EMPRESA DE TRANSPORTE ESPECIAL ALEMAR S.A.S

NIT 800022403-1

GERENTE

LIDER DEL PESV

TABLA DE CONTENIDO

Contenido

2. OBJETIVOS 5
2.1 OBJETIVO GENERAL 5
2.2 OBJETIVOS ESPECÍFICOS 5
3. MISIÓN 6
4. VISIÓN 6
5. CONCEPTOS Y DEFINICIONES 7
6. GENERALIDADES DE LA EMPRESA 15
7. LIDER DEL PESV 16
9. POLÍTICAS 18
9.1 POLÍTICA DE SEGURIDAD VIAL 18
9.2 POLÍTICA DE ALCOHOL Y DROGAS 19
9.3 LÍMITES DE VELOCIDAD 20
9.4 POLÍTICA DE USO DE EPP. 20
10. LIDERAZGO, COMPROMISO Y CORRESPONSABILIDAD DEL NIVEL DIRECTIVO 21
11. DIAGNOSTICO 22
11.1 Encuesta instrumento para determinar el riesgo vial. 22
11.2 Aplicación de la encuesta 23
GENERO Y RANGO DE EDAD. 24
12. CARACTERIZACIÓN, EVALUACIÓN Y CONTROL DEL RIESGO 29
13. OBJETIVOS Y METAS DEL PESV 30
14. PROGRAMAS DE GESTIÓN DE RIESGOS CRÍTICOS Y FACTORES DE DESEMPEÑO. 30
15. PLAN DE TRABAJO ANUAL 31
16. PLAN DE FORMACIÓN 31
17. RESPONSABILIDAD Y COMPORTAMIENTO SEGURO. 31
18. PLAN DE PREPARACIÓN Y RESPUESTA ANTE MERGENCIAS VIALES. 31
19. INVESTIGACIÓN DE SINIESTROS VIALES 32
20. VIAS SEGURAS ADMINISTRADAS POR LA EMPRESA. 32
21. PLANIFICACIÓN DE DESPLAZAMIENTOS LABORALES. 33

22. INSPECCION DE VEHICULOS Y EQUIPOS. 33
23. MANTENIMIENTO Y CONTROL DE VEHICULOS SEGUROS Y EQUIPOS. 33
24. GESTIÓN DEL CAMBIO Y GESTIÓN DE CONTRATISTAS. 33
25. ARCHIVO Y RETENCIÓN DOCUMENTAL 34
26. INDICADORES 34
29. MEJORA CONTINUA 35
30. MECANISMO DE COMUNICACIÓN 35
CONTROL DE DOCUMENTACIÓN Y REGISTRO DE VEHÍCULOS 35
PROTOCOLO DE ATENCIÓN DE VICTIMAS 38

1. INTRODUCCIÓN

Los peligros de la conducción están presentes en todas actividades económicas de nuestro país, ya sea en forma directa o indirecta a los procesos industriales, comerciales o de servicios, y sumado a la alta accidentalidad y fatalidad demostrada, hace necesario contar con una estructura de trabajo que busque administrar el riesgo de este peligro en forma ordenada y acorde a las necesidades propias de este aspecto.

De hecho, se puede afirmar que la motorización ha creado en los países una verdadera convulsión física, psíquica, ecológica, económica y cultural; habiendo servido los vehículos para estimular la creación de múltiples infraestructuras, e incluso para transformar los procesos sociales y las comunicaciones. Paralelamente se han producido una serie de efectos adversos como la contaminación ambiental, el deterioro de los medios urbanísticos, el ruido y lo que es más importante, el aumento de accidentes y de sus consecuencias en términos de víctimas, incapacidades, invalidez y costos asistenciales y económicos, lo cual menoscaba la economía de los países y la calidad de vida de las personas. “Los accidentes de tránsito pueden medirse en términos de angustia, dolor físico y producto nacional bruto”.

Las estadísticas hablan que de un 100% de los accidentes de tránsito el 84,86% son por errores humanos; Un 10,24% son las condiciones del vehículo; y un 4,96% son por condiciones de las vías.

Para finalizar hemos concluido que es importante que se realicen las campañas de prevención vial, las cuales deben ser de carácter obligatorio, buscando crear cultura en la seguridad vial.

Se hace necesario diseñar e implementar planes estratégicos de seguridad vial al interior de las empresas, para la prevención de siniestros viales.

2. OBJETIVOS

2.1 OBJETIVO GENERAL

El objetivo general del PESV se define en la resolución No. 20223040040595 del 12 de julio de 2022 de **EMPRESA DE TRANSPORTE ESPECIAL ALEMAR S.A.S.** "Metodología para el diseño, implementación y verificación de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial)".

2.2 OBJETIVOS ESPECÍFICOS

- Definir la política de seguridad vial como la máxima representación de la gerencia con su compromiso hacia el bienestar de los conductores.
- Diseñar un programa de capacitación y entrenamiento en la conducción.
- Desarrollar un programa de mantenimiento preventivo, predictivo y correctivo de los vehiculos de la empresa.
- Conformar un comité de seguridad vial (**CSV**) y apoyar su funcionamiento.
- Definir y Gestionar los riesgos prioritarios.
- Promover entre los conductores la prevención de siniestros viales, para crear una cultura de prevención al riesgo vial.
- Desarrollar acciones de entrenamiento de conductores de la empresa (manejo defensivo) que les permita mejorar sus niveles de destrezas para identificar y administrar riesgos de siniestros de tránsito en la vía.
- Aplicar métodos o enfoques multidisciplinarios para la planificación de la seguridad vial al interior de la empresa.
- Llevar un control y registro de accidentalidad, mediante indicadores.
- Aplicar el enfoque de sistema seguro mediante las 8 áreas de acción, **(**velocidad segura, vehículo seguro, infraestructura vial segura, cumplimiento de normas, comportamientos seguros, atención integral a víctimas, gobernanza, gestión del conocimiento).

3. MISIÓN

EMPRESA DE TRANSPORTE ESPECIAL ALEMAR S.A.S, es una empresa de transporte pasajeros terrestres, El propósito de es brindar soluciones de transporte integral de pasajeros con un enfoque de servicio basado en la excelencia, que permita permanecer en la memoria de todos los clientes y usuarios como su aliado estratégico preferente.

4. VISIÓN

EMPRESA DE TRANSPORTE ESPECIAL ALEMAR S.A.S, se proyecta para el año 2025 como una empresa líder en el mercado del transporte especial a nivel regional, reconocida por su constante diversificación e innovación de los servicios brindados. Con procesos internos eficazmente gestionados y certificados internacionalmente.

5. CONCEPTOS Y DEFINICIONES

Seguridad vial	Se refiere al conjunto de acciones, mecanismos, estrategias y medidas orientadas a la prevención de accidentes de tránsito, anular o disminuir los efectos de estos, con el objetivo de proteger la vida de los usuarios de las vías.
Seguridad activa	Se refiere al conjunto de mecanismos o dispositivos del vehículo automotor destinados a proporcionar una mayor eficacia en la estabilidad y control del vehículo en marcha para disminuir el riesgo de que se produzca un accidente de tránsito.
Seguridad pasiva	Son los elementos del vehículo automotor que reducen los daños que se pueden producir cuando un accidente de tránsito es inevitable y ayudan a minimizar los posibles daños a los ocupantes del vehículo.
Accidente de tránsito	Evento generalmente involuntario, generado al menos por un vehículo en movimiento, que causa daños a personas y bienes involucrados en él, e igualmente afecta la normal circulación de los vehículos que se movilizan por la vía o vías comprendidas en el lugar o dentro de la zona de influencia del hecho (CNTT, 2002).
Campañas de Prevención Vial	Decididos intentos de informar, persuadir o motivar a las personas en procura de cambiar sus creencias y/o conductas para mejorar la seguridad vial en general o en un público grande especifico y bien definido, típicamente en un plazo de tiempo determinado por medio de actividades de comunicación organizadas en las que participen canales específicos de medios de comunicación con el apoyo interpersonal y u otras acciones de apoyo como las actividades de las fuerzas policiales, educación, legislación, aumento del compromiso personal, gratificaciones, entre otros".
Plan estratégico de seguridad vial	Herramienta de gestión que contiene las acciones, mecanismos, estrategias y medidas de planificación, implementación, seguimiento y mejora que deben adoptar las diferentes entidades, organizaciones o empresas del sector público o privado
Amenaza	Se define como la probabilidad de ocurrencia de un suceso potencialmente desastroso, durante cierto período de tiempo en un sitio dado.
Vulnerabilidad	Probabilidad de afectación, puede decirse también, de la susceptibilidad de ser afectado por una amenaza y su capacidad de sobreponerse.
Peatón	Persona que transita a pie por una vía (CNTT, 2002).

Pasajero	Persona distinta del conductor que se transporta en un vehículo público (CNTT, 2002).
Conductor	Es la persona habilitada y capacitada técnica y teóricamente para operar un vehículo (CNTT, 2002).
Plan Nacional de Seguridad Vial	Se tratará de un plan, basado en el diagnóstico de la accidentalidad y del funcionamiento de los sistemas de seguridad vial del país. Determinará objetivos, acciones y calendarios, de forma que concluyan en una (sic) la acción multisectorial encaminada a reducir de (sic) víctimas por siniestros de tránsito.
Estrategia	Comprende las principales orientaciones y acciones encaminadas a lograr los objetivos de un plan. En un proceso regulable, conjunto de las reglas que aseguran una decisión óptima en cada momento.
Plan de acción	Corresponde a un documento que reúne el conjunto de actividades específicas, los recursos y los plazos necesarios para alcanzar objetivos de un proyecto, así como las orientaciones sobre la forma de realizar, supervisar y evaluar las actividades.
Entidad	Colectividad considerada como unidad. Especialmente, cualquier corporación, compañía, institución, etc. "tomada como persona jurídica".
Empresa	Asociación de personas regulada por un conjunto de normas en función de determinados fines.
Vehículo	Todo aparato montado sobre ruedas que permite el transporte de personas, animales o cosas de un punto a otro por vía terrestre pública o privada abierta al público (CNTT. 2002).
Vehículo no automotor	Vehículo que se desplaza por el esfuerzo de su conductor.
Accidente "In Itínere":	Los accidentes vehiculares ocurridos en o durante el traslado de un empleado en el trayecto comprendido entre su domicilio y el lugar de trabajo (y viceversa), es considerado como in-itínere, el mismo será reportado siempre que el vehículo utilizado sea un vehículo de la compañía, incluyendo vehículos de transporte de personal. Si el evento ocurriere cuando el empleado está viajando en un medio de transporte público, o en un vehículo particular no contratado por La Compañía; la legislación local podrá requerir que el evento sea reportado a los entes regulatorios como en In-Itínere.

Agente de Tránsito	Todo funcionario o persona civil identificada que está investida de autoridad para regular la circulación vehicular y peatonal y vigilar, controlar e intervenir en el cumplimiento de las normas de tránsito y transporte en cada uno de los entes territoriales.
Alcoholemia	Cantidad de alcohol que tiene una persona en determinado momento en su sangre.
Alcoholimetría	Examen o prueba de laboratorio, o por otro medio técnico que determina el nivel de alcohol etílico en la sangre.
Alcoholuria	Examen o prueba de laboratorio, o por otro medio técnico que determina el nivel de alcohol en la orina.
Carretera	Vía cuya finalidad es permitir la circulación de vehículos, con niveles adecuados de seguridad y comodidad.
Cinturón de Seguridad	Conjunto de tiras, provisto de hebilla de cierre, dispositivos de ajuste y de unión, cuyo fin es sujetar a los ocupantes al asiento del vehículo, para prevenir que se golpeen cuando suceda una aceleración, desaceleración súbita o volcamiento
C.D.A	(Centro de Diagnóstico Automotor): Ente estatal o privado destinado al examen técnico-mecánico de vehículos automotores y a la revisión del control ecológico conforme a las normas ambientales.
C.R.C	(Centro de Reconocimiento de Conductores): Entes prestadores de servicios de salud, habilitados en el sistema único de habilitación del sistema obligatorio de garantía de calidad de la atención de salud. Dichos Centros deberán estar registrados en el Registro Único Nacional de Tránsito RUNT, los aprobados por el Ministerio se encuentran en la página www.mintransporte.gov.co (Artículo 3º de la Resolución 1555 de 2005)
Comparendo	Orden formal de notificación para que el presunto contraventor o implicado se presente ante la autoridad de tránsito por la comisión de una infracción.
Croquis	Plano descriptivo de los pormenores de un accidente de tránsito donde resulten daños a personas, vehículos, inmuebles, muebles o animales, levantados en el sitio de los hechos por el agente, la policía de tránsito o por la autoridad competente.

