

## PLAN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL TRANSPORTES ESPECIALES NUEVA ERA

NIT. 901056044-3

Bogotá– Colombia

Carrera 49 a N0 85 a -30 of 101

Cel. 3204980602

Correo. comercial@tne.com.co

Febrero de 2018

## 1. FORTALECIMIENTO DE LA GESTIÓN INSTITUCIONAL

### 1.1 Objetivos del PESV

Prevenir los accidentes de tránsito y contribuir con la mejora del desempeño de la seguridad vial en el país, cumpliendo con el compromiso legal como empresa de transporte, definiendo planes y acciones para los próximos años.

#### 1.1.2 Objetivos específicos

- Contribuir a que la seguridad vial y la responsabilidad como actores de la vía sean asunto de interés y objeto de debate entre los miembros de nuestra organización.
- Concientizar a peatones, pasajeros y conductores sobre la necesidad de lograr una movilidad racional y sostenible.
- Concientizar a los trabajadores, que adicional al conocimiento de las normas y reglamentaciones frente a la seguridad vial, debemos promover buenos hábitos, comportamientos y conductas.
- Conformar el comité de seguridad vial y mantener implementada todas las funciones a su cargo.
- Desarrollar las pautas para la realización del diagnóstico de la seguridad vial empresarial y el mejoramiento continuo de las mismas.
- Definir los planes de acción e intervención para prevenir accidentes de tránsito en la organización alineados al compromiso Gerencial, a las funciones y responsabilidades de los trabajadores, a los procedimientos de seguridad y salud en el trabajo y a la gestión de operaciones de la organización.

#### 1.1.3 Directrices de la alta Dirección.

La alta dirección se compromete a Liderar el proceso de creación e implementación del Plan Estratégico de Seguridad Vial, así mismo 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; definiendo los roles y funciones de cada integrante de la organización.

También se compromete a establecer los recursos físicos, humanos y financieros necesarios para la implantación de las diferentes medidas que se vayan a adoptar en pro de la seguridad vial de la organización, así mismo establecer un método ágil, dinámico y eficaz de participación de los trabajadores.

## 2. Conformación Comité de Seguridad vial.

### 2.1 Objetivo del comité del PESV.

El objetivo del comité es plantear, diseñar, implementar y definir las acciones que permitan generar conciencia entre el personal de la Empresa y lograr objetivos a favor de la seguridad vial en la empresa y la vida cotidiana de sus integrantes, como lo ordena el PLAN ESTRATEGICO DE SEGURIDAD VIAL en la resolución 1565 de Junio de 2014 del Ministerio de Transporte.

### 2.2 Nombramiento según la Alta Dirección.

La alta Dirección en compromiso con los objetivos del presente Plan Estratégico de seguridad vial nombra a los integrantes como se evidencia en el acta de conformación.

## **Anexo 2. Acta de conformación.**

## 3. Política de seguridad vial

Transportes especiales nueva era y su representante legal, los trabajadores, se comprometen a establecer Actividades de promoción y prevención de accidentes de tránsito, cumpliendo los objetivos del plan estratégico de seguridad vial, tomando como marco de referencia lo descrito en el Código Nacional de Tránsito Terrestre, según ley 769 de 2002, La Ley 1503 de 2011 y la resolución 1565 de 2014,

Todos los actores viales se comprometen a participar en las actividades de prevención con el fin de disminuir la probabilidad de ocurrencia de accidentes de tránsito que puedan generar, lesiones físicas, mentales y sociales a los trabajadores, a la comunidad en general y al medio ambiente. Igualmente es compromiso de todos los que conforman la empresa, realizar y vigilar que se realice mantenimiento preventivo y correctivo de los vehículos, también a participar de las capacitaciones periódicas realizadas al personal en temas de manejo defensivo y normas de seguridad vial.

La gerencia destinará los recursos financieros, técnicos y humanos necesarios para dar cumplimiento a la política, así mismo se compromete a realizar seguimiento y control a la mejora continua de la organización de acuerdo a las necesidades encontradas a lo largo del desarrollo de la operación.

## **Ver anexo 3. Política firmada**

### 3.1 Divulgación de la Política.

La política de la organización se encuentra publicada en las instalaciones de la organización y se divulga a todo el personal en la inducción general de Seguridad y salud en el trabajo.

## 4. Diagnostico. Se realizó con base al anexo 1 de la resolución 1565 de 2014.

### 4.1. Características de la empresa:

Es una pequeña empresa, la actividad económica es transporte de ejecutivos y empleados, desde el hogar hasta la sede de trabajo.

4.2 Servicios: Ofrece el servicio de transporte de ejecutivos y empleados, desde el hogar hasta la sede de trabajo, garantizando puntualidad, seguridad, tranquilidad y eficiencia.

En cuanto al servicio turístico, ofrecen transporte cómodo, elegante y seguro para los desplazamientos a los diferentes destinos. Este servicio está disponible para empresas, promotores turísticos, grupos familiares e instituciones educativas.

### 4.3 Tabulación de la encuesta realizada al personal.

Tabla 1: Grupo de trabajo

ITEM	FRECUENCIA	PORCENTAJE
Administrativo	3	6%
Comercial	0	0%
Técnico	0	0%
Operativo	15	94%
Otros	0	0%
Total	18	100%

Tabla 2: Tipo de contrato

ITEM	FRECUENCIA	PORCENTAJE
Indefinido	3	56%
Definido	0	0%
Contratista	0	0%
Otro	15	44%
Total	18	100%

Tabla 3: Experiencia en la conducción

ITEM	FRECUENCIA	PORCENTAJE
0-5 años	3	9%
6-10 años	3	9%
11-15 años	5	39%
16-20 años	5	25%
21-25 años	5	0%
26-30 años	0	9%
31-35 años	0	9%
más de 35 años	0	0%
Total	18	100%

Tabla 4: Fuente: Accidentes de tránsito en los últimos 5 años

ITEM	FRECUENCIA	PORCENTAJE
Si	3	9%
No	29	91%
Total	32	100%

Tabla 5: Incidentes de tránsito en los últimos 5 años

ITEM	FRECUENCIA	PORCENTAJE
Si	3	9%
No	15	91%
Total	18	100%

Tabla 6: Frecuencia con que realiza desplazamientos en misión

ITEM	FRECUENCIA	PORCENTAJE
A diario	30	94%
Una o dos veces a la semana	0	0%
Alguna vez a la semana	0	0%
Varias veces al año	0	0%
No responde	2	6%
Total	32	100%

Tabla 7: Conduce su propio vehículo para estos desplazamientos

ITEM	FRECUENCIA	PORCENTAJE
Si	15	53%
No	1	41%
No responde	2	6%
Total	18	100%

Tabla 6: Planificación de los desplazamientos en misión

ITEM	FRECUENCIA	PORCENTAJE
Mi mismo	15	53%
La Empresa	2	41%
No responde	1	6%
Total	18	100%

Tabla 9: Tiempo de atención para prever la misión

ITEM	FRECUENCIA	PORCENTAJE
Un día	11	35%
Dos días	2	6%
Una semana	3	9%
Un mes	2	6%
Otros	12	38%
No responde	2	6%
Total	32	100%

Tabla 10: Medios de desplazamiento para los trayectos casa-trabajo

ITEM	FRECUENCIA	PORCENTAJE
A pie	15	47%
Automotor	5	16%
En bicicleta	0	0%
Transporte público	2	9%
Moto o ciclomotor	0	28%
Transporte colectivo de la empres	0	0%
Total	18	100%

Tabla 11: Km diarios entre el lugar de trabajo-domicilio (trayecto ida y vuelta)

ITEM	FRECUENCIA	PORCENTAJE
2km	13	41%
5km	2	25%
8km	1	3%
10km	0	0%
15km	0	0%
20km	0	0%
Otros	2	31%
Total	18	100%

