentes - fecha, lugar, área rural/urbana
- Reporte de accidentes- fecha, lugar, área rural/urbana
- Acciones de seguridad vial realizadas:
  - Exámenes
  - Pruebas
  - Capacitaciones

Después de establecer la información en la base de datos, se debe hacer la actualización de la misma con una periodicidad trimestral

2.5.2 Protocolo de control de documentación de los conductores, propios y tercerizados.

Se contará con una base de datos para el control de documentos de conductores la cual será aplicada desde el inicio de la afiliación o ingreso como contratista o ingreso como empleado.

La actualización de la información de conductores propios o tercerizados se mantiene en el sistema y se generan base de datos (ver anexo 18. información de conductores), su actualización se realizará cada vez que se cuente con soportes de renovación de documentos y ejecución de acciones.

La información de soporte se tendrá en la hoja de vida de cada conductor seleccionado o admitido, y reposar en el sistema y archivo físico de la empresa.

Control y trazabilidad de las acciones MIL SERVICIOS S.A.S. contara con una plataforma para el control de documentos de conductores la cual será aplicada desde el inicio de la afiliación o ingreso como contratista o ingreso como empleado, de tal forma que se facilite el control trazabilidad de las acciones ejecutadas y definidas en el PESV. La documentación y su manejo está ajustada a lo definido en la ley Habeas Data.

La información de acciones del PESV es:

- Reporte de comparendos e histórico de los mismos
- Control de ingreso de conductores con deudas de comparendos
- Reporte de incidentes - fecha, lugar, área rural/urbana
- Reporte de accidentes- fecha, lugar, área rural/urbana
- Acciones de seguridad vial realizadas:
    - ✓ Exámenes
    - ✓ Pruebas
    - ✓ Capacitaciones

La actualización de la información se realizará cada vez que se cuente con soportes de renovación de documentos y ejecución de acciones. La información de soporte se tendrá en bases de datos (ver anexo 18. información de conductores).

2.5.3 Frecuencia de verificación de infracciones de transito

Se realiza verificación de infracciones con una frecuencia mensual.

2.5.4 Registro de infracciones

Se mantiene registro de seguimiento infracciones de conductores GT-F-007 (ver anexo 19. Registro de infracciones)

2.5.5 Procedimiento en caso de comparendos

Para el seguimiento de infracciones se cuenta con programa de seguimiento y control infracciones de tránsito, donde se define responsabilidad, metodología, frecuencia y sanciones. (Ver anexo 20. procedimiento de verificación, seguimiento y control de infracciones).

2.5.6 Responsable de procedimiento en caso de comparendos

El responsable del procedimiento en caso de comparendos es el coordinador operativo quien con apoyo de asistentes y auxiliares administrativos tendrá la información de manera actualizada para reportar ante VIGIA de la Superintendencia de Puertos y transportes la información correspondiente, y solicitara a la gerencia aplicar las sanciones en caso de no cumplir con los acuerdos.

2.6 POLÍTICAS DE REGULACIÓN DE LA EMPRESA

La empresa cuenta con políticas de regulación en aspectos de seguridad vial las cuales han sido dadas a conocer mediante capacitación y divulgación por correo, como se muestra en la ilustración 8 y 9.

Ilustración 8 Divulgación de políticas de regulación - capacitación

Codigo:	GA-F-011	REGISTRO DE ASISTENCIA	
Version:	2		
Fecha	9/05/2017		
Pagina:	1 de 1		

Fecha:	29/09/2018	Hora:	8:00 AM A 12:00M	Lugar:	OFICINAS	Proyecto:	GENERAL

Temas :

- POLÍTICA DE SEGURIDAD VIAL Y PLAN ESTRATEGICO DE SEGURIDAD VIAL
- POLÍTICAS DE REGULACIÓN DE HORAS DE CONDUCCIÓN Y DESCANSO
- POLÍTICA DEL USO DE CINTURÓN DE SEGURIDAD
- POLÍTICA DE NO USO DE EQUIPOS DE COMUNICACIONES MÓVILES MIENTRAS SE CONDUCE
- POLÍTICA ELEMENTOS DE PROTECCIÓN
- POLÍTICA DE REGULACIÓN DE LA VELOCIDAD
- POLÍTICAS DE NO ALCOHOL Y DROGAS
- POLÍTICA DE SOCIALIZACIÓN Y ACTUALIZACIÓN DE LA INFORMACIÓN

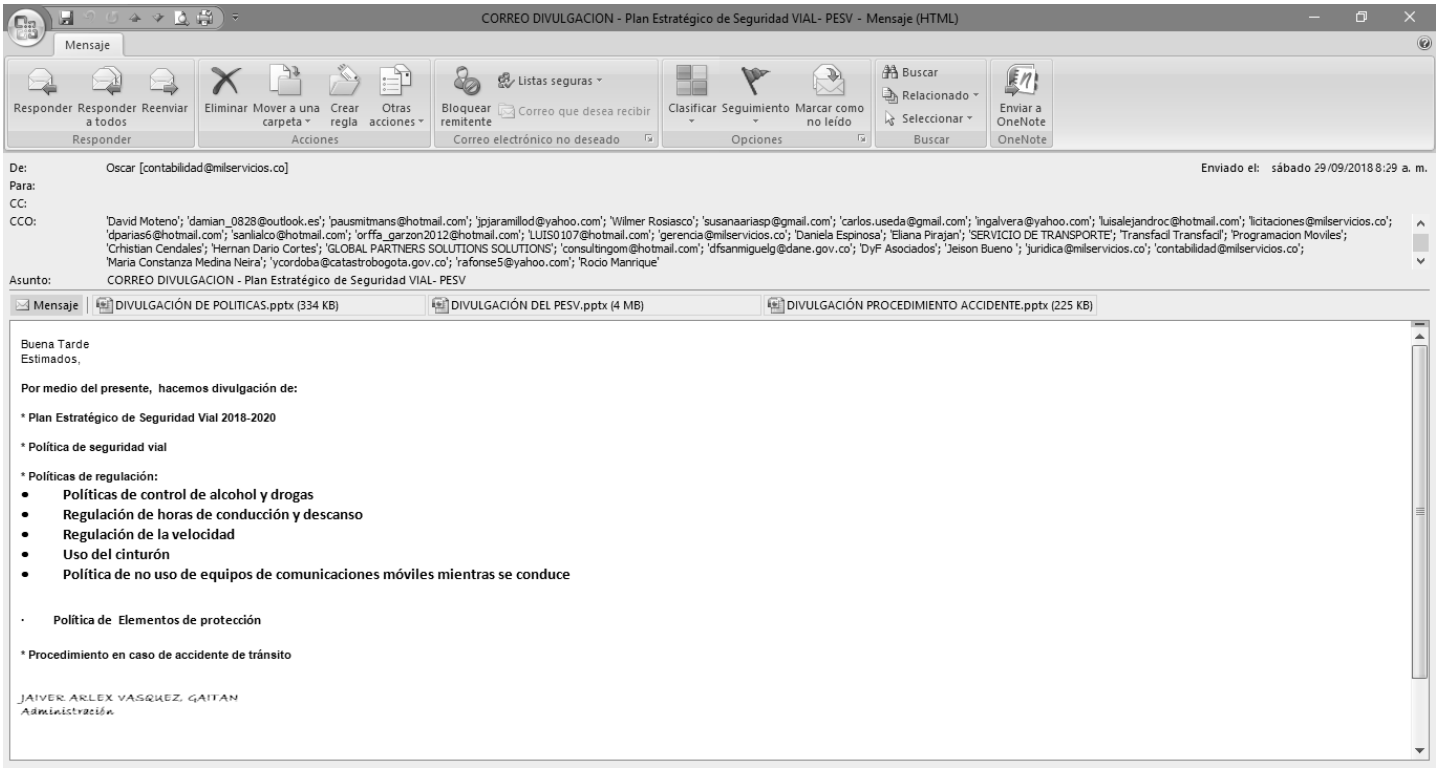
Objetivo: DAR A CONOCER EL PLAN ESTRETAGICO DE SEGURIDAD VIAL, POLITICA DE SEGURIDAD VIAL Y POLITICAS DE REGULACIÓN ESTABLECIDAS EN EL PESV