Categoría de Empleado	Desglose de empleados según el nivel (por ejemplo, máximos órganos de gobierno, alta dirección, cuadro medio, etc.) y función (por ejemplo, profesional técnico, administrativo, producción, etc.), realizado a partir del sistema de Recursos Humanos de la propia empresa.
Categorías de la Licencia de Conducción	De vehículos automotores de servicio (particular). Las licencias de conducción de los vehículos de servicio particular tendrán las siguientes categorías, subdivididas por nomenclatura: *A1 Para la conducción de motocicletas con cilindrada hasta de 125 c.c.; *A2 Para la conducción de motocicletas, motociclos y moto triciclos con cilindrada mayor a 125 c.c.; *B1 Para la conducción de automóviles, motocarros, cuatrimotos, camperos, camionetas y microbuses; *B2 Para la conducción de camiones rígidos, busetas y buses; *B3 Para la conducción de vehículos articulados.
Choque o Colisión	Encuentro violento entre dos (2) o más vehículos, o entre un vehículo y un objeto fijo.
Flota Pesada	Se considera flota pesada a todo vehículo de más de 3 toneladas de chasis fijo o acoplado articulado.
Flota Liviana	Se considera flota liviana a todo vehículo de 3 toneladas o menos
Gestión del Riesgo	Actividades, coordinadas para dirigir y controlar una empresa con respecto al riesgo. (Definiciones NTC ISO 31000:2011).
Incidente de tránsito en la vía	Evento que ocurre por una falla o componente o factores externos que contribuyen al sistema de tránsito vial.
Infracción	Transgresión o violación de una norma de tránsito. Habrá dos tipos de infracciones: simple y compleja. Será simple cuando se trate de violación a la mera norma. Será compleja si se produce un daño material.
Inmovilización	Suspensión temporal de la circulación de un vehículo.
Licencia de Conducción	Documento público de carácter personal e intransferible expedido por autoridad competente, el cual autoriza a una persona para la conducción de vehículos con validez en todo el territorio nacional.
Licencia de Tránsito	Es el documento público que identifica un vehículo automotor, acredita su propiedad e identifica a su propietario y autoriza a dicho vehículo para circular por las vías públicas y por las privadas abiertas al público.

Mejora Continua	Proceso recurrente de optimización del sistema de gestión en Seguridad y Salud en el Trabajo, para lograr mejoras en el desempeño en Seguridad y Salud en el Trabajo, de forma coherente con la política en Seguridad y Salud en el Trabajo de la empresa. (Norma OHSAS 18001:2007)
Monitoreo	Es una herramienta de gestión y de supervisión para controlar el avance de los proyectos, programas o planes en ejecución, el cual proporciona información sistemática, uniforme y fiable, permitiendo comparar los resultados con lo que se planificó
Morbilidad	Proporción de personas que enferman en un lugar durante un periodo de tiempo determinado en relación con la población total de ese lugar.
Mortalidad	Cantidad de personas que mueren en un lugar y en un periodo de tiempo determinados en relación con el total de la población.
Morbi-mortalidad	El concepto de morbi-mortalidad es un concepto que proviene de la ciencia médica y que combina dos subconceptos como la morbilidad y la mortalidad. La morbilidad es la presencia de un determinado tipo de enfermedad en una población. La mortalidad, a su vez, es la estadística sobre las muertes en una población también determinada. Así, juntando ambos subconceptos podemos entender que la idea de morbi-mortalidad, más específica, significa en otras palabras aquellas enfermedades causantes de la muerte en determinadas poblaciones, espacios y tiempos
Marcas Viales	Señales escritas adheridas o grabadas en la vía o con elementos adyacentes a ella, para indicar, advertir o guiar el tránsito.
Organismo de Tránsito	Son unidades administrativas municipales distritales o departamentales que tienen por reglamento la función de organizar y dirigir lo relacionado con el tránsito y transporte en su respectiva jurisdicción
Peatón	Persona que transita a pie por una vía (Código Nacional de Tránsito y Transporte, 2002).
Pasajero	Se entenderá por pasajero “toda persona que, sin ser conductor, se encuentra dentro o sobre un vehículo en el momento del accidente, o es arrollada mientras está subiendo o bajando del vehículo”
Parada Momentánea	Detención de un vehículo, sin apagar el motor, para dejar o recoger personas o cosas, sin interrumpir el normal funcionamiento del tránsito.

Programas marco de enseñanza de seguridad vial	Son los lineamientos que orientarán el desarrollo de los proyectos pedagógicos cuyo objetivo es promover el desarrollo de competencias básicas y ciudadanas en los diferentes niveles de la educación formal relacionados con educación en Seguridad Vial, que responden a las políticas intersectoriales y a los términos del artículo 10 de la Ley 1503 de 2011.
Plan de acción	Corresponde a un documento que reúne el conjunto de actividades específicas, los recursos y los plazos necesarios para alcanzar objetivos de un proyecto, así como las orientaciones sobre la forma de realizar, supervisar y evaluar las actividades.
Política	Intenciones y dirección de una empresa, como las expresa formalmente su alta dirección.
Ciclo PHVA	Procedimiento lógico y por etapas que permite el mejoramiento continuo a través de los siguientes pasos:
Planear	Se debe planificar la forma de mejorar la seguridad y salud de los trabajadores, encontrando qué cosas se están haciendo incorrectamente o se pueden mejorar y determinando ideas para solucionar esos problemas.
Hacer	Implementación de las medidas planificadas.
Verificar	Revisar que los procedimientos y acciones implementados están consiguiendo los resultados deseados.
actuar	Realizar acciones de mejora para obtener los mayores beneficios en la seguridad y salud de los trabajadores.
Proceso para la Gestión del riesgo	Aplicación sistemática de las políticas, los procesos y las prácticas de gestión a las actividades de comunicación, consulta, establecimiento del contexto y de identificación, análisis, evaluación, tratamiento, monitoreo y revisión del riesgo. (Definiciones NTC ISO 31000:2011).
Procedimiento Operativo normalizado	Es la base para la realización de tareas necesarias y determinantes para el control de un tipo de emergencia. Define el objetivo particular y los responsables de la ejecución de cada una de las acciones operativas en la respuesta a la emergencia. (Definición extraída de la guía para elaborar planes de emergencia y contingencias de la DPAE - Dirección de Prevención y Atención de Emergencias).
Riesgo	Combinación de la probabilidad de que ocurra un(os) evento(s) o exposición(es) peligrosa(s), y la severidad de la lesión o enfermedad (3.8) que puede ser causada por el evento o exposición; Efecto de la incertidumbre (NTC-ISO 39001).

Riesgo Aceptable	Riesgo que ha sido reducido a un nivel que la empresa puede tolerar con respecto a sus obligaciones legales y su propia política en Seguridad y Salud en el Trabajo (3.16).
Riesgo Prioritario	El riesgo con mayor grado de ponderación, después de realizar un proceso de valoración de riesgos. (Resultado del análisis de los términos).
Valoración del Riesgo	Proceso de evaluar el (los) riesgo(s) (3.21) que surgen de un(os) peligro(s), teniendo en cuenta la suficiencia de los controles existentes, y de decidir si el (los) riesgo(s) es (son) aceptable(s) o no.
Víctima Mortal	La muerte de un trabajador durante el período objeto del informe, debida a accidente laboral o enfermedad profesional sufrida o contraída siendo empleado de la empresa informante.
Zona Escolar	Parte de la vía situada frente a un establecimiento de enseñanza y que se extiende cincuenta (50) metros al frente y a los lados del límite del establecimiento.

NORMATIVIDAD

• **LEY 105 DE 1993:** Se dictan disposiciones básicas sobre el transporte, se redistribuyen competencias y recursos entre la nación.

• **RESOLUCIÓN 7733 DE 1997:** Por la cual se expide normas para el uso y especificaciones del cinturón de seguridad a todos los vehículos que circulen en Colombia.

• **LEY 769 DE 2002:** Por la cual se Crea y expide el código nacional de tránsito terrestre para Colombia.

• **RESOLUCIÓN 19200 DE 2002:** Por la cual se reglamenta el curso e instalación del cinturón de seguridad en los vehículos.

• **LEY 1383 DE 2010:** Por la cual crea y define los requisitos para la expedición de la licencia de conducción y revisión tecnicomecánica.

• **LEY 1503 DE 2011:** Por la cual se promueve la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguras en la vía y se dictan otras disposiciones.

• **DECRETO 2851 DE 2013:** Por el cual se reglamentan los articules 3,4,5,6,7,9,10,12,13,18, y 19 de la ley 1503 de 2011 y se dictan otras disposiciones.

• **LEY 1696 DE 2013:** Por la cual establece las disposiciones penales y administrativas para sancionar a los conductores que se encuentren bajo los efectos del alcohol y otras sustancias psicoactivas.

• **RESOLUCIÓN 2017 DE 2014:** Por la cual se expide el reglamento para la expedición de los certificados de aptitud física, mental y de coordinación motriz para la conducción de vehículos.

• **RESOLUCIÓN 1565 DE 2014:** Por la cual se expide la guía metodológica para la elaboración del plan estratégico de seguridad vial.

• **DECRETO 1079 DE 2015:** Por la cual se expide el decreto compilatorio reglamentario del sector transporte.

DECRETO 1310 DE 2016: Por la cual establece un aumento de plazo para la entrega y/o radicación del plan estratégico de seguridad vial.

• **CIRCULAR 68 DE 2017:** La cual aclara los requisitos que se deben cumplir para la radicación, revisión y aprobación de los planes estratégicos de seguridad vial.

• **RESOLUCIÓN 1298 DE 2018:** Por la cual se expiden los requisitos para el certificado de aptitud física, mental y coordinación motriz para conducir.

• **RESOLUCIÓN 1487 DE 2018:** Por la cual se define los procesos y metodologías de evaluación para los exámenes teóricos y prácticos para la obtención de la licencia de conducción.

• **RESOLUCIÓN 7495 DE 2020:** Por la cual se deroga la resolución 1231 de 2016 la cual reglamento el documento guía para evaluar los planes estratégicos de seguridad vial.

• **DECRETO 1252 DE 2021:** Por la cual se modifica el literal a del artículo 2.3.2.1 del Título 2 de la Parte 3 del Libro 2 y se sustituye el Capítulo 3 del Título 2 de la Parte 3 del Libro 2 del Decreto 1079 de 2015, Único Reglamentario del Sector Transporte, en lo relacionado con los Planes Estratégicos de Seguridad Vial.

• **Ley 2251 de 2022:** por la cual se dictan normas para el diseño e implementación de la política de seguridad vial con enfoque de sistema seguro y se dictan otras disposiciones

• **RESOLUCION 40595 DE 2022:** Por la cual se adopta la metodología para el diseño, implementación y verificación de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial y se dictan otras disposiciones.

6. GENERALIDADES DE LA EMPRESA

GENERALIDADES				
RAZÓN SOCIAL: EMPRESA DE TRANSPORTE ESPECIAL ALEMAR S.A.S				
NIT: 80002243-1				
SECTOR: PRIVADO				
MUNICIPIO: Barranquilla	**DEPARTAMENTO:** Atlántico			
RESPONSABLE DEL PLAN ESTRATEGICO DE SEGURIDAD VIAL: Orlando Bahoque				
ARL ACTUAL: Sura				
ACTIVIDAD ECONÓMICA: Es una organización dedicada al Transporte de Pasajeros				
TIPO DE TRASLADOS	Desplazamientos por vías rurales y urbanas en el Atlántico			
	Desplazamientos internos en los municipios del Atlántico			
CLASIFICACIÓN DEL PERSONAL DE ACUERDO A SU ROL EN LA EMPRESA Y EN LA VÍA	**ROL**	**N.º Mujeres**	**N.º Hombre**	**Total, población**
	Administrativo	9	2	**11**
	Operativo		48	**48**
			TOTAL:	**59**

7. LIDER DEL PESV

El nivel directivo debe designar una persona con poder de decisión en los temas relacionados con la gestión de la seguridad vial, para que lidere el diseño e implementación del PESV, de acuerdo con lo establecido en el Capítulo l de la Metodología del diseño, implementación y verificación de Planes Estratégicos de Seguridad Vial, los requisitos legales aplicables en materia de seguridad vial y demás requisitos que establezca la empresa. **Ver Anexo**

DESIGNACION DEL LIDER DEL PESV.

