

REVISIONES Y ACTUALIZACIONES						
TIPO		FECHA	VERSIÓN	DESCRIPCIÓN	ELABORADO POR	APROBÓ
ACTUALIZACIÓN	REVISIÓN					
		22/12/2016	01	Creación del plan	Carlos Herrera Coordinador Ambiental	Mario Andrés Chaves Gerente

Contenido

1. Objetivos	4
2. Objetivos específicos	4
3. Definiciones aplicables al Plan Estratégico de Seguridad Vial	4
4. MARCO NORMATIVO	7
5. Responsabilidades y roles	9
5.1. Conformación del comité de seguridad vial.....	9
5.2. Responsable del Plan estratégico de seguridad vial	10
6. Política de seguridad vial.....	10
7. Diagnóstico (caracterización de la empresa)	11
8. Evaluación del riesgo	17
9. Plan de Acción	18
10. Indicadores	19
10.1 indicadores de resultado.....	19
10.2 indicador de actividad	19
11. Auditoría	19
12. Procedimiento de selección de conductores	20
13. Pruebas de ingreso	23
14. Exámenes médicos	24
14.1. Exámenes Psicosensométricos.....	24
15. Prueba teórica	24
16. Prueba práctica	24
17. Pruebas Psicotécnicas.....	25
18. Pruebas de control preventivo.....	25
19. Control de documentación de conductores	26
20. Políticas de regulación de la empresa	26
20.1. Política de control de alcohol y drogas.....	26
20.2. Política de regulación de horas de conducción y descanso	27
20.3. Política de regulación de la velocidad	27
20.4. Política del uso de cinturón de seguridad	28
20.5. Política de no uso de equipos de comunicación mientras se conduce.....	29

21.	Estándares de seguridad vial.....	29
21.1.	Estándar para conductores de carro	29
21.2.	Estándar para conductores de moto.....	30
21.3.	Estándar para peatones	31
22.	Plan de mantenimiento preventivo.....	32
22.1.	Hoja de vida de vehículos	33
22.2.	Cronograma de intervención de vehículos	34
23.	Mantenimiento correctivo	35
24.	Procedimientos de inspección pre operacional de vehículos	35
25.	Control de documentación y registro de vehículos y su mantenimiento.....	35
26.	INFRAESTRUCTURA SEGURA.....	36
26.1.	Rutas internas: Plano descriptivo, especificaciones de señalización, demarcación, zona de tránsito de peatones, parqueaderos	36
26.2.	Rutas externas: Descripción de las rutas externas destacando los puntos críticos de riesgo	36
27.	Protocolo de atención de víctimas en accidentes de tránsito	37
28.	Caracterización de la accidentalidad	39
29.	Procedimiento para la investigación de accidentes de tránsito.....	40
30.	Protocolos en caso de varada en carretera.....	40
31.	ANEXO 1 Conformación del comité de seguridad vial	43
32.	ANEXO 2 Designación del Responsable del Plan estratégico de seguridad vial	45
33.	ANEXO 3 Política de seguridad vial	46
34.	ANEXO 4 Metodología de investigación de accidentes de trabajo.	47
35.	ANEXO 5 Política de no consumo de alcohol, tabaco y sustancias psicoactivas.....	56
36.	ANEXO 6 Formato de inspección de rutas internas.	58
37.	ANEXO 7 Formato de inspección de rutas externas.	59
38.	ANEXO 8 Formato de evolución del estado del plan estratégico de seguridad por auditoria.	60

1. Objetivos

Definir los planes y 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 al definir las áreas involucradas, los responsables, los mecanismos de evaluación y seguimiento en función del cumplimiento de las actuaciones definidas.

2. Objetivos específicos

De acuerdo con la normativa vigente se debe procurar que:

- Se contribuya a que la seguridad vial y la responsabilidad como actores de la vía sean asuntos de interés público y objeto de debate entre los ciudadanos.
- Se concientice a peatones, pasajeros y conductores sobre la necesidad de lograr una movilidad racional y sostenible.
- Se concientice a todos los trabajadores de que la seguridad vial no se basa solo en el conocimiento de normas y reglamentaciones, sino también en hábitos, comportamientos y conductas.
- Se establezca una relación e identidad entre el conocimiento teórico sobre las normas de tránsito y el comportamiento en la vía.

3. Definiciones aplicables al Plan Estratégico de Seguridad Vial

Presentamos el significado de algunos de los términos que se van a trabajar dentro de la estructuración de los planes estratégicos de seguridad vial.

- **Seguridad vial** Se refiere al conjunto de acciones, mecanismos, estrategias y medidas orientadas a la prevención de accidentes de tránsito, o a anular o disminuir los efectos de los mismos, con el objetivo de proteger la vida de los usuarios de las vías.
- **Seguridad activa** Se refiere al conjunto de mecanismos o dispositivos del vehículo automotor destinados a proporcionar una mayor eficacia en la estabilidad y control

del vehículo en marcha para disminuir el riesgo de que se produzca un accidente de tránsito.

- **Seguridad pasiva** Son los elementos del vehículo automotor que reducen los daños que se pueden producir cuando un accidente de tránsito es inevitable y ayudan a minimizar los posibles daños a los ocupantes del vehículo.
- **Accidente de tránsito** Evento generalmente involuntario, generado al menos por un vehículo en movimiento, que causa daños a personas y bienes involucrados en él, e igualmente afecta la normal circulación de los vehículos que se movilizan por la vía o vías comprendidas en el lugar o dentro de la zona de influencia del hecho (CNTT, 2002).
- **Accidente de trabajo** Todo suceso repentino que sobrevenga con causa u ocasión del trabajo y que produzca en el trabajador una lesión orgánica, una perturbación funcional o psíquica, una invalidez o la muerte. Así como el que se produce durante la ejecución de órdenes del empleador o contratante, durante la ejecución de una labor bajo su autoridad, aún por fuera del lugar y horas de trabajo; igualmente el que se produzca durante el traslado de los trabajadores o contratistas desde su residencia a los lugares de trabajo y viceversa, cuando el transporte lo suministre el empleador. (Ley 1562 de 2012}.
- **Riesgo** Es la evaluación de las consecuencias de un peligro, expresada en términos de probabilidad y severidad, tomando como referencia la peor condición previsible.
- **Amenaza'** Se define como la probabilidad de ocurrencia de un suceso potencialmente desastroso, durante cierto período de tiempo en un sitio dado.
- **Vulnerabilidad** Probabilidad de afectación, puede decirse también, de la susceptibilidad de ser afectado por una amenaza y su capacidad de sobreponerse.
- **Peatón** Persona que transita a pie por una vía (CNTI, 2002).
- **Pasajero** Persona distinta del conductor que se transporta en un vehículo público (CNTI, 2002).
- **Conductor** Es la persona habilitada y capacitada técnica y teóricamente para operar un vehículo (CNTI, 2002).

- **SOAT** Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito - SOAT, el cual ampara los daños corporales que se causen a las personas en accidentes de tránsito e indemniza a los beneficiarios o las víctimas por muerte o incapacidad médica según el caso.
- **ARL** La Administradora de Riesgos Laborales (ARL) es una entidad aseguradora de vida, encargada de afiliar a los empleados al sistema general de riesgos laborales y de prevenir, proteger y atender a los trabajadores contra todo evento riesgoso que puede haber en un ambiente laboral.
- **HSEQ** Es un sistema de gestión por medio de cual se garantiza el manejo responsable de todas las actividades de la organización, promoviendo y mejorando la salud del personal, garantizando un trabajo sin riesgo de lesiones a éste o a los demás, promoviendo la protección del medio ambiente y asegurando la calidad en los procesos.
- **Estrategia** Comprende las principales orientaciones y acciones encaminadas a lograr los objetivos de un plan. En un proceso regulable, conjunto de las reglas que aseguran una decisión óptima en cada momento.
- **Visión** Es un elemento de la planeación estratégica que enuncia un estado futuro de lo que desea alcanzar una organización en un tiempo determinado, expresado de manera realista y positiva en términos de objetivos.
- **Plan de acción** Corresponde a un documento que reúne el conjunto de actividades específicas, los recursos y los plazos necesarios para alcanzar objetivos de un proyecto, así como las orientaciones sobre la forma de realizar, supervisar y evaluar las actividades.
- **Entidad** Colectividad considerada como unidad. Especialmente, cualquier corporación, compañía, institución, etc." tomada como persona jurídica.
- **Organización** Asociación de personas regulada por un conjunto de normas en función de determinados fines.
- **Empresa** La empresa es la unidad económico-social en la que el capital, el trabajo y la dirección se coordinan para realizar una producción socialmente útil, de acuerdo

con las exigencias del bien común. Los elementos necesarios para formar una empresa son: capital, trabajo y recursos materiales.

- **Vehículo** Todo aparato montado sobre ruedas que permite el transporte de personas, animales o cosas de un punto a otro por vía terrestre pública o privada abierta al público (CNIT. 2002).
- **Vehículo de tracción animal** Vehículo no motorizado halado o movido por un animal (CNIT. 2002).
- **Vehículo no automotor** Vehículo que se desplaza por el esfuerzo de su conductor.