Tabla 12: Kms mensuales recorridos en la labor

ITEM	FRECUENCIA	PORCENTAJE
0-500km	3	9%
501-1000km	3	16%
1001-1500km	3	19%
1501-2000km	3	31%
más de 2000km	3	19%
No responde	3	6%
Total	18	100%

Tabla 13: Principales factores de riesgo (trayectos ida y vuelta del domicilio al trabajo y en los desplazamientos en misión)

ITEM	FRECUENCIA	PORCENTAJE
Estado de la infraestructura vial	18	60%
Organización del trabajo		6%
Mi propia conducción	0	0%
Otros	0	34%
Total	18	100%

Tabla 14: Causas que motivan el riesgo

ÍTEM	FRECUENCIA	PORCENTAJE
Intensidad del tráfico	3	35%
Condiciones climatológicas	4	8%
Tipo de vehículo o sus características mecánicas	0	0%
Organización del trabajo	0	2%
Su propia conducción	0	0%
Su estado psicofísico	0	0%
Otros conductores	10	20%
Estado de infraestructura vial	1	26%
Falta de información o formación en seguridad vial	0	9%
Otras	0	0%

Total	18	100%
-------	----	------

Tabla 14.1: Causas que motivan el riesgo

ITEM	FRECUENCIA	PORCENTAJE
Intensidad del tráfico+Otros conductores +Estado físico de la malla vial+Falta de información o formación en seguridad vial	7	8%
Intensidad del tráfico+Condiciones climatológicas +Organización del trabajo +Estado físico de la malla vial	0	0%
Intensidad del tráfico+Condiciones climatológicas +Estado físico de la malla vial+Falta de información o formación en seguridad vial	7	8%
Estado físico de la malla vial+Falta de información o formación en seguridad vial	7	8%
Intensidad del tráfico+ Otros conductores +Estado físico de la malla vial+Falta de información o formación en seguridad vial	2	6%
Intensidad del tráfico	12	70%
Intensidad del tráfico+Condiciones climatológicas	0	0
Intensidad del tráfico+Tipo de vehículo o sus características mecánicas+ Otros conductores +Estado físico de la malla vial	0	0
Intensidad del tráfico+ Otros conductores +Estado físico de la malla vial	0	0%
Intensidad del tráfico+ Estado físico de la malla vial	0	0%
Estado físico de la malla vial	0	0%
Intensidad del tráfico+ Otros conductores	0	0%
Otros conductores	0	0%
Otros conductores +Estado físico de la malla vial	0	0%
Total	18	100%

Tabla 15: Concreto el riesgo que percibe

ITEM	FRECUENCIA	PORCENTAJE
Condiciones físicas de las vías	3	28%
Educación vial	15	56%
Exceso del parque automotor	0	16%
Total	18	100%

Fuente: Autores del proyecto



Tabla 16: Propuestas para reducir el riesgo de accidente

ITEM	FRECUENCIA	PORCENTAJE
Control de las autoridades	6	66%
Cultura Ciudadana	6	22%
Habilitación de nuevas vías	3	9%
Buen estado de los vehículos	3	9%
<b>Total</b>	<b>18</b>	<b>100%</b>

Tabla 17: Lugar donde guarda el vehículo

ITEM	FRECUENCIA	PORCENTAJE
En el garaje de su casa	4	53%
En las instalaciones de la Empresa	0	0%
Paga parqueadero	8	38%
En el frente de su casa	6	9%
Otros	0	0%
<b>Total</b>	<b>18</b>	<b>100%</b>

## 5. Consolidación análisis de la encuesta.

Después de verificar los datos arrojados por la encuesta realizada en la organización se puede concluir que los riesgos inherentes al tránsito y transporte son principalmente por la Falta de cultura ciudadana, como Imprudencia de los conductores, conducir a altos niveles de velocidad, estacionarse en lugares no autorizados, También Conducir o caminar bajo el efecto del alcohol y/o sustancias psicoactivas así mismo el uso de elementos distractores como uso de celular, manos libre, computadores, pantallas LCD, mp3, equipo de música del vehículo, entre otros).

El factor humano es crítico, se pueden presentar accidentes de tránsito por desconocer y/o no respetar las normas y las señales de tránsito hacer caso omiso señales verticales y/o horizontales, irrespetar las señales del semáforo, y si a esto se le suma una condición de peligros del entorno como alumbrado público deficiente, el mal estado de las vías, condiciones climatológicas y falta de señalización de la malla vial (baches, asentamientos, ondulaciones en la vía) se pueden presentar los accidentes de tránsito.

Por otra parte los controles administrativos de la organización como distancias recorridas, el no controlar los excesos de velocidad, no inspeccionar el vehículo antes de la puesta en marcha, el seguimiento y control a la contratación y la documentación de los vehículos y conductores, No realizar exámenes médicos, sobrepasar el cupo del vehículo, No uso del cinturón de seguridad y realizar seguimiento y control mediante indicadores.

Los desplazamientos en misión e in itinere representan un riesgo ya que en la zona de operación hay muchas motos y ciclas las cuales representan un riesgos como actor vial por que no respetan las señales de tránsito, no usan los elementos de seguridad, tienen la documentación del vehículo vencida y en algunos casos manejan bajo estado del alcohol o

sustancias psicoactivas, por ende los demás actores viales son también prioridad en los controles de prevención de accidentes de tránsito.

Por otra parte el Mantenimiento preventivo y correctivo sin controlar y ejecutar es un riesgo que se debe controlar y administrar, así mismo como las medidas de intervención en caso de una emergencia, los procedimientos establecidos por el Sistema De Gestión de seguridad y salud en el trabajo son apoyo fundamental para el pilar de atención a víctimas.

A continuación se realiza la calificación y clasificación de los riesgos viales con base a la tabulación y análisis de los datos arrojados por el diagnóstico previo.

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

A continuación se clasifican los riesgos viales identificados a través de la encuesta, esta matriz se realizó con base a la resolución 1565 de 2014 Numeral 7.5 Diagnóstico, ejemplo de los pasos para determinar la evaluación del riesgo.

PLAN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL TRANSPORTES ESPECIALES NUEVA ERA

Grupo de trabajo	Nombre del cargo	Rol en la vía	Riesgo factor humano	Referencia norma	Nivel de riesgo			Riesgo factor vehículo	Referencia Norma	Nivel de riesgo			Riesgo Entorno	Referencia Norma	Nivel del riesgo		
					Alto	Medio	Bajo								Alto	Medio	Bajo
ADMINISTRATIVO / OPERATIVOS	GERENTE, JEFE DE OPERACIONES, INSPECTOR DE RUTAS, CONDUCTORES	CONDUCTOR / PASAJEROS / PEATON	Estado de salud	Resolucion 2346 de 2007	x												
			Uso del celular sin manos libres/ otros dispositivos	Ley 143-01		x		Exceso de velocidad	Capitulo xl		x		Condiciones climaticas			x	
			Uso del cinturon	Art. 132 Codigo de transito	x												
			Conducir de forma inadecuada	Titulo III Codigo de transito		x		Mantenimiento preventivo y coorrectivo sin ejecutar	Capitulo xl	x			Condiciones climaticas/ mal estado de la via y señalización/ desconocimiento de los riesgos en la ruta			x	
			Distraccion	Titulo III Codigo de transito	x								Señalización deficiente				x
			Fatiga	Titulo III Codigo de transito	x												
			Conducir o caminar bajo efectos del alcohol	Codigo Nacional de transito		x											
			No respetar las señales de transito	Codigo Nacional de transito	x								Otros actores viales		x		
ADMINISTRATIVO	SECRETARIA/ AUXILIARES DE OFICINA/SERVICIOS GENERALES	PASAJERO/ PEATON	Cansancio	Titulo III Codigo de transito	x												
			Estrés	Titulo III Codigo de transito	x												
			Sueño	Titulo III Codigo de transito	x												
			Agresividad	Titulo III Codigo de transito	x												
			No respetar las señales de transito	CODIGO DE TRANSITO		x							Otros actores viales		x		
			Conducir o caminar bajo efectos del alcohol	Codigo Nacional de transito		x											

**PLAN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL TRANSPORTES ESPECIALES NUEVA ERA**

7. Planes de acción de los riesgos viales e implementación de las acciones, se realiza por factor Humano, Vehículos seguros, infraestructura segura y Atención a víctimas. (Convenciones: Negro Programado, Blanco sin actividad, Amarillo Ejecutado.)