El presente documento tiene como propósito oficializar el nombramiento del Líder del diseño e implementación del PESV, por la alta dirección como cumplimiento de lo estipulado en la Resolución 40595 de 2022.

La alta dirección de **EMPRESA DE TRANSPORTE ESPECIAL ALEMAR S.A.S,** designa como Líder del diseño e implementación del PESV a Ing. Orlando Bahoque, quien tendrá como responsabilidad y autoridad de lo siguiente:

a. Liderar el diseño e implementación del PESV, de acuerdo con lo establecido en el Capítulo l de la Metodología del diseño, implementación y verificación de Planes Estratégicos de Seguridad Vial, los requisitos legales aplicables en materia de seguridad vial y demás requisitos que establezca la organización.

b. Velar por que se cumplan las etapas de planificación, implementación, seguimiento y mejora del PESV, también es el responsable de diligenciar el reporte de autogestión anual y los resultados de la medición de los indicadores del Plan Estratégico de Seguridad Vial conforme se indica en el Paso 20. Indicadores y reporte de autogestión PESV.

c. Asegurarse de que se promueva buenos comportamientos en la conducción.

d. Velar por la integridad física de los trabajadores como de los equipos.

8. COMITÉ DE SEGURIDAD VIAL (CSV)

El Comité de Seguridad Vial (CSV) es el conjunto de personas que apoyan el diseño, implementación. Seguimiento y mejora del Plan Estratégico de Seguridad Vial, influenciando y promoviendo en la comunidad de la empresa la formación de hábitos, comportamientos interdependientes y conductas seguras en la vía; y, en consecuencia, la formación de criterios autónomos, solidarios y prudentes para la toma de decisiones en situaciones de desplazamiento o de uso de las vías para el cumplimiento de los objetivos en materia de seguridad vial.

Las responsabilidades y funciones del (CSV), son:

a) Definir el objetivo general, la visión y alcance del PESV. en cumplimiento de las fases, pasos y requisitos establecidos en el presente documento, manteniendo la alineación con el Plan Nacional de Seguridad Vial vigente y la articulación con el Sistema de Gestión de Seguridad y Salud en el Trabajo.

b) Realizar las acciones tendientes a diseñar, implementar, mantener y mejorar continuamente el PESV, en el marco de lo establecido en el Plan Nacional de Seguridad Vial e incluyendo a todos los actores viales de la organización (peatones, personas con discapacidad, ciclistas, motociclistas, conductores, pasajeros).

c) Promover la participación de la comunidad de la organización en las acciones de seguridad vial, siendo actores claves en el logro de los objetivos del PESV.

d) Definir los procesos y/o áreas que acompañará cada miembro del Comité de Seguridad Vial para influenciar la mejora en términos de seguridad vial.

e) Analizar los indicadores de siniestralidad vial, las investigaciones internas de siniestros viales y realizar seguimiento a los planes de acción que surgen de los resultados o conclusiones de las investigaciones, teniendo en cuenta que se deben investigar todos los siniestros viales donde se ven involucrados colaboradores de la organización que realizan desplazamientos laborales, donde se presentan muertos, lesionados o daños de la organización o de terceros.

f) Revisar el PESV al menos una vez por trimestre y documentar el seguimiento, análisis y evaluación de los resultados de la siniestralidad vial e indicadores y reporte de autogestión del PESV, del plan anual de trabajo, de las auditorías y de la implementación del PESV. Con el objetivo de tomar decisiones enfocadas en la mejora de la seguridad vial.

9. POLÍTICAS

9.1 POLÍTICA DE SEGURIDAD VIAL

Es compromiso de **EMPRESA DE TRANSPORTE ESPECIAL ALEMAR S.A.S,** establecer actividades de promoción y prevención de siniestros viales, por ello todos los empleados y contratistas, son responsables en la participación de las actividades que desarrolle la empresa en conjunto con el comité de seguridad vial, con el fin de disminuir la probabilidad de ocurrencia de accidentes que puedan afectar la integridad física, mental y social de los Empleados, contratistas, Visitantes, la comunidad en general y el medio ambiente. Mediante la mejora continua del plan estratégico de seguridad vial y el cumpliendo de normatividad vigente en materia de seguridad vial.

Esta política ratifica el compromiso de la directiva, en la cual se compromete a disponer de todos los recursos necesarios, para el desarrollo y ejecución del PESV.

El alcance de esta política incluye los desplazamientos laborales y trayectos en itinere

Para cumplir este propósito **EMPRESA DE TRANSPORTE ESPECIAL ALEMAR S.A.S,** se basa en los siguientes parámetros:

- Contar con el personal idóneo para operar los vehículos.
- Respetarán los límites de velocidad establecidos en la ley: 80 km/h en carretera, 60 km/h en zonas perimetrales y 30 km/h en zonas escolares, residenciales y hospitalarias.
- el uso obligatorio del cinturón de seguridad.
- Los conductores de Unión Temporal Alemar. Tienen prohibido el uso de teléfonos móviles cuando el vehículo está en movimiento.
- La empresa se compromete a seguir trabajando en el funcionamiento y desarrollo del plan estratégico de seguridad vial, Mediante la mejora continua del pesv
- Establecer estrategias de concientización a los funcionarios mediante capacitaciones orientadas a la prevención de accidentes de tránsito y respeto por las señales de tránsito vehicular, que permitan la adopción de conductas proactivas frente al manejo defensivo.
- Cumplir con el desarrollo y funcionamiento de los programas de gestión del riesgo crítico y factores de desempeño.
- Cumplir los lineamientos normativos y cualquier otro que la ley disponga en materia de seguridad vial.

9.2 POLÍTICA DE ALCOHOL Y DROGAS

EMPRESA DE TRANSPORTE ESPECIAL ALEMAR S.A.S. Está comprometida con la seguridad, salud de sus colaboradores, proveedores, contratistas, clientes y con el desarrollo del plan estratégico de seguridad vial (PESV).

Por lo que se ha diseñado esta política de no alcohol, drogas y fumadores, la cual busca crear ambientes de trabajos seguros y libres del consumo de cualquier sustancia psicoactiva, que pueda poner en peligro la integridad de los trabajadores, visitantes o cualquier persona que esté vinculada a la empresa.

Por tal motivo la empresa.

(PROHIBE):

- El consumo de Alcohol, tabaco y sustancias alucinógenas durante las jornadas laborales.
- Conducir los vehiculos de la empresa en estado de embriaguez
- La distribución o venta de sustancias alucinógenas, fármacos no recetados, durante la prestación del servicio.
- Presentarse a laborar bajo los efectos del alcohol o cualquier otra sustancia nociva para la salud.
- Fumar dentro de la empresa o durante sus funciones laborales en cualquier otro lugar donde se encuentren desempeñando sus funciones.
- Conducir bajo los efectos del alcohol o cualquier otra sustancia alucinógena.

POR TAL MOTIVO LA GERENCIA SE COMPROMETE A:

- Realizar actividades periódicas tendientes a prevenir y disminuir el consumo de Alcohol, Drogas Ilícitas y Tabaco dentro de sus instalaciones o cualquier lugar donde la empresa ejerza sus funciones laborales.

De igual forma la empresa se compromete a brindarles toda la ayuda psicológica y social a sus trabajadores siempre y cuando lo requieran.

9.3 LÍMITES DE VELOCIDAD

Los límites de velocidad establecidos en la operación de todos los vehículos al servicio de la organización, deberán cumplir con lo establecido en el código nacional de tránsito. En el siguiente cuadro se determina la velocidad máxima de circulación a partir del tipo de vehículo y tipo de la vía.

LIMITES DE VELOCIDAD		
TIPO VEHÍCULO	ZONA	Vel. Max. (Km/h)
LIVIANOS	ZONAS URBANAS	50 a 80
	ZONA RURAL	30 a 40
MEDIANO	ZONAS URBANAS	50 a 80
	CARRETERA PRIMARIA	30 a 40
CAMIONETAS	ZONAS URBANAS	50 a 80
	ZONA RURALES	30 a 40

En zonas escolares los límites de velocidad serán como lo estipula norma 30 km,
Estos límites de velocidad podrán ajustarse a los cambios de legislación aplicable en el territorio nacional.

9.4 POLÍTICA DE USO DE EPP.

Es política de **EMPRESA DE TRANSPORTE ESPECIAL ALEMAR S.A.S**, entregar a sus trabajadores los elementos adecuados de protección personal, para prevenir posibles accidentes de trabajo.
También es política de la empresa, velar por el cumplimiento del porte y buen uso de los EPP.
Para que estos elementos de protección personal ofrezcan al trabajador la protección requerida se consideran los siguientes aspectos:

- Suministrar los equipos de protección adecuados, según la naturaleza del riesgo, que reúnan las condiciones de seguridad para el usuario.

- Capacitar en el uso y cuidado de los elementos y equipos de protección personal. Usar adecuadamente los elementos y equipos de protección personal.

- Inspeccionar periódicamente el uso y estado de los elementos y equipos de protección personal. Reponer inmediatamente los elementos y equipos de protección personal deteriorados.

- Asignar los recursos necesarios para los suministros de elementos y equipos de protección personal requeridos.

- Suministrar semestralmente dotación (suministro de calzado y vestido de labor) Suministrar de acuerdo con las necesidades de los colaboradores los elementos y equipos de protección personal requeridos para el correcto desarrollo de sus actividades.

Así mismo, es responsabilidad de los empleados de **EMPRESA DE TRANSPORTE ESPECIAL ALEMAR S.A.S,** Utilizar y conservar correctamente los elementos y equipos de protección personal, requeridos para la ejecución de sus actividades; reportando a sus superiores, la falta o deterioro de los elementos y equipos de protección personal.

Por último, se Prohíbe expresamente iniciar labores si no dispone de los elementos o equipos de protección personal requeridos según la naturaleza del riesgo, el incumplimiento de los lineamientos anteriormente planteados acarreará las sanciones previstas en el Reglamento Interno de Trabajo de que dispone la empresa.

10. LIDERAZGO, COMPROMISO Y CORRESPONSABILIDAD DEL NIVEL DIRECTIVO

El nivel directivo de la empresa debe demostrar liderazgo, compromiso y corresponsabilidad mediante:

a) La definición de la política y los objetivos del PESV. que sean compatibles con la dirección estratégica de la organización, buscando prevenir siniestros viales, reducir las muertes y disminuir el riesgo de lesiones o daños derivados de los siniestros viales.

b) Promover en la organización la formación y aplicación de hábitos, comportamientos y conductas seguras en la vía.

c) El suministro de recursos financieros, técnicos y humanos requeridos para el diseño, implementación, verificación y mejora del PESV.

d) La adquisición o contratación de vehículos, equipos, repuestos y servicios que cumplan especificaciones de seguridad, de acuerdo con la normatividad vigente en la materia.

e) El seguimiento para que los contratistas, afiliados, asociados, terceros y la comunidad de la organización cumplan los requisitos de seguridad vial que establezca la organización.

f) El cumplimiento de las acciones y estrategias definidas en el plan de trabajo anual del PESV.

g) La atención oportuna de la solicitud de información por parte de las entidades verificadoras, la participación en la reunión de apertura y reunión de cierre y la gestión de los hallazgos resultantes de las visitas de verificación que realicen el Ministerio de Trabajo, la Superintendencia de Transporte o los Organismos de Tránsito según corresponda de acuerdo con la función de verificación de la implementación del Plan Estratégico de Seguridad Vial de conformidad con lo establecido en el artículo 1o de la Ley 2050 de 2020 y las disposiciones que lo reglamenten.

h) La participación en una (1) reunión del comité de seguridad vial por lo menos una (1) vez al año para revisar los resultados de la planificación, implementación, seguimiento y mejora del PESV. Ver Anexo (Acta reunión gerencia, inspección gerencial).

