

# **PLAN ESTRATEGICO DE SEGURIDAD VIAL**

**EMPRESA:  
COOTRANSESPECIALES DEL ORIENTE**

**AÑO: 2015**

## TABLA DE CONTENIDO

1. Introducción
2. Conceptos y definiciones
3. Generalidades de la empresa
4. Guía para la elaboración del plan estratégico de seguridad vial
  - 4.1 Conformación del equipo de trabajo
    - 4.1.1 Comité de seguridad vial
    - 4.1.2 Política de seguridad vial
  - 4.2 Diagnóstico
    - 4.2.1 Características de la empresa
    - 4.2.2 Evaluación del riesgo
  - 4.3 Elaboración del PESV
  - 4.4 Implementación del PESV
  - 4.5 Seguimiento y evaluación
    - 4.5.1 Indicadores de resultado
    - 4.5.2 Indicadores de actividad
    - 4.5.3 Auditorias
    - 4.5.4 Información documentada
5. Guía de acciones para el desarrollo del PESV
  - 5.1 Comportamiento humano
    - 5.1.1 Procedimiento de selección de conductores
    - 5.1.2 Pruebas de ingreso
    - 5.1.3 Capacitación en seguridad vial
    - 5.1.4 Control de documentación de conductores
    - 5.1.5 Políticas de regulación de la empresa
      - 5.1.5.1 Política de control de alcohol y drogas
      - 5.1.5.2 Política de regulación de horas de conducción y descanso
      - 5.1.5.3 Política de regulación de la velocidad
      - 5.1.5.4 Política de uso del cinturón de seguridad
      - 5.1.5.5 Política de no uso de equipos de comunicaciones móviles mientras se conduce
    - 5.1.6 Elementos de protección
  - 5.2 Vehículos seguros
    - 5.2.1 Plan de mantenimiento preventivo
    - 5.2.2 Documentación del plan de mantenimiento
    - 5.2.3 Idoneidad
    - 5.2.4 Procedimientos de inspección diaria de los vehículos
    - 5.2.5 Control de documentación y registro de vehículos y su mantenimiento
  - 5.3 Infraestructura física

5.3.1 Rutas internas

5.3.2 Política de señalización y demarcación

5.3.3 Rutas externas

5.3.4 Apoyo tecnológico

5.3.5 Políticas de socialización y actualización de información

5.4 Atención a víctimas

## 1. INTRODUCCIÓN

Hoy, los accidentes de tránsito se identifican como una de las principales causas violentas de muerte en el mundo; en Colombia los accidentes de tránsito ocupan la segunda posición después de las muertes por homicidio.

Distintos organismos a nivel mundial están trabajando de manera conjunta para hacer de la movilidad una experiencia menos caótica y riesgosa, construyendo políticas y programas encaminados a la prevención, control oportuno e intervención de este tipo de riesgo que hoy supera el contexto laboral pues hace parte una problemática social generalizada.

Desde el ámbito laboral es necesario que las empresas demuestren toda la diligencia posible respecto del cuidado de los trabajadores, implementando modelos de prevención de riesgos, para fomentar la cultura del cuidado, promover ciudades seguras e impulsar el conocimiento colectivo.

Es necesario “seguir implementando los planes de mejoramiento con políticas, presupuesto, vehículos en buen estado y conductores, pasajeros y peatones con valores, hábitos y actitudes de respeto por la vida humana en su totalidad, con sentimientos de sensibilidad social, de aprecio y valor por la vida, las personas, y la naturaleza que se proyecten más allá de la esfera individual”.

La seguridad vial tiene un vector muy importante que es la educación para la conducción y comportamiento en calles y rutas. De ahí la gran relevancia y acato que se merece la Ley 1503 de 2011 y la resolución 1565 de 2014. En la primera en su Artículo 1 la presente ley tiene por objeto definir lineamientos generales en educación, responsabilidad social empresarial y acciones estatales y comunitarias para promover en las personas 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 de uso de la vía pública.

De acuerdo a una investigación realizada por Sergio Naza Guzmán “Factores asociados con la mortalidad por colisión de tránsito en conductores afiliados a una Administradora de Riesgos Profesionales en Colombia entre los años 2006 y 2010 “Es importante que las empresas establezcan políticas claras que garanticen que la conducción de vehículos la hagan personas calificadas y entrenadas para ello. Esto asegura que haya una disminución de hasta el 10% de la mortalidad, por colisiones de tránsito.

Si además se puede implementar una medida efectiva que alerte sobre los peligros de las colisiones en las zonas rurales apartadas de las ciudades, se podría lograr una disminución adicional hasta del 17% más, en la mortalidad por colisión en esta población.”

El modelo que a continuación presentamos fue elaborado con el fin de aportar elementos para que las empresas transformen su cultura vial, enfatizando en el conocimiento y cumplimiento voluntario de las normas de tránsito, el aumento de la percepción del riesgo al transitar y la corresponsabilidad al promover un uso solidario y responsable del espacio público, a través de la conciencia con inteligencia vial.

## **ENFOQUE DEL MÉTODO**

Dentro de este enfoque el modelo se presenta en cuatro componentes:

Fortalecimiento de la gestión institucional.

Acciones para el desarrollo del Plan Estratégico de Seguridad Vial en el comportamiento humano.

Acciones para el desarrollo del Plan Estratégico de Seguridad Vial en vehículos seguros.

Acciones para el desarrollo del Plan Estratégico de Seguridad Vial en infraestructura segura.

Acciones para el desarrollo del Plan Estratégico de Seguridad Vial en atención a víctimas.

## 2. CONCEPTOS Y DEFINICIONES

CONCEPTOS	DEFINICION
<p><b>¿Plan estratégico de seguridad vial?</b></p>	<p>Es el instrumento de planificación que consignado en un documento contiene las acciones, mecanismos, estrategias y medidas que deberán adoptar las diferentes entidades, organizaciones o empresas del sector público y privado existentes en Colombia. Dichas acciones están encaminadas a alcanzar la seguridad vial como algo inherente al ser humano y así reducir la accidentalidad vial de los integrantes de las organizaciones mencionadas y de no ser posible evitar, o disminuir los efectos que puedan generar los accidentes de tránsito.</p>
<p><b>¿Para qué sirve el plan estratégico de seguridad vial?</b></p>	<p>La finalidad del Plan Estratégico de Seguridad Vial, es definir los objetivos y las acciones o intervenciones concretas que se deben llevar a cabo para alcanzar los propósitos en materia de prevención de los accidentes de tránsito, facilitando la gestión de la organización al definir las áreas involucradas, los responsables y los mecanismos de evaluación y seguimiento en función del cumplimiento de las actuaciones definidas.</p>
<p><b>Seguridad vial</b></p>	<p>Se refiere al conjunto de acciones, mecanismos, estrategias y medidas orientadas a la prevención de accidentes de tránsito, o a anular o disminuir los efectos de los mismos, con el objetivo de proteger la vida de los usuarios de las vías.</p>
<p><b>Seguridad activa</b></p>	<p>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.</p>
<p><b>Seguridad pasiva</b></p>	<p>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.</p>