Factor	Riesgo por factor	Nivel de riesgo			Plan de acción	Actividades a realizar	Responsable	Periodicidad	Fecha de ejecución año 2018											
		Alto	Medio	Bajo					ene	feb.	mar.	abr.	may.	jun.	jul.	ago.	sep.	oct.	nov.	dic.
H u m a n o	Estado de salud	X			Realizar seguimiento al estado de salud de la población trabajadora	1. Realizar exámenes médicos de ingreso, periódicos y de retiro	Gestión Humana	Mensual												
						2. Hacer seguimiento al estado de salud de los trabajadores	HSEQ	Mensual												
						3. Hacer seguimiento y control a las enfermedades de salud pública	HSEQ	BiMensual												
						4. Hacer seguimiento y control al ausentismo, incapacidades, enfermedades de origen	HSEQ	Mensual												
	Uso del celular sin manos libres/ otros dispositivos		x		Crear campañas de sensibilización para no utilizar el celular mientras se conduce	1. Socializar la Política: No uso de equipos móviles mientras conduce o utilizar el manos libres	HSEQ	BiMensual												
						2. Auditoria por parte del inspector de ruta del cumplimiento de la política	Inspector de ruta	Mensual												
	Uso del cinturón	x			Realizar camapañas de uso del cinturón de seguridad	1. Publicar en los vehículos aviso de uso de cinturón de seguridad	HSEQ	BiMensual												
						2. Divulgar la política de uso de cinturón de seguridad	HSEQ	BiMensual												

PLAN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL TRANSPORTES ESPECIALES NUEVA ERA

Factor	Riesgo por factor	Nivel de riesgo			Plan de acción	Actividades a realizar	Responsable	Periodicidad	Fecha de ejecución año 2018												
		Alto	Medio	Bajo					ene	feb.	mar.	abr.	may.	jun.	jul.	ago.	sep.	oct.	nov.	dic.	
H U M A N O	Conducir de forma inadecuada / Distracción		x		Realizar campañas de manejo defensivo y capacitaciones en seguridad vial/ HSEQ	1. Capacitaciones en seguridad vial	HSEQ/ Comité seguridad vial	Mensual													
						2. Requisito por conducir estar certificado en Manejo defensivo , primeros auxilios, control de incendios y mecanica basica	HSEQ / comité seguridad vial / Gestión Humana	Mensual													
	Fatiga	x		Hacer seguimeiento a los turnos, recorridos,horaiors de trabajo	1. Realizar control y seguimiento a los kilometros recorridos	HSEQ / comité seguridad vial / Gestión Humana	Mensual														
					2. Control por GPS, control por planiallas y programación operacional	HSEQ / comité seguridad vial / Gestión Humana	Mensual														
					3. Divulgar Politica de regulación de horas de conduccion y alinear con el programa de pausas activas	HSEQ / comité seguridad vial / Gestión Humana	Mensual														
	Conducir o caminar bajo efectos del alcohol		x		Camapañ de prevnecion de consumo de alcohol y sustancias psicoactivas	1. Divulgar politica de Prohibicion de consumo de alcohol y sustancias psicoactivas	Gestión Humana/HSEQ	Mensual													
No respetar las señales de transito	x			Realizar Prubeas de alcoholimetria y /o Exámenes medicos		Gestión Humana/HSEQ	Mensual														

PLAN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL TRANSPORTES ESPECIALES NUEVA ERA

Factor	Riesgo por factor	Nivel de riesgo			Plan de acion	Actividades a realizar	Responsable	Periodicidad	Fecha de ejecucion año 2018												
		Alto	Medio	Bajo					ene	feb.	mar.	abr.	may.	jun.	jul.	ago.	sep.	oct.	nov.	dic.	
V E H I C U L O S  S E G U R O S	Mantenimiento preventivo y correctivo sin ejecutar	x			Alinear el programa de mantenimnto preventivo y correctivoa las necesidades y requerimientos del marco legal en Colombia y a los objetivos del I PESV	1.Establecer el programa de mantenimiento preventivo y correctivo	HSEQ/ Director de operaicones	Mensual													
						2. Realizar seguimeinto y control de la docuemntaciòn necesaria que debe tener cada vehivulo	HSEQ/ Director de operaicones	Mensual													
						3. Verificar la idoneidad de los proveedores de Mnatenimiento	HSEQ/ Director de operaicones	Mensual													
						4. Realizar las inspecciones planeadas	HSEQ/ Director de operaicones	Mensual													
						5. Realizar seguimeinto y control por medio de indicadores.	HSEQ/ Director de operaicones	Mensual													

PLAN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL TRANSPORTES ESPECIALES NUEVA ERA

Factor	Riesgo por factor	Nivel de riesgo			Plan de acción	Actividades a realizar	Responsable	Periodicidad	Fecha de ejecución año 2018															
		Alto	Medio	Bajo					ene	feb.	mar.	abr.	may.	jun.	jul.	ago.	sep.	oct.	nov.	dic.				
INFRAESTRUCTURA	Mal estado de las vías, señalización deficiente, condiciones climatológicas, Vías peligrosas				Realizar seguimiento y control de las condiciones peligrosas que hacen parte de la operación de la compañía	1. Realizar análisis de riesgo de las rutas por medio del formato ARO	HSEQ / CONDUCTORES	Mensual																
						2. Consultar el estado de las vías, cierres, daños en la vía, construcciones.	INSPECTOR DE RUTA	Mensual																
						3. Consultar el estado crítico de las vías, como derrumbes, cerradas por lluvias, pérdidas de bancada	Inspector de ruta/ HSEQ/CONDUCTORES	Mensual																
						4. Hacer los rutogramas	Inspector de ruta/ HSEQ/CONDUCTORES	Mensual																

PLAN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL TRANSPORTES ESPECIALES NUEVA ERA

Factor	Riesgo por factor	Nivel de riesgo			Plan de acion	Actividades a realizar	Responsable	Periodicidad	Fecha de ejecucion año 2018																		
		Alto	Medio	Bajo					ene	feb.	mar.	abr.	may.	jun.	jul.	ago.	sep.	oct.	nov.	dic.							
A T E N C I O N  A   V I C T I M A S	Accidente de transito con o sin heridos, fatalidad.	x			Documentar los Procedimientos de seguridad en caso de un accidente de transito con o sin heridos y divulgar a todo el personal / Conocer los centros de atencion medica mas cercanos y cuerpos de emergencias/ Capacitar al perosnal en Primeros auxilios, control de incendios, manejo defensivo y mecanica basica	1. Alinear los procedimientos de seguridad y salud en el trabajo con los objetivos del PESV	HSEQ/ Comité seguridad vial	Mensual																			
						Realizar el MEDEVAC o listado dee centros medicos y organizamos de atencion en caso de una emergencia y divulgar	HSEQ/ Comité seguridad vial	Mensual																			
						Capacitar al perosnal en Manejo defensivo, primeros auxilios, control de incendios y mecanica basica	HSEQ/ Comité seguridad vial	Mensual																			
						Realizar Induccion y reinduccion en PESV Y HSEQ a todo el personal que labore en la organizaciòn	HSEQ/ Comité seguridad vial	Mensual																			
						Investigar accidentes de transito y divulgar lecciones aprendidas	HSEQ/ Comité seguridad vial	Mensual																			



## 8. Seguimiento y evaluación de los planes de acción

## 8.1. Presupuesto

La gerencia en su compromiso con el cumplimiento de objetivos del presente plan suministra los recursos necesarios para la implementación y ejecución de cada uno de los planes de acción, este presupuesto es anual y se debe ejecutar por el área de HSEQ.