11. DIAGNOSTICO

Conocer el escenario de partida por medio de la definición de la línea base o primera medición del estado actual de la seguridad vial con que cuenta la empresa.

11.1 Encuesta instrumento para determinar el riesgo vial.

Se diseñó una encuesta de acuerdo con las recomendaciones dadas en la **Resolución 40595 de 2022**, esta permitió identificar los riesgos viales de la empresa, incluido los desplazamientos In-Itinere (desde su casa hacia el trabajo y viceversa) y en misión (internos y externos) a los cuales se encuentran expuestos los trabajadores (según se requiera). Dicha información sirvió como punto de partida para el diagnóstico en seguridad vial. **Anexo de encuesta.**

11.2 Aplicación de la encuesta

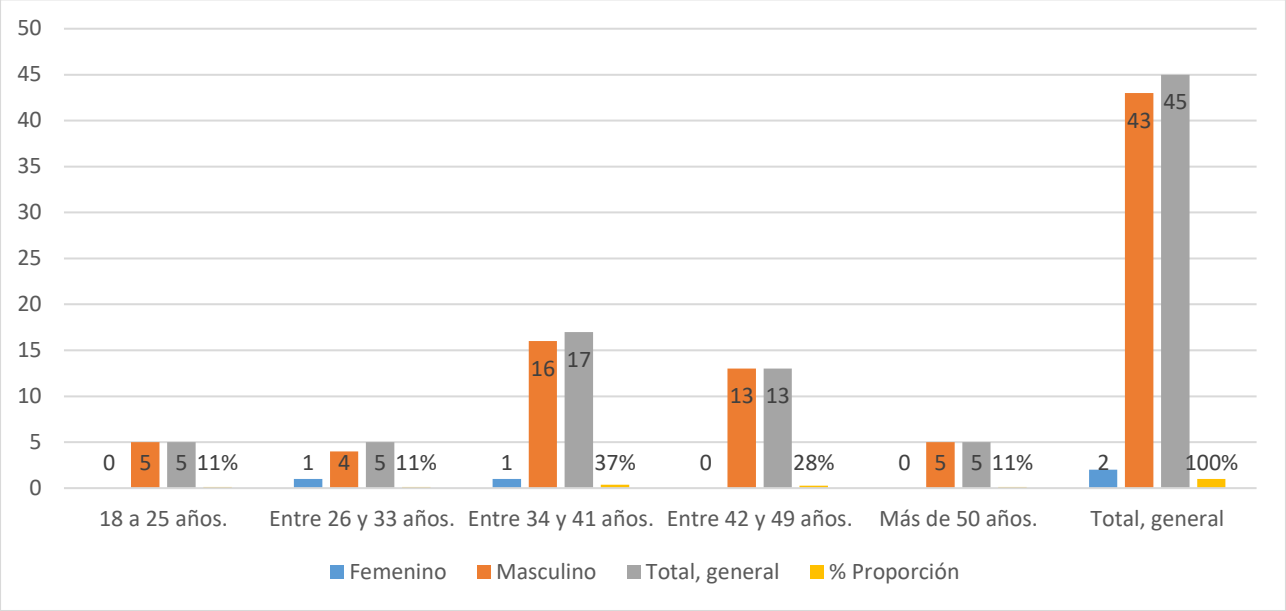
Se aplicó la encuesta mediante formato Físico. La cual fue entregada al personal activo, informando lo importante de realizar su participación para la identificación de riesgos viales, con el fin de conocer sus desplazamientos tanto In itinere como en misión en sus distintos roles como usuarios de la vía pública tales como: Peatón, Ciclista, Motociclista, conductor de vehículo, acompañante y/o pasajero, para obtener la información necesaria que permita identificar, valorar y evaluar los peligros y riesgos a los cuales se encuentran expuestos los trabajadores de la empresa para determinar los planes de acción y cronograma de trabajo para el diseño e implementación del PESV de la empresa.

11.3 Ficha técnica de la encuesta.

Realizada por:	UNIÓN TEMPORAL ALEMAR
Fecha de aplicación:	15/01/2024
Universo:	45
Tamaño de la muestra:	45
Margen de error:	0.1%
Nivel de confianza:	99%
Frecuencia de aplicación:	ANUALMENTE
Total, preguntas formuladas:	20

A continuación, se muestran los resultados más representativos de la información recolectada de la información recolectada:

GENERO Y RANGO DE EDAD.



RANGOS DE EDAD	Femenino	Masculino	Total, general	% Proporción
18 a 25 años.	1	6	7	16%
Entre 26 y 33 años.	2	9	11	24%
Entre 34 y 41 años.	2	15	17	38%
Entre 42 y 49 años.	0	4	4	9%
Más de 50 años.	0	6	6	13%
Total, general	**5**	**40**	**45**	**100%**

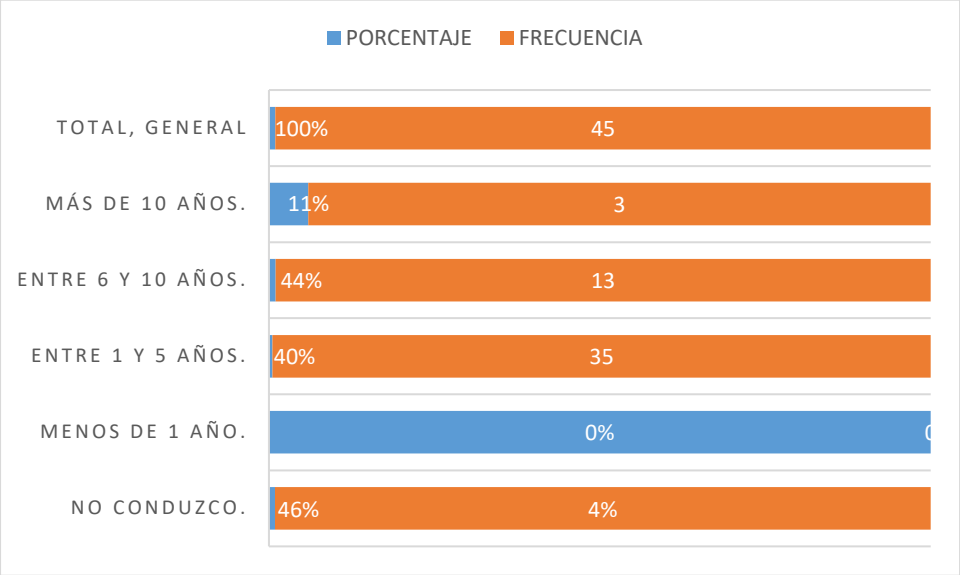
GRUPO DE TRABAJO

Administrativo.	9
Operativo.	36
Total	**45**

TIPO DE CONTRATO

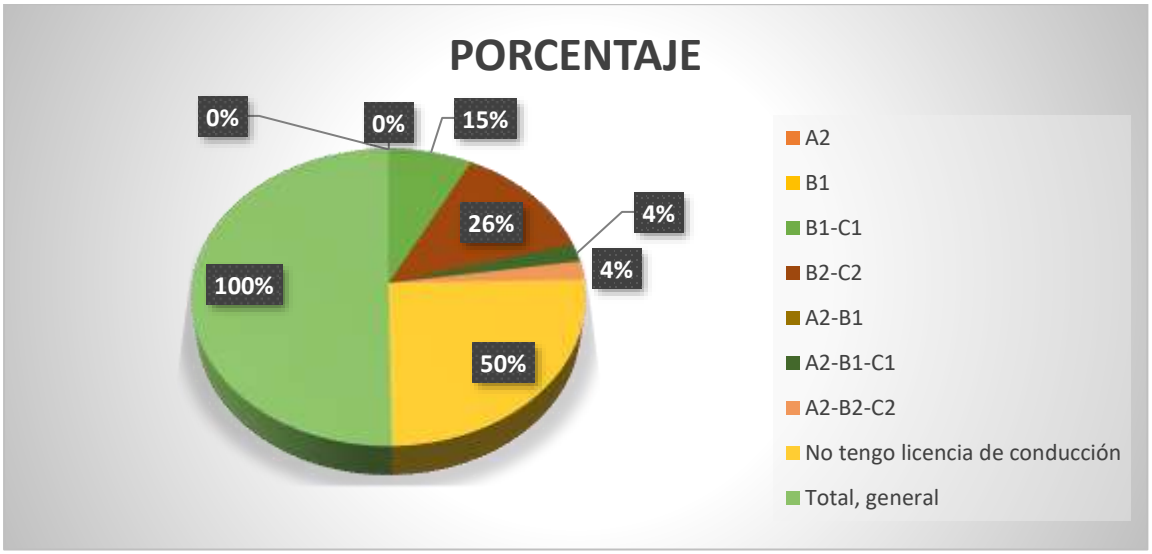
OPS	0
Término Indefinido	45
Total	**45**

EXPERIENCIA EN LA CONDUCCIÓN



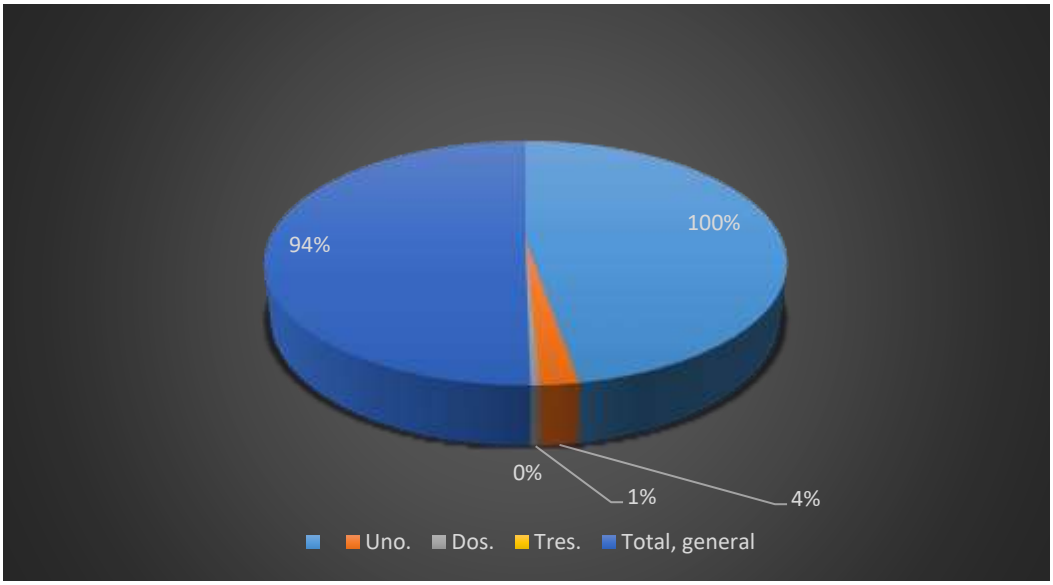
EXPERIENCIA EN CONDUCCIÓN	PORCENTAJE	FRECUENCIA
No conduzco.	4%	2
Menos de 1 año.	0%	0
Entre 1 y 5 años.	40%	18
Entre 6 y 10 años.	44%	20
Más de 10 años.	11%	5
Total, general	**100%**	**45**