CONCEPTOS	DEFINICION
<b>Accidente de tránsito</b>	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).
<b>Accidente de trabajo</b>	Todo suceso repentino que sobrevenga con causa u ocasión del trabajo y que produzca en el trabajador una lesión orgánica, una perturbación funcional o psíquica, una invalidez o la muerte. Así como el que se produce durante la ejecución de órdenes del empleador o contratante, durante la ejecución de una labor bajo su autoridad, aún por fuera del lugar y horas de trabajo; igualmente el que se produzca durante el traslado de los trabajadores o contratistas desde su residencia a los lugares de trabajo y viceversa, cuando el transporte lo suministre el empleador. (Ley 1562 de 2012).
<b>Riesgo</b>	Es la evaluación de las consecuencias de un peligro, expresada en términos de probabilidad y severidad, tomando como referencia la peor condición previsible.
<b>Amenaza</b>	Se define como la probabilidad de ocurrencia de un suceso potencialmente desastroso, durante cierto período de tiempo en un sitio dado.
<b>Vulnerabilidad</b>	Probabilidad de afectación, puede decirse también, de la susceptibilidad de ser afectado por una amenaza y su capacidad de sobreponerse.
<b>Peatón</b>	Persona que transita a pie por una vía (CNTT, 2002).
<b>Pasajero</b>	Persona distinta del conductor que se transporta en un vehículo público (CNTT, 2002).
<b>Conductor</b>	Es la persona habilitada y capacitada técnica y teóricamente para operar un vehículo (CNTT, 2002).
<b>SOAT</b>	Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito - SOAT, el cual ampara los daños corporales que se causen a las personas en accidentes de tránsito e indemniza a los beneficiarios o las víctimas por muerte o incapacidad médica según el caso.

CONCEPTOS	DEFINICION
<b>ARL</b>	La Administradora de Riesgos Laborales (ARL) es una entidad aseguradora de vida, encargada de afiliar a los empleados al sistema general de riesgos laborales y de prevenir, proteger y atender a los trabajadores contra todo evento riesgoso que puede haber en un ambiente laboral.
<b>HSEQ</b>	Es un sistema de gestión por medio de cual se garantiza el manejo responsable de todas las actividades de la organización, promoviendo y mejorando la salud del personal, garantizando un trabajo sin riesgo de lesiones a éste o a los demás, promoviendo la protección del medio ambiente y asegurando la calidad en los procesos.
<b>Estrategia</b>	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.
<b>Visión</b>	Es un elemento de la planeación estratégica que enuncia un estado futuro de lo que desea alcanzar una organización en un tiempo determinado, expresado de manera realista y positiva en términos de objetivos.
<b>Plan de acción</b>	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.
<b>Entidad</b>	Colectividad considerada como unidad. Especialmente, cualquier corporación, compañía, institución, etc. "tomada como persona jurídica".
<b>Organización</b>	Asociación de personas regulada por un conjunto de normas en función de determinados fines.
<b>Empresa</b>	La empresa es la unidad económico-social en la que el capital, el trabajo y la dirección se coordinan para realizar una producción socialmente útil, de acuerdo con las exigencias del bien común. Los elementos necesarios para formar una empresa son: capital, trabajo y recursos materiales.



CONCEPTOS	DEFINICION
<b>Vehículo</b>	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).
<b>Vehículo de tracción animal</b>	Vehículo no motorizado halado o movido por un animal (CNTT. 2002).
<b>Vehículo no automotor</b>	Vehículo que se desplaza por el esfuerzo de su conductor.

### 3. FICHA TECNICA DE LA EMPRESA

<b>NOMBRE</b>	COOPERATIVA DE TRANSPORTES ESPECIALES DEL ORIENTE
<b>SIGLA</b>	COONTRANSESPECIALES DEL ORIENTE
<b>SECTOR</b>	COOPERATIVO PRIVADO
<b>SECTOR ECONOMICO</b>	TRANSPORTE
<b>NIT</b>	900450176-2
<b>DIRECCION</b>	CENTRO COMERCIAL BOLIVAR III LOCAL G4-2
<b>EMAIL</b>	<a href="mailto:gerencia@cootransespecialesdeloriente.com">gerencia@cootransespecialesdeloriente.com</a>
<b>TELEFONO</b>	5844310 3143033430 3143023047 3125245560
<b>NOMBRE DEL DOCUMENTO</b>	PLAN ESTRATEGICO DE SEGURIDAD VIAL (PESV)
<b>MUNICIPIO</b>	SAN JOSE DE CUCUTA
<b>DEPARTAMENTO</b>	NORTE DE SANTADER
<b>PAIS</b>	COLOMBIA
<b>ARL</b>	POSITIVA

## **4. PLAN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL**

## **4.1 CONFORMACION DEL EQUIPO DE TRABAJO**

### **4.1.1 Comité de seguridad vial**

#### **Funciones del comité:**

El equipo de trabajo definido por la alta dirección, debe formalizar su participación mediante la creación de un comité de seguridad vial, siendo este el mecanismo de coordinación entre todos los involucrados y cuyo objetivo será plantear, diseñar, implementar y medir las acciones que permitan generar conciencia entre el personal y lograr objetivos a favor de la seguridad vial en la empresa y la vida cotidiana de sus integrantes.

El establecimiento del Comité de Seguridad Vial o Comité del Plan Estratégico de Seguridad Vial, que diseñará, definirá, programará, gestionará, etc., todos los aspectos necesarios para la puesta en marcha del PESV, a que hace relación la Ley 1503 de 2011 y el Decreto 2851 de 2013, será un escenario estratégico en el proceso de participación para la planeación y ejecución las distintas fases del plan.

#### **En dicho Comité:**

- Se analizarán los resultados obtenidos en el diagnóstico inicial y se formulará la hoja de ruta a seguir, conducente a reforzar los aspectos favorables encontrados, mitigar los riesgos y diseñar acciones para garantizar un cambio de actitud en los diversos actores de la movilidad en la compañía.
- Identificar los factores de riesgo y establecer un plan de acción personalizado para cada uno de ellos.
- Se presentarán, discutirán y determinarán los programas académicos a desarrollar con los distintos actores.
- Se considerará la adopción de un estándar de seguridad, que garantice la integridad y bienestar y minimice los riesgos de un accidente de tránsito.

- Se evaluarán los requerimientos y la oferta disponible, frente a proveedores y talleres para los procesos de diagnóstico, mantenimiento preventivo y mantenimiento correctivo de los vehículos.
- Se programarán fechas, tiempos y lugares para las capacitaciones con los conductores, sus equipos de trabajo y otros actores de la empresa, entidad u organización.
- Se determinarán las acciones de control o auditorías viales que se consideren pertinentes.
- Se presentarán las campañas y acciones de acompañamiento a desarrollar durante todo el año.
- Se establecerán los cronogramas de las diversas actividades a ejecutar y hará seguimiento de las mismas.
- Se elaborarán los informes periódicos para la Gerencia, Ministerio de Transporte, organismo de tránsito u otros interesados, que den cuenta de las acciones y programas, adelantadas y por ejecutar, analizando el impacto, costo-beneficio y aporte en la generación de hábitos, comportamientos y conductas favorables a la seguridad vial del país.
- El comité será el ente encargado de definir la visión, los objetivos y alcances del Plan Estratégico de Seguridad Vial para la empresa, acorde con los mínimos establecidos por la autoridad correspondiente.
- Debe definir la periodicidad con la que se va a realizar el comité.