Dirigido por:	Cargo:

Nº	NOMBRE	IDENTIFICACIÓN	CARGO	FIRMA
1	YANINE RODRIGUEZ	37336646	PROPIETARIO	
2	GLORIA MORENO	51620399	PROPIETARIO	
3	MARGARITA USECHE	52148617	PROPIETARIO	
4	SANDRA SARMIENTO	52276641	CONDUCTOR	
5	CARMEN XIMENA MAHECHA	52461686	CONDUCTOR	
6	ALBERTO CANTOR	79100594	PROPIETARIO	
7	HENRY BOTELLO	79127919	PROPIETARIO	
8	JORGE TORRES	79150047	PROPIETARIO	
9	WILLIAN TOBAR	79293614	CONDUCTOR	
10	RUBEN ACOSTA	79327375	CONDUCTOR	
11	ELMER USECHE	79590077	PROPIETARIO	
12	GUSTAVO MARTINEZ	79599516	PROPIETARIO	
13	MAURICIO CASTAÑEDA	79626140	CONDUCTOR	
14	EDDWIN MUÑOZ	79648264	CONDUCTOR	
15	WILSON ACOSTA	79683466	PROPIETARIO	

OBSERVACIONES:

Ilustración 9 Divulgación de políticas de regulación - correo



2.6.1 Protocolos para los controles de alcohol y drogas - Política

Asegurar la ejecución de las operaciones de transporte especial de pasajeros, libre del consumo de alcohol y drogas, es responsabilidad y deber de la compañía, de los empleados y contratistas de Mil Servicios S.A.S. Por tanto esta política deberá ser aplicada por todo el personal que trabaje en nombre de la empresa.

Entendiendo que el consumo de alcohol y drogas es un factor de riesgo que impacta directamente y de forma negativa en las condiciones de conducción, está prohibido:

Poseer, promover o comercializar: bebidas alcohólicas, sustancias alucinógenas, drogas ilícitas, o el mal uso de sustancias psicotrópicas o químicas controladas, en las operaciones de transporte a nombre de Mil Servicios S.A.S., o al realizar cualquier operación en su representación.

Presentarse al sitio de trabajo o manejar bajo la influencia bebidas alcohólicas, sustancias alucinógenas, drogas ilícitas, sustancias psicotrópicas o químicas controladas.

Mil Servicios S.A.S., se reserva el derecho de exigirle en cualquier momento a cualquier persona que realiza operaciones en representación de la empresa: que se someta a una prueba de laboratorio o revisar a cualquier persona y su propiedad que esté desarrollando alguna actividad para la empresa. Estas pruebas e inspecciones también pueden ser realizadas por nuestros clientes o terceras compañías contratadas para este fin que cuenten con equipos y personal apropiados para las pruebas.

Cualquier incumplimiento de esta Política hará que la persona involucrada será retirada de su función, y puede ser motivo de la suspensión o cancelación del contrato entre Mil Servicios S.A.S., y el empleado o el contratista, según el caso.

2.6.2 Responsables, para la realización de las pruebas

El responsable de que se practiquen la pruebas de alcohol y drogas es el coordinador operativo quien remitirá al conductor a los exámenes correspondientes en laboratorio autorizado.

2.6.3 Procedimiento para la realización de las pruebas

Se cuenta con el documento GT-P-002-VS 01 Procedimiento Pruebas de alcohol y drogas (ver anexo 21. Procedimiento Pruebas de alcohol y drogas).

2.6.4 Idoneidad de quien realiza las pruebas

Laboratorio autorizado idóneo como puede ser Previtest S.A. (ver anexo 22 Idoneidad Pruebas de alcohol y drogas).

2.6.5 Periodicidad para la realización de las pruebas

Se realizarán pruebas de drogas una 1 vez cada tres meses, de forma aleatoria donde un conductor tendrá que presentarse al laboratorio autorizado por la empresa.

2.6.6 Acciones a tomar, examen positivo.

En caso de examen positivo se desvincular el conductor de la empresa.

2.6.7 Regulación de horas de conducción y descanso - Política

Las horas de conducción y descanso serán reguladas de acuerdo con las horas máximas de trabajo permitidas en la normatividad nacional y las necesarias para evitar un estado de fatiga que represente un riesgo de seguridad vial, por tanto se define lo siguiente:

- Jornada máxima de conducción es de 10 horas continuas, las cuales deben estar precedidas por una jornada de descanso de mínimo 8 horas.

- Se debe tener en cuenta no sobre pasar las 48 horas de trabajo a la semana y contar con un día de descanso a la semana.

- Realizar pausas activas cada 2 horas en trayectos largos, siempre en zonas seguras donde el vehículo, conductor y pasajeros no se expongan a mayores riesgos.

Se deberán considerar los relevos en trayectos largos y servicios continuos.

2.6.8 Planificación de las jornadas laborales

Las horas de entrada y salida de los trabajadores son las que a continuación se indican:

DIAS LABORABLES PARA EL PERSONAL ES DE LUNES A SABADO.

Horario de Lunes a viernes

Entrada: 8:00 A.M.
Periodo de descanso: 10:00 AM a 10:10 AM
Hora de Almuerzo: 12:00PM a 1:00 P.M.
Periodo de descanso: 4:00 PM a 4:10 PM.
Salida: 6:00 PM.

Horario sábados

Entrada: 8:30 A.M.
Salida: 1:00 P.M.

Los servicios de transporte podrán programarse en otros horarios de acuerdo a solicitud del cliente, sin embargo se deberá cumplir con la política de regulación de horas de conducción y descanso para lo cual el coordinador operativo pasara reportes de horas de trabajo de dichos servicios donde se verificara su cumplimento.

2.6.9 Regulación de la velocidad

Mil servicios S.A.S., considera que los hábitos y conductas de los conductores son un factor de riesgo en la ejecución de actividades de transporte, por tanto establece la obligación en cumplimiento de los límites de velocidad establecidos por la normatividad colombiana, por tanto define que:

Todos los conductores durante la prestación de los servicios de transporte deben mantener los límites de velocidad impuestas en la señalización vial. En donde no exista señalización los límites de velocidad serán los siguientes:

- En vías urbanas y municipales, 60 KPH
- Vías residenciales y escolares, 30 KPH
- Carreteras nacionales, 80 KPH
- Parqueaderos y Rutas Internas 30 KPH

Lo anterior de acuerdo a lo reglamentado en el código nacional de tránsito, en caso de prestar servicio en áreas de clientes con límites de velocidad internos inferiores a los anteriores, estos deberán ser de estricto cumplimiento y serán verificados mediante seguimiento de reportes de sistema GPS.

Cualquier incumplimiento de esta Política puede ser motivo de la suspensión o cancelación del contrato entre Mil Servicios S.A.S., y el empleado o el contratista, según el caso.