TIPO DE LICENCIA DE CONDUCCIÓN



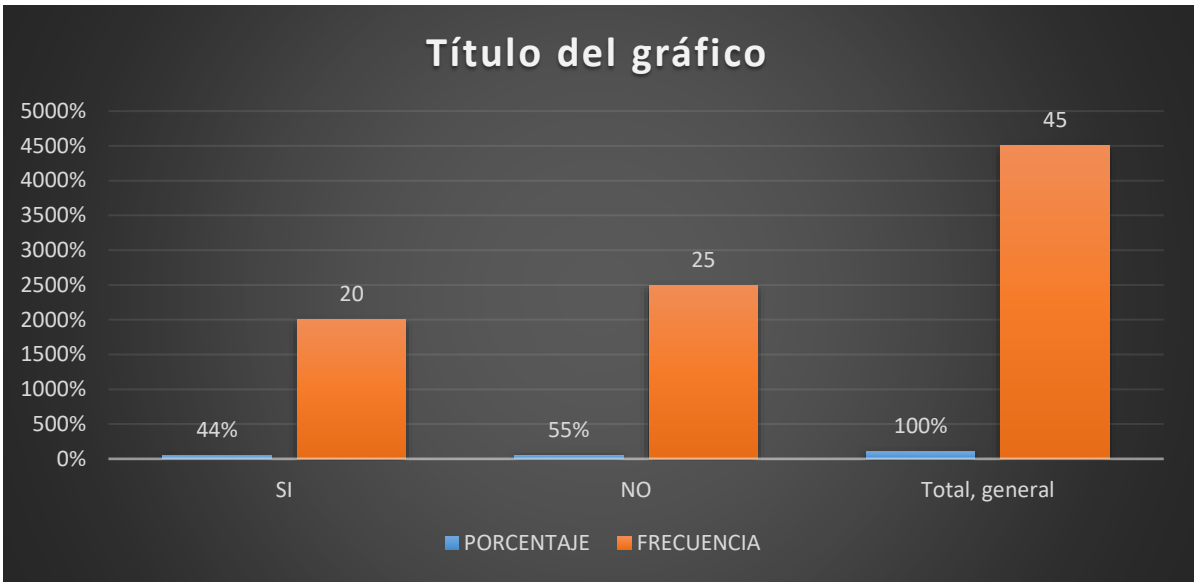
CATEGORÍA DE LICENCIA DE CONDUCCIÓN	PORCENTAJE	FRECUENCIA
A2	0	0
B1	0	0
B1-C1	15%	10
B2-C2	26%	8
A2-B1	0	0
A2-B1-C1	4%	5
A2-B2-C2	4%	4
No tengo licencia de conducción	50%	18
Total, general	**100%**	**45**

SINIESTROS VIALES



HA TENIDO ACCIDENTES DE TRÁNSITO	PORCENTAJE	FRECUENCIA
No He tenido accidentes de tránsito.	94%	41
Uno.	4%	3
Dos.	1%	1
Tres.	0	0
Total, general	**100%**	**45**

DESPLAZAMIENTO EN MISIÓN



DENTRO DE LAS FUNCIONES QUE REALIZA CONDUCE ALGÚN VEHÍCULO	PORCENTAJE	FRECUENCIA
SI	44%	20
NO	55%	25
Total, general	**100%**	**45**

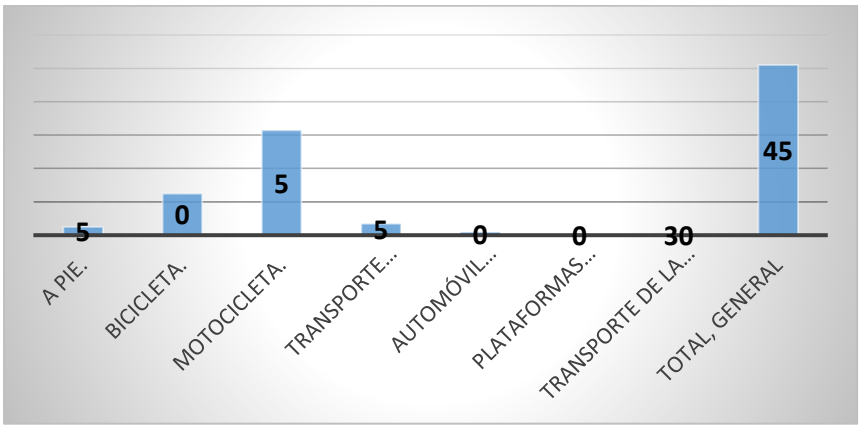
TIPO DE VEHICULO UTILIZADO PARA LOS DESPLAZAMIENTOS

TIPO DE VEHÍCULO UTILIZADO	FRECUENCIA
No conduzco ningún vehículo.	20
De la empresa.	20
De su propiedad.	5
Total, general	**45**

FACTOR DE RIESGO EN MISIÓN

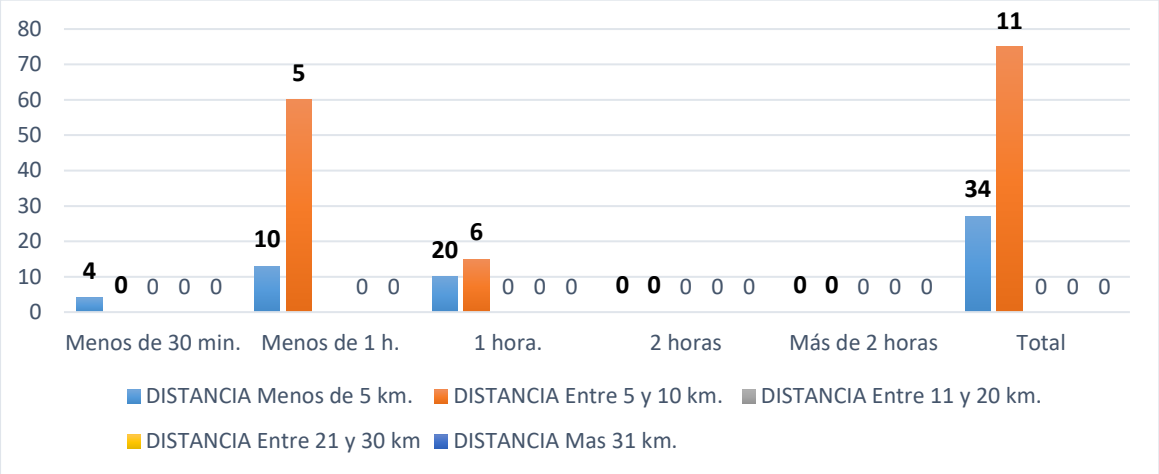
MAYOR RIESGO EN MISIÓN	FRECUENCIA
No conduzco en mi horario laboral.	2
Intensidad del tráfico.	0
Condiciones Climatológicas.	5
Estado del vehículo.	0
Tiempos para cumplir su labor.	0
Cansancio, estrés, sueño	3
Otros conductores.	0
Estado de la vía.	5
Falta de formación en seguridad vial.	20
Falta de señalización.	10
Total, general	**45**

DESPLAZAMIENTO IN – Itinere



MODO DE TRANSPORTE CASA TRABAJO	FRECUENCIA
A pie.	5
Bicicleta.	0
Motocicleta.	5
Transporte público.	5
Automóvil particular.	0
Plataformas digitales.	0
Transporte de la empresa.	30
Total, general	**45**

TIEMPO Y DISTANCIA DE DESPLAZAMIENTO



TIEMPO	DISTANCIA				
	Menos de 5 km.	Entre 5 y 10 km.	Entre 11 y 20 km.	Entre 21 y 30 km	Mas 31 km.
Menos de 30 min.	4	0	0	0	0
Menos de 1 h.	10	5		0	0
1 hora.	20	6	0	0	0
2 horas	0	0	0	0	0
Más de 2 horas	0	0	0	0	0
Total	**34**	**11**	**0**	**0**	**0**

12. CARACTERIZACIÓN, EVALUACIÓN Y CONTROL DEL RIESGO

Definir y aplicar uno (1) o varios procedimientos de evaluación y control de riesgos en seguridad vial, que tenga alcance sobre todos los procesos, funciones y actividades relacionadas con el tránsito para el cumplimiento de su misión: dicho procedimiento debe permitir identificar, analizar y valorar los riesgos en seguridad vial de la empresa, donde se incluyan desplazamientos laborales, las vías que administra la empresa, el entorno próximo de la empresa (vecinos y vías aledañas) y los trayectos en itinere, con alcance a la comunidad de la organización, con el fin de priorizar e implementar los controles necesarios para prevenir los riesgos de seguridad vial.

Ver Anexo matriz de Riesgos.

13. OBJETIVOS Y METAS DEL PESV

Definir los objetivos y metas del PESV de conformidad con la política de Seguridad Vial de la empresa, los cuales deben estar enfocados a la prevención, ser claros, medibles y cuantificables. Los objetivos deben ser coherentes con la política y con el plan de trabajo anual del PESV, compatibles con la normatividad vigente, comunicados a todos los colaboradores de la empresa, documentados, actualizados, revisados y evaluados mínimo una (1) vez al año. **Ver Anexo.**

14. PROGRAMAS DE GESTIÓN DE RIESGOS CRÍTICOS Y FACTORES DE DESEMPEÑO

Los programas de gestión de riesgos críticos establecen los lineamientos y factores de desempeño para tratar (eliminar o sustituir o reducir o controlar) y manejar los riesgos identificados. El factor de desempeño, según la ISO 39001 es definido como el factor medible, elemento o criterio que contribuye a la seguridad vial en el que una organización puede ejercer influencia, y que le permite determinar los impactos en la seguridad vial.

Tanto los programas de gestión de riesgos críticos como los factores de desempeño, permiten tomar decisiones adecuadas, fijar las directrices en seguridad vial y establecer las guías de acción necesarias para todos los colaboradores de la empresa.

Para definir los programas de gestión de riesgos y factores de desempeño del PESV. la empresa primero deberá seleccionar los riesgos con valoración crítica para asociar los programas y posteriormente diseñar programas de intervención para los colaboradores de la empresa. **Anexo Programas de riesgo prioritarios**.

15. PLAN DE TRABAJO ANUAL

documento de gestión orientado al cumplimiento de las acciones y estrategias de la organización en seguridad vial para la planificación, implementación, seguimiento y mejora del PESV, la alineación con el Plan Nacional de Seguridad Vial y la articulación con el Sistema de Gestión de Seguridad y Salud en el Trabajo.

Anexo, plan de trabajo Anual.

16. PLAN DE FORMACIÓN

Definir la competencia en seguridad vial de los colaboradores que realizan desplazamientos laborales al servicio de la organización.

Establecer los lineamientos generales de sensibilización y capacitación para promover en los colaboradores de la organización la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguras en la vía.

Anexo, plan de capacitación

17. RESPONSABILIDAD Y COMPORTAMIENTO SEGURO.

Documentar en uno (1) o varios procedimientos en los que se establezcan los requisitos de contratación en seguridad vial de los colaboradores que realizan desplazamientos laborales (pruebas teóricas y prácticas, exámenes médicos, entre otros).

Asignar, documentar y comunicar en debida forma las funciones y responsabilidades en materia de seguridad vial de todos colaboradores de la organización.
Ver Anexo, formato de Responsabilidades.

18. PLAN DE PREPARACIÓN Y RESPUESTA ANTE MERGENCIAS VIALES.

La gestión en la atención integral a víctimas permite mitigar los efectos de los siniestros viales. Para ello, la empresa, elaborara y documentara un Plan de Preparación y Respuesta Ante Emergencias Viales (PPRAEV), o un Protocolo independiente, según lo determine la empresa.

como mínimo el plan debe incluir: reporte de siniestros viales: funcionamiento de la cadena de llamado al interior de la organización y al número único de emergencias: los riesgos de las rutas; la ubicación de los centros de atención médica; protocolo que debe realizar el brigadista vial o el primer respondiente de la organización; capacitación en protocolos de atención a víctimas incluyendo las acciones a realizar ante la ocurrencia de un siniestro vial en relación con la atención de la emergencia vial (por ejemplo, aplicación del Protocolo PAS: Proteger, Avisar, Socorrer); el equipo que se utilizará para la atención de las emergencias viales y la realización de simulacros como mínimo una (1) vez al año y donde sea posible integrando a los organismos de socorro, comités empresariales y comunidad de tas rutas frecuentes que utiliza la organización.

19. INVESTIGACIÓN DE SINIESTROS VIALES

La organización debe documentar y aplicar una (1) o varias técnicas(s), metodología(s) o procedimiento(s) para la investigación interna de siniestros viales, con el fin de reportar, registrar, investigar, analizar y divulgar los siniestros viales en los que se ven involucrados los colaboradores de la organización en los desplazamientos laborales y en el entorno próximo de la organización.
Anexo, procedimiento de siniestros viales.