4. MARCO NORMATIVO

Con relación a los sectores público y privado, organizados en empresas, instituciones o entidades, adicional a lo que la Constitución Política, la legislación nacional, de manera especial el Código Nacional de Tránsito y Transporte, Ley 769 de 2002 y sus decretos reglamentarios, hemos de considerar de manera especial la Ley 1503 de 2011 y el Decreto 2851 de 2013.

La Ley 1503 de 2011 busca definir los lineamientos generales en responsabilidad social empresarial, para promover en las personas la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguros en la vía y en consecuencia, la formación de criterios autónomos, solidarias y prudentes para la toma de decisiones en situaciones de desplazamiento o de uso de la vía pública.

El Artículo 12 de la mencionada Ley, establece que "Toda entidad, organización o empresa del sector público o privado que para cumplir sus fines misionales a en el desarrollo de sus actividades posea, fabrique, ensamble, comercialice, contrate, o administre flotas de vehículos automotores a no automotores superiores a diez (10) unidades, o contrate o administre personal de conductores, contribuirán al objeto de la presente Ley".

"Para tal efecto, deberá diseñar el Plan Estratégico de Seguridad Vial que será revisado cada dos (2) años para ser ajustado en lo que se requiera. Este Plan contendrá como mínimo, las siguientes acciones:

- Jornadas de sensibilización del personal en materia de seguridad vial.
- Compromiso del personal de cumplir fielmente todas las normas de tránsito.
- Oferto permanente, por parte de la entidad, organización o empresa, de cursos de seguridad vial y perfeccionamiento de la conducción.
- Apoyar la consecución de los objetivos del Estado en materia de seguridad vial.
- Realizar el pago puntual de los montos producto de infracciones a las normas de tránsito.
- Conocer y difundir las normas de seguridad vial".

El Decreto 2851 de 6 de diciembre de 2013, en lo concerniente al sector empresarial y con relación a los Planes Estratégicos de Seguridad Vial, establece que, además de las acciones contenidas en el Artículo 12 de la Ley 1503 de 2011, las entidades, organizaciones o empresas, tanto del sector público como privado, deberán adecuarse a lo establecido en las líneas de acción del Plan Nacional de Seguridad Vial y deberán adaptarse a las características propias de cada entidad, organización o empresa.

Dichas líneas de acción son:

- .1. Fortalecimiento de la gestión institucional
- .2. Comportamiento humano
- .3. Vehículos Seguros
- .4. Infraestructura Segura
- .5. Atención a Víctimas

Las organizaciones, empresas o entidades públicas o privadas, deberán incluir dentro de los P.E.S.V. la indicación de los cargos del personal responsable al interior de la entidad que deberá implementar cada uno de los contenidos definidos en el plan.

5. Responsabilidades y roles

5.1. Conformación del comité de seguridad vial

Para ver el acta de conformación debe remitirse al anexo 1

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 Exfor S.A. 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 evaluaran los requerimientos y la oferta disponible, frente a proveedores y talleres para los procesos de diagnóstico, mantenimiento preventivo y mantenimiento correctivo de los vehículos en caso de ser necesario.
- Se programaran fechas, tiempos y lugares para las capacitaciones con los conductores, sus equipos de trabajo y otros actores de la empresa, entidad u organización.
- Se determinaran 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.
- El comité se reunirá cada tres meses o antes de ocurrir un accidente.

5.2. Responsable del Plan estratégico de seguridad vial

Remitirse al anexo 2

6. Política de seguridad vial

Remitirse al anexo 3

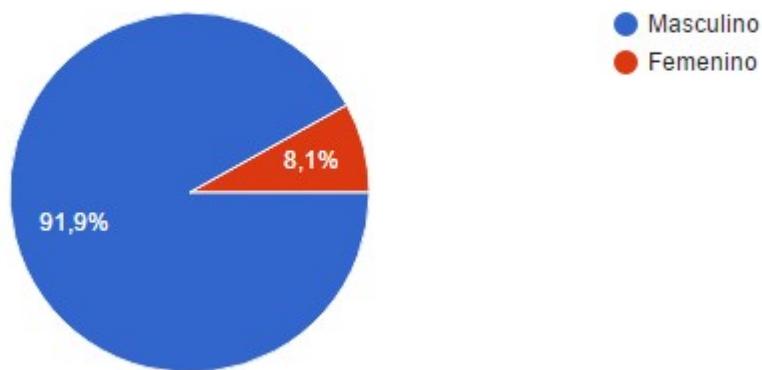
7. Diagnóstico (caracterización de la empresa)

Actividad que realiza la empresa: Servicio de apoyo a la silvicultura

Tamaño de la empresa: Pyme

Cantidad de empleados: 161

Genero



Clasificación del personal según su rol dentro de la empresa:

Profesional: 8 - 5,9%

Especializado: 0

Técnico: 4 – 2,9%

Tecnólogo: 5 – 3,7%

Auxiliar: 2 – 1,5%

Conductor: 0

Obrero Forestal: 67 – 49,3%

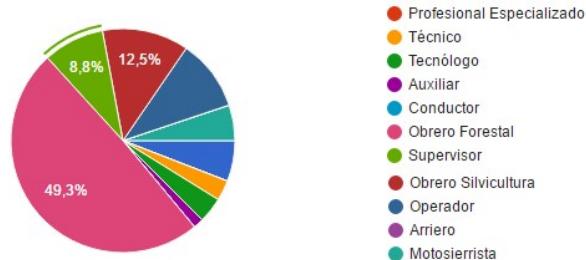
Supervisor: 12 – 8,8%

Obrero Silvicultura: 17 – 12.5%

Operador: 14 – 10,3%

Motosierrista: 7 – 5,1%

Grupo de Trabajo al que pertenece



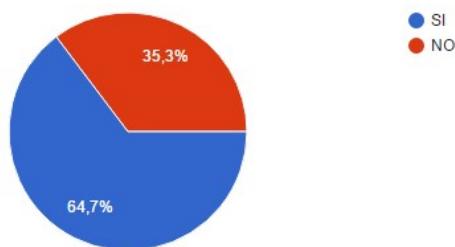
- Profesional
- Profesional Especializado
- Técnico
- Tecnólogo
- Auxiliar
- Conductor
- Obrero Forestal
- Supervisor
- Obrero Silvicultura
- Operador
- Arriero
- Motosierrista

Clasificación del personal según su rol dentro de la vía:

Conductor: 88 – 64,7%

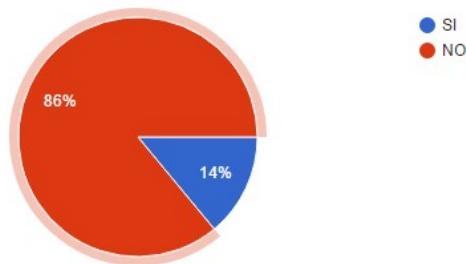
Pasajero: 48 – 35,3%

Licencia de Conducción



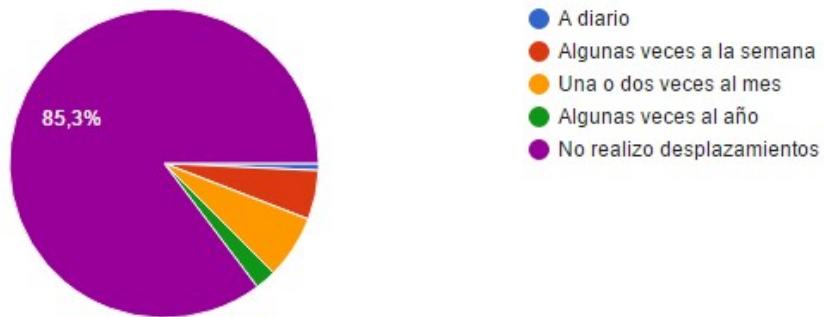
Tipo de desplazamientos de misión:

Usted realiza desplazamientos o vueltas durante su jornada laboral que no tienen que ver con el trabajo?



● SI
● NO

Con que frecuencia realiza usted esos desplazamientos o vueltas que no tienen que ver con el trabajo?



● A diario
● Algunas veces a la semana
● Una o dos veces al mes
● Algunas veces al año
● No realizo desplazamientos

A diario: 1 - 0,7%

Algunas veces a la semana: 7 – 5,1%

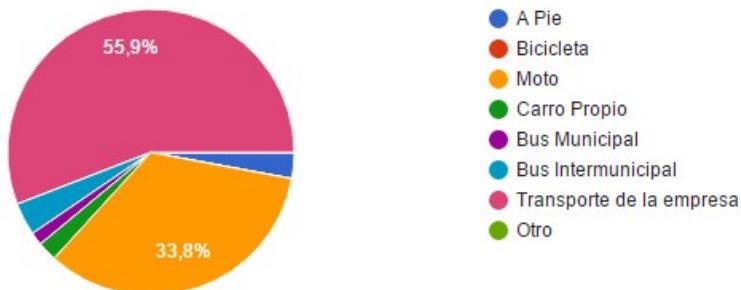
Una o dos veces al mes: 9 – 6,6%

Algunas veces al año: 3 – 2,2%

No realizo desplazamientos: 116 – 85,3%

Tipo de desplazamientos in-itinere

Como se desplaza de su CASA al TRABAJO y del TRABAJO a su CASA?