2.6.10 Límites de velocidad para las zonas Urbanas y Municipales.

- En vías Urbanas y Municipales (rurales), 60 KPH

2.6.11 Divulgación de política de velocidad

La divulgación de esta y demás políticas se realiza mediante actividades de capacitación (ver ilustración 8 y 9).

2.6.12 Mecanismos de control de velocidad

Como mecanismo de control además de la revisión de reportes de GPS para aquellos que no cuenten con el dispositivo, una vez al mes, será solicitado a un usuario realizar una evaluación del cumplimiento de dicha política cuando el vehículo está prestando el servicio. (Ver anexo 23. Mecanismos de control políticas de regulación)

2.6.13 Uso del cinturón

Conscientes de la importancia del cinturón de seguridad como sistema de seguridad pasiva para la reducción de los daños que se pueden producir cuando un accidente es inevitable, se establece la siguiente política que deberá ser de cumplimiento para los empleados y contratistas de Mil Servicios S.A.S.

Es obligatorio el uso del cinturón de seguridad por parte del conductor y de los pasajeros ubicados en los asientos delanteros del vehículo y para los pasajeros en asientos traseros en vehículos fabricados a partir del año 2004, en todas las vías nacionales y vías internas de clientes.

Para asegurar lo anterior se realizaran capacitaciones donde se incluya la sensibilización para la toma de conciencia en el uso de cinturón de seguridad de conductores y pasajeros.

2.6.14 Divulgación de política Uso del cinturón

La divulgación de esta y demás políticas se realiza mediante actividades de capacitación (ver ilustración 8 y 9).

2.6.15 Mecanismos de control Uso del cinturón

Como mecanismo de control una vez al mes, será solicitado a un usuario realizar una evaluación del cumplimiento de dicha política cuando el vehículo está prestando el servicio. (Ver anexo 23. Mecanismos de control políticas de regulación)

2.6.16 Elementos de protección

Los Elementos de protección personal EPP para los conductores serán acorde a los riesgos a los cuales estén expuestos, son seleccionados de acuerdo al tipo de vehículo (camionetas, automóviles y microbuses) que se conduce se tiene en cuenta las exigencias mínimas de calidad y será revisada su idoneidad con ARL en el momento de ingreso de conductores. Los EPP definidos como básicos son:

- ✓ Ropa de trabajo (pantalón y camisa manga larga)
- ✓ Guantes de uso mecánico

Los EPP será objeto de verificación trimestralmente, en el cual se revisara su uso, estado en cuento a suciedad, desgaste o deterioro.

- ***Política***

Mil Servicios, se encuentra comprometida con la salud y seguridad de sus colaboradores por tanto establece como obligatorio el uso adecuado de elementos de protección personal que se defina para las actividades de transporte de pasajeros, y fomenta su uso a través de capacitaciones e inspecciones programadas.

2.6.17 Divulgación de política EPP

La divulgación de esta y demás políticas se realiza mediante actividades de capacitación (ver ilustración 8 y 9).

2.6.18 Política de no uso de equipos de comunicaciones móviles mientras se conduce

Durante la prestación de los servicios en nombre de Mil servicios S.A.S., los conductores tienen expresamente prohibido el uso de equipos de comunicación bidireccional como radios y celulares mientras se encuentre el vehículo en movimiento; evitando así poner en riesgo la seguridad de los pasajeros y del mismo conductor.

Cualquier incumplimiento de esta Política puede ser motivo de la suspensión o cancelación del contrato entre Mil Servicios S.A.S., y el empleado o el contratista, según el caso de comprobar el empleo de equipos de comunicación bidireccional.

2.6.19 Mecanismos de control equipos de comunicaciones móviles mientras se conduce

Como mecanismo de control una vez al mes, será solicitado a un usuario realizar una evaluación del cumplimiento de dicha política cuando el vehículo está prestando el servicio. (Ver anexo 23. Mecanismos de control políticas de regulación)

2.6.20 Sanciones a los conductores que hacen uso de equipos bidireccionales

Las sanciones serán:

1 evento de incumplimiento Llamado de atención escrito
2 eventos de incumplimiento Llamado de atención escrito y suspensión de los trabajos por una semana.
3 eventos de incumplimiento Llamado de atención escrito y cancelación de contrato del trabajador o prestador del servicio, en caso de afiliado motivo de desvinculación.

3 VEHÍCULOS SEGUROS

3.1 MANTENIMIENTO PREVENTIVO

3.1.1 Hoja de vida de vehículos - Carpeta de vehículos

La documentación que da soporte del plan de mantenimiento será llevada por cada uno de los vehículos en la hoja de vida del mismo, con el fin de asegurar el historial y la trazabilidad de la información. (ver anexo 25. Carpetas de Vehículos)

3.1.2 Hoja de vida de vehículos – Información del vehículo

La documentación de los vehículos se manejara a través de una plataforma diseñada para recopilar la siguiente información:

- Placas del vehículo
- Numero VIN
- Numero de motor
- Kilometraje - Fecha
- Especificaciones técnicas del vehículo
- Datos del propietario
- Datos de la empresa afiliada
- SOAT - Fecha de vigencia
- Seguros - Fechas de vigencia
- Revisión Técnico Mecánica
- Reporte de comparendos
- Reporte de incidentes - fecha, lugar, área rural/urbana
- Reporte de accidentes - fecha, lugar, área rural/urbana
- Plan de mantenimiento preventivo – fechas
    - Control de Acciones de Mantenimiento
        - Sistemas de seguridad activa
        - Sistemas de seguridad pasiva

La información y su manejo, estará ajustada según lo definido en la Ley de Habeas Data.

Sera cargada cada vez que se cuente con soportes de renovación o ejecución de las acciones dispuestas en el plan. Para esto se solicita la documentación cada vez que se requiere la expedición del Formato Único de Extracto del Contrato – FUEC. (ver anexo 25. Base de datos con información de los vehículos)

3.1.3 Hoja de vida de vehículos- Documentos del Vehículo

Como se dispone en el numeral 3.1.2. se lleva control de documentos como

- SOAT - Fecha de vigencia
- Seguros - Fechas de vigencia
- Revisión Técnico-Mecánica

(Ver anexo 25. Base de datos con información de los vehículos)

3.1.4 Hoja de vida de vehículos- Reporte de incidentes y accidentes

Como se dispone en el numeral 3.1.2. se lleva reporte de incidentes y accidentes

- Reporte de incidentes - fecha, lugar, área rural/urbana
- Reporte de accidentes - fecha, lugar, área rural/urbana

(ver anexo 25. Base de datos con información de los vehículos)

3.1.5 Recomendaciones técnicas de operación de mantenimiento

El programa de mantenimiento es dispuesto por el fabricante del vehículo considerado sus recomendaciones (ver anexo 26. Recomendaciones técnicas de operaciones de mantenimiento), tendrá en cuenta el sistema de seguridad activa y pasiva como mínimo que se encuentran en la hoja de vida del vehículo (ver anexo

25. Base de datos con información de los vehículos), aquellos establecidos en la revisión técnicomecánica definida dentro de la ley, a su vez se definirán las operaciones y el periodo para realizarlas.

Según lo dispuesto en la resolución 315 de 2013, se realizan una serie de revisiones por un Centro de Diagnóstico Automotor Autorizado (Diagnostiya o Previtax), para asegurar:

- Revisión técnicomecánica anuales a los vehículos según el modelo mediante el cual verifican las condiciones mecánicas, de emisiones gases contaminantes y de seguridad.