**Anexo 4. Presupuesto.**

## 8.2 Indicadores del PESV

DESCRIPCION	DEFINICION	FUENTE DE INFORMACION	META	PERIODO DE MEDICION	RESPONSABLE
Número de incidentes y accidentes de tránsito, en un periodo determinado	Número de incidentes y accidentes de tránsito.	Reportes de incidentes y accidentes	1	Mínimo trimestralmente	HSEQ
Tasa de accidentalidad Vehicular	Número de accidentes de tránsito reportados/ Número de personas expuestas al riesgo de tránsito * 100	Reportes de accidentes en la ARL	1	Mínimo trimestralmente	HSEQ/COMITÉ DE SEGURIDAD VIAL
Impacto económico de los incidentes de tránsito	Costos directos + Costos indirectos	POLIZAS SEGUROS	\$5.000.000,00	Mínimo trimestralmente	DIR. OPERACIONES
Impacto económico de los accidentes de tránsito	Costos directos + Costos indirectos	POLIZAS SEGUROS	\$5.000.000,00	Mínimo trimestralmente	DIR. OPERACIONES
Frecuencia de accidentes de tránsito	Número de accidentes de tránsito en un período/ tamaño de la flota	Registros HSEQ	1	Mínimo trimestralmente	HSEQ/COMITÉ DE SEGURIDAD VIAL
% de afectación	Número de conductores lesionados en accidentes de tránsito /Total de accidentes	Registros HSEQ	1	MENSUAL	HSEQ/COMITÉ DE SEGURIDAD VIAL
% de afectación	Número de días de incapacidad por accidentes de tránsito/Total de accidentes de tránsito	Registros HSEQ	10 DIAS	Mínimo trimestralmente	HSEQ/COMITÉ DE SEGURIDAD VIAL
Porcentaje de personas capacitadas.	Número de personas capacitadas en el período/ Total de personas programadas en dicho período *100	REGISTROS HSEQ	32	Mensual	HSEQ
Porcentaje de Investigación de accidentes.	Número de investigaciones realizadas /Total de accidentes en el período *100	REGISTROS HSEQ	100%	Mensual	HSEQ/COMITÉ DE SEGURIDAD VIAL

DESCRIPCION	DEFINICION	FUENTE DE INFORMACION	META	PERIODO DE MEDICION	RESPONSABLE
Número de personal formado en Seguridad Vial.	Número de personas formadas / Total de personas formar en seguridad vial * 100	REGISTROS HSEQ	32 PERSONAS	MENSUAL	HSEQ
Cumplimiento en los programas de mantenimiento de los vehículos.	Número de mantenimientos realizados / Total de mantenimientos programados * 100	Lo define cada organización	Lo define cada organización	Mínimo trimestralmente	DIRECTOR DE OPERACIONES
Numero de evaluaciones prácticas de los conductores.	Número de evaluaciones realizadas / Total de evaluaciones programados * 100	Lo define cada organización	Lo define cada organización	Mínimo trimestralmente	GESTION HUMANA

## 9. Auditorias del PESV.

De acuerdo al procedimiento de auditorías, establece la metodología para planificar y ejecutar auditorías internas, con el propósito de verificar que se cumplen los requisitos de ley y las Políticas y objetivos del PESV. A demás se auditara el cumplimiento de los planes de acción establecidos para cada Pilar.

### Anexo 5. Procedimiento de auditorias

## 10. Comportamiento Humano

### 10.1 Procedimiento de ingreso, seguimiento y retiro del personal.

La empresa cuenta con el procedimiento interno de vinculación y selección del personal donde están estipulados las actividades a realizar cada vez que ingresa un conductor a trabajar en la organización.

### Anexo 6. Procedimiento de ingreso, seguimiento y retiro del personal

### Anexo 7. Procedimiento de exámenes médicos ocupacionales.

### Anexo 8. Perfil del cargo Conductor

## **10.2 Pruebas de ingreso**

### **10.2.1 Prueba teórica**

Es un cuestionario con preguntas de selección múltiple relacionadas con la actividad a desempeñar. Este cuestionario es elaborado, aplicado y evaluado por la empresa a los conductores aspirantes al cargo. El empleador citará al aspirante para la realización de la prueba, en las instalaciones de la empresa o en el sitio que él crea pertinente.

#### **Anexo 9. Formato Prueba teórica**

### **10.2.2 Prueba práctica**

Esta prueba será realizada por una escuela de enseñanza avalada por el ministerio o por personal de la empresa o externo capacitado para tal fin, quién hará la veces de evaluador y certificara la idoneidad del conductor frente a la misma, considerándolo apto o no. Para la calificación de la prueba práctica, se creó un formato donde se especifican los aspectos a evaluar, el resultado de cada actividad y las observaciones por parte del evaluador encargado.

#### **Anexo 10. Prueba practica**

## **11. Programa de capacitación**

A continuación se describe el Programa de capacitación HSEQ -PESV realizado por un profesional en seguridad y salud en el trabajo.

Este se realiza para todos los actores viales de la organización, y la ejecución es responsabilidad del encargado del PESV, operaciones y de la persona encargada del área de HSEQ, esta última es la encargada de coordinar con la ARL las capacitaciones programadas.

Este está diseñado tanto para conductores nuevos y antiguos, para conductores propios y terceros.

La metodología de la evaluación de la capacitación es por escrita, y debe ser practicada por la persona que dicta la capacitación, mínimo 8 preguntas de la cuales se aprueba con 5 acierto en adelante.

Todas las capacitaciones deben ser evaluadas, incluir registro de asistencia y registro fotográfico, Estos registros se deben presentar periódicamente en las reuniones del Comité de seguridad vial.

A continuación programa de capacitación mensual basado en el diagnóstico inicial y en los controles de cada riesgo identificado y calificado.

**Ver anexo 11. Programa de capacitaciones HSEQ – PESV.**

## **12. Control de documentación de conductores.**

12.1 Protocolo de documentación de los conductores propios y tercerizados.

Se tiene establecido el formato Control de documentación Conductores el cual debe ir anexo a cada carpeta de los móviles que operan, este se diligencia al momento de ingresar a la organización.

### **Anexo 12. Documentación conductores.**

12.2 Procedimiento para el Control de infracciones.

La empresa lleva un registro de las infracciones o violaciones a las normas de tránsito cometidas por los conductores de los vehículos vinculados a la misma. Para ello se diseñó el siguiente formato donde se describen datos importantes de la infracción cometida por el contra venter, lugar, fecha de ocurrencia y demás. Este se revisa de carácter mensual y es responsabilidad del Jefe de operaciones hacer el seguimiento.

En caso de que un conductor presente multa e infracciones debe hacer entrega del paz y salvo o acuerdo de pago, de lo contrario no se generan extractos de contrato a nombre del contra venter.

Las consultas se realizan por medio del SIMIT y el RUNT tomando como referencia la base de datos de conductores y personal Administrativo.