A Pie: 4 – 2,9%

Bicicleta: 0 - 0%

Moto: 46 – 33,8%

Carro Propio: 3 – 2,2%

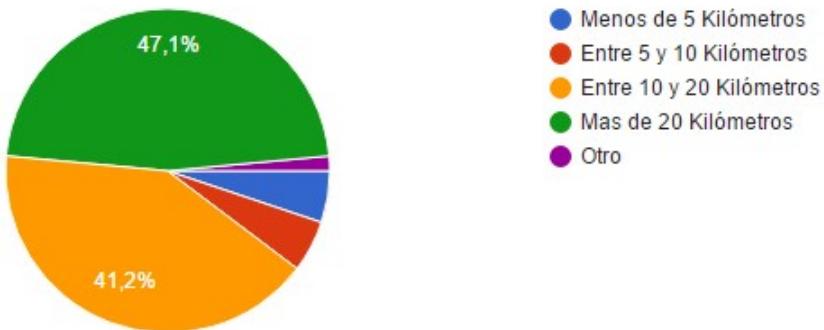
Bus Municipal: 2- 1,5%

Bus Intermunicipal: 5 – 3,7%

Transporte de la empresa: 76 – 59,5%

Otro: 2 – 2,2%

Cuanto kilómetros viaja diariamente de la casa al trabajo y del trabajo a la casa?



Menos de 5 Kilómetros: 7 – 5,1%

Entre 5 y 10 Kilómetros: 7 – 5,1%

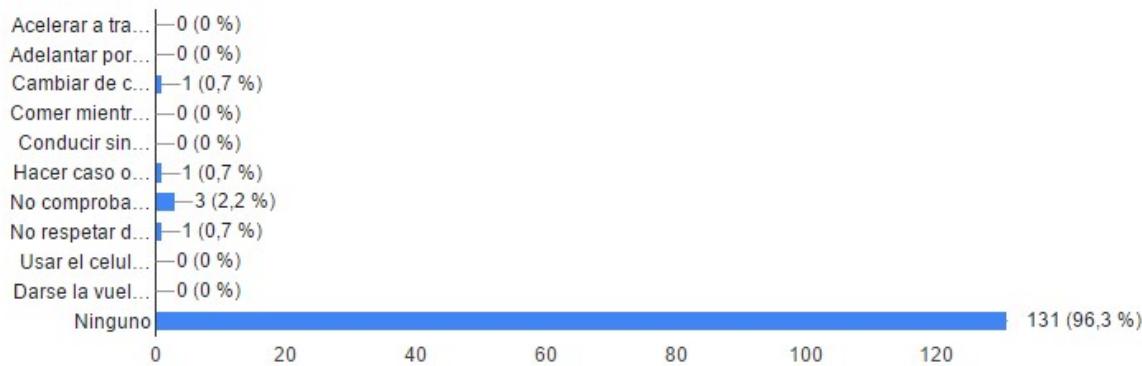
Entre 10 y 20 Kilómetros: 56 – 41,2%

Más de 20 Kilómetros: 64 – 47,1%

Otro: 2 - 1,5%

Relación de actividades con el riesgo vial

Seleccione las conductas más utilizadas cuando usted conduce su vehículo - carro o moto-



Acelerar a través de luz amarilla: 0 – 0%

Adelantar por derecha: 0 – 0%

Cambiar de carril muchas veces: 1 – 0,7%

Comer mientras conduce: 0 – 0%

Conducir sin cinturón de seguridad: 0 – 0%

Hacer caso omiso de señales de tránsito: 1 – 0,7%

No comprobar puntos ciegos cuando conduce: 3 – 2,2%

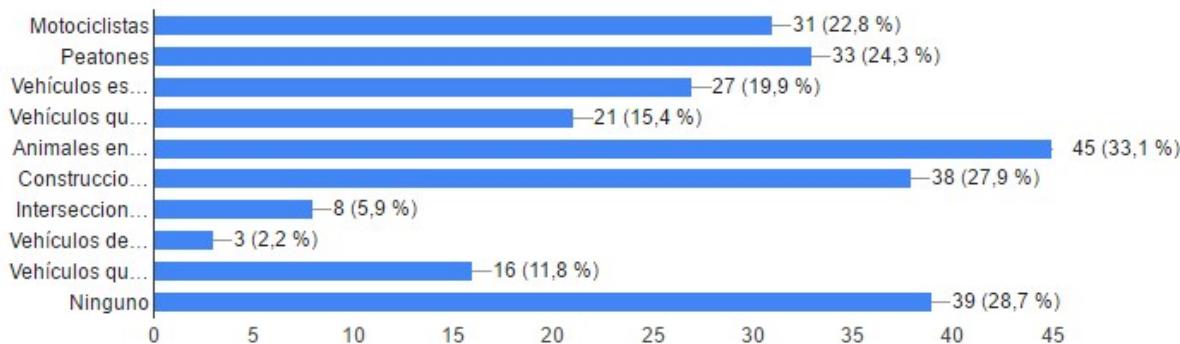
No respetar distancias de seguridad entre vehículos: 1 – 0,7%

Usar el celular mientras conduce incluyendo manos libres: 0 – 0%

Darse la vuelta para hablar con los demás pasajeros: 0 – 0%

Ninguno: 131 – 96,3%

Seleccione cual de los siguientes riesgos afectan su conducción



Motociclistas: 31 – 22,8%

Peatones: 33 – 24,3%

Vehículos estacionados: 27 – 19,9%

Vehículos que pasan de repente: 21 – 19,9%

Animales en la vía: 45 – 33,1%

Construcciones en la vía: 38 – 27,9%

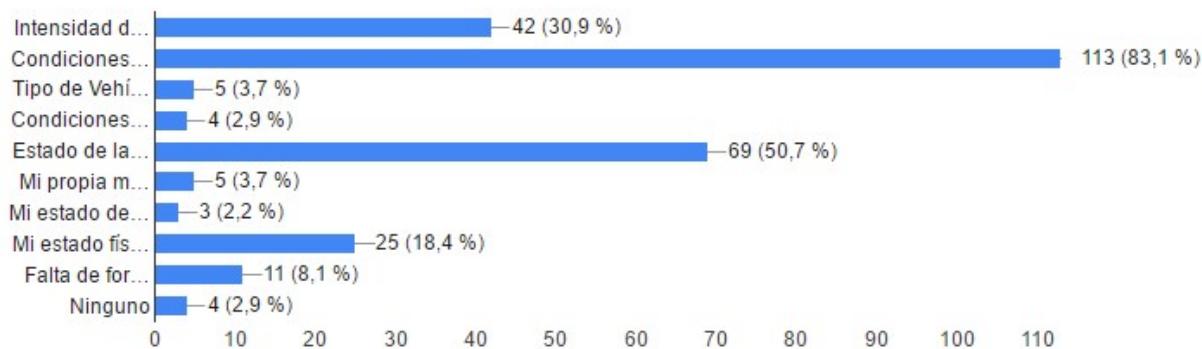
Intersecciones con pobre visibilidad: 8 – 5,9%

Vehículos de Emergencia: 3 – 2,2%

Vehículos que entran en carril de forma imprudente: 16 – 11,8%

Ninguno: 39 – 28,7%

Cuáles son las causas que motivan los accidentes de tránsito?