## **ACTA DE CONFORMACION DEL COMITÉ DE SEGURIDAD VIAL**

En San José de Cúcuta a los \_\_\_\_ días del mes de \_\_\_\_\_ del año 20\_\_\_\_, en las instalaciones de la empresa COOTRANSESPECIALES DEL ORIENTE, se reunieron las personas que han sido designadas para conformar el Comité de Seguridad Vial y así dar cumplimiento a la resolución 1565 de 2014.

### **CONFORMACION**

<b>PRINCIPAL</b>	<b>SUPLENTE</b>
<b>BENANCIO PATIÑO ROLON</b>	<b>ASTRID CAROLINA CUEVAS</b>
<b>SAUL TORRES VANEGAS</b>	<b>DIEGO LOPEZ</b>
<b>EMEL RAMIREZ</b>	<b>ANDRES GOMEZ</b>

### **RESPONSABLE DEL PLAN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL**

<b>PRINCIPAL</b>	<b>SUPLENTE</b>
<b>BENANCIO PATIÑO ROLON</b>	<b>ASTRID CAROLINA CUEVAS</b>

#### 4.1.2 Política de seguridad vial

##### Recomendaciones:

Que sea adecuada al propósito de la organización.

Que proporcione un marco de referencia para el establecimiento de los objetivos y de las metas.

Que incluya el compromiso de cumplir los requisitos aplicables.

Que incluya el compromiso de mejora continua.

##### Ejemplo

Para COOTRANSESPECIALES DEL ORIENTE, la salud y la seguridad forman parte de la naturaleza responsable misma del trabajo y por lo tanto, son conceptos inherentes a todos los procesos operativos incluyendo el transporte de personas, productos y servicios.

Como tal, debe formar parte de la planeación y diseño de los trabajos que aquí se realizan, para evitar al máximo las situaciones de riesgo que puedan afectar a las personas, los equipos y las instalaciones.

Para tal efecto la gerencia se compromete con lo siguiente:

1. Proyectar, organizar, socializar y difundir el Plan Estratégico de Seguridad Vial (PESV).
2. Crear mecanismos de capacitación propios para divulgar y crear una conciencia de la aplicabilidad y cumplimiento del PESV.
3. Crear una conciencia sobre el análisis y aplicabilidad del 769 de agosto 6 de 2002.
4. Llevar un control y registro de las infracciones de tránsito y crear líneas de capacitación sobre prevención de las mismas a los infractores.
5. Crear y mantener una disciplina sobre la aplicabilidad del PESV.
6. Mantener una constante en el PESV, para actualizar e innovar el mismo con eficacia.

Firma:



Fecha: agosto de 2015

4.2 DIAGNOSTICO DEL PESV

Antes de iniciar las acciones para intervenir el riesgo, es necesario planear la ruta segura con actividades a partir de un diagnóstico y una política clara en materia de prevención de riesgos de tránsito.

Los siguientes aspectos que se explican a continuación, son las principales fuentes para obtener la información necesaria para el diagnóstico del riesgo de tránsito, caracterización de la accidentalidad, estadísticas y costos de las pérdidas.

El propósito de este diagnóstico es identificar una serie de situaciones de riesgo que son causas básicas en el proceso de ocurrencia de los accidentes de tránsito.

Estos accidentes, como cualquier otro evento, son de origen multicausal y por ello es necesario identificar oportunamente aquellos riesgos propios de los comportamientos humanos, de los vehículos y de la infraestructura, que tienen el potencial de causar accidentes.

#### **Los tipos de riesgos pueden ser:**

- Incoherencia entre las políticas administrativas y los estándares de los procesos productivos, como ejemplo: normas de seguridad vial y el tiempo de que disponen para entregar productos o la sobrecarga de los vehículos.
- Diseños locativos precarios para mantenimiento, circulación y estacionamiento de los vehículos en las empresas.
- Un deficiente proceso de selección, inducción y entrenamiento del personal.
- Selección, alquiler y compra de vehículos poco aptos para las exigencias de la empresa.
- Falta de un programa de mantenimiento preventivo y correctivo para el parque automotor.
- Falta de conocimiento técnico y realización de acciones inseguras para la operación de los vehículos.
- Incumplimiento de las normas técnicas y legales vigentes.
- Falta de criterios y políticas para la selección y seguimiento al desempeño de los contratistas para transporte terrestre.
- Utilización de talleres con bajos niveles de calidad para las reparaciones de los vehículos.

Para realizar este diagnóstico, la empresa puede utilizar un cuestionario que se relaciona en este documento, el cual permite obtener un dato del grado de riesgo e identificar los aspectos críticos que ameritan atención.



#### 4.2.1 Características de la empresa

### CUESTIONARIO DE SITUACION DE LA EMPRESA CARACTERISTICAS DE LA EMPRESA

**Fecha:** San José de Cúcuta 14 de agosto de 2015

**Actividades que realiza:** COOTRANSESPECIALES DEL ORIENTE, es una empresa especializada en el transporte especial por carretera, con radio de acción nacional, cuyo objetivo es la movilización de estudiantes (transporte escolar), movilización de grupos personas (transporte empresarial) y movilización mixta de carga y pasajeros (transporte mixto)

Tamaño de la empresa: la empresa cuenta con 128 asociados y 4 trabajadores.

#### **Cantidad de empleados:**

<b>TIPO</b>	<b>CANTIDAD DE EMPLEADOS</b>
<b>Directos</b>	<b>4</b>
<b>Indirectos</b>	<b>128</b>
<b>Contratistas</b>	<b>6</b>
<b>Compradores</b>	<b>58</b>
<b>Total</b>	<b>196</b>

#### **Segmento al que pertenece:**

Transporte especial por carretera con radio de acción nacional

**Tipos de vehículos utilizados para los desplazamientos:**

<b>TIPO DE VEHICULO</b>	<b>CANTIDAD</b>
<b>Buses, busetas, microbuses, camionetas, doble cabinas</b>	<b>128</b>
<b>Automóviles</b>	<b>0</b>
<b>Motos</b>	<b>0</b>
<b>Bicicletas</b>	<b>0</b>
<b>Otros, cual:</b>	<b>0</b>
<b>Total</b>	<b>128</b>

**Clasificación del personal según su rol dentro de la empresa**

<b>ROL DENTRO DE LA EMPRESA</b>	<b>CANTIDAD</b>
<b>Administrativo</b>	<b>3</b>
<b>Técnico</b>	<b>1</b>
<b>Comercial</b>	<b>0</b>
<b>Otros, cual asociados y conductores</b>	<b>128</b>
<b>Total</b>	<b>132</b>

**Clasificación del personal según su rol dentro de la vía**

<b>ROL DENTRO DE LA VIA</b>	<b>CANTIDAD</b>
<b>Conductor</b>	<b>128</b>
<b>Peatón</b>	<b>38.000.000</b>