20. VIAS SEGURAS ADMINISTRADAS POR LA EMPRESA.

Documentar en un (1) protocolo de operación y mantenimiento de las vías públicas y/o privadas que tenga a cargo, que administre o que controle la organización, así mismo debe documentar los siniestros viales ocasionados por los colaboradores en dichas vías o por terceros generando afectaciones a sus colaboradores.
El protocolo de vías administradas por la empresa, al menos debe contener la identificación de zonas de conflicto de tránsito con sus respectivos planes de acción para controlar los riesgos, la realización de inspecciones anuales de las vías, el plan de mantenimiento preventivo de la infraestructura vial y su respectiva ejecución, incluyendo señalización.

21. PLANIFICACIÓN DE DESPLAZAMIENTOS LABORALES.

Documentar uno (1) o varios procedimientos para la planificación de desplazamientos laborales de los colaboradores de la empresa, incluyendo las salidas extramurales (salidas de integración, salidas pedagógicas), teniendo en cuenta los riesgos en relación con la seguridad vial y el sistema seguro, la identificación de rutas con puntos críticos de siniestralidad vial, riesgos en ruta, riesgos de sitios que utiliza la organización (controlados directamente o por terceros) en el origen o en el destino.
Ver Anexo, procedimiento de desplazamientos laborales.

22. INSPECCION DE VEHICULOS Y EQUIPOS.

La organización debe definir uno (1) o varios procedimientos y mecanismo(s) para el registro de la inspección preoperacional diaria de vehículos automotores y no automotores que se utilizan para desplazamientos laborales al servicio de la organización, teniendo en cuenta el nivel de riesgo vial de la operación por cada tipo de vehículo.
Ver anexo. Formato de inspección de vehiculos

23. MANTENIMIENTO Y CONTROL DE VEHICULOS SEGUROS Y EQUIPOS.

Diseñar e implementar uno (1) o varios planes de mantenimiento preventivo para vehículos automotores y no automotores que se utilizan para los desplazamientos laborales al servicio de la organización. Realizar el mantenimiento periódico de los vehículos, equipos, teniendo como insumos: los informes de inspección preoperacional. Reportes de condiciones inseguras, riesgos de la operación, manuales y/o fichas técnicas de los proveedores y/o las recomendaciones de los fabricantes de vehículos y equipos. Ver Anexo.

24. GESTIÓN DEL CAMBIO Y GESTIÓN DE CONTRATISTAS.

Para la Gestión del Cambio, la organización debe disponer de un (1) procedimiento para evaluar los impactos que puedan generan cambios externos e internos en la seguridad vial Dichos cambios pueden ser: nuevas rutas, nuevas tecnologías para vehículos o equipos, nueva legislación, nuevos clientes, nuevos productos y servicios, entre otros. El impacto de los cambios planeados y no planeados debe ser analizado y gestionado

previamente para prevenir riesgos y consecuencias en la seguridad vial de la organización.

25. ARCHIVO Y RETENCIÓN DOCUMENTAL

La organización debe establecer un (1) procedimiento para mantener disponible, debidamente controlada y actualizada la documentación del Plan Estratégico de Seguridad Vial y la retención documental de registros y evidencias que soportan la implementación del PESV, asegurando su identificación, legibilidad, accesibilidad y protección contra daños o perdida, los cuales deben almacenarse al menos por cinco (5) años, salvo norma especial en contrario; excepto los registros de las inspecciones preoperacionales que deben ser almacenados por un (1) año.

26. INDICADORES

La organización debe definir un (1) protocolo para el manejo de los indicadores que le permitan realizar seguimiento, medición, análisis y evaluación en la gestión de la seguridad vial, los cuales deben estar relacionados con la planificación, implementación, seguimiento y mejora del PESV y en la verificación del impacto y resultados de las acciones y estrategias definidas en el Paso 9. **Ver anexo**, indicadores.

27. REGISTRO Y ANALISIS ESTADISTICO DE SINIESTROS VIALES.

A partir de la línea base establecida siguiendo los lineamientos del Paso 5. Relacionado con el Diagnóstico, la Organización debe definir y documentar su nivel de pérdida clasificando sus siniestros viales con miras a proyectar estadísticamente la mejora y/o reducción de los mismos, según la metodología de la Pirámide de la Seguridad Vial (Hyden, 1987).

28. AUDITORIA ANUAL.

La organización debe documentar y aplicar un (1) procedimiento para la realización de las auditorías internas al PESV de la organización; el cual por lo menos debe contener: la planificación de las auditorias, las pautas de su realización y los responsables; así mismo los contenidos mínimos del informe de auditoría y el seguimiento a las no conformidades y planes de acción o mejora, producto de la auditoría.

29. MEJORA CONTINUA

La organización debe definir e implementar las acciones preventivas y/o correctivas necesarias con base en los resultados de la medición y análisis de los indicadores y auditorías y visitas de verificación del PESV.
La mejora se puede demostrar a través de la evolución de cada uno de los pasos del PESV. incluyendo las acciones articuladas que se realizan con contratistas, como por ejemplo, las tendencias del análisis estadístico de los siniestros viales, la verificación de la eficacia del cierre de hallazgos identificados en auditoria, el cierre de los planes de acción de las investigaciones de los siniestros viales, el seguimiento a los resultados de los simulacros realizados en el marco del plan de emergencias viales, la activación y funcionamiento del plan de emergencias viales cuando ocurre un siniestro vial, el cumplimiento del plan de formación, plan de trabajo y planes de acción de los diferentes pasos del PESV, la ejecución de los programas y factores de desempeño, la identificación, análisis, valoración y tratamiento de las diferentes variables de riesgo dinámico que aplican a seguridad vial, entre otras.

30. MECANISMO DE COMUNICACIÓN

Disponer de mecanismos de comunicación y participación para:

a) Garantizar que las políticas, lineamientos y actividades ejecutadas en el marco de la seguridad vial sean comunicados a todos los niveles de la organización.

b) Recibir retroalimentación o propuestas de mejora por parte de todos los colaboradores de la organización.

c) Recibir y responder las comunicaciones internas y externas relativas al PESV.

d) Promover en los colaboradores de la organización la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguras en la vía y en consecuencia la formación de criterios autónomos, solidarios y prudentes para la toma de decisiones en situaciones de desplazamiento o uso de la vía pública.

e) Aprender de las lecciones que dejan los siniestros viales

CONTROL DE DOCUMENTACIÓN Y REGISTRO DE VEHÍCULOS

Cabe anotar que el listado de los vehículos que se relacionaran en el documento PESV, en el punto número 9 en donde se encuentra la descripción tanto listada de vehículos y listado de conductores.

Anexo, control documental.

PROTOCOLO DE ATENCIÓN DE VICTIMAS

PROCEDIMIENTO OPERATIVO NORMALIZADO EN CASO DE VOLCAMIENTO Y/O CHOQUE

1. **OBJETIVOS:**
   Asegurar que los trabajadores de **ALEMAR S.A.S,** sepan cómo reaccionar en caso de que se presente un volcamiento y/o choque.

2. **ALCANCE:**
   Este procedimiento aplica para todo el personal de **ALEMAR S.A.S,** que conduzca los vehículos de la empresa o sea transportado por éstos.

3. **RESPONSABILIDADES:**

   Líder del PESV: Garantizar que el personal reciba la capacitación en manejo defensivo y seguridad vial.

   Trabajadores: Asistir a la capacitación en manejo defensivo y seguridad vial, aplicar el procedimiento en caso de que se presente un volcamiento o choque.

4. PASOS:

QUÉ HACER EN CASO DE UN VOLCAMIENTO Y/O CHOQUE	
Proteger	• Dar la voz de alarma llamando a su jefe inmediato o al número único de emergencia, 123. Describir detalladamente qué pasó en el accidente de tránsito y la ubicación exacta donde sucedió, el número de heridos y condición crítica. Así la asistencia que llegará al lugar del siniestro se ajustará a lo que requieren las personas involucradas en él. • Después de ocurrido el impacto, verifica primero que te encuentres bien, que no tengas ninguna herida de gravedad o que comprometa tu estado de salud. • Luego chequea el estado de las demás personas involucradas en el accidente. • Enciende las luces de emergencia de tu auto y colocar conos a distancia prudente.
Alertar	• Llamar inmediatamente a las autoridades que pueden ayudarte. • Durante la conversación, describe detalladamente qué pasó en el accidente de tránsito. • Ubicación exacta donde sucedió. Así la asistencia que llegará al lugar del siniestro se ajustará a lo que requieren las personas involucradas en él.
Socorrer	• Si se presentan heridos graves, no los muevas, pues puedes generarles heridas o lesiones más graves de las que ocasionó el accidente de tránsito. • La única excepción a esta importante regla es que en lugar del accidente pueda presentarse, de manera inminente, un incendio, una inundación o un deslizamiento de tierra. • Si los heridos presentan hemorragias, toma un pedazo de gasa y presiónalo sobre la herida y espera que llegue el equipo paramédico. • Si los heridos no presentan gravedad, diles que no permanezcan sobre la vía ni cerca del lugar del accidente.

PROCEDIMIENTO OPERATIVO NORMALIZADO EN CASO DE ACCIDENTE CON LESIÓN

1. **OBJETIVOS**:

Asegurar que los trabajadores de **ALEMAR S.A.S,** sepan cómo reaccionar en caso de que se presente un accidente con lesión.

2. **ALCANCE:**

Este procedimiento aplica para todo el personal de **ALEMAR S.A.S,** que haya aprobado el curso de primeros auxilios.

3. **RESPONSABILIDADES:**

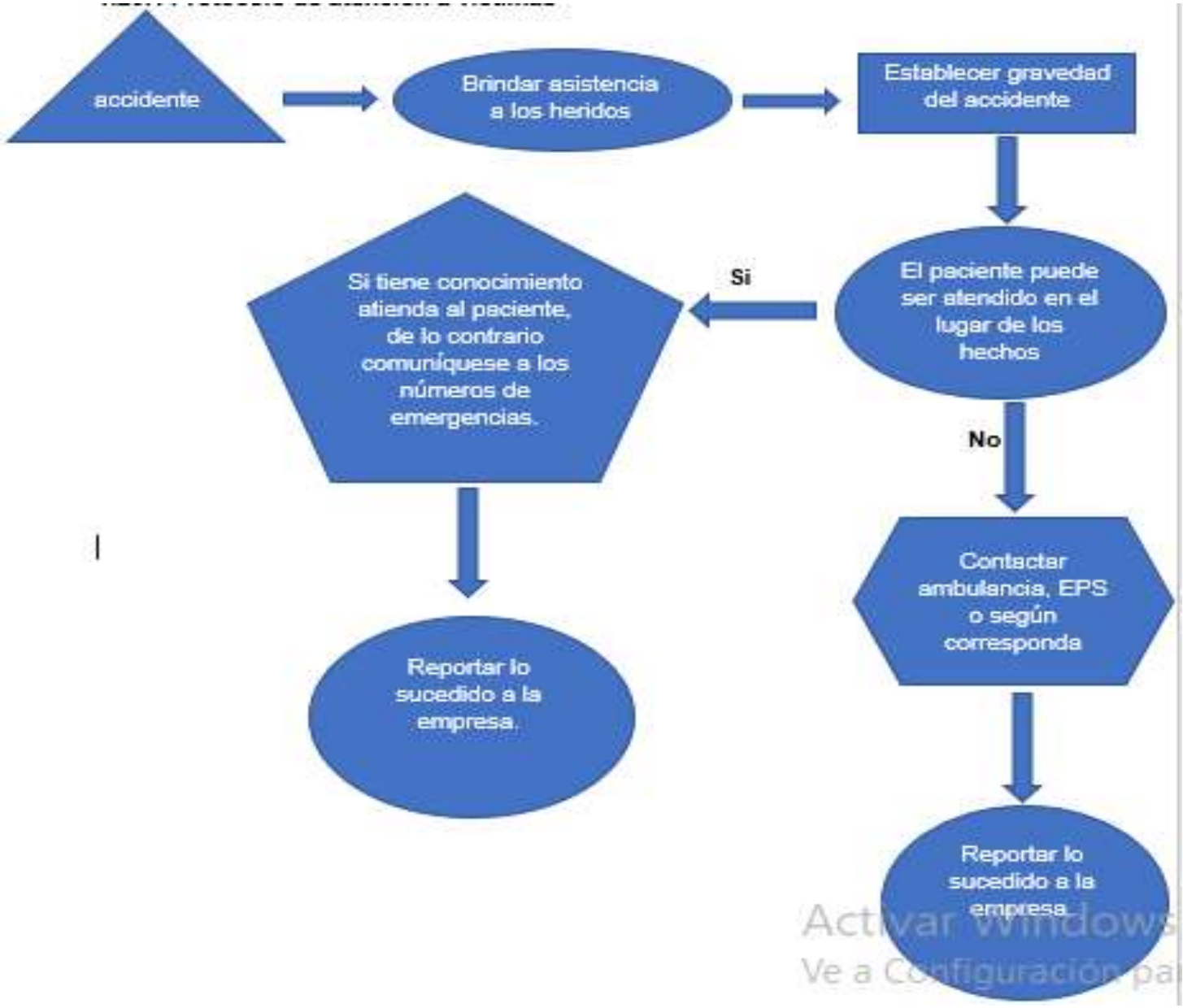
Lidera del del PESV: Garantizar que el personal reciba la capacitación de primeros auxilios.