Intensidad del tránsito: 42 – 30,9%

Condiciones Climatológicas - Fuertes lluvias o Intensos Calores: 113– 83,1%

Tipo de Vehículo: 5 – 3,7%

Condiciones mecánicas del vehículo: 4 – 2,9%

Estado de la infraestructura vial (Condiciones de las carreteras): 69 – 50,7%

Mi propia manera de conducir: 5 – 3,7%

Mi estado de ánimo: 3 – 2,2%

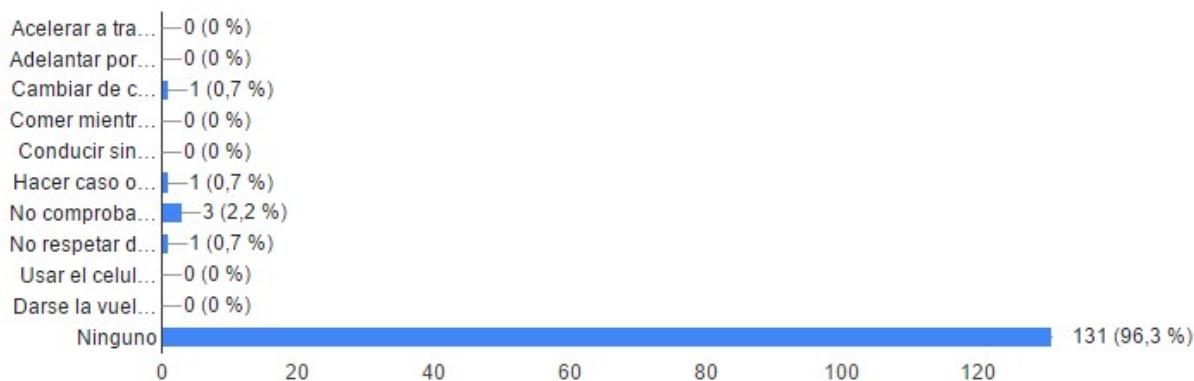
Mi estado físico (Cansancio, Sueño, Pesadez): 25 – 18,4%

Falta de formación en seguridad vial: 11 – 8,1%

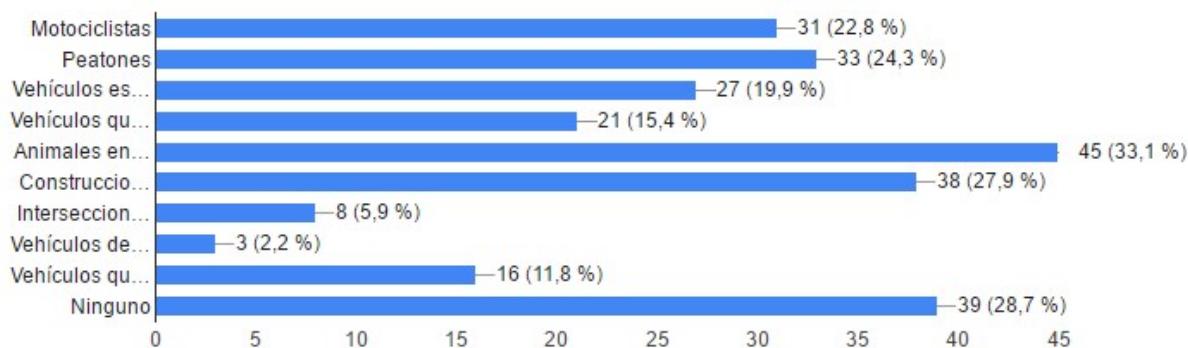
Ninguno: 4 – 2,9%

8. Evaluación del riesgo

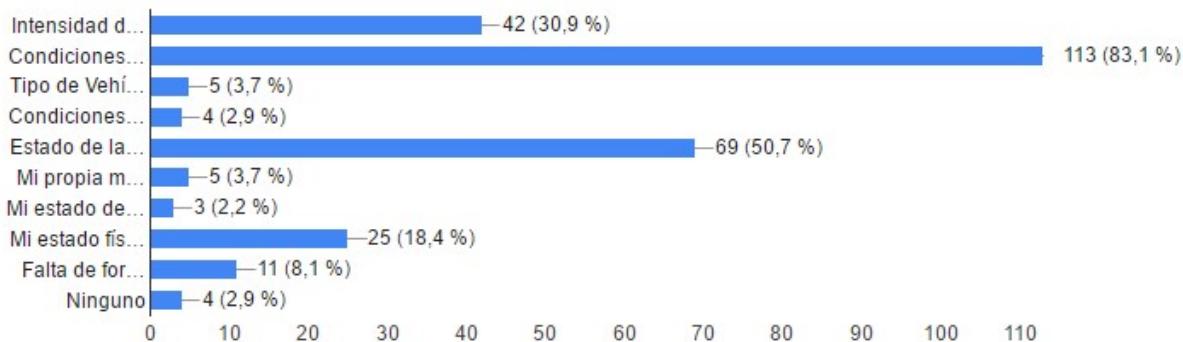
Seleccione las conductas más utilizadas cuando usted conduce su vehículo - carro o moto-



Seleccione cual de los siguientes riesgos afectan su conducción



Cuáles son las causas que motivan los accidentes de tránsito?



9. Plan de Acción

Actividad	Meses de aplicación de la actividad											
	E	F	M	A	M	J	J	A	S	O	N	D
Listas de chequeo pre operacional a motos	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
Lista de chequeo pre operacional a vehículos	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
Lista de chequeo a transporte de personal	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X

TEMAS BÁSICOS OBJETIVOS DE APRENDIZAJE DURACIÓN MODELO PARA LA PREVENCIÓN ACCIDENTES DE TRÁNSITO.

TEMA	OBJETIVO DEL APRENDIZAJE
Estándares de seguridad vial.	Identificar factores de riesgo críticos para la seguridad vial. Construir estándares de seguridad vial concretos y medibles.
Momento Sincero	Comprender y aplicar la técnica de "Momento Sincero" como herramienta clave para la solución de problemas en las áreas de trabajo.
Sensibilización de comportamiento en la conducción	Mejorar el comportamiento cultural en el uso y operación del vehículo
Manejo defensivo	Fomentar cambios de comportamiento en la vía y desarrollar hábitos seguros de conducción.
Seguridad activa y pasiva	Conocer los sistemas electrónicos de seguridad activa y pasiva en el automóvil.
Primeros auxilios	Suministrar conocimientos teórico prácticos que les permita actuar oportunamente y con calidad cuando se presente un incidente
Planificación de la seguridad y ambiente	Proporcionar elementos conceptuales que les permita ser partícipes de la identificación de peligros riesgos e implementación de controles
Actualización legal en normas de tránsito	Proporcionar conceptos referentes a nuevas normas aplicables a la

	seguridad vial y tránsito en general
--	--------------------------------------

10. Indicadores

10.1 indicadores de resultado

Total de personal que tuvo accidentes de tránsito en X tiempo * 100

Total de empleados

Número de accidentes de tránsito reportados * 100

Número de personas expuestas al riesgo de transito

10.2 indicador de actividad

Número de personas formadas * 100

Total de personas a formar en seguridad vial

Número de inspecciones realizadas a los vehículos *100

Total de inspecciones programadas en el período

11. Auditoría

La empresa realizará control y seguimiento y evaluación a la gestión de este plan estratégico según lo determinados en los procedimientos internos, como mecanismo que facilite el mejoramiento, se implementarán programas anuales de auditoría interna con el fin de verificar si las actividades contempladas en el PESV se llevan a cabo de acuerdo con lo establecido por la ley. Son aspectos fundamentales de este mecanismo:

- Planear y efectuar las auditorías internas y de contratistas con personal competente, mediante la aplicación de técnicas de auditoría debidamente definidas.
- Determinar el alcance y la frecuencia de las auditorías internas y de los contratistas, con base en el riesgo de la actividad.
- Asegurar el cierre oportuno del ciclo de auditoría por los responsables de los procesos, tomando acciones correctivas eficaces que eliminan la causa de los hallazgos reportados.

- Hacer seguimiento a los resultados de auditoría interna y de los contratistas.
- Proveer información sustentada para establecer si las acciones implementadas en el PESV cumplen con la normatividad legal.
- En el plan de implementación se establecen las frecuencias de la revisión del PESV frente a la normatividad.
- Es responsabilidad de la Gestión del riesgo la programación y preparación de estas auditorías.
- En el comité de seguridad vial se revisarán, analizarán y hará seguimiento los resultados generales y particulares de las auditorías y se definirán acciones, pasos a seguir y estrategias.

Formato de evolución del estado del plan estratégico de seguridad ANEXO 8

12. Procedimiento de selección de conductores

Procedimiento de selección de conductores

MOTOCICLETAS

Objetivo:

Establecer los requisitos mínimos para seleccionar conductores de motocicletas que le brinden a la empresa la confiabilidad para manejar el vehículo de forma segura, contando con actitud y aptitud respecto a su rol.

Alcance:

A todas aquellas actividades que involucren conductores de motocicleta en cuanto a la selección de ellos.

Responsable:

Personal a cargo de recursos humanos y gestión del riesgo.

Experiencia:

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.

Edad:

Entre 20 y 60 años

Estado de salud en general:

Visión y audición: No debe tener deficiencias que no puedan ser corregidas por prescripción médica.

Percepción de colores y de profundidad: 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.

Conocimientos y habilidades:

Habilidad para conducir la motocicleta asignada.

Actitud positiva hacia la seguridad.

Conocimientos básicos de comprensión de lectura, escritura y operaciones aritméticas.

Conocimiento de normas básicas de comportamiento en el tránsito.

Manejo defensivo.

Inspección general de una motocicleta.

Actitud positiva hacia la seguridad.

AUTOMÓVILES, BUSES, MICROBUSES, BUSETAS, VOLQUETAS, CAMIONES Y TRACTO CAMIONES

Objetivo:

Establecer los requisitos mínimos para seleccionar conductores de automóviles, buses, microbuses, busetas, volquetas, camiones y tracto camiones que le brinden a la empresa la confiabilidad para manejar el vehículo de forma segura, contando con actitud y aptitud respecto a su rol.