<b>Pasajero</b>	<b>500.000</b>
<b>Otros, cual:</b>	<b>0</b>
<b>Total</b>	<b>38500128</b>

#### **Tipo de desplazamientos de misión**

<b>DESPLAZAMIENTOS DE MISION</b>	<b>CANTIDAD</b>
<b>Internos Cúcuta</b>	<b>16.500</b>
<b>Externos nacionales</b>	<b>8.900</b>
<b>Total</b>	<b>25.400</b>

#### **Tipo de desplazamientos in-itinere**

<b>DESPLAZAMIENTOS IN-ITINERE</b>	<b>CANTIDAD</b>
<b>Casa-Trabajo</b>	<b>8.250</b>
<b>Trabajo -Casa</b>	<b>8.250</b>
<b>Total</b>	<b>16.500</b>

#### **Relación de actividades con el riesgo vial**

<b>RELACION CON EL RIESGO VIAL</b>	<b>N° DE TRABAJADORES</b>
<b>Si</b>	<b>132</b>
<b>No</b>	<b>0</b>

#### 4.2.2 Evaluación del riesgo

En **COOTRANSESPECIALES DELORIENTE** somos conscientes del riesgo constante que se presenta al momento de realizar nuestro objeto de transporte, toda vez que en ello influye, factores internos y externos; pero de igual forma y gracias a las constantes capacitaciones y la prudencia de nuestros expertos conductores, minimizamos al máximo esos riesgos, contando con mantenimientos trimestrales para nuestros vehículos, seguros al día (SOAT, RCC, RCA y todo riesgo).

Contamos con una web diseñada para atender las inquietudes de nuestros clientes y público en general:

[www.cootransespecialesdeloriente.com.co](http://www.cootransespecialesdeloriente.com.co)

**Esta es una herramienta que le permitirá:**

- Mantener en línea los peligros identificados y la valoración de los riesgos de todos los períodos.
- Disponibilidad inmediata de la matriz de riesgos por procesos y/o por empresa.
- Visualizar gráficamente la cantidad de riesgos críticos, altos, medios y bajos a los que está expuesta la empresa.
- Comparar por niveles de riesgos de un proceso a otro.
- Comparar la evolución de los riesgos en diferentes períodos.
- Generar informes en Word, Excel y PDF.

Usted solo deberá ingresar la información de los peligros y valorar los riesgos con sus respectivas recomendaciones, y podrá ver los avances en línea.

Sin embargo y si es uso de la web es de difícil acceso para algunos grupos de usuarios o público en general, se puede develar información usando la siguiente tabla.

GRUPO DE TRABAJO	NOMBRE DEL CARGO	ROL EN LA VIA	RIESGOS POR	NIVEL DE RIESGO
------------------	------------------	---------------	-------------	-----------------

			HABITOS	

### 4.3 ELABORACION DEL PESV

En cuanto a los niveles de riesgo, una vez se han determinado, estos deben ser clasificados y priorizados, para luego plantear las acciones sobre las que se va a trabajar cada uno. Es recomendable que el análisis y planteamiento de las acciones, estén dirigidos a eliminar o mitigar los riesgos.

PELIGRO / RIESGO	OBJETIVO	ACCIONES	MEJORES PRACTICAS

### 4.4 IMPLEMENTACION DEL PESV

ACTIVIDAD	LINEAMIENTO	RECURSOS

## 4.5 SEGUIMIENTO Y EVALUACION

### 4.5.1 Indicadores de resultado

Es el proceso de evaluar los indicadores de forma cualitativa y cuantitativa, buscando una constante innovación estratégica con el propósito de minimizar los riesgos.

DESCRIPCION	DEFINICION	FUENTE DE INFORMACION	META	PERIODO DE MEDICION
Número de incidentes y accidentes de tránsito, en un periodo determinado	Número de incidentes y accidentes de tránsito.	Reportes de incidentes y accidentes	0 accidentes	trimestralmente
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	0 accidentes	trimestralmente
DESCRIPCION	DEFINICION	FUENTE DE INFORMACION	META	PERIODO DE MEDICION
Impacto económico de los incidentes de tránsito	Costos directos + Costos indirectos	Casa aseguradoras, talleres y documentos soporte	0 costos por accidente	trimestralmente
Tasa de vehículos inspeccionados	Numero vehículos inspeccionados / Numero de vehículos *100	Base de datos de la empresa	100% vehículos	trimestralmente
Frecuencia de accidentes de tránsito	Número de accidentes de tránsito en un período/ tamaño de la flota	Base de datos de la empresa	0% accidentes	trimestralmente
% de afectación	Número de	Reportes de	0%	trimestralmente

	conductores lesionados en accidentes de tránsito /Total de accidentes de tránsito del período *100	accidentes de tránsito	conductores afectados	
% de afectación	Número de días de incapacidad por accidentes de tránsito/Total de accidentes de tránsito del período *100	Reportes de incapacidad	0% incapacidad por accidente	trimestralmente
% de afectación	Número de días con vehículos no disponibles por accidentes de tránsito /Total de accidentes de tránsito del período * 100	Reporte de la Operatividad	0% vehículos fuera de servicio por accidente	trimestralmente
DESCRIPCION	DEFINICION	FUENTE DE INFORMACION	META	PERIODO DE MEDICION
Cambio de comportamientos	Número de comportamientos seguros/Total de personas observadas *100	Periodos de salidas y disponibilidad para los transportes	100% disponibilidad de los conductores	Trimestralmente
Porcentaje de observaciones realizadas	Número de observaciones realizadas / Total de observaciones programadas en el período *100	Reuniones/asistencia	100 de convocados capacitados	Trimestral
Porcentaje de personas capacitadas.	Número de personas capacitadas en el período/ Total de	Reuniones/asistencia	100% capacitados	Trimestralmente

		personas programadas en dicho período *100			
Porcentaje Investigación accidentes.	de de	Número de investigaciones realizadas / Total de accidentes en el período *100	Croquis reportes de la autoridad competente	Reducción a la mínima expresión de la accidentabilidad	Trimestralmente
Investigación incidentes	de	Número de investigaciones realizadas / Total de incidentes en el período *100	Ordenes de comparecencia/ accidentes	Minimizar los riesgos de accidentes	Trimestralmente

#### 4.5.2 Indicadores de actividad

DESCRIPCION	DEFINICION	FUENTE DE INFORMACION	META	PERIODO DE MEDICION
Número de personal formado en Seguridad Vial.	Número de personas formadas / Total de personas formar en seguridad vial * 100	Listado de capacitaciones/ certificaciones	100% capacitados	Trimestralmente
Cumplimiento en los	Número de	Repostes del	100%	Trimestralmente



programas de mantenimiento de los vehículos.	mantenimientos realizados / Total de mantenimientos programados * 100	proveedor certificaciones	vehículos revisados	
Numero de evaluaciones prácticas de los conductores.	Número de evaluaciones realizadas / Total de evaluaciones programados * 100	Listados de asistencia observaciones	100% evaluaciones realizadas	Semestral

### 4.5.3 Auditorias

La empresa y como método de seguimiento y fortalecimiento del PESV, debe programar auditorías internas y externas, que busquen debilidades o amenazas en la aplicación del programa.