Trabajadores: Asistir a la capacitación de primeros auxilios, aplicar el procedimiento en caso de que se presente un accidente con lesión.

4. PASOS:

¿QUÉ HACER EN CASO DE UN ACCIDENTE CON LESIÓN?	
	✓ Dar la voz de alarma llamando al jefe inmediato.
	✓ Evaluar la situación y suministrar los primeros auxilios (**Siempre y cuando sepa que hacer, si no está seguro, no actúe. Unos primeros auxilios mal practicados, pueden ser más perjudiciales para la victima**).
	✓ En caso de que la víctima hubiese caído de un nivel a otro, evite **moverla.** Quédese a su lado y apóyela continuamente.
	✓ En caso de que requiera mover a la víctima para alejarla de un riesgo mayor, actúe con mucha precaución, presumiendo siempre que existe lesión de tipo Cervical y/o Lumbar. ✓ No abandonar a la víctima, trate en todo momento de mantenerla consiente y tranquilizarla, hasta que llegue el personal especializado (Técnicos de Atención de Emergencias:

PROTOCOLO DE ATENCIÓN DE VICTIMAS



Activar Windows
Ve a Configuración pa

SEÑALIZACIONES VIALES Y SU SIGNIFICADO

A. Las señalizaciones horizontales son aquellas que, como su nombre indica, aparecen pintadas o marcadas sobre el pavimento de la vía.

El color de las marcas suele ser blanco, aunque también las hay amarillas (prohibiciones), y azules para las zonas de estacionamiento limitado.

Dichas señales son para dirigir la circulación de los vehículos, indicando los carriles, sentidos, giros, zonas donde no se desarrolla circulación. También existen marcas viales como señales de limitación de velocidad y otras similares a las señales verticales, entre otras muchas indicaciones.

Las marcas viales son de distinto tipo según su color y la forma geométrica. Según su color pueden ser blancas, amarillas o azules. Las blancas pueden ser:

- **Longitudinales,** como las de separación de carriles.
- **Transversales,** como las de paso de peatones.
- **Las amarillas** que más normalmente aparecen en la calzada son las líneas longitudinales y en zigzag que se encuentran en los laterales de la calzada para indicar prohibición de parar/estacionar.
- **Las marcas azules** indican las zonas de estacionamiento limitado de pago.

Las marcas blancas longitudinales, Son las marcas viales más utilizadas, Las más típicas que nos podemos encontrar son:

Continuas: Si es continua ningún vehículo debe atravesarla ni circular sobre ella, Si esta marca separa los dos sentidos de la circulación no se puede circular por la izquierda. Si en vez de una línea continua tenemos dos indican lo mismo.

Discontinuas:

-Una marca longitudinal blanca discontinua sirve principalmente para guiar la circulación y delimitar los diferentes carriles que pudiera haber.

-Si nos acercamos a una línea continua esta línea discontinua tendrá una separación de su trazo sensiblemente menor, mientras que si estamos en un carril especial la marca será más ancha de lo normal.

-Esta línea discontinua no se debe pisar salvo cuando sea necesario hacerlo y se trate de carriles estrechos, es decir, de menos de 3 metros.

-También podemos encontrarnos con una marca continúa adosada a otra discontinua. En este caso, los conductores solamente deben tener en cuenta la línea situada en el lado por el que circulan.

-Si hay dos marcas longitudinales discontinuas dobles, delimitando un carril por ambos lados, significará que estamos en un carril reversible.

-En una intersección puede haber en el pavimento marcas de guía que nos indican cómo se debe hacer una determinada maniobra. Por último, las líneas de borde y de estacionamiento no se consideran marcas longitudinales pues tienen como fin hacer más visibles los bordes de la calzada o, unidas a líneas transversales, indicarnos lugares de estacionamiento.

- **Las marcas blancas transversales.**

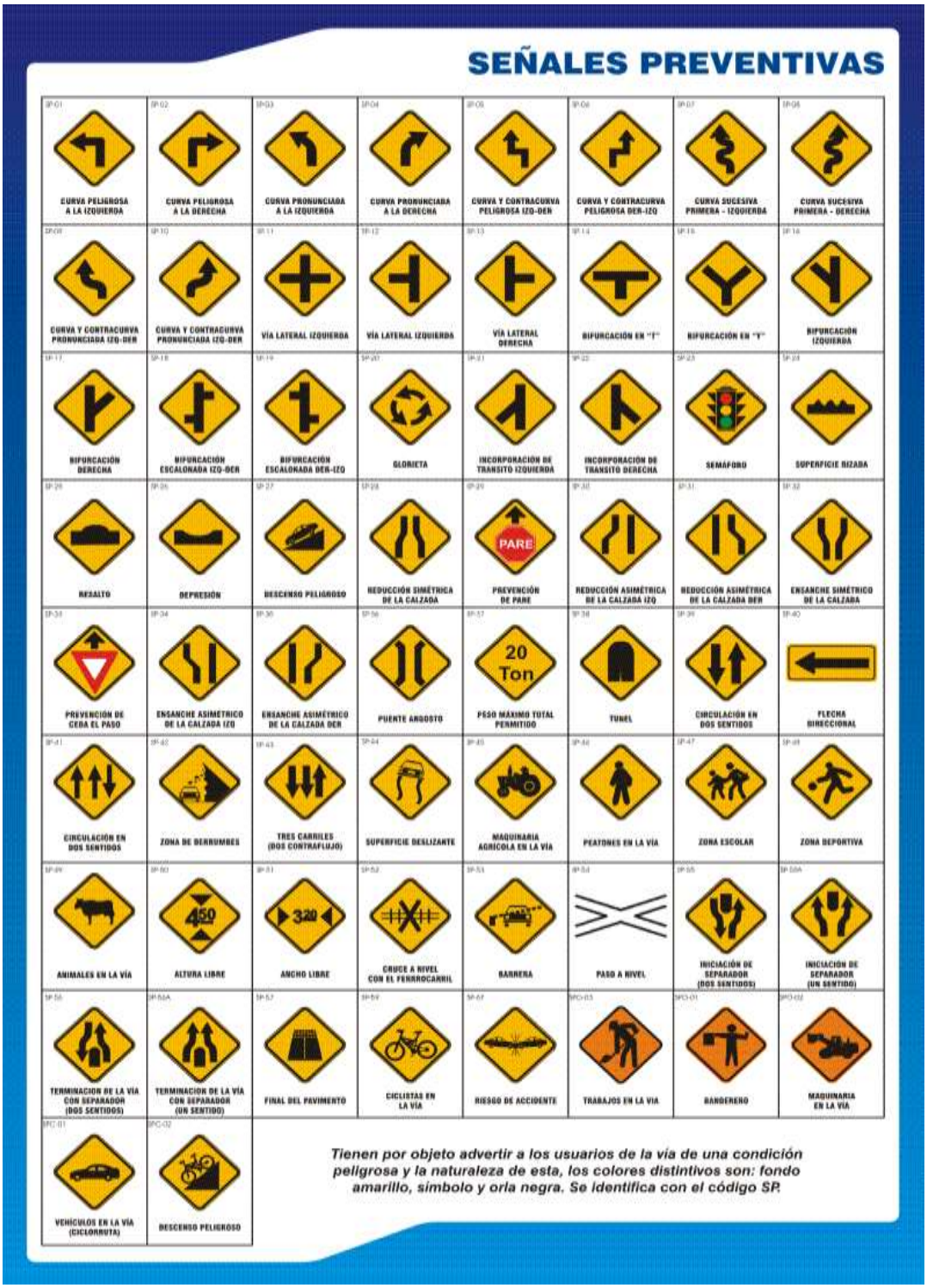
- En los pasos de peatones, semáforos y señales STOP es normal encontrarnos con una marca vial transversal continua que nos indique que no debemos sobrepasarla. Los pasos para peatones (pasos de cebra) son marcas blancas transversales de gran anchura.

-colocadas en bandas paralelas al eje de la calzada. Nos indica que los peatones tienen preferencia de paso sobre los vehículos.

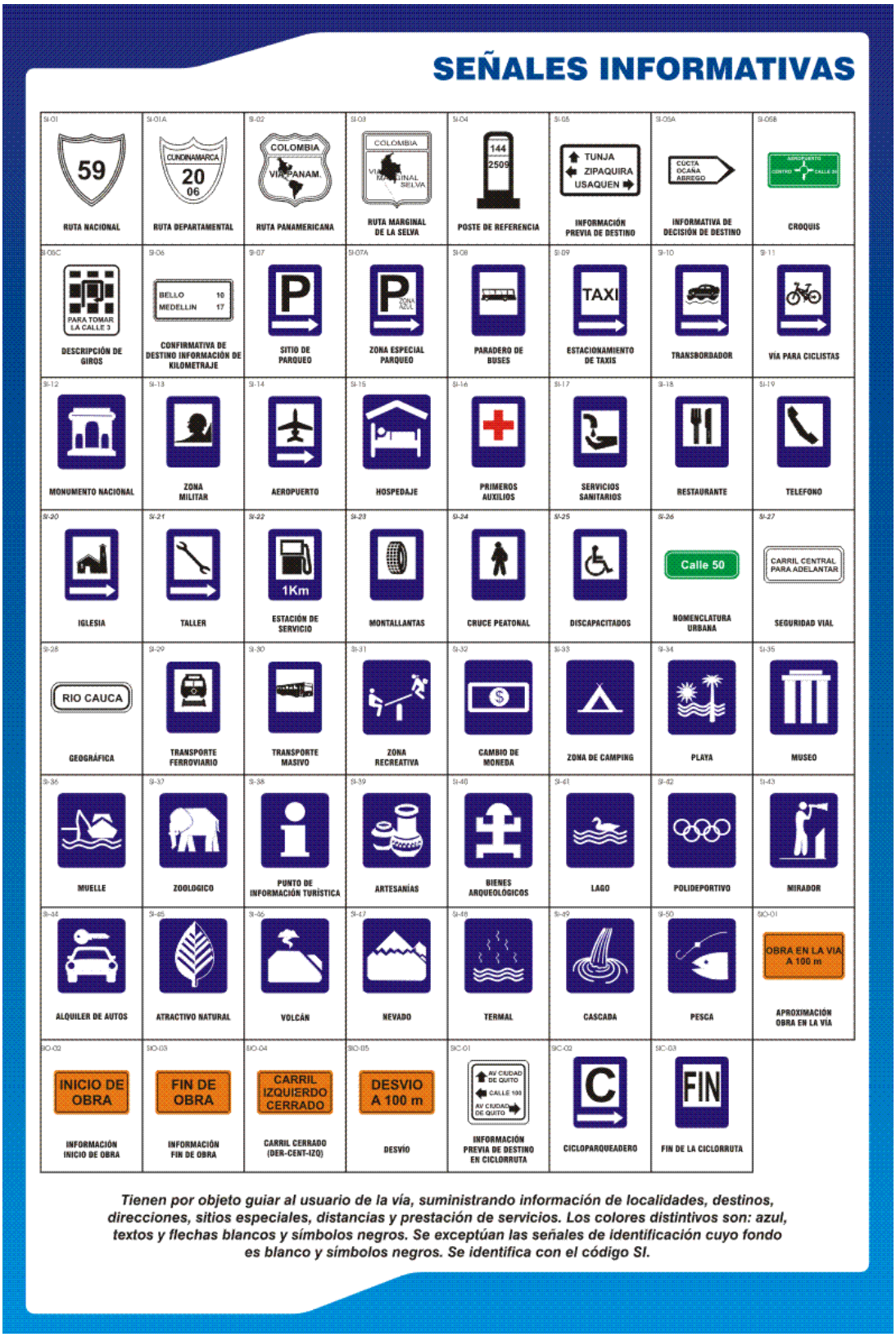
-También podemos tener una marca transversal discontinua, que normalmente encontraremos tras un Ceda el Paso y que indica que no debemos traspasarla salvo que podamos hacerlo sin peligro.