Alcance:

A todas aquellas actividades que involucren conductores de vehículos en cuanto a la selección de ellos.

Responsable:

Personal a cargo de recursos humanos y gestión del riesgo.

Experiencia:

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.

Edad:

Entre 20 y 60 años.

Estado de salud en general:

Visión y audición: No debe tener deficiencias que no puedan ser corregidas por prescripción médica.

Percepción de colores y de profundidad: 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.

Conocimientos y habilidades:

Conocimiento general de la cultura e idiosincrasia de la región.

Conocimientos básicos de comprensión de lectura, escritura y operaciones aritméticas.

Habilidades básicas para presentación de reportes sencillos.

Habilidades para operar el tipo de vehículo de su competencia.

Actitud positiva hacia la seguridad.

Conocimientos básicos en:

Primeros auxilios.

Control de incendios en vehículos.

Normas básicas de comportamiento en el tránsito nacional y local.

Mecánica.

Manejo defensivo.

Conocimientos en inspección básica de un vehículo.

Manejo de productos o equipos transportados (vehículos pesados).

Atención de emergencias en carretera.

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 pesados.	6 años.
--------------------	---------

Vehículos livianos para el transporte de personal (tipo camperos cabinados).	4 años.
--	---------

Vehículos livianos (camperos o automóviles).	2 años
--	--------

13. Pruebas de ingreso

Dentro de las pruebas de ingreso requeridas, se encuentran las establecidas por la ley, con la forma y periodicidad establecida por el Ministerio de Trabajo o Ministerio de protección Social y Salud, así como los exámenes requeridos para la obtención de la licencia de conducción. En caso de ser un vehículo contratado, de igual forma, como mínimo deben realizarse estas pruebas, en donde adicionalmente, la empresa debe establecer aquellas que sean necesarias a efectos de conocer la aptitud del conductor para asumir la responsabilidad de la conducción.

14. Exámenes médicos

Criterios Médicos: Todos los aspirantes a conductores deben cumplir con unos criterios médicos mínimos que se certificarán a través de un examen realizado por un profesional de la salud y documentado en el Certificado médico de ingreso o control, el cual debe contemplar las siguientes pruebas:

14.1. Exámenes Psicosensométricos

- Optometría.
- Audiometría
- Coordinación motriz
- Psicología

15. Prueba teórica

Esta prueba debe medir el nivel de conocimiento del conductor, sobre los factores propios de la conducción, normatividad general y específica para las instituciones de salud referente a su actividad como conductor, de acuerdo a tipo de vehículo que le asignen, de la vía y del vehículo. Se hará aplicando una prueba escrita la cual será aprobada si responde como mínimo el 80% del cuestionario en forma correcta.

16. Prueba práctica

Esta prueba debe permitir conocer el desempeño del conductor, sus hábitos y habilidades, se deben realizar de acuerdo al tipo de vehículo que va a conducir. Con esta prueba se corrobora que la experiencia que está demostrando por medio de certificaciones cumple con el desempeño requerido por la empresa.

17. Pruebas Psicotécnicas

Se verificará que los conductores cumplan con un mínimo de habilidades y competencias, con el objeto de asegurar la idoneidad para la labor asignada. Las habilidades a evaluar serán:

- Conocimientos básicos de lectura, escritura y operaciones aritméticas.
- Habilidades básicas para presentación de reportes sencillos.
- Habilidades para operar el tipo de vehículo de su competencia.
- Actitud positiva hacia la Seguridad.

18. Pruebas de control preventivo.

Los exámenes de ingreso, periódicos y de egreso están definidos en el profesiograma según las características de cada cargo, para los que tienen incluido el rol de conductor en su perfil de cargo, se realizarán exámenes adicionales según lo estipulado en el profesiograma. Programa de Capacitación

El programa de capacitación incluirá entre sus actividades:

- Sensibilizar en la adopción de buenas prácticas y conductas seguras de movilidad a todo el personal.
- Normatividad vigente en temas de tránsito y transporte.
- Sensibilizar en todos los roles de la seguridad vial, tanto en el ámbito laboral como en lo cotidiano.
- Incluir el análisis de todos los factores de riesgo, de acuerdo con los ejes definidos dentro del Plan Nacional de Seguridad Vial.
- Incluir temas sobre las acciones frente al modo de actuar en un incidente o accidente de tránsito.
- Estándares de seguridad vial. Identificar factores de riesgo críticos para la seguridad vial. Construir estándares de seguridad vial concretos y medibles.

- Momento Sincero Comprender y aplicar la técnica de “Momento Sincero” como herramienta clave para la solución de problemas en las áreas de trabajo.
- Seguridad basada en valores Reflexionar en relación con las visiones de seguridad y las acciones para elevar los niveles de conciencia

El programa de capacitación se desarrollará básicamente de dos formas: Presencial y Virtual. En éste, la participación de todos y cada uno de los conductores será de carácter obligatorio. Anualmente, el programa de capacitación, deberá documentarse y cada temática será evaluada en términos de aprendizaje para su aprobación.

19. Control de documentación de conductores

Se tendrá documentada la información de sus conductores en una base de datos almacenada en la oficina de cada núcleo, para lo cual cumplirá con la Ley 1581 de 2012 en cuanto a la protección de datos personales, actualizando esta de manera semestral y para todos los efectos se registrara la siguiente información:

Nombres y Apellidos

- Número de identificación
- Edad
- Tipo de contrato
- Años de experiencia en la conducción
- Inscripción ante el RUNT
- Tipo de licencia de conducción
- Vigencia de la licencia de conducción
- Tipo de vehículo que conduce
- Reporte de comparendos e histórico de los mismos
- Control de ingreso de conductores con deudas de comparendos
- Reporte de incidentes - fecha, lugar
- Reporte de accidentes- fecha, lugar
- Acciones de seguridad vial realizadas:
 - Exámenes
 - Pruebas
 - Capacitaciones

20. Políticas de regulación de la empresa

20.1. Política de control de alcohol y drogas

Remitirse al ANEXO 5

20.2. Política de regulación de horas de conducción y descanso

POLÍTICA DE REGULACIÓN DE HORAS DE CONDUCCIÓN Y DESCANSO

Todo empleado y/o Conductor de EXFOR S.A., no deben exceder 8 horas de conducción, ampliable como máximo a 10 horas en un mismo turno, en caso de presentarse un exceso de la jornada máxima debe indicar la justificación. Debe descansar como mínimo 7 horas. Tras 4,5 horas de conducción realizar una pausa de descanso 15 minutos. Los conductores de EXFOR S.A., no deben exceder las 8 horas de conducción, con tiempo suplementario extensible máximo a diez horas en un mismo turno, en caso de presentarse un exceso de la jornada máxima debe indicar la justificación.

El descanso mínimo es de 12 horas, tras cada jornada de conducción u operación de equipo.

En las jornadas laborales se deberán realizar pausas de descanso por lo menos de 15 minutos y no más de 25 minutos

20.3. Política de regulación de la velocidad

POLÍTICA DE REGULACIÓN DE LA VELOCIDAD

De acuerdo con lo establecido en la resolución 1384 de 2010, las velocidades máximas que pueden ser conducidos los vehículos en zonas internas será de 10 km por hora, zonas urbanas será de 60 km por hora, y en carreteras nacionales será de 80 km por hora. De igual forma deben ser respetadas las señalizaciones que se encuentren en las carreteras o en los municipios, de acuerdo a lo establecido por la autoridad competente en esa parte del territorio.

En caso de que alguien viole esta política, será sancionado de acuerdo a las sanciones explícitas en el reglamento interno de trabajo y se aplicarán los correctivos pertinentes de acuerdo con lo estipulado en el contrato. Más allá de la sanción se harán programaciones de capacitaciones en cuanto al tema referido.

Para EXFOR S.A., los límites de velocidad deben ser respetados y las velocidades máximas permitidas serán es:

- En la ciudad entre 30 a 60 km/h
- En carretera nacional y pavimentada es de 70 Km/h.
- En carretera municipal es de 40 km/h.
- En la vía veredal sin pavimentar es de 30 km/h
- En las vías de acceso en instalaciones del cliente es de 20 km/h.
- En los puentes, glorietas, locaciones es de 10 km/h.

Esta política ha sido aprobada por la Junta Directiva de EXFOR S.A. en su reunión del día 17 de diciembre de 2016, según Acta No. 111.

20.4. Política del uso de cinturón de seguridad

POLÍTICA DE USO DEL CINTURÓN DE SEGURIDAD

De acuerdo con la Resolución 19200 del 20 de diciembre de 2002, artículo primero: “Todos los vehículos automotores que transiten por las vías del territorio nacional, incluyendo las urbanas, deberán portar en los asientos delanteros el cinturón de seguridad”. Artículo Tercero:”El uso del cinturón de seguridad es obligatorio para todos los vehículos automotores”

Todo empleado y/o Conductor de EXFOR S.A., debe tener puesto el cinturón de seguridad siempre que conduzca un vehículo por corto que sea el trayecto y es responsable por que cada uno de los ocupantes del vehículo lo usen de manera apropiada, segura y en todo momento.