Para realizar esta auditoría, la empresa puede utilizar el cuestionario que se relaciona en este documento para el diagnóstico. En el que podrá identificar los aspectos críticos que ameritan mejoramiento.

### 4.5.4 Información documentada

En el archivo de la empresa deber reposar un total de información documentada sobre el proceso de socialización, seguimiento y fortalecimiento del PVSV

## **5.ACCIONES PARA EL DESARROLLO DEL PESV**

## 5.1 COMPORTAMIENTO HUMANO

El comportamiento humano, es una característica natural de cada individuo.

### 5.1.1 Procedimiento de selección de conductores

#### BUSES, MICROBUSES, BUSETAS, CAMIONETAS Y DOBLE CABINAS

<b>Objetivo:</b>	El objetivo básico es la búsqueda de un perfil ideal en los conductores, es el de contar con criterios sólidos para asegurar que los niveles exigidos de experiencia, conocimiento, entre otros, sean los óptimos.
<b>Experiencia:</b>	Se refiere al tiempo en años que lleva conduciendo un vehículo; la clase y tipo; las regiones geográficas por las que ha transitado como conductor; la experiencia en accidentes de tránsito, si la ha tenido; y la experiencia en actividades económicas similares a las de la empresa que está realizando la selección.
<b>Edad:</b>	Entre 20 y 60 años.
<b>Estado de salud en general:</b>	<b>Visión y audición:</b> No debe tener deficiencias que no puedan ser corregidas por prescripción médica. <b>Percepción de colores y de profundidad:</b> No debe sufrir de daltonismo y el tiempo de reacción a estímulos deben ser normales. No debe tener prótesis en piernas o brazos. No debe padecer enfermedades como: Epilepsia, crónicas del corazón, mentales o elevadas concentraciones de colesterol o triglicéridos. Habilidad mental y estabilidad emocional dentro de parámetros normales. No debe tener conducta agresiva, paranoica o esquizofrénica. No debe tener propensión al consumo de alcohol o drogas.
<b>Conocimientos y</b>	Conocimiento general de la cultura e idiosincrasia de la

<b>habilidades:</b>	<p>región.</p> <p>Conocimientos básicos de comprensión de lectura, escritura y operaciones aritméticas.</p> <p>Habilidades básicas para presentación de reportes sencillos.</p> <p>Habilidades para operar el tipo de vehículo de su competencia.</p> <p>Actitud positiva hacia la seguridad.</p> <p>Conocimientos básicos en:</p> <p>Primeros auxilios.</p> <p>Control de incendios en vehículos.</p> <p>Normas básicas de comportamiento en el tránsito nacional y local.</p> <p>Mecánica.</p> <p>Manejo defensivo.</p> <p>Conocimientos en inspección básica de un vehículo.</p> <p>Manejo de productos o equipos transportados (vehículos mixtos).</p> <p>Atención de emergencias en carretera.</p>
---------------------	---

Tipo de vehículo	Tiempo que debe llevar operando vehículos iguales o similares al que irá a conducir
Vehículos para transporte de personal (buses, busetas, micros).	6 años.
Vehículos livianos (camperos o automóviles).	2 años

### 5.1.2 Pruebas de ingreso

Tabla requerida para realizar una prueba de ingreso.

Pruebas	Conductor	Edad	Tipo de vehículo	Aptitud
Examen Psicosensometrico				
Visiometria				
Audiometría				
Coordinación motriz				
Prueba de Psicología				
Prueba Teórica				
Prueba Practica				
Otro, cual:				
Otro, cual:				

### 5.1.3 Capacitación en seguridad vial

Socialización, capacitación y certificación en acciones de seguridad vial y prevención de infracciones y accidentes de transito

CARGO	PERIODICIDAD	Habilidades Administrativas				Habilidades Sociales				Habilidades Técnicas			
		A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L

### 5.1.4 Control de documentación de conductores

Fecha: \_\_\_\_\_ Ciudad: \_\_\_\_\_

**Nombres y apellidos:** \_\_\_\_\_

**Número de identificación:** \_\_\_\_\_ **Ciudad:** \_\_\_\_\_

**Cat. de la licencia de conducción:** \_\_\_\_\_ **Fecha de vigencia:** \_\_\_\_\_

**Edad:** \_\_\_\_\_ **Años**                      **Género:** Masculino \_\_\_\_\_ Femenino \_\_\_\_\_

**GRUPO DE TRABAJO AL QUE PERTENECE:**

Administrativo \_ Comercial \_ Técnico \_ Operativo \_ Otro \_

**Explique** \_\_\_\_\_

**TIPO DE CONTRATO**

Indefinido \_\_ Definido \_\_ Contratista \_\_ Otro \_\_ Explique \_\_\_\_\_

**Cargo.** \_\_\_\_\_

**EXPERIENCIA EN LA CONDUCCION.** \_\_\_\_\_ **Años**

**Accidentes ¿Ha tenido en los últimos cinco años algún accidente de tránsito? Si \_\_ No \_\_**

**Describa brevemente las circunstancias:** \_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_

**Incidentes ¿Ha tenido en los últimos cinco años algún incidente de tránsito produciéndose daños materiales, pero no personales? Si \_\_ No \_\_**

**¿Con que frecuencia realiza desplazamientos en labor encomendada por la empresa?**

\_\_ **A diario**    \_\_ **Alguna vez a la semana**

\_\_ **Una o dos veces al mes**    \_\_ **Varias veces al año**

**¿Conduce su propio vehículo para estos desplazamientos?**

Sí \_\_\_ No \_\_\_

Mis desplazamientos en labor son, en general, planificados por:

Mi mismo \_\_\_ La Empresa \_\_\_

¿Con cuánto tiempo de antelación se suelen prever mis servicios de transporte?

---

---

---

Trayectos *in – itinere* medios de desplazamiento que utilizo para los trayectos casa – trabajo

A pie \_\_\_ Automotor \_\_\_ En bicicleta \_\_\_ Transporte publico \_\_\_

Moto o ciclomotor \_\_\_ Transporte colectivo de empresa \_\_\_

Numero de Km diarios entre mi lugar de trabajo y mi domicilio (trayectos ida y vuelta) \_\_\_\_\_ km.

Tiempo medio diario que utilizo para desplazarme entre mi lugar de trabajo y mi domicilio (Trayectos ida y vuelta) \_\_\_\_\_ Horas.