- Revisiones preventivas bimestrales en donde se evidencia el estado de mantenimiento preventivo del vehículo una vez aprobado el vehículo este continuara siendo confiable para la organización.

3.1.6 Cronograma de intervenciones de vehículos propios

Se cuenta con plan de mantenimiento para vehículos propios (ver anexo 27. Cronograma de intervenciones de vehículos propios)

3.1.7 Verificaciones de mantenimiento para vehículos afiliados

Mil Servicios S.A.S., estará a cargo de verificar el cumplimiento de los planes de mantenimiento preventivo de los vehículos afiliados y contratados para servicios de transporte, por tanto, contará con formatos de hojas de vida donde se llevará su ficha técnica (ver anexo 25. Base de datos con información de los vehículos) y solicitara a sus propietarios el programa de mantenimiento preventivo dispuesto por el fabricante del vehículo considerado sus recomendaciones.

A través de la actualización de sus datos que es necesaria para la expedición de FUEC se solicitara soportes de mantenimiento preventivos; lo que quiere decir que

con la verificación de los mantenimientos preventivos se está sujeto a una expedición de documento indispensable para circulación de dicho vehículo.

Los soportes de mantenimientos deberán ser remitidos por los propietarios a la empresa con el fin de llevar su historial y trazabilidad.

3.1.8 Idoneidad centro de mantenimiento preventivo

La empresa garantiza que la implementación del plan de mantenimiento se realiza a través de personal idóneo, utilizando la tecnología adecuada y guiado por los protocolos y recomendaciones del fabricante del vehículo, se da capacitación a los proveedores con el fin de sensibilizarlos al buen desarrollo de sus actividades en busca de bienestar mutuo. Además se cuenta con el convenido con Centro de Diagnóstico Autorizado (Diagnostiya y Previtax) el cual se encuentran legalmente habilitado y constituido para la prestación de un buen servicio (ver Anexo 38. Idoneidad Mantenimientos).

3.1.9. Mecanismo de Control de Hojas de Vida de los Vehículos

El mecanismo de control de las hojas de vida de los vehículos se lleva a cabo a través de consultas realizadas en la plataforma Némesis; la cual, brinda información de los documentos legales de los vehículos; así como también, emite alertas cuando un documento está a punto de vencer (Póliza RCC RCE, Preventivas, SOAT, Tarjeta de Operación, etc.)

La actualización de la Información de las Hojas de vida de los vehículos se realiza de manera trimestral mediante el formato GT-F-010; en este se establecen tres espacios necesarios para la revisión de la vigencia de los documentos de los vehículos, conductores y propietarios…

3.2 MANTENIMIENTO CORRECTIVO

3.2.1 Registros de mantenimientos correctivos

La documentación de los mantenimientos correctivos se registrará en las hojas de vida de los vehículos expuesta anteriormente. Para esto se solicita la documentación cada vez que se requiere la expedición del Formato Único de Extracto del Contrato – FUEC.

3.2.2 Protocolos de atención en caso de fallas del vehículo

1. Mantenga siempre la calma

2. Si es posible, busque una calle poco congestionada o la berma de la vía para estacionarse y evitar así una congestión.

3. Una vez el vehículo está en un lugar seguro, es hora de usar los dispositivos que le brinden información a los demás usuarios de la situación.

4. Ubique un cono o triángulo de seguridad en el centro del carril a 30 metros antes de donde se encuentra el vehículo varado, si la vía en la que se encuentra es de un solo sentido de circulación.

5. Si la vía es de doble sentido de circulación, ubique dos dispositivos, uno a adelante y otro atrás y en el centro del carril.

6. Y por último si el vehículo queda en una posición en la cual ocupa el carril completo, es necesario ubicar otro dispositivo a dos metros atrás del vehículo y a 50 centímetros del mismo, con el interés de formar una zona de seguridad para posibles intervenciones.

7. Si la detención del vehículo se vio obligada a hacerse en medio de una curva, entonces el dispositivo debe ubicarse antes de la entrada a la curva.

8. Recuerde que esta distancia de 30 metros a la que deben ubicarse estos dispositivos es para vías donde la velocidad de tránsito es de 50 kilómetros por hora, si la velocidad es mayor, entonces la distancia de ubicación de los dispositivos deberá ser mayor.

9. Encienda las luces estacionarias, y si existe peligro en la zona, entonces lo mejor será permanecer dentro del vehículo haciendo uso del cinturón de seguridad y de los seguros de las puertas mientras le llega su ayuda. Si su vehículo tiene asistencia en caso de varada y usted no se encuentra en condiciones de poder desvararse, entonces solicite el servicio a su aseguradora.

10. Recuerde tener su equipo de carretera vigente y sus herramientas en buenas condiciones. Según indica el Código Nacional de Tránsito éste debe de contener como mínimo dos triángulos o dos conos, dos tacos para bloquear el vehículo, un gato, una cruceta, llanta de repuesto, alicate, destornilladores, llave de expansión, llaves fijas, linterna, extintor y botiquín.

3.2.2.1 Números Con Los Cuales Usted Se Debe Contactar En Caso De Falla O Varada Del Vehículo

Tabla 42. Teléfonos en caso de Falla o Varada del Vehículo

ENTIDAD	TELÉFONO
Diagnostiya	3105718402 – 7450298 – 3124800375 - 3143953433
Previtax	7442295 - 7442296

Los protocolos se han dado a conocer a conductores a través de capacitaciones, ver ilustración 10.

Ilustración 10 Divulgación de protocolos en caso de fallas del vehículo

Codigo:	GA-F-011	REGISTRO DE ASISTENCIA	
Version:	2		
Fecha	9/05/2017		
Pagina:	1 de 1		

Fecha:	16/01/2018	Hora:	8:00 AM A 10:00M	Lugar:	OFICINAS	Proyecto:	GENERAL

Temas :

• Protocolos de atención a victimas y protocolos en caso de fallas del vehículo

Objetivo: Dar a conocer los protocolos de atención a victimas en casos de accidentes y protocolos en caso de varadas dispuesto en el PESV para su cumplimiento

Dirigido por: ING. VIVIANA ANDREA SOLANO | **Cargo: COORDINADORA DE HSEQ**

N°	NOMBRE	IDENTIFICACIÓN	CARGO	FIRMA
1	MARGARITA USECHE	52148617	PROPIETARIO	
2	SANDRA SARMIENTO	52276641	CONDUCTOR	
3	CARMEN XIMENA MAHECHA	52461686	CONDUCTOR	
4	ALBERTO CANTOR	79100594	PROPIETARIO	
5	HENRY BOTELLO	79127919	PROPIETARIO	
6	JORGE TORRES	79150047	PROPIETARIO	
7	WILLIAN TOBAR	79293614	CONDUCTOR	
8	RUBEN ACOSTA	79327375	CONDUCTOR	
9	ELMER USECHE	79590077	PROPIETARIO	
10	GUSTAVO MARTINEZ	79599516	PROPIETARIO	
11	MAURICIO CASTAÑEDA	79626140	CONDUCTOR	
12	EDDWIN MUÑOZ	79648264	CONDUCTOR	
13	WILSON ACOSTA	79683466	PROPIETARIO	
14	LUIS CARLOS BELLO	79734729	PROPIETARIO	
15	ALEXANDER HUMBERTO VARGAS	79758507	CONDUCTOR	

OBSERVACIONES:

3.2.3 Idoneidad centro de mantenimiento correctivo

La empresa garantiza que los mantenimientos correctivos se realicen a través de personal idóneo, utilizando la tecnología adecuada y guiado por los protocolos y recomendaciones del fabricante del vehículo, se da capacitación a los proveedores con el fin de sensibilizarlos al buen desarrollo de sus actividades en busca de bienestar mutuo. Además se cuenta con el convenido con Centro de Diagnóstico Autorizado (Diagnostiya y Previtax) el cual se encuentran legalmente habilitado y constituido para la prestación de un buen servicio. (ver Anexo 38. Idoneidad Mantenimientos).