Por lo anterior esta norma que es obligatoria quien sea sorprendido no usando el cinturón de seguridad o le figure un comparendo por esta causa, será causa justa para la cancelación inmediata del contrato. De igual manera en su lista de chequeo diaria todos los conductores deben revisar que el cinturón de seguridad esté funcionando correctamente.

20.5. Política de no uso de equipos de comunicación mientras se conduce

POLÍTICA DE NO USO DE EQUIPOS DE COMUNICACIÓN MÓVILES MIENTRAS SE CONDUCE

Tanto en rutas internas como externas, está prohibido el uso de aparatos bidireccionales, y móviles tales como el celular, o pantallas táctiles.

Se debe evitar toda conversación u otras distracciones cuando se está al volante.

EXFOR S.A., aprueba el uso de móviles con fines laborales, pero prohíbe que los conductores los utilicen mientras conducen cualquier tipo de vehículo. Si el conductor necesita hacer una llamada personal o laboral mientras conduce un vehículo, deberá parar y realizar tal llamada de forma segura.

El uso de celular solo está permitido para recibir llamadas con dispositivos “manos libres”. Cuando se vaya a realizar una marcación desde el celular el conductor se debe estacionar y realizar la llamada.

Las sanciones por violación a estas normas están dispuestas en el contrato de los conductores y en el reglamento interno de trabajo.

21. Estándares de seguridad vial

21.1. Estándar para conductores de carro

- Verificar la lista de chequeo de seguridad antes de iniciar el recorrido.
- Usar adecuada y permanentemente el cinturón de seguridad.
- Adoptar una posición cómoda para conducir: espalda recta, brazos y piernas flexionadas.
- Encender las luces en el horario indicado: desde las 6 p.m. hasta las 6 a.m.; y cuando la lluvia dificulte la visibilidad.

- Detenerse completamente cuando encuentre una señal de pare o un semáforo en amarillo o rojo, y reiniciar su marcha cuando éste cambie a verde, después de cerciorarse que los otros vehículos hayan pasado la intercesión.
- Respetar la cebra y los pasos peatonales.
- Circular por el centro de su carril.
- Conservar una distancia prudente con el vehículo que está adelante.
- Observar si puede realizar una maniobra de adelantamiento y anunciarla con las direccionales tanto para salir como para ingresar al carril.
- Anunciar el giro con anticipación, ya sea con la direccional o con la señal de mano.
- Disminuir la velocidad para ingresar a la curva.
- Esperar con paciencia cuando se encuentre obstáculos o trancones en la vía.
- Ceder el paso en una intersección, teniendo en cuenta el concepto de prelación.
- Respetar los conductores de otros vehículos, demostrando buena educación al tratarlos con cortesía y solidaridad.
- Estacionar bien el vehículo cuando se proceda a realizar una diligencia.
- Use el automóvil únicamente si está autorizado y formado para hacerlo.

21.2. Estándar para conductores de moto

Antes de comenzar la marcha el motociclista debe:

- Verificar la lista de chequeo de seguridad teniendo en cuenta el nivel de aceite y de combustible, así como el estado de las luces, los frenos, el embrague, los espejos, la presión de las llantas, entre otros.
- Asegurar la herramienta y los accesorios.
- Organizar los espejos retrovisores para controlar los puntos ciegos.
- Ponerse el casco de seguridad debidamente abrochado, acción que debe realizar también su acompañante.
- Colocarse las gafas de seguridad de dotación o bajar la pantalla del casco.

Al transitar, el motociclista debe:

- Llevar el equipo de protección personal asegurado correctamente: casco, gafas o pantalla.
- Mantener la luz encendida durante el día.
- Circular por el centro de su carril conservando una prudente distancia con el vehículo de adelante.
- Fijarse si es posible realizar la maniobra de adelantamiento y anunciarla con las direccionales tanto para salir como para ingresar al carril.
- Anunciar anticipadamente un giro con la direccional o con señal de mano.
- Disminuir la velocidad antes de ingresar a la intersección y mirar hacia ambos lados de la vía para asegurarse de que no viene otro vehículo.
- Parar completamente cuando encuentre una señal de pare o cuando así lo indique el semáforo, y esperar a que esté en verde para reiniciar su marcha.
- Ceder el paso en una intersección, teniendo en cuenta el concepto de prelación.
- Respetar la cebra, el peatón y los pasos peatonales, así como a los otros conductores y sus respectivos vehículos.
- Disminuir la velocidad para ingresar a la curva.
- Esperar con paciencia cuando se encuentre obstáculos o troncos en la vía.
- Estacionar bien su moto cuando se proceda a realizar una diligencia.
- Utilice y opere las motocicletas únicamente si está autorizado para hacerlo.

21.3. Estándar para peatones

- Los niños suelen correr de manera intempestiva hacia la calle. Instrúyelos sobre el peligro que este acto representa y llévalos de la mano si vas a salir con ellos.
- Transita por las aceras y andenes, detente antes de cruzar la calle. Observa primero de derecha a izquierda y evita tratar de ganarle el paso a los ciclistas, motociclistas y

automóviles; a veces es muy tarde para comprobar que el vehículo es más rápido que tú.

- Acata las indicaciones del semáforo y cruza por la cebra. Nunca cruces en una curva ni tan cerca de ella porque tu visibilidad está muy limitada. Busca una zona donde puedas apreciar los vehículos, como las esquinas y preferiblemente los pasos peatonales que disminuyen el 50% del riesgo de ser atropellado. Para, mira, escucha, establece contacto visual con el conductor, cerciórate de que te hayan visto y cruza cuando sea prudente.
- Los ancianos deben andar acompañados de un adulto. Si los ves solos ¡ayúdale a cruzar la calle! Ten especial cuidado con taxis, microbuses, camiones y demás vehículos de carga.
- ¡Hazte notar! Usa ropa clara para caminar en la noche por la acera o andén que te permita ver el tráfico de frente; ve en fila si estás acompañado de un grupo.
- Evita que los niños jueguen en la calle. Llévalos a escenarios recreativos como parques o canchas.
- Evita salir a la calle si te encuentras en estado de embriaguez, tus reflejos disminuyen y puedes ser atropellado. De ser necesario, solicita ayuda para que vayan a buscarte.
- Nunca te interpongases como obstáculo buscando detener un vehículo; evita ser atropellado. Procura anotar las placas y reportarlo.
- Aléjate de los vehículos que hacen maniobra en reversa en los estacionamientos y cochertas, cerciorándote de que el conductor te haya visto y de que exista el espacio suficiente para no ser prensado. Hazlo rodeando la parte trasera del vehículo, ya que por el frente corres más riesgo de ser atropellado.

22. Plan de mantenimiento preventivo

Su objetivo es programar, controlar y ejecutar el mantenimiento preventivo y correctivo de todos los vehículos al servicio de Exfor S.A. transporte de pasajeros y materiales; para su disponibilidad y conservación en condiciones seguras, de acuerdo a

recomendaciones del fabricante contenidas en el manual de operación y mantenimiento del vehículo, normatividad vigente (Decreto 1079 de 2015, Resolución 0315 de 2013 y Resolución 1565 de 2015).

Los conductores diariamente deberán revisar el estado de los vehículos y para esto se cuenta con el formato. Allí se verifica y registra las condiciones de seguridad para la operación; al detectarse una condición insegura en cualquiera de los sistemas, el vehículo se debe inmovilizar y se pone a disposición de la persona idónea para su mantenimiento.

Este plan debe tomar en cuenta al menos lo siguiente:

- Se deben adelantar inspecciones periódicas de cada vehículo y equipo para verificar su estado de puesta en servicio. Estas inspecciones deben estar debidamente documentadas y registradas.
- Cronogramas para mantenimiento preventivo, de acuerdo con las especificaciones del fabricante.
- Documentación y registro de los trabajos de mantenimiento y reparación realizados en cada vehículo y equipo, incluidos los repuestos e insumos utilizados.

Documentación Del Plan De Mantenimiento Toda la información del plan de mantenimiento de cada vehículo, debe estar registrada, para poder obtener información histórica y trazabilidad de las operaciones hechas, de tal manera que se le pueda hacer un seguimiento garantizando el cumplimiento y la efectividad del plan de mantenimiento.

22.1. Hoja de vida de vehículos

Exfor S.A. debe documentar y registrar un mínimo de información de los vehículos, de tal manera que permita controlar el cumplimiento de fechas sobre la documentación de ley requerida, así como el control y trazabilidad de las acciones ejecutadas y definidas dentro del plan estratégico de seguridad vial.