Número de km mensuales recorridos en la labor profesional \_\_\_\_\_ Km

Principales factores de riesgo con los que se encuentra (tanto en los trayectos ida – vuelta del domicilio al trabajo como en los desplazamientos en misión)

Estado de la infraestructura / vía mi vehículo: \_\_\_

La organización del trabajo: \_\_\_

Mi propia conducción: \_\_\_

Otros: \_\_\_

Causas que motivan el riesgo (indique todos los que considere adecuados, en su caso:

- \_\_\_ **Intensidad del tráfico**
- \_\_\_ **Condiciones climatológicas**
- \_\_\_ **Tipo de vehículo o sus características estado del vehículo**
- \_\_\_ **Organización del trabajo (agenda, reuniones, tiempos de entrega, etc.)**
- \_\_\_ **Su aptitud y actitud**
- \_\_\_ **Su estado psicofísico (cansancio, estrés, sueño, enfermedad viral.)**
- \_\_\_ **Otros conductores**
- \_\_\_ **Estado de la infraestructura / Vía**
- \_\_\_ **Falta de información o formación en seguridad vial**
- \_\_\_ **Otras** \_\_\_\_\_

**Concrete el riesgo que percibe** \_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_

**Sus propuestas para reducir el riesgo de accidente:** \_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_



## **5.1.5 POLÍTICAS DE REGULACIÓN DE LA EMPRESA**

### **5.1.5.1 Política de control de alcohol y drogas**

COOTRANSESPECIALES DEL ORIENTE, en un estado de responsabilidad social y mejoramiento continuo y como política de la empresa, prohíbe el uso de alcohol, drogas enervantes o alucinógenas; dentro de las oficinas de la empresa dentro de los vehículos, en cualquier momento y cualquier situación, el desacato a esta política será causal de investigación y expulsión por parte de los cuerpos directivos de la Cooperativa; en caso de que el conductor o trabajador deba ingerir un medicamento con prescripción médica, deberá informar a la empresa, la cual no le programará labores de vigilia permanente, si dicho medicamento causa somnolencia, depresión o actitud enervante, la Cooperativa, por medio de un médico profesional o de la autoridad competente, puede exigir al conductor pruebas químicas de sangre, para detectar posibles usos de sustancias que alteren el ánimo.

### **5.1.5.2 Política de regulación de horas de conducción y descanso**

COOTRANSESPECIALES DEL ORIENTE, en un estado de responsabilidad social y mejoramiento continuo y como política de la empresa, reglamenta que el tiempo límite de todo conductor frente a un volante en estado activo (conduciendo) es de 8 horas, después de este tiempo debe descansar, en recorridos de más de 8 horas se debe contar con un conductor de reemplazo, para evitar accidentes por fatiga.

Después de las ocho horas de trabajo, el conductor mínimo debe descansar una hora, para reanudar su labor, que en todo caso no debe ser superior a cuatro horas más, sin ser reemplazado.

### **5.1.5.3 Política de regulación de la velocidad**

Según la RESOLUCIÓN 001384 DE 2010, en su artículo 106, determina que el límite de velocidad permitido es el siguiente:

Límites de velocidad en vías urbanas y carreteras municipales. En las vías urbanas las velocidades máximas y mínimas para vehículos de servicio público o particular será determinada y debidamente señalizada por la autoridad de Tránsito competente en el distrito o municipio respectivo. En ningún caso podrá sobrepasar los 80 kilómetros por hora. El límite de velocidad para los vehículos de servicio público, de transporte escolar, será de sesenta (60) kilómetros por hora. La

velocidad en zonas escolares y en zonas residenciales será hasta de treinta (30) kilómetros por hora.

COOTRANSESPECIALES DEL ORIENTE, se acoge a esta normatividad y asume como política de regulación de velocidad, estas marcas dispuestas por la autoridad competente y hará un seguimiento mediante reporte de infracciones y observatorios del cumplimiento de dicha política y será deber de los directivos, amonestar a los conductores que excedan el límite de velocidad.

#### **5.1.5.4 Política de uso del cinturón de seguridad**

COOTRANSESPECIALES DEL ORIENTE, en un estado de responsabilidad social y mejoramiento continuo y como política de la empresa, decide:

1. Regular la instalación de los cinturones de seguridad en todos los asientos del vehículo, si este no viene por defecto de fábrica instalada.
2. Reglamentar las sillas de seguridad para el traslado de niños menores en los vehículos.
3. Controlar por parte del conductor, la utilización del cinturón de seguridad de todos los ocupantes de un vehículo automotor.
4. Incentivar el uso de cinturones de seguridad en todos los ocupantes del vehículo y de sillas de seguridad para el traslado de niños menores en automóvil.

El no uso de los cinturones de seguridad tendrá como consecuencia negativa la posible pérdida de vida humano en un siniestro de tránsito, por lo cual es de obligatorio cumplimiento el uso de estos elementos de protección, por parte del conductor y los pasajeros; es deber de los directivos y por medio de la operatividad de la Cooperativa, adelantar campañas de socialización sobre el uso del mismo y amonestar a los conductores que por infracciones demostradas y reportes de accidentes, al momento del mismo no portaran el cinturón debidamente ajustado sobre su cuerpo o el de los pasajeros.

#### **5.1.5.5 Política de no uso de equipos de comunicaciones móviles mientras se conduce**

COOTRANSESPECIALES DEL ORIENTE, en un estado de responsabilidad social y mejoramiento continuo y como política de la empresa, reglamenta que ningún conductor podrá responder o realizar llamadas telefónicas cuando este conduciendo, si se trata de una llamada entrante, debe parquear el vehículo en un lugar donde no obstaculice el tráfico y responder la llamada mediante un dispositivo de manos libres; cualquier tipo de llamada que deba realizar, la hará al momento de terminar el recorrido, o en tiempo libre, pero en ningún caso podrá

realizar llamadas dentro del vehículo cuando este esté en marcha, en intersecciones o en tiempo de espera de cambio de los semáforos aun con el manos libres, solo en casos de emergencias se debe proceder a llamar en momentos de recorrido, sin descuidar las medidas de seguridad como es estacionar el vehículo donde no afecte el tráfico, apagar el mismo y activar el freno de mano.

Todo conductor debe poseer un medio de comunicación bidireccional con la empresa (celular) y debe mantener un plan de minutos activo

Es responsabilidad de los directivos, velar por el cumplimiento de esta política en pro de evitar accidentes de tránsito o infracciones.

### 5.1.6 Elementos de protección

Todo conductor de COOTRANSESPECIALES DEL ORIENTE, debe portar los siguientes elementos de protección y identificación.

Marque con una "X" el Elemento de protección que el conductor del vehículo requiera para desarrollar de manera segura su labor o tarea.

<b>OJOS</b>	LENTES PARA PROTECCION SOLAR
<b>CARNET</b>	SI
<b>UNIFORME</b>	SI
<b>ZAPATOS</b>	SI CERRADOS
<b>GUANTES</b>	QUE EVITEN SUDORACION

## 5.2 VEHICULOS SEGUROS

### 5.2.1 Plan de mantenimiento preventivo

#### Si es vehículo nuevo:

- Que tenga buen respaldo para consecución de repuestos y personal calificado para mantenimiento.
- La relación entre el rendimiento del vehículo y los costos de producción (gasto de combustible, de llantas y sistema de suspensión).
- Que esté acorde con la modalidad de transporte para el que se requiere.
- Que tenga elementos básicos de seguridad como: Cinturón de tres puntos, protector de cabeza, vidrios de seguridad en el parabrisas y ventanas, bolsa de aire, seguros en las puertas, que las luces y espejos retrovisores no distorsionen las imágenes.

### **Si es vehículo usado:**

Se tomarán las medidas necesarias para prevenir futuros problemas por embargos, pignoraciones, reserva de dominio o juicios en trámite. Se debe investigar:

- Procedencia.
- Organismo de Tránsito donde esté matriculado.
- El A-Z o historial judicial.
- Estado mecánico básicamente del motor, la caja de transmisión y el sistema de suspensión.
- Estado general de la carrocería.