3.3 INSPECCIÓN PREOPERACIONAL

3.3.1 Protocolo de inspección diaria de vehículo

En complemento con el plan de mantenimiento preventivo, la empresa establece los protocolos de inspección diaria de los vehículos en donde se revisan los elementos de seguridad activa y pasiva que permiten conocer su estado antes de emprender la marcha.

Los elementos y sistemas de seguridad activa y pasiva, que se revisan antes de emprender el recorrido, están ajustados a la tipología vehicular, se deberá llevar registro en el formato dispuesto para esto, (ver anexo 28. Formatos de inspección diaria a los vehículos).

3.3.2 Diligenciamientos de inspección diaria de vehículo

Los registros de inspección diaria de vehículos son entregados por el personal responsable al área operativa de la empresa, quienes se encargan de anexarlo a la hoja de vida del vehículo (ver anexo 28. Formatos de inspección diaria a los vehículos).

3.3.3 Auditoria de verificación de inspección diaria de vehículo

Las auditorias para verificación del debido diligenciamiento del listado de chequeo de inspección diaria, se realizan de forma mensual por el coordinador operativo quien mediante su inspección de la operación realiza revisión del registro diario asegurándose que corresponda a la situación real del vehículo y que esta se halla ejecutado de la menara correcta, evidencia de ello se deja en el registro de inspección diaria con su firma (ver anexo 28. Formatos de inspección diaria a los vehículos).

4 INFRAESTRUCTURA SEGURA

4.1 RUTAS INTERNAS

Mil Servicios S.A.S., **NO** tiene dispuestas zonas de parqueo ni desplazamiento de vehículos al Interior de sus instalaciones, se encuentra ubicada en un sector comercial- residencial de la localidad de Usaquén en donde las vías para vehículos y peatones se en cuentan señalizadas, iluminadas separadas entre sí de manera que no se generan conflictos. (ver ilustración 11).

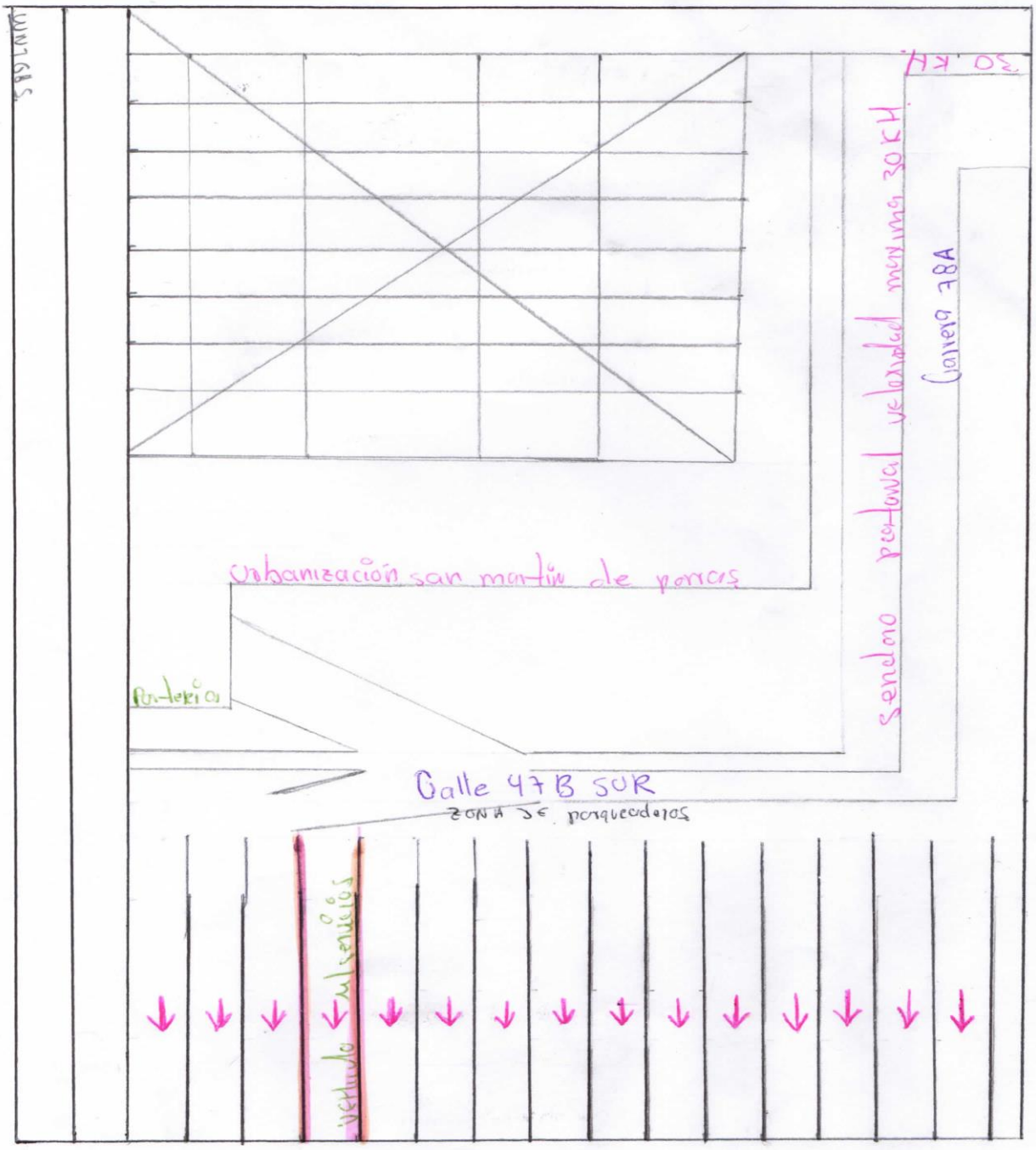
Ilustración 11 Registro fotográfico instalaciones de la empresa – N.A. rutas internas





Aunque no existen rutas internas dentro de las instalaciones de la empresa; si se cuenta con parqueaderos donde son guardados los vehículos que son de propiedad de la empresa. A continuación, se relacionan las rutas internas que deben tener en cuenta los conductores de estos:

zona verde
sendero peatonal velocidad maximo 30km/h
parqueadero motos
parqueadero vehiculos
vehiculo multicomercial
salon comunal
torre a
torre b
entrada


Urbanización san martin de porras
Peatonal velocidad maxima 30 KH
Carrera 78A
Calle 47B SUR
ZONA DE parqueaderos
Vehiculos y peatones

4.2 RUTAS EXTERNAS

4.2.1 Rutogramas

En los desplazamientos in-itinere los peatones abordan el vehículo en la vía pública o conducen sus vehículos por rutas ya definidas desde su residencia a las instalaciones de la empresa y por lo tanto su desplazamiento está regulado por el código Nacional de Tránsito, se ha solicitado realizar un rutograma a los trabajadores para conocer sus riesgos, (ver anexo 29. Rutograma).