### **Anexo 13. Procedimiento de infracciones de transito**

### **Anexo 14. Seguimiento de multas e infraccione.**

## **12.3 POLÍTICA DE PREVENCIÓN EN EL CONSUMO DE SUSTANCIAS PSICOACTIVAS – ALCOHOL Y DROGAS**

Consciente de la importancia de la salud y el bienestar de sus empleados y contratistas, así como de la seguridad presente en sus actividades, reconoce que el consumo de sustancias psicoactivas (Alcohol, tabaco, alucinógenos y abuso en el consumo de fármacos) en el ámbito laboral es un problema de salud pública y tiene efectos adversos sobre la eficiencia y productividad personal. Es por ello que, considerando los principios de igualdad, confidencialidad y equidad, ha determinado desarrollar actividades tendientes a contribuir con la prevención del consumo de dichas sustancias.

No obstante, establece que está prohibido el uso, posesión, transporte y/o comercialización de drogas ilícitas, bebidas embriagantes y tabaco al igual que el uso inapropiado de sustancias psicotrópicas o químicas controladas, tanto en las instalaciones de la empresa como en actividades laborales que se desarrollen. Está prohibido a todos los trabajadores presentarse al sitio de trabajo bajo la influencia del alcohol, estupefacientes o sustancias psicotrópicas, así como consumirlas y/o incitar a consumirlas.

Esta política es de cumplimiento obligatorio por parte de todos los trabajadores de la compañía y de los contratistas que vayan a desarrollar labores al interior de las instalaciones de la organización o en alguno de sus vehículos. La Empresa se reserva el derecho de realizar en cualquier momento inspecciones de alcoholemia y/o contratar pruebas de laboratorio (orina o sangre) para detectar dichas sustancias. Estas serán realizadas por el personal de HSEQ o en su defecto por una IPS especialista en Salud Ocupacional. Se considera falta grave y en consecuencia puede adoptar medidas disciplinarias, de acuerdo con lo establecido en el Reglamento Interno de Trabajo y la Ley, según sea el caso.

**Acciones Disciplinarias.**

Teniendo en cuenta que los accidentes de tránsito en Colombia por conductores en estado de embriagues son muy altos, todo trabajador que tenga resultado positivo se apartará del cargo inmediatamente y se remite a la IPS en salud ocupacional quien dictamina el grado de alcohol en la persona y genera la evidencia, el comité de seguridad evalúa el tipo de sanción de ser reincidente se remite a la autoridad competente.

Todas las inspecciones realizadas por el área de HSEQ se deben diligenciar en el formato REGISTRO PRUEBAS DE ALCOHOL Y DROGAS.

#### **12.4 POLÍTICA DE REGULACIÓN DE HORAS DE CONDUCCIÓN Y DESCANSO**

En su compromiso con la preservación de la vida, la prevención de los accidentes de tránsito, el cuidado de la seguridad y la salud de los trabajadores, la prevención de impactos negativos al medio ambiente y la mejora continua, se compromete a vigilar el cumplimiento estricto de la jornada laboral para que no afecte el horario de descanso del trabajador.

También concentra sus esfuerzos en recordar a sus trabajadores la importancia de los buenos hábitos de vida, la buena alimentación y el respeto por el tiempo de descanso, por medio de sensibilizaciones y programas que pretenden impulsar la cultura del autocuidado y el cuidado mutuo dentro y fuera de la organización.

**Consideraciones.**

Reconociendo que la fatiga a la hora de conducir es un verdadero peligro tanto para los conductores como para los demás actores de la vía, es directriz de la empresa:

Hacer seguimiento por GPS a los recorridos realizados por cada vehículo.  
Programar recorridos de acuerdo a esta política

Ningún conductor debe manejar por más de 3 horas sin hacer una pausa de quince minutos.

Ningún conductor puede sobrepasar las 8 horas continuas de operación.

El conductor debe diligenciar la planilla de recorridos o vale de servicios indicando horas de pausa y tiempo total de recorridos.

#### **12.5 POLÍTICA REGULACIÓN DE VELOCIDAD.**

Para la prestación del servicio de transporte escolar en zonas rurales y urbanas se prohíbe alcanzar velocidades mayores a 50km/hora, en zonas escolares 30km/hora y en carreteras nacionales 80km/horas, así las señales de tránsito indiquen velocidades mayores o no restrinjan esta acción.

Para el servicio de transporte especial y de turismo, la empresa se debe acoger a las señales de tránsito expuestas sobre la vía.

Instalar dispositivos sonoros y luminosos al exterior del vehículo, los cuales deben activarse automáticamente y simultáneamente en el momento que se sobrepase el límite máximo de velocidad.

Sanciones:

Primera vez. Debe dar una capacitación de 45 minutos a todo el personal sobre respeto de las normas de tránsito.

Segunda vez. Carta escrita al trabajador donde se notifica el incumplimiento reiterativo de la Política

Tercera vez. Carta escrita notificando la reincidencia al incumplimiento de la política y se sanciona apartándolo 5 días del cargo.

Cuarta vez. El área de Gestión humana aplica el procedimiento de acuerdo al reglamento interno de la empresa.

#### **12.6 POLÍTICA DE PROHIBICIÓN EN EL USO DE EQUIPOS DE COMUNICACIÓN EN EL DESARROLLO DE LA ACTIVIDAD DE LA CONDUCCIÓN.**

En la intención de la organización por preservar la vida y conservar la seguridad en los desplazamientos de trabajadores y contratantes, se realizan los siguientes planes con el fin de prevenir accidentes en la vía y promocionar actos seguros en la conducción y en los desplazamientos:

Prohibir el uso de equipos de comunicación mientras se desarrollan las actividades de conducción y transporte.

Evitar el uso de equipos “manos libres” ya que disminuyen el nivel de audición y atención en la vía.

Realizar sensibilizaciones relacionadas con los usos correctos de los equipos de comunicación.

Sanciones:

Primera vez. Debe dar una capacitación de 45 minutos a todo el personal sobre cultura de autocuidado y prevención de accidentes de tránsito por uso del celular.

Segunda vez. Carta escrita al trabajador donde se notifica el incumplimiento reiterativo de la Política

Tercera vez. Carta escrita notificando la reincidencia al incumplimiento de la política y se sanciona apartándolo 5 días del cargo.

Cuarta vez. El área de Gestión humana aplica el procedimiento de acuerdo al reglamento interno de la empresa.

#### **12.7 POLÍTICA DEL USO OBLIGATORIO DE CINTURÓN DE SEGURIDAD.**

Reiterando su compromiso con la prevención de accidentes de tránsito, la mejora continua y la seguridad y salud de sus trabajadores y terceros; hace obligatorio por medio de esta política, el uso del cinturón de seguridad en cada uno de sus puestos.

Así mismo la empresa se compromete a:

Realizar campañas de sensibilización de los efectos negativos que surgen de no usar cinturón de seguridad.

Capacitar al personal sobre el uso adecuado de los cinturones de seguridad, sus partes y funcionamiento.

Todos los vehículos deben tener el sticker de uso obligatorio de cinturón de seguridad.

Es responsabilidad del conductor, los pasajeros velar por el buen estado del cinturón de seguridad y gestionar el cambio.

El uso del cinturón de seguridad es obligatorio en cada asiento del vehículo.

#### **12.8 POLITICA DE USO DE ELEMNTOS DE PROTECCION PERSONAL**

El compromiso es suministrar a cada trabajador los elementos d protección personal acordes a los peligros identificados en su actividad laboral ajustados a las normas vigentes y ajustadas a los requisitos del cliente.

Es obligación del trabajador usare y mantener adecuadamente los equipos de protección personal participar en las acciones preventivas que realice la coordinación HSEQ.

Nota: Estas políticas están publicadas en la organización y son divulgadas al personal por medio de la inducción – reinducción y capacitaciones.