La información mínima que se debe de recopilar es:

- Placas del vehículo
- Numero VIN
- Número de motor
- Kilometraje - Fecha
- Especificaciones técnicas del vehículo
- Datos del propietario

- SOAT – Fecha de vigencia
- Seguros - Fechas de vigencia
- Revisión Técnico Mecánica
- Reporte de comparendos
- Reporte de incidentes – fecha, lugar, área
- Reporte de hechos de tránsito – fecha, lugar,
- Plan de mantenimiento preventivo – fechas o Control de Acciones de Mantenimiento
- Sistemas de seguridad activa
- Sistemas de seguridad pasiva

Si el Vehículo es 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.
- Historial judicial.
- Estado mecánico básicamente del motor, la caja de transmisión y el sistema de suspensión.
- Estado general de la carrocería.

22.2. Cronograma de intervención de 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.

23. Mantenimiento correctivo

Ante cualquier daño o falla que presente el vehículo o moto éste se enviará al concesionario o taller contratado para realizar su respectivo diagnóstico y posterior corrección, se debe hacer seguimiento mediante los formatos de mantenimiento.

Exfor S.A. elaborará criterios para la selección de talleres de mantenimiento preventivo y correctivo que garanticen la calidad del servicio, con personal idóneo, utilizando la tecnología adecuada y guiado por protocolos y recomendaciones del fabricante del vehículo o moto.

24. Procedimientos de inspección pre operacional de vehículos

De conformidad con el numeral 8.2.4 de la Resolución 1565 de 2014 del Ministerio de Transporte, Exfor S.A. ha establecido las listas de chequeo o de inspección diaria a los vehículos, en donde se revisen los elementos críticos de seguridad activa y pasiva, que se registran en el formato correspondiente de Inspección diaria.

Se ha definido que los conductores son los encargados de adelantar estas inspecciones. El área de Seguridad y Salud en el trabajo se asegurará de que todos los conductores contratados por Exfor S.A., reciban la inducción para realizar la inspección de manera correcta, oportuna y segura.

25. Control de documentación y registro de vehículos y su mantenimiento

Toda la información del plan de mantenimiento de cada vehículo, debe estar registrada, en el formato código 60-100-82 (registro de mantenimiento) entendiendo 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 Exfor S.A., 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, Exfor S.A., (contratante) verificará que el contratista cuente y ejecute el plan.

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

26. INFRAESTRUCTURA SEGURA

De acuerdo al decreto 2851 de 2013, Exfor S.A. Efectuó una revisión del entorno físico donde se opera, con el propósito de tomar medidas de prevención en las vías internas por donde circulan los vehículos, al igual que al ingreso y salida de todo el personal de sus instalaciones.

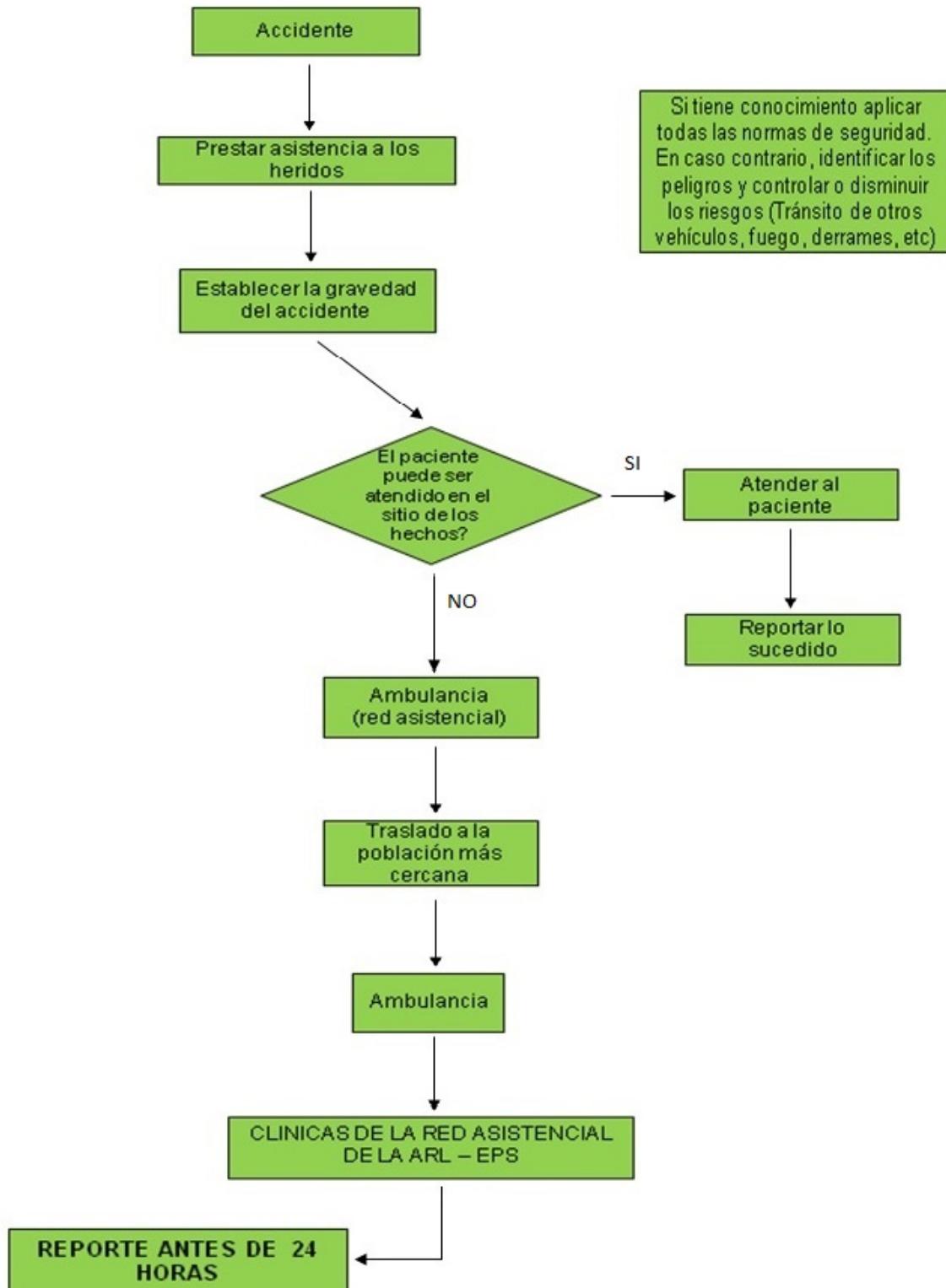
26.1. Rutas internas: Plano descriptivo, especificaciones de señalización, demarcación, zona de tránsito de peatones, parqueaderos

Remitirse al ANEXO 6 Formato de inspección de rutas internas.

26.2. Rutas externas: Descripción de las rutas externas destacando los puntos críticos de riesgo

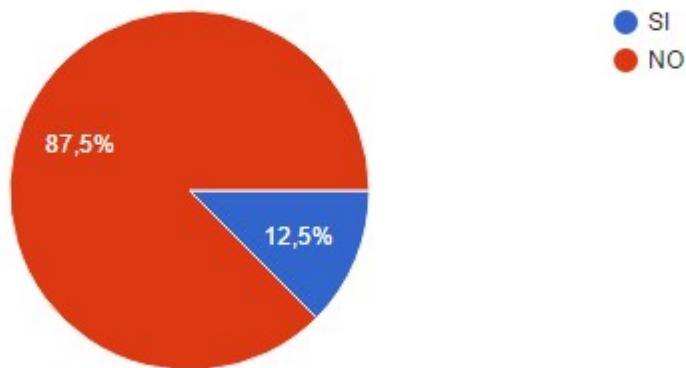
Remitirse al ANEXO 7 Formato de inspección de rutas externas.

27. Protocolo de atención de víctimas en accidentes de tránsito



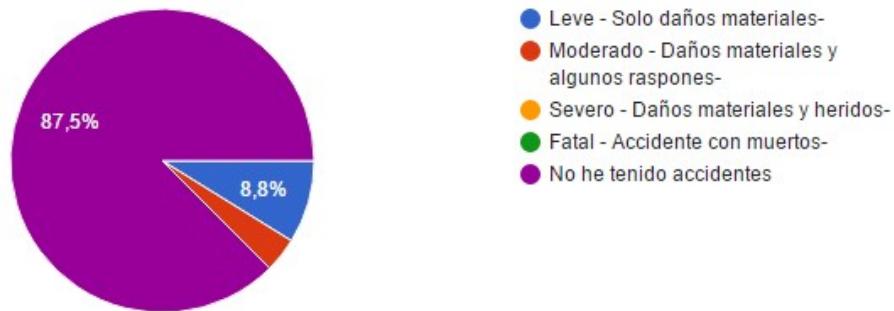
28. Caracterización de la accidentalidad

Ha tenido accidentes de tránsito en los últimos 5 años?



● SI
● NO

Si ha tenido accidentes en los últimos 5 años como los considera?