Señales Verticales.

A continuación, se muestran los tipos de señales verticales y su significado;


SEÑALES PREVENTIVAS
CURVA PELIGROSA A LA IZQUIERDA
CURVA PELIGROSA A LA DERECHA
CURVA PRONUNCIADA A LA IZQUIERDA
CURVA PRONUNCIADA A LA DERECHA
CURVA Y CONTRACURVA PELIGROSA IZQ-DER
CURVA Y CONTRACURVA PELIGROSA DER-IZQ
CURVA SUCESIVA PRIMERA - IZQUIERDA
CURVA SUCESIVA PRIMERA - DERECHA
CURVA Y CONTRACURVA PRONUNCIADA IZQ-DER
CURVA Y CONTRACURVA PRONUNCIADA IZQ-DER
VÍA LATERAL IZQUIERDA
VÍA LATERAL IZQUIERDA
VÍA LATERAL DERECHA
BIFURCACIÓN EN "T"
BIFURCACIÓN EN "Y"
BIFURCACIÓN IZQUIERDA
BIFURCACIÓN DERECHA
BIFURCACIÓN ESCALONADA IZQ-DER
BIFURCACIÓN ESCALONADA DER-IZQ
GLORIETA
INCORPORACIÓN DE TRANSITO IZQUIERDA
INCORPORACIÓN DE TRANSITO DERECHA
SEMÁFORO
SUPERFICIE RIZADA
RESALTO
DEPRESIÓN
DESCENSO PELIGROSO
REDUCCIÓN SIMÉTRICA DE LA CALZADA
PREVENCIÓN DE PARE
PARE
REDUCCIÓN ASIMÉTRICA DE LA CALZADA IZQ
REDUCCIÓN ASIMÉTRICA DE LA CALZADA DER
ENSANCHE SIMÉTRICO DE LA CALZADA
PREVENCIÓN DE CEDA EL PASO
ENSANCHE ASIMÉTRICO DE LA CALZADA IZQ
ENSANCHE ASIMÉTRICO DE LA CALZADA DER
PUENTE ANGOSTO
PESO MÁXIMO TOTAL PERMITIDO
20 Ton
TUNEL
CIRCULACIÓN EN DOS SENTIDOS
FLECHA DIRECCIONAL
CIRCULACIÓN EN DOS SENTIDOS
ZONA DE DERRUMBES
TRES CARRILES (DOS CONTRAFLUJO)
SUPERFICIE DESLIZANTE
MAQUINARIA AGRICOLA EN LA VÍA
PEATONES EN LA VÍA
ZONA ESCOLAR
ZONA DEPORTIVA
ANIMALES EN LA VÍA
ALTURA LIBRE
450
ANCHO LIBRE
320
CRUCE A NIVEL CON EL FERROCARRIL
BARRERA
PASO A NIVEL
INICIACIÓN DE SEPARADOR (DOS SENTIDOS)
INICIACIÓN DE SEPARADOR (UN SENTIDO)
TERMINACION DE LA VÍA CON SEPARADOR (DOS SENTIDOS)
TERMINACION DE LA VÍA CON SEPARADOR (UN SENTIDO)
FINAL DEL PAVIMENTO
CICLISTAS EN LA VÍA
RIESGO DE ACCIDENTE
TRABAJOS EN LA VIA
BANDERERO
MAQUINARIA EN LA VÍA
VEHÍCULOS EN LA VÍA (CICLORRUTA)
DESCENSO PELIGROSO
Tienen por objeto advertir a los usuarios de la vía de una condición peligrosa y la naturaleza de esta, los colores distintivos son: fondo amarillo, símbolo y orla negra. Se identifica con el código SP.


SEÑALES REGLAMENTARIAS
SR-01 PARE
SR-02 CEDA EL PASO
SR-03 SIGA DE FRENTE
SR-04 NO PASE
SR-05 GIRO A LA IZQUIERDA SOLAMENTE
SR-06 PROHIBIDO GIRAR A LA IZQUIERDA
SR-07 GIRO A LA DERECHA SOLAMENTE
SR-08 PROHIBIDO GIRAR A LA DERECHA
SR-10 PROHIBIDO GIRAR "U"
SR-11 DOBLE VÍA
SR-12 TRES CARRILES (UNO EN CONTRAFLUJO)
SR-13 TRES CARRILES (DOS EN CONTRAFLUJO)
SR-14 PROHIBIDO EL CAMBIO DE CALZADA
SR-16 CIRCULACIÓN PROHIBIDA DE VEHICULOS AUTOMOTORES
SR-17 VEHÍCULOS PESADOS A LA DERECHA
SR-18 CIRCULACIÓN PROHIBIDA DE VEHÍCULOS DE CARGA
SR-19 PEATONES A LA IZQUIERDA
SR-20 CIRCULACIÓN PROHIBIDA DE PEATONES
SR-21 CIRCULACIÓN PROHIBIDA DE CABALGATAS
SR-22 CIRCULACIÓN PROHIBIDA DE BICICLETAS
SR-23 CIRCULACIÓN PROHIBIDA DE MOTOCICLETAS
SR-24 CIRCULACIÓN PROHIBIDA DE MAQUINARIA AGRICOLA
SR-25 CIRCULACIÓN PROHIBIDA DE VEHICULO DE TRACCIÓN ANIMAL
SR-26 PROHIBIDO ADELANTAR
SR-28 PROHIBIDO PARQUEAR
SR-28A NO PARQUEAR NI DETENERSE
SR-29 PROHIBIDO PITAR
SR-30 60 VELOCIDAD MÁXIMA
SR-31 20 Ton. PESO MÁXIMO TOTAL PERMITIDO
SR-32 4.50 ALTURA MÁXIMA PERMITIDA
SR-33 3.20 ANCHO MÁXIMO PERMITIDO
SR-34 TAXI ZONA DE ESTACIONAMIENTO DE TAXIS
SR-35 CIRCULACIÓN CON LUCES BAJAS
SR-36 RETEN
SR-37 CICLOVÍA
SR-38 SENTIDO ÚNICO DE CIRCULACIÓN
SR-39 SENTIDO DE CIRCULACIÓN DOBLE
SR-40 PARADERO
SR-41 PROHIBIDO DEJAR O RECOGER PASAJEROS
SR-42 ZONA DE CARGUE Y DESCARGUE
SR-43 PROHIBIDO EL CARGUE Y DESCARGUE
SR-44 ESPACIAMIENTO
SR-45 INDICACIÓN DE SEPARADOR DE TRANSITO A LA IZQUIERDA
SR-46 INDICACIÓN DE SEPARADOR DE TRANSITO A LA DERECHA
SRO-01 VIA CERRADA VÍA CERRADA
SRO-02 DESVIO DESVÍO
SRO-03 UNO A UNO PASO UNO A UNO
SRC-01 CONSERVE SU DERECHA
SRC-02 DESCENSO OBLIGADO
SR-03 CIRCULACIÓN NO COMPARTIDA
SR-04 CIRCULACIÓN PROHIBIDA DE MASCOTAS (CICLORUTA)
Tienen por objeto indicar al usuario de la vía las limitaciones, prohibiciones o restricciones sobre su uso y cuya violación constituye falta. En las señales circulares los colores distintivos son: anillos y lineas oblicuas en rojo, fondo blanco y símbolos negros. Se identifica con el código SR.


SEÑALES INFORMATIVAS
SI-01 59 RUTA NACIONAL
SI-01A CUNDINAMARCA 20 06 RUTA DEPARTAMENTAL
SI-02 COLOMBIA VIA PANAM. RUTA PANAMERICANA
SI-03 COLOMBIA VIA MARGINAL SELVA RUTA MARGINAL DE LA SELVA
SI-04 144 2509 POSTE DE REFERENCIA
SI-05 TUNJA ZIPAQUIRA USAQUEN INFORMACIÓN PREVIA DE DESTINO
SI-05A CUCTA OCAÑA ARBEGO INFORMATIVA DE DECISIÓN DE DESTINO
SI-05B CROQUIS
SI-05C PARA TOMAR LA CALLE 3 DESCRIPCIÓN DE GIROS
SI-06 BELLO 10 MEDELLIN 17 CONFIRMATIVA DE DESTINO INFORMACIÓN DE KILOMETRAJE
SI-07 P SITIO DE PARQUEO
SI-07A P ZONA ESPECIAL PARQUEO
SI-08 PARADERO DE BUSES
SI-09 TAXI ESTACIONAMIENTO DE TAXIS
SI-10 TRANSBORDADOR
SI-11 VÍA PARA CICLISTAS
SI-12 MONUMENTO NACIONAL
SI-13 ZONA MILITAR
SI-14 AEROPUERTO
SI-15 HOSPEDAJE
SI-16 PRIMEROS AUXILIOS
SI-17 SERVICIOS SANITARIOS
SI-18 RESTAURANTE
SI-19 TELEFONO
SI-20 IGLESIA
SI-21 TALLER
SI-22 1Km ESTACIÓN DE SERVICIO
SI-23 MONTALLANTAS
SI-24 CRUCE PEATONAL
SI-25 DISCAPACITADOS
SI-26 Calle 50 NOMENCLATURA URBANA
SI-27 CARRIL CENTRAL PARA ADELANTAR SEGURIDAD VIAL
SI-28 RIO CAUCA GEOGRÁFICA
SI-29 TRANSPORTE FERROVIARIO
SI-30 TRANSPORTE MASIVO
SI-31 ZONA RECREATIVA
SI-32 $ CAMBIO DE MONEDA
SI-33 ZONA DE CAMPING
SI-34 PLAYA
SI-35 MUSEO
SI-36 MUELLE
SI-37 ZOOLOGICO
SI-38 PUNTO DE INFORMACIÓN TURÍSTICA
SI-39 ARTESANÍAS
SI-40 BIENES ARQUEOLÓGICOS
SI-41 LAGO
SI-42 POLIDEPORTIVO
SI-43 MIRADOR
SI-44 ALQUILER DE AUTOS
SI-45 ATRACTIVO NATURAL
SI-46 VOLCÁN
SI-47 NEVADO
SI-48 TERMAL
SI-49 CASCADA
SI-50 PESCA
SIO-01 OBRA EN LA VIA A 100 m APROXIMACIÓN OBRA EN LA VIA
SIO-02 INICIO DE OBRA INFORMACIÓN INICIO DE OBRA
SIO-03 FIN DE OBRA INFORMACIÓN FIN DE OBRA
SIO-04 CARRIL IZQUIERDO CERRADO CARRIL CERRADO (DER-CENT-IZQ)
SIO-05 DESVIO A 100 m DESVÍO
SIC-01 AV CIUDAD DE QUITO CALLE 100 AV CIUDAD DE QUITO INFORMACIÓN PREVIA DE DESTINO EN CICLORRUTA
SIC-02 C CICLOPARQUEADERO
SIC-03 FIN FIN DE LA CICLORRUTA
Tienen por objeto guiar al usuario de la vía, suministrando información de localidades, destinos, direcciones, sitios especiales, distancias y prestación de servicios. Los colores distintivos son: azul, textos y flechas blancos y símbolos negros. Se exceptúan las señales de identificación cuyo fondo es blanco y símbolos negros. Se identifica con el código SI.

CONTROL DE DOCUMENTOS

REVISIÓN	DETALLES	FECHA
01	Actualización del Documento según nueva normatividad, resolución 40595 de 2022	20/01/2024

Elaboro: Líder PESV	Reviso: Jefe Operativo	Aprobó: Gerente