**Anexo 15. Políticas firmadas.**

### **13. VEHICULOS SEGUROS**

13.1 La empresa lleva registro de cada uno de los vehículos propios y tercerizados, donde se les asigna un número de móvil y se verifica la documentación del vehículo, así mismo kilometraje marca, fecha de matrícula, numero de motor, capacidad, entre otros.

#### **Anexo 16. Hoja de vida vehículos.**

13.2 Programación del mantenimiento.

Este aplica para los vehículos propios y tercerizados, se realiza cada cierto kilometraje y en ocasiones cada mes. Los mantenimiento se deben evidenciar de alguna manera, ya sea por facturas, registros fotográficos, etc... y se deben anexar a la carpeta de cada móvil mediante el formato ficha técnica de mantenimiento, donde indica fecha y lugar donde se realizó.

#### **Anexo 17. Programa de mantenimiento.**

#### **Anexo 18. Ficha técnica de mantenimiento**

13.3 Idoneidad

Los centros de mantenimiento donde se realizan deben estar legalmente constituidos, soportar cámara de comercio, rut, y permisos pertinentes.

13.4 Inspección Diaria De Los Vehículos

Aplica para todos y cada uno de los vehículos que presten servicios con la empresa, cada conductor debe efectuar un seguimiento continuo del estado mecánico y de seguridad del vehículo en el momento de su puesta en marcha o labor. Con el fin de:

Verificar el estado diario del vehículo.

Determinar problemas detectados.

Minimizar el riesgo de accidente.

Efectuar acciones correctivas si aplica.

Conservar el vehículo en buen estado para que cumpla su labor.

Garantizar la disponibilidad óptima del vehículo.

Se tiene estipulado el siguiente formato.

#### **Anexo 19. Inspección pre operacional**



## 14. INFRAESTRUCTURA SEGURA

La empresa no cuenta con rutas internas, como se puede evidenciar en el mapa de google maps.



Ubicación Transportes especiales Nueva era.

### 14.1 Rutas externas.

La empresa planifica los desplazamientos del personal de acuerdo a los requisitos contractuales y necesidades de cada cliente.

El monitoreo enfocado a la prestación del servicio con calidad y seguridad se realiza por medio de peticiones, quejas y reclamos que realiza el cliente, donde direcciona por medio de un correo electrónico sus inquietudes.

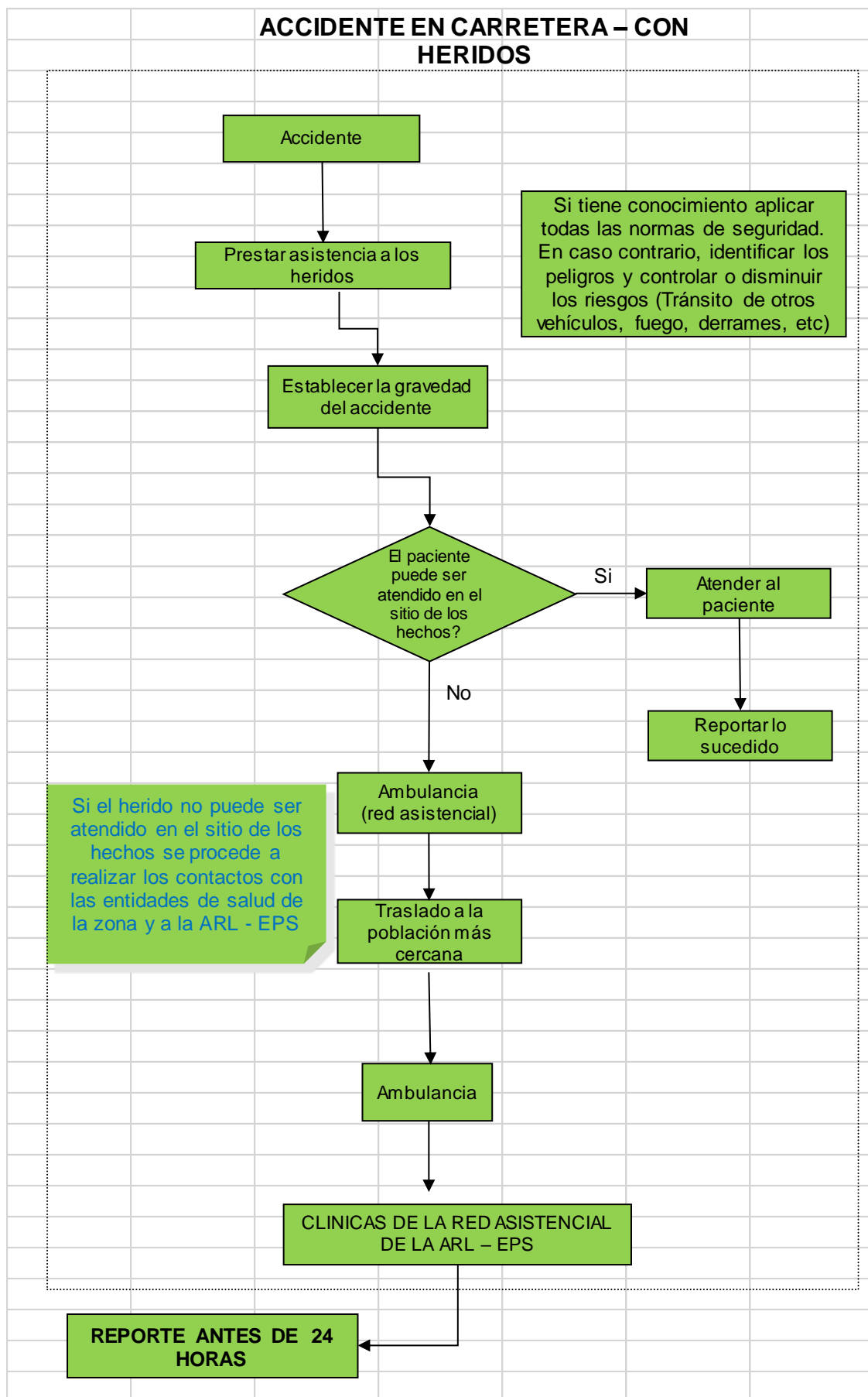
Los desplazamientos o rutas se organizan mediante el formato Rutograma donde se describe:

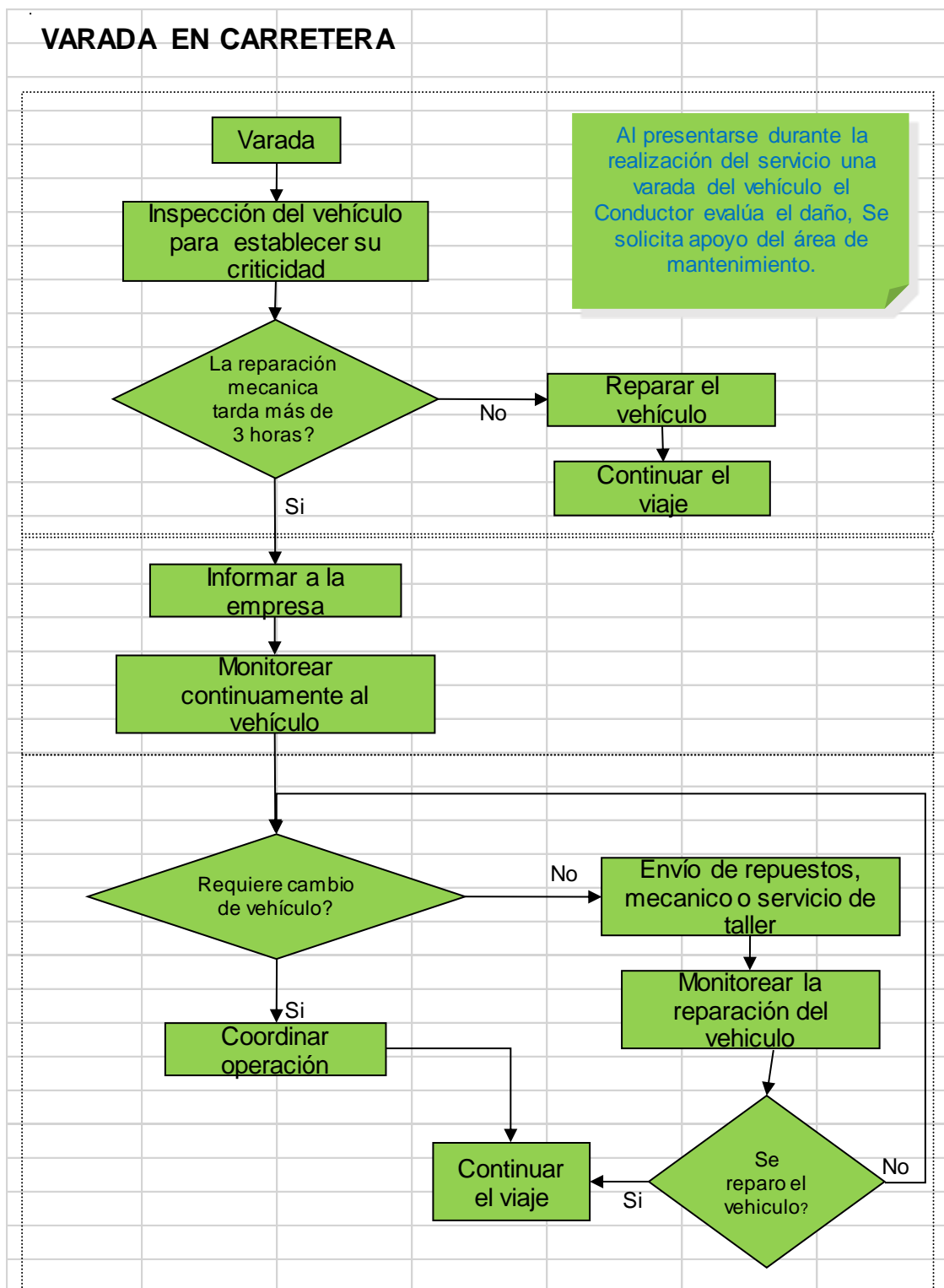
Ruta, origen, destino, georreferencia, riesgos potenciales, centros de atención de emergencias y medidas de control.

## **15. ATENCIÓN A VICTIMAS**

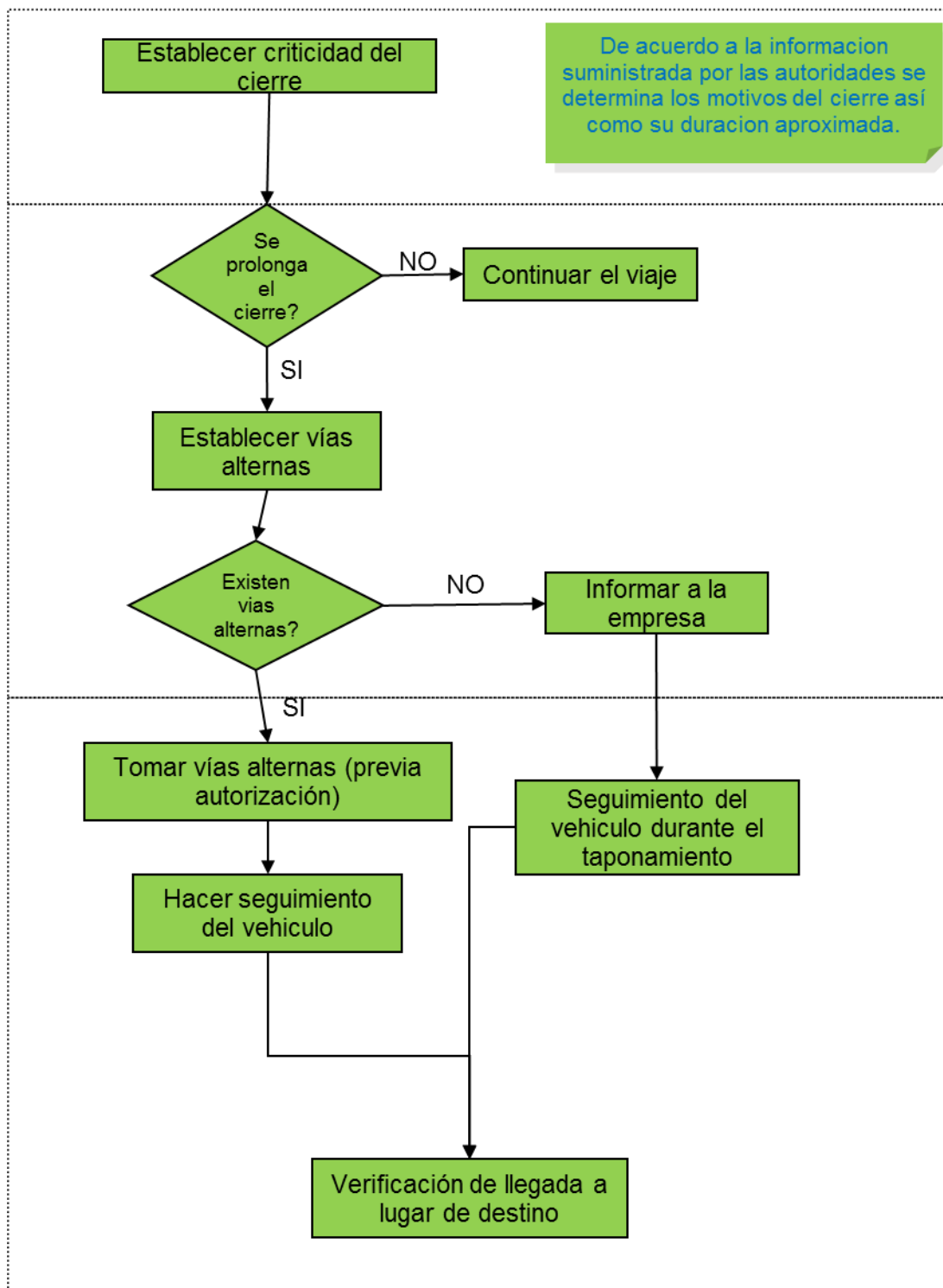
Se establecen los siguientes protocolos de emergencia en compañía de la ARL.  
En caso de accidente de tránsito se recuerda a todos los conductores que se debe dar prioridad a la vida.

Los protocolos de emergencia deben ser socializados al momento del ingreso a la compañía y aplican para personal administrativo, conductores propios y terceros.