Los desplazamientos en misión ocasionales del personal administrativo serán planificados previamente realizando un análisis de riegos en la ruta dependiendo del lugar de origen y de destino considerando estado de vías, reportes de accidentes, cierres por obras, factor meteorológico, lo anterior en rutogramas (ver anexo 29. Rutogramas).

Los desplazamientos en la prestación de servicio de transporte especial para el caso de Mil Servicios S.A.S., pueden ser en rutas regulares o no regulares.

Los rutogramas son informados a los trabajadores mediante el coordinador operativo quien socializa e incluso los hace participen en su elaboración, en dicho rutograma se consideran las acciones de prevención.

4.2.2 Puntos Críticos

Para el caso de las rutas regulares (ej.: rutas diarias empresariales), se considerara para la administración de rutas la ejecución rutogramas (ver anexo 29. Rutogramas) en las cuales se identifiquen:

- Trayectos seguros
- Obras en vías
- Señalización donde se ha producido un accidente anteriormente
- Estado de las vías

En el caso de rutas no regulares se realizarán consulta en los diferentes medios o aplicaciones gratuitas para identificar estado de vías, reportes de accidentes, cierres por obras, factor meteorológico.

4.2.3 Planificación desplazamiento del personal – Política de admón. de rutas

Se planifica el desplazamiento del personal con las programaciones registradas en el formato programación de vehículos. (ver anexo 30. Planificación desplazamiento del personal).

Para los desplazamientos en misión de personal administrativo, los cuales son muy esporádicos, se ha establecido realizar un rutograma de acuerdo a la metodología planteada anteriormente para aprobar su desplazamiento, de igual manera se llevara el registro de programación del vehículo.

La empresa no genera presión ni bonificaciones de ninguna clase a los trabajadores por los tiempos de ejecución de los servicios. Se genera un sano ambiente laboral mediante establecimiento de condiciones contractuales, reglamentos de trabajo y el comité de seguridad vial.

4.2.4 Horario de llegada y salida y jornadas de trabajo

Las horas de entrada y salida de los trabajadores son las que a continuación se indican:

DIAS LABORABLES PARA EL PERSONAL ES DE LUNES A SABADO.

Horario de Lunes a viernes

Entrada: 8:00 A.M.
Periodo de descanso: 10:00 AM a 10:10 AM
Hora de Almuerzo: 12:00PM a 1:00 P.M.
Periodo de descanso: 4:00 PM a 4:10 PM.
Salida: 6:00 PM.

Horario sábados

Entrada: 8:30 A.M.
Salida: 1:00 P.M.

4.2.5 Apoyo tecnológico - Monitoreo y retroalimentación en los comportamientos viales

Mil Servicios S.A.S., utiliza la tecnología disponible como fuente de apoyo y soporte, para contar con información en tiempo real (GPS), así como el dispositivo interno de control de velocidad exigido por la normatividad legal vigente en Colombia para este tipo de vehículos (ver Anexo 39. Apoyo tecnológico Monitoreo).

4.2.6 Acciones preventivas

Las acciones preventivas como resultado de los monitoreos de las tecnologías usadas, como por ejemplo monitoreo de excesos de velocidad (ver Anexo 39. Apoyo tecnológico Monitoreo), se llevarán a cabo siguiendo lo establecido en el procedimiento HSEQ-P-002 Procedimiento Oportunidades de mejora, acciones correctivas y preventivas, y formato HSEQ-F-007 Oportunidades de mejora. (Ver anexo 31. Acciones preventivas y correctivas)

4.2.7 Mecanismos de socialización e información preventiva

Contamos con políticas de socialización y actualización de información, para todo el personal que haga parte de la operación, informando a través de medios como página web, inducciones y capacitaciones (ver cronograma de capacitaciones temas de temas socializar la prevención de accidentes de tránsito, requisitos legales, rutogramas), reuniones, publicación en carteleras de la empresa, e-mail, folletos, sobre los factores que debe tener en cuenta a la hora de realizar los desplazamientos en las vías externas.

Para lo anterior se cuenta con el Procedimiento Comunicación, Participación y Consulta HSEQ-P-008 (ver anexo 32. Mecanismos de socialización e información preventiva.

5 ATENCIÓN A VICTIMAS

5.1 ATENCIÓN A VICTIMAS

5.1.1 Protocolos de Atención a victimas

En el caso de presentar un accidente grave con muerto o herido; el conductor debe comunicarse en primera instancia con el Coordinador de Operaciones o con la persona encargada del área de HSEQ de la empresa; quien se encargará de poner al tanto de lo ocurrido a la Aseguradora de Riesgos Laborales y a su vez, con la Empresa de Seguros Obligatorios contra Accidentes de TránsitoSOAT, Aseguradora a la cual se encuentre afiliado el vehículo.

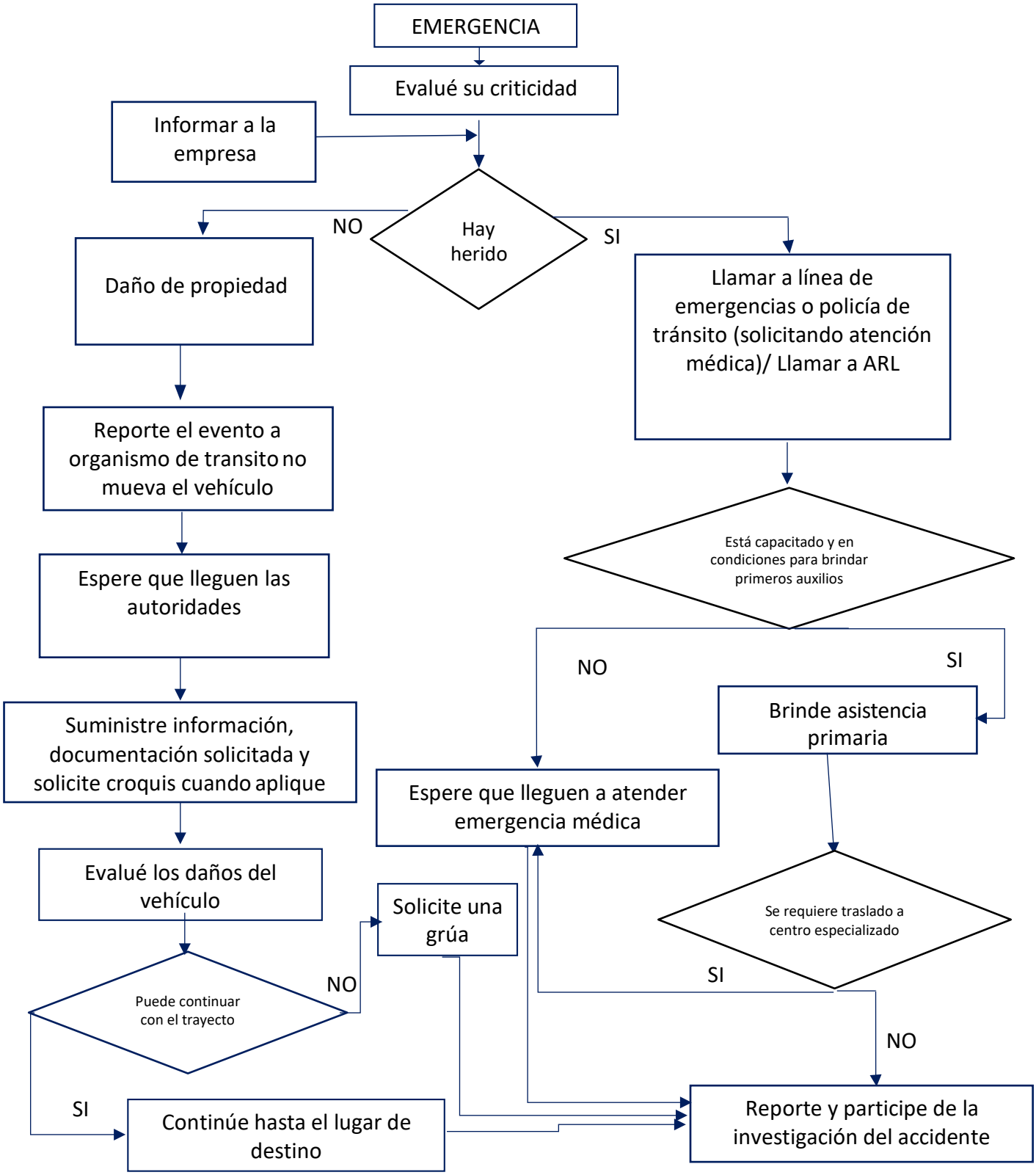
Acto seguido, se debe establecer comunicación con el Organismo de tránsito correspondiente; con el fin de dar parte de la gravedad y causa del accidente; por medio del levantamiento del croquis y de esta manera establecer el culpable del accidente de tránsito.