**Mantenimiento de los vehículos:** La aplicación periódica (pre-operacional o mensual) de listas de chequeo permite hacer un seguimiento continuo al estado mecánico y de seguridad de los vehículos.

La información de los problemas críticos detectados con las listas de chequeo, se utiliza como insumo para el plan de mantenimiento en un período determinado.

### **5.2.2 Documentación del plan de mantenimiento**

Toda la información del plan de mantenimiento de cada vehículo, debe estar registrada, entendiéndose que se debe poder obtener información histórica y trazabilidad de las operaciones hechas, de tal manera que se garantice el cumplimiento del plan de mantenimiento.

En el evento de que los vehículos sean propiedad de la empresa, esta realizará de manera directa o a través de terceros el plan de mantenimiento preventivo. Si por el contrario estos son contratados para la prestación del servicio de transporte, la empresa contratante verificará que la empresa contratista cuente y ejecute el plan.

Condición que será exigida expresamente en el contrato de servicios para su suscripción y cumplimiento.

### **5.2.3 Idoneidad**

La empresa debe garantizar que la implementación del plan de mantenimiento se realice a través de personal idóneo, utilizando la tecnología adecuada y guiado

por los protocolos y recomendaciones del fabricante del vehículo, el proveedor del mantenimiento debe acreditar certificación ambiental sobre el buen manejo de los residuos, producto del mantenimiento.

#### 5.2.4 Procedimientos de inspección diaria de los vehículos

En complemento con el plan de mantenimiento preventivo, la empresa debe establecer protocolos de inspección diaria a los vehículos, en donde se revisen los elementos de seguridad activa y pasiva más relevantes, que permitan conocer su estado antes de emprender la marcha.

La empresa debe garantizar que la información de los elementos y sistemas de seguridad activa y pasiva del vehículo a los que se les hará el chequeo antes de marcha, serán ajustados al tipo de vehículo de la empresa y al requerimiento para el servicio.

<b>LISTA DE CHEQUEO PARA DOBLE CABINAS, CAMIONETAS, MICROBUSES BUSETAS Y BUSES</b>			
<b>COMPONENTES DEL VEHÍCULO A LOS CUALES SE LES DEBE PRESTAR MÁS ATENCIÓN EN LA INSPECCIÓN</b>			
<b>Parte del vehículo</b>	<b>Descripción de los componentes</b>	<b>Cumple</b>	
		<b>SI</b>	<b>No</b>
<b>Parte externa</b>	Verificar presencia de fugas de fluidos, defectos o daños. Estado de las llantas. Presión. Defectos. Aseo general. Sistema de aire (mangueras, tanques, conexiones) Exhosto: Roturas, porosidad.		
<b>Compartimiento del motor</b>	Niveles de aceite, de refrigerante y de líquido de frenos. Agua de batería. Conexiones de cables. Mangueras. Correas.		
<b>Parte del vehículo</b>	<b>Descripción de los componentes</b>	<b>Cumple</b>	
		<b>SI</b>	<b>No</b>
<b>Interior del vehículo</b>	Tablero de instrumentos: Velocímetro, gasolina, carga de batería, direccionales,		

	<p>temperatura, luces.          Espejos: Limpios y libres de daños, bien ajustados y máxima visibilidad.          Pito y alarma de reversa.          Frenos: Hacer prueba de frenado.          Posición del asiento.          Palanca de cambios: Hacer prueba y verificar caja de cambios normal.          Volante: Hacer prueba y verificar dirección normal.</p>		
<b>Cabina de pasajeros</b>	<p>Escaleras de acceso.          Pasamanos del techo.          Silletería.          Cinturones de seguridad.          Ventanas y vidrios.          Estado de pisos: Sin obstáculos.          Aseo general de la cabina.          Iluminación interior.          Ventanas de emergencia:          Dispositivos de expulsión.          Vehículo en marcha.          Detectar ruidos u olores extraños.</p>		
<b>Otros</b>	<p>Niveles de aceite, de refrigerante y de líquido de frenos.          Agua de batería.          Conexiones de cables. Mangueras.          Correas.</p>		

### 5.2.5 Control de documentación y registro de vehículos y su mantenimiento

<b>Placas del vehículo</b>	
<b>Numero Interno</b>	
<b>Número del motor</b>	
<b>Kilometraje-fecha</b>	
<b>Especificaciones técnicas del vehículo</b>	
<b>Nombre del propietario</b>	
<b>Datos de la empresa afiliada</b>	
<b>SOAT-fecha de vigencia</b>	
<b>Revisión técnico mecánica</b>	
<b>Reporte de comparendos</b>	
<b>Reporte de incidentes. Fecha, lugar, área rural/urbana</b>	
<b>Reporte de accidentes. Fecha, lugar, área rural/urbana</b>	
<b>Plan de mantenimiento preventivo- fechas</b>	
<b>Control de acciones de mantenimiento</b>	
<b>Sistemas de seguridad activa</b>	
<b>Sistemas de seguridad pasiva</b>	

### 5.3 INFRAESTRUCTURA FISICA

### 5.3.1 Rutas internas

## LISTA DE CHEQUEO PARA LA INFRAESTRUCTURA FÍSICA ENTORNO FISICO

EMPRESA: \_\_\_\_\_

FECHA: \_\_\_\_\_

REVISADO POR: \_\_\_\_\_

SOBRE LOS PEATONES				
ASPECTO	SI	NO	HALLAZGO	ACCION
Están las zonas señalizadas, demarcadas e iluminadas para su desplazamiento?				
Las zonas de desplazamiento de los peatones están debidamente identificadas y en lo posible separadas de las zonas de circulación de los vehículos?				
Las zonas de circulación privilegian los peatones sobre el paso vehicular?				
SOBRE LAS VELOCIDADES				
ASPECTO	SI	NO	HALLAZGO	ACCION
Están definidas, señalizadas y socializadas las velocidades máximas permitidas en las vías internas?				
Existen elementos sobre la vía que favorezcan el control de la velocidad dentro de las instalaciones?				
SOBRE LOS PARQUEADEROS				



ASPECTO	SI	NO	HALLAZGO	ACCION
Están definidas, señalizadas e iluminadas las zonas destinadas para el parqueadero en las vías internas de la empresa?				
Las zonas de parqueaderos están debidamente identificadas?				
Las zonas de parqueaderos en lo posible están separadas de las zonas de cargue y descargue de los vehículos?				
Están establecidas las zonas de parqueo por tipo de vehículo?				

### 5.3.2 Política de señalización y demarcación

COTRANESPECIALES DEL ORIENTE, cuenta con infraestructura física de su propiedad ubicada en el centro comercial bolívar local G4-2, segundo piso, que las zonas de parqueo están debidamente demarcadas dentro del centro comercial y que cuenta con las respectivas vías privadas abiertas al público y que son de pleno uso y goce de la empresa y es deber de todo conductor, acatar la normativa sobre el uso de las vías públicas o privadas abiertas al público.