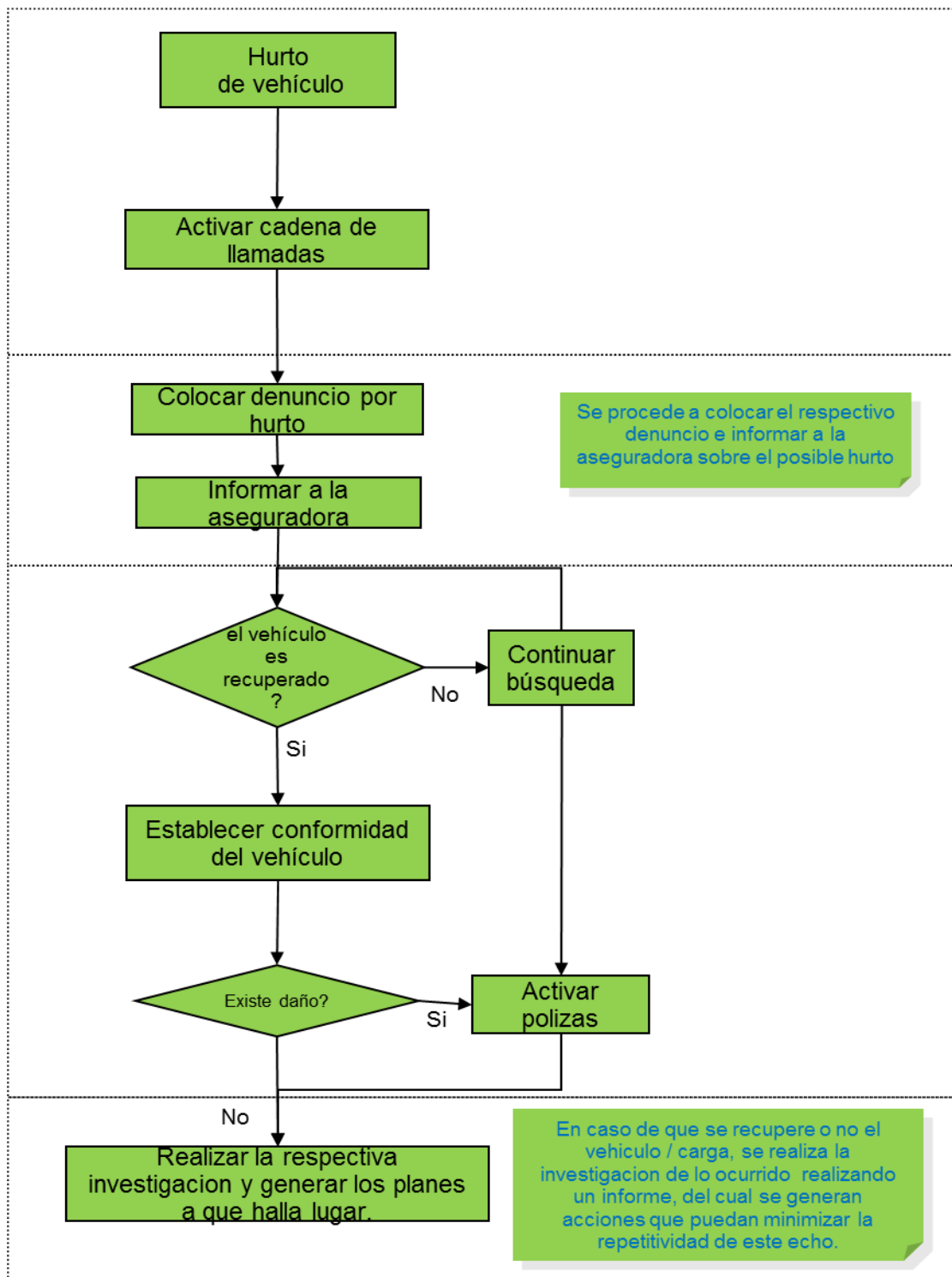




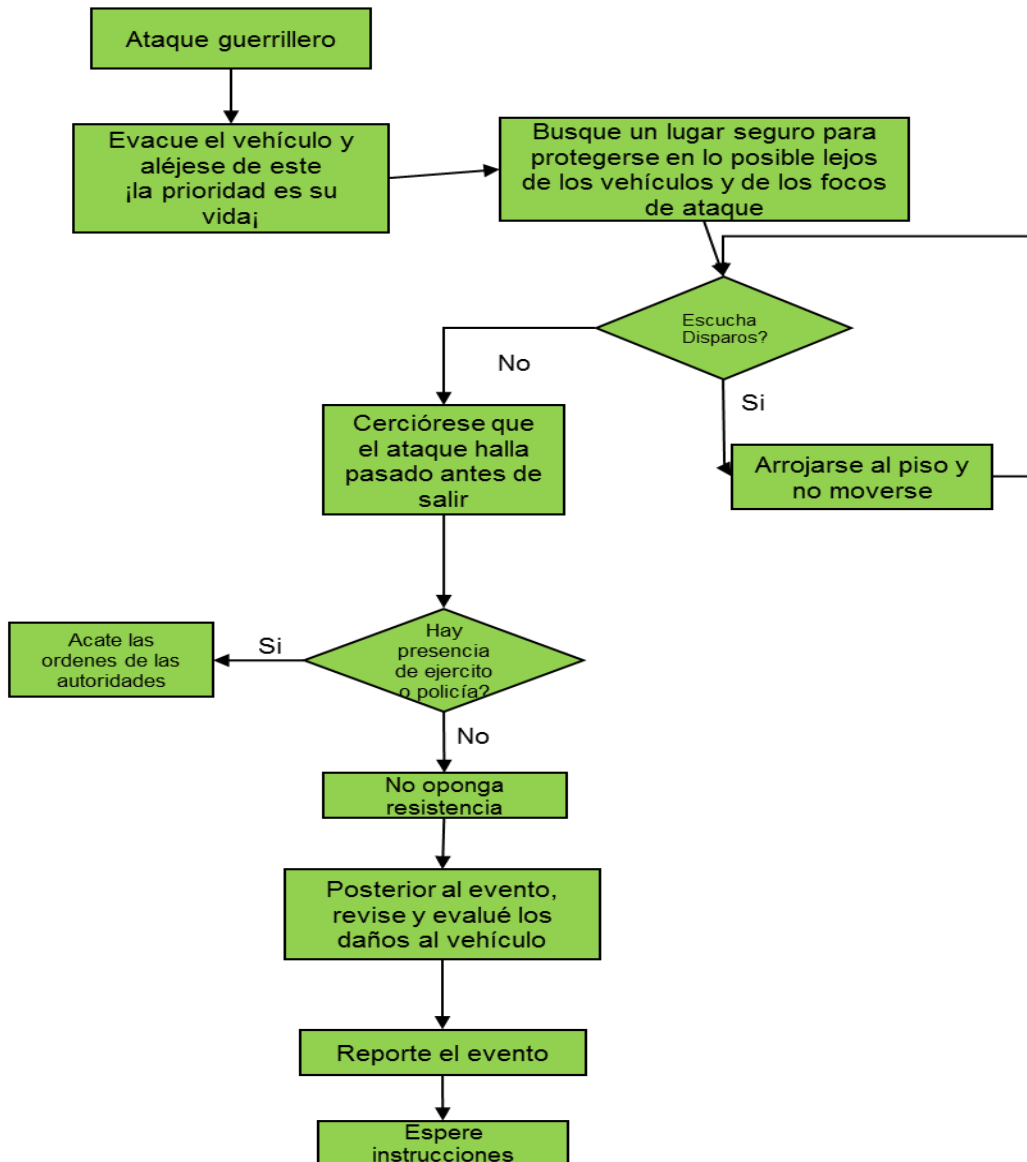
## CIERRE DE VIAS



## HURTO DE VEHICULO



## ATAQUE CON ALTERACION DEL ORDEN PUBLICO



### 15.2 Análisis de los accidentes de tránsito.

Todos los accidentes de tránsito se deben investigar de acuerdo a la resolución 1401 de 2007, a los objetivos del presente plan y a las políticas de seguridad vial, se debe identificar las causas raíz y generar un plan de acción.

La Coordinación HSEQ debe hacer parte de la investigación en compañía del comité de seguridad vial.

### 15.3 Lecciones aprendidas.

Después de investigar un evento se deben divulgar las lecciones aprendidas a todo el personal de la organización, y se deben aplicar las acciones derivadas de la investigación de los accidentes.

#### 15.4 Procedimiento de investigación de accidentes.

La empresa cuenta con el procedimiento de investigación de accidentes el cual es divulgado en el momento en que se realiza la inducción general.

**Ver Anexo 21. Procedimiento de investigación de accidentes.**