5.1.1.1. Teléfonos en Caso de Accidente de Tránsito

Se considera el siguiente protocolo para atención de accidentes de tránsito:

Entidad	Teléfono
Líneas de Emergencia	123
Bomberos	119
Defensa Civil	114
Movilidad Bogotá	195
Cruz Roja	132
Seguros del Estado	3078288
Seguros MAPFRE	3077024-Celular #624
Seguros SURA	4378888-Celular #888
Seguros la Equidad	7460392

Ilustración 12 Protocolo de atención de accidentes de transito

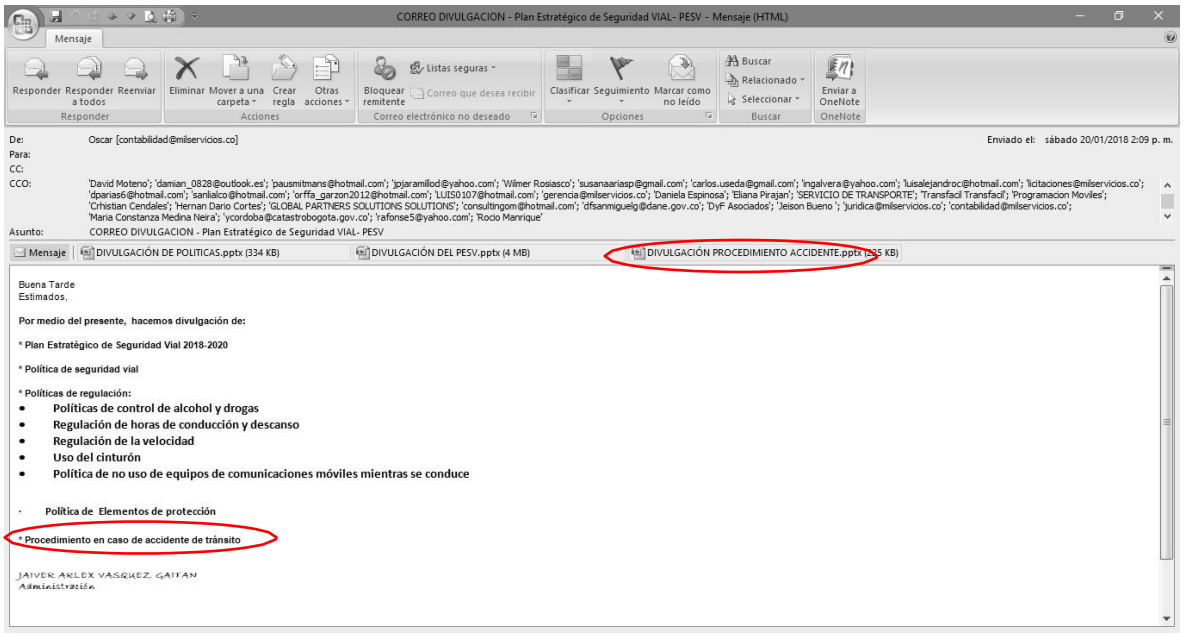

EMERGENCIA
Evalué su criticidad
Informar a la empresa
Hay herido
NO
SI
Daño de propiedad
Llamar a línea de emergencias o policía de tránsito (solicitando atención médica)/ Llamar a ARL
Reporte el evento a organismo de transito no mueva el vehículo
Está capacitado y en condiciones para brindar primeros auxilios
Espere que lleguen las autoridades
NO
SI
Brinde asistencia primaria
Suministre información, documentación solicitada y solicite croquis cuando aplique
Espere que lleguen a atender emergencia médica
Evalué los daños del vehículo
Solicite una grúa
Se requiere traslado a centro especializado
Puede continuar con el trayecto
NO
SI
SI
NO
Continúe hasta el lugar de destino
Reporte y participe de la investigación del accidente

5.1.2 Divulgación de protocolos de Atención a victimas

Los protocolos de atención víctimas en caso de accidentes se han divulgado al personal a través de correo electrónicos y actividades de capacitación (ver ilustración 13.)

Ilustración 13 Divulgación de protocolos de atención de capacitación- correo

Ilustración 14 Divulgación de protocolos de atención de accidentes de tránsito – correo



5.2 INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO

5.2.1 Información Documentada de accidentes de tránsito

La información documentada de los accidentes se debe manejar a través de reporte de accidentalidad y estarán documentados dentro del sistema de gestión de salud y seguridad en el trabajo. (ver anexo 33. Información documentada de accidentes).

5.2.2 Análisis de accidentes de tránsito

Se busca recopilar, analizar y evaluar la información relacionada con gravedad, histórico de datos, causas etc., de accidentes de tránsito. El comité de seguridad vial mantendrá el análisis de accidentes de tránsito, para esto contará con información de la aseguradora (ver anexo 33. Información documentada de accidentes). y presentará informes semestralmente con la siguiente información:

- ✓ Fecha del informe
- ✓ Periodo de análisis
- ✓ Resultados de indicadores
- ✓ Descripción de los accidentes (Fecha; hora; localización; descripción del accidente; Tipo de Accidente como choque, volcamiento, atropello, etc.; tipo de vehículo involucrado; tipo de conductor involucrado en cuanto a género, edad, propio o vinculado, convenio, otros; condiciones climáticas; cusas básicas, causas inmediatas; entre otra información relevante para el análisis.
- ✓ Análisis de frecuencia de causas básica e inmediatas
- ✓ Conclusiones
- ✓ Recomendaciones

5.2.3 Lecciones aprendidas

Una vez se realice la investigación del accidente de tránsito el responsable del PESV en apoyo del comité de seguridad vial, divulgaran las lecciones aprendidas de los accidentes ocurridos a todo el personal, con el objetivo de evitar su ocurrencia nuevamente, para esto se desarrollan lecciones aprendidas con la siguiente información (ver anexo 34. Lecciones aprendidas):

- ACCIDENTE PRESENTADO

  - ✓ Descripción Corta:
  - ✓ Fecha:
  - ✓ Actividad:
  - ✓ Tipo de evento:

- DESCRIPCIÓN:
  (Si es posible agregar registro fotográfico)

- CAUSAS
  - ✓ Inmediatas
  - ✓ Básica

- LECCIÓN POR APRENDER DEL EVENTO SUCEDIDO

5.2.4 Fuente de información

Como fuente de información se puede acceder a la información proporcionada por las aseguradoras (actualmente seguros del estado, (ver anexo 33. Información documentada de accidentes); además de esto en el periodo de 2018-2020 también serán consultada la información de ARL referente a los accidentes de trabajo reportados dentro del sistema de gestión de salud y seguridad en el trabajo de la empresa y que tengan relación con accidentes de tránsito.