### 5.3.3 Rutas externas

El procedimiento de plan de viaje de la empresa es un método sistemático de planeación y control de operaciones de transporte en carretera que apunta a que cada viaje sea tan seguro como sea razonable y facilita a la empresa la temprana detección de cualquier acontecimiento imprevisto. Se requiere un sistema formal de plan de viaje para las operaciones por tierra que implican: viajes largos en áreas alejadas donde hay pocas comunicaciones y donde la seguridad del operador y equipos pueden estar en riesgo, si se pierden o se ven involucrados en un accidente.

Este procedimiento podría contemplar las acciones correctivas que se tomarán en caso de emergencia. Asegurarse de que un plan de viaje sea preparado por el operativo y una copia de éste sea llevada durante del viaje. (FUEC)

Reportar al operativo la llegada puntualmente y el arribo seguro.

Reporte al operativo en caso de cualquier retraso, accidente, retenes, etcétera.

### **Preparación del viaje**

Como mínimo los vehículos usados para viajes a áreas remotas, de los elementos contenidos en el Artículo 30 de la Ley 769 de 2002, se deben equipar con:

Cinturones de seguridad para los asientos delanteros y traseros.

Cuerda de remolque.

Agua adicional para el radiador y batería.

Tabla para mejorar estabilidad y apoyo del gato.

La inspección pre operacional del vehículo se debe realizar antes de comenzar el viaje y cualquier deficiencia se debe reportar inmediatamente al operativo y corregir antes del viaje.

La presión del neumático se debe marcar claramente en la llanta / rin.

Se debe llevar ropa de repuesto para enfrentar las condiciones ambientales.

Siempre se debe llevar un amplio suministro de agua potable y alimento dependiendo del ambiente y longitud del viaje.

El suministro de agua debe ser por lo menos 2 galones por día por persona.

Equipo de comunicación: Radio, teléfono satelital o celular deben también estar disponibles.

### **Fatiga**

Todos los conductores de la empresa deben evitar conducir bajo condiciones de fatiga y seguir las siguientes reglas como medida mínima de precaución:

Cada 2 horas de conducción, el conductor debe parar y tomar un corto descanso antes de continuar.

Abstenerse de conducir después de sesiones de trabajo continuo mayores a 8 horas.

Abstenerse de conducir cuando se sienta enfermo o bajo medicamentos que puedan alterar su capacidad de reacción.

Abstenerse de conducir bajo condiciones de presión emocional que puedan afectar la atención o tiempos de reacción.

**ESTUDIO DE RUTAS  
LISTA DE CHEQUEO PARA RUTAS EXTERNAS**

**EMPRESA:** \_\_\_\_\_

**FECHA:** \_\_\_\_\_

**REVISADO POR:** \_\_\_\_\_

**RUTA:** \_\_\_\_\_

<b>ITINERARIOS</b>	<b>HORA</b>
Horario de inicio de turno	
Horario de salida desde la empresa o sitio definido	
Horario de finalización de turno	
Horario de llegada a la empresa o sitio definido	

<b>POSIBLES PRESIONES SOBRE LA CONDUCCIÓN Y LA SEGURIDAD EN LOS TRABAJADORES</b>	<b>DESCRIPCION</b>
Logro de objetivos	
Bonificaciones por rapidez	
Número de pasajeros transportados	
Dinero recaudado	
Otro; Cual	

CONDICIONES PRINCIPALES DE LA VIA	DESCRIPCION
Geometría	
Utilización	
Calzadas	
Carriles	
Material	
Estado	
Condiciones	
Iluminación	

CONDICIONES METEOROLÓGICAS DE LA RUTA	DESCRIPCION

## DESPLAZAMIENTOS

Se recomienda anexar un mapa de la ruta donde se marquen los puntos críticos de riesgo, además, de marcar sitios que podrían apoyar al conductor en caso de una dificultad en la vía, tales como hospitales, policía, bomberos, etc.

### 5.3.4 Apoyo tecnológico

Es recomendable que la empresa utilice la tecnología disponible como fuentes de apoyo y soporte, que permita contar con información en tiempo real y navegación asistida por GPS u otras tecnologías que permitan tener información de su localización, velocidades, etc.

Se debe relacionar los equipos que la compañía tiene instalados en los vehículos que permitan saber información del vehículo y de su conductor.

### 5.3.5 Políticas de socialización y actualización de información

Como política de traspaso tecnológico en cumplimiento del plan de seguridad y bajo criterios de responsabilidad, COOTRANSESPECIALES DEL ORIENTE, determina la urgente necesidad de instalar, en cada uno de los vehículos un GPS, regulador de velocidad, cámaras internas y hacer seguimiento al mecanismo de comunicación bidireccional con la empresa desde los vehículos y para esto fija como tiempo de meta 12 meses, a partir de la aprobación y socialización del presente PESV, y es responsabilidad de los directivos, velar por que este proceso

se cumpla a satisfacción y dentro del tiempo establecido, siguiendo los lineamientos del decreto 348 de 2015.

## **5.4 ATENCION A VICTIMAS**

### **Atención integral del accidente de tránsito**

COOTRANSESPECIALES DEL ORIENTE, en un estado de responsabilidad social y mejoramiento continuo y como política de la empresa, certifico por medio del SENA, a todos sus conductores en primeros auxilios básicos y cuenta con un procedimiento para la atención de emergencias de tránsito de diferentes tipos y ha sido divulgada a todos los conductores.

Algunas emergencias de tránsito que se pueden presentar son:

Vehículo que se sale de la carretera (volcado).  
Choque de vehículos con heridos o muertos.  
Carga pesada que se cae de un camión.  
Carro tanque derramando un producto.  
Atraco, robo de la carga o del vehículo.  
Explosión de un carro tanque.  
Incendio de un vehículo.

### **PROCEDIMIENTO PARA ATENCION DE VICTIMAS:**

Todo vehículo de COONTRANESPECIALES DEL ORIENTE, debe portar:

1. Botiquín de primeros auxilios sin medicamentos a ingerir
2. Cinta para acordonar el lugar del siniestro
3. Extintor multiusos
4. Tacos o trancas de la ruedas
5. Guantes de carnaza
6. Cuello tipo philadelphia
7. Repuesto
8. Gato hidráulico tipo caimán
9. Llanta de repuesto.

En el momento de ocurrir o presentarse un siniestro, y si queda en posibilidad del hacerlo, el conductor debe tomar la medidas necesarias, para evitar derrames de combustible y posible incendio vehicular.

Debe tomar la medidas necesarias para optimizar su desempeño biopsico motriz.

Observar las posibles víctimas sin moverlas, entablando dialogo directo con ellos si es posible.

Debe comunicar de manera inmediata al centro de urgencias y a la empresa.

El traslado de victimas solo se debe hacer por personal especializado y en vehículos autorizados por el ministerio.

Prestar la colaboración necesaria a las autoridades de tránsito, guardando el respectivo protocolo de responsabilidad.

En caso de hemorragias debe proceder a contener la misma sin mover a la victima.

Este PLAN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL fue laborado por el equipo de la gerencia de COOTRANSESPECIALES DEL ORIENTE y aprobado por el Consejo de Administra el dia 22 de julio de 2015 y en constancia firman



BENANCIO PATIÑO ROLON  
GERENTE