5.2.5 Procedimiento Para la investigación de Accidentes de Transito

Se ha establecido un procedimiento para la investigación de accidentes de tránsito (ver anexo 35. Procedimiento para la investigación de accidentes de tránsito), este procedimiento se debe implementar luego de la aplicación de protocolo para atención a víctimas **descrito en el numeral 5.1.1**, en caso de accidentes de tránsito.

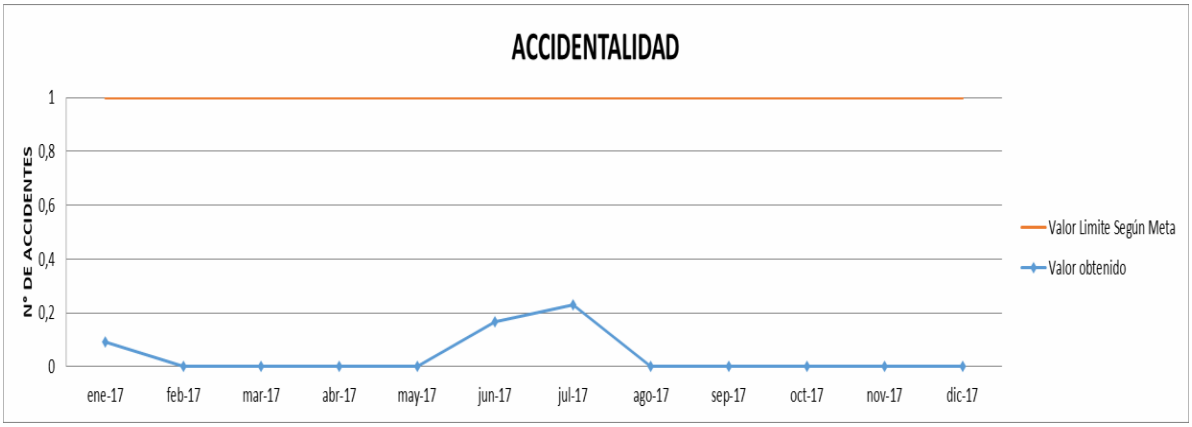
5.2.6 Indicadores de accidentes de transito

En la tabla 42 y gráfica 10, se presentan los indicadores de accidentalidad para el año 2017, a partir de enero de 2018 como se establece en el presente plan se realizará el cálculo trimestral de los indicadores establecidos en el numeral 1.10.1 del presente plan y se mantendrá la información disponible dentro de los registros que se generen en etapa de implementación.

Tabla 44. Indicador accidentes de tránsito 2017

Variable	ene-17	feb-17	mar-17	abr-17	may-17	jun-17	jul-17	ago-17	sep-17	oct-17	nov-17	dic-17
N° de accidentes de transito	1	0	0	0	0	2	3	0	0	0	0	0
Valor Limite Según Meta	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10

Gráfica 8. Accidentalidad



La metodología empelada para su cálculo consiste en:

1. Consultar el reporte de accidentalidad de la aseguradora con la cual se tiene pólizas de seguro (ver anexo 33. Información documentada de accidentes).
2. Diligenciar el formato GG-F-003 Indicadores De Gestión (ver anexo 36. Indicadores de accidentes de tránsito)
3. Realizar su cálculo según formula indicada (para el caso ilustrado, corresponde a N° de accidentes de tránsito del periodo)
4. Realizar el análisis.

6 VALOR AGREGADO

Mil Servicios S.A.S., implementa y mantiene un sistema de gestión de calidad, sistema de gestión en salud y seguridad en el trabajo y sistema de gestión ambiental que permite alinear todas las acciones relacionadas en el presente PESV de forma integral a los objetivos de la empresa bajo conceptos de mejora continua, cumpliendo además de los requisitos legales exigidos en la normatividad colombiana, con estándares internacionales de gestión. La empresa cuenta con certificados ISO 9001:2008; ISO 14001:2004 y OHSAS 18001:2007 expedidos por ente acreditado por el Organismo Nacional de Acreditación – ONAC. (ver anexo 37. Valor Agregado).

Mil servicios S.A.S., exigirá a todos sus colaboradores involucrarse con las acciones del plan y a las empresas aliadas para la operación de servicios de transporte contar con el PESV avalado por la autoridad correspondiente, de manera que permita articular todos los actores viales en pro de cumplimiento de objetivos nacionales en la prevención de accidentalidad vial.

7 RECURSOS Y FUENTES DE INFORMACIÓN

- Ley 1503 de 2011
- Decreto 2851 de 2013 del Ministerio de Transporte
- Resolución 1565 de 2014 del Ministerio de Transporte
- Resolución 1231 de 2016 del Ministerio de Transporte
- GTC 45- 2012
- Concejo Colombiano de Seguridad, pagina web consultado en marzo de 2015.

8 ANEXOS

Anexo 1. Directrices de la Alta Dirección
Anexo 2. Acta de conformación del comité de Seguridad Vial
Anexo 3. Acta de designación responsable del PESV
Anexo 4. Idoneidad del responsable del PESV Anexo
5. Documento Política de Seguridad Vial
Anexo 6. Divulgación de PESV y política de seguridad vial
Anexo 7. Cámara de comercio
Anexo 8. Documentos de contratación de vehículos.
Anexo 9. Documentos de contratación de conductores
Anexo 10. Encuesta de riesgos viales
Anexo 11. Calificación y clasificación de riesgos viales
Anexo 12. Cronograma de implementación de planes de acción
Anexo 13. Presupuesto para la implementación de los planes de acciones
Anexo 14. Idoneidad Exámenes y Pruebas
Anexo 15. Idoneidad Capacitador
Anexo 16. Cronograma de capacitaciones
Anexo 17 Modelo de registro y evaluación de la capacitación
Anexo 18. Información de conductores
Anexo 19. Registro de infracciones
Anexo 20. Procedimiento de verificación, seguimiento y control de infracciones
Anexo 21. Procedimiento Pruebas de alcohol y drogas
Anexo 22 Idoneidad Pruebas de alcohol y drogas
Anexo 23 Mecanismos de control políticas de regulación
Anexo 24. Carpetas de Vehículos
Anexo 25. Base de datos con información de los vehículos
Anexo 26. Recomendaciones técnicas de operaciones de mantenimiento
Anexo 27. Cronograma de intervenciones de vehículos propios
Anexo 28. Formatos de inspección diaria a los vehículos
Anexo 29. Rutogramas
Anexo 30. Planificación desplazamiento del personal
Anexo 31. Acciones preventivas y correctivas
Anexo 32. Mecanismos de socialización e información preventiva Anexo
33. Información documentada de accidentes
Anexo 34. Lecciones aprendidas
Anexo 35. Procedimiento para la investigación de accidentes de tránsito
Anexo 36. Indicadores de accidentes de tránsito
Anexo 37. Valor Agregado
Anexo 38. Idoneidad Mantenimientos
Anexo 39. Apoyo tecnológico Monitoreo