- Leve - Solo daños materiales-
- Moderado - Daños materiales y algunos raspones-
- Severo - Daños materiales y heridos-
- Fatal - Accidente con muertos-
- No he tenido accidentes

Leve - Solo daños materiales: 12 – 8,8%

Moderado - Daños materiales y algunos raspones: 5 - 3,7%

Severo - Daños materiales y heridos: 0 – 0%

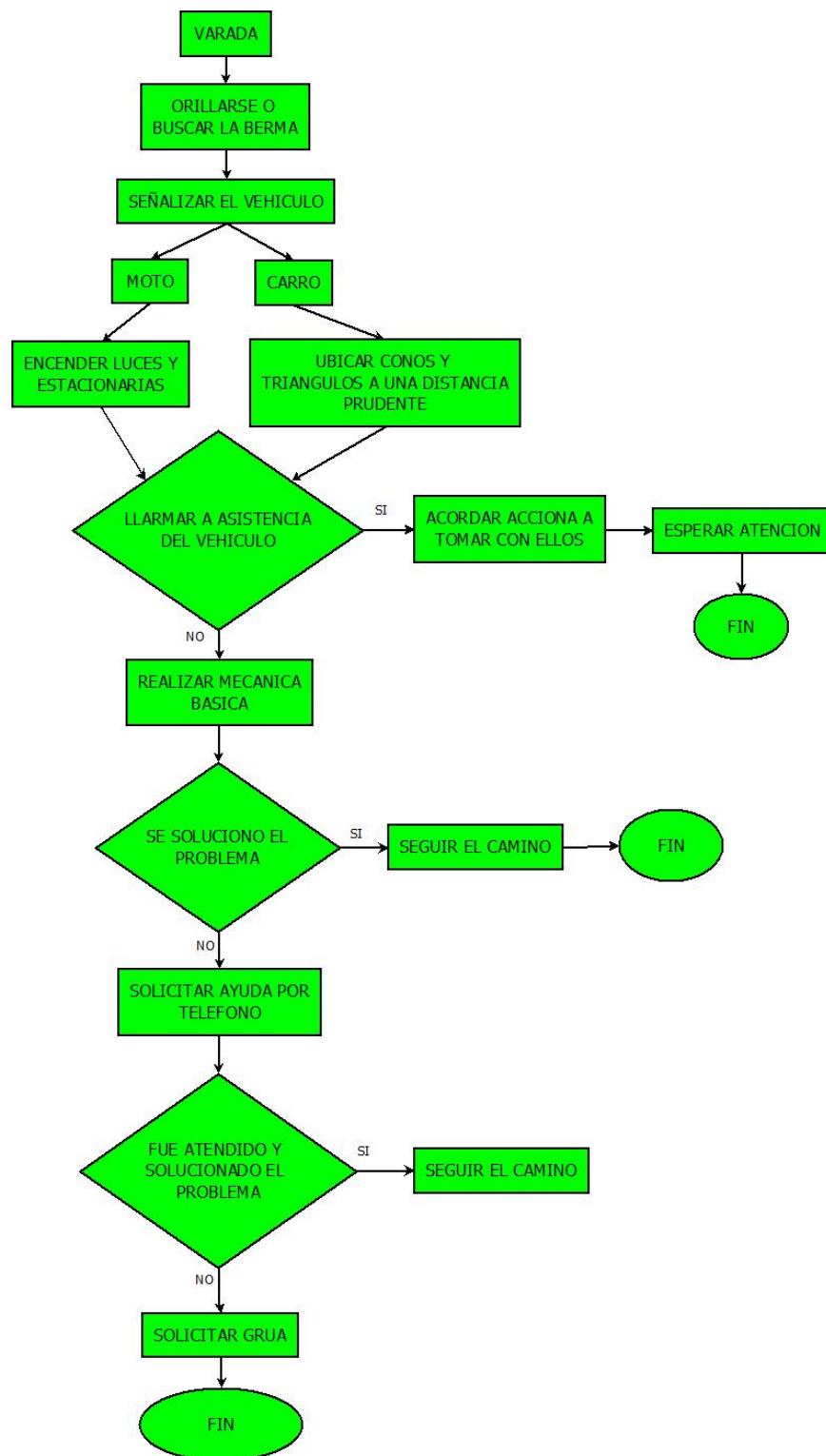
Fatal - Accidente con muertos: 0 – 0%

No he tenido accidentes: 119 – 85,7%

29. Procedimiento para la investigación de accidentes de tránsito

Se usara la metodología de investigación de accidentes de trabajo, ANEXO 4

30. Protocolos en caso de varada en carretera



En caso de varada, si es posible, busque una calle poco congestionada o la berma de la vía para estacionarse y evitar así una congestión, si va en su moto oríllese o busque la berma.

Ubique un cono o triángulo de seguridad en el centro del carril a 30 metros antes de donde se encuentra el vehículo varado, si la vía en la que se encuentra es de un solo sentido de circulación, en su moto de ser posible encienda las luces de parqueo o una estacionaria cuando se encuentre en un área segura.

Si la vía es de doble sentido de circulación, ubique dos dispositivos, uno a adelante y otro atrás y en el centro del carril si es en un vehículo, si es en su moto, procure tener las luces encendidas.

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

Si la detención del vehículo se vio obligada a hacerse en medio de una curva, entonces el dispositivo debe ubicarse antes de la entrada a la curva, en su moto trate en lo posible de llevarla a la parte recta y estaciónela en la berma.

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

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

Recuerde tener su equipo de carretera vigente y sus herramientas en buenas condiciones y un equipo de comunicaciones (celular) para poderse comunicar en caso de alguna emergencia para ser asistido por alguien que pueda hacerlo.

Según indica el Código Nacional de Tránsito éste debe de contener como mínimo dos triángulos o dos conos, dos tacos para bloquear el vehículo, un gato, una cruceta, llanta de repuesto, alicate, destornilladores, llave de expansión, llaves fijas, linterna, extintor y botiquín.

31. ANEXO 1 Conformación del comité de seguridad vial



ACTA DE CONFORMACIÓN DEL COMITÉ DE SEGURIDAD VIAL

En Santa Rosa de Cabal a los 31 días del mes de octubre del año 2016, en las instalaciones de la empresa EXFOR S.A., 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.

CONFORMACIÓN

INTEGRANTE	CARGO
Martha Isabel Calderón Botero	Sub Gerente – Gestora Riesgo
Mario Andrés Chaves	Gerente
Diego Fernely Trujillo	Gestor Administrativo
Carlos Herrera Ruiz	Coord. Ambiental

RESPONSABLE DEL PLAN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL

RESPONSABLE	CARGO
Carlos Herrera Ruiz	Coord. Ambiental



Martha Isabel Calderón Botero
Sub Gerente – Gestora Riesgo



Mario Andrés Chaves
Gerente



Diego Fernely Trujillo
Gestor Administrativo



Carlos Herrera Ruiz
Coord. Ambiental

32. ANEXO 2 Designación del Responsable del Plan estratégico de seguridad vial



Santa Rosa de Cabal, Octubre 31 de 2016

DESIGNACIÓN DE RESPONSABILIDAD EN EL PLAN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL

La gerencia de la empresa EXFOR S.A., como cabeza y líder de la organización delega para el desarrollo del plan estratégico de seguridad vial a Carlos Augusto Herrera Ruiz identificado con cedula de ciudadanía no. 10.003.226, asignando la responsabilidad de asegurar la implementación y ejecución del plan, para lo cual debe planificar, organizar, dirigir, desarrollar, aplicar y como mínimo una vez al año realizar su evaluación, e informar a la alta dirección sobre el funcionamiento y los resultados del plan.



Mario Andrés Chaves P.

Gerente.

33. ANEXO 3 Política de seguridad vial



POLITICA DE SEGURIDAD VIAL
10-800-03
V4/11-07-2016

Es compromiso de EXFOR S. A., instaurar **actividades de promoción y prevención de accidentes en vía pública**. Por ello, todos los trabajadores y contratistas provistos con vehículos de la empresa o de terceros para el ejercicio de su labor diaria, son responsables de **participar en las diversas actividades que se programen y desarrolleen por parte de la empresa**, con el fin de disminuir la probabilidad de ocurrencia de accidentes que puedan afectar la integridad física, mental y social de los trabajadores, contratistas, comunidad y/o medio ambiente.

Para cumplir este propósito, EXFOR S. A. se enmarca bajo los siguientes parámetros:

- **Cumplir con la reglamentación establecida en el Código Nacional de Tránsito terrestre según la Ley 769 de 2002, la Ley 1503 del 2011, el Decreto 2851 del 2013 y la Resolución 1565 del 2014, para promover la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguras en la vía.**
- Establecer estrategias de **concientización de su personal y contratistas**, a través de **capacitaciones** de orientación a la prevención de accidentes de tránsito, respeto de las señales de tránsito vehicular, adoptando conductas pro-activas frente al manejo defensivo.
- **Vigilar la responsabilidad de su personal y contratistas frente a la realización de los mantenimientos preventivos y correctivos de los vehículos de la empresa o de terceros**, provistos para el ejercicio de su labor, con el objeto de mantener un desempeño óptimo de estos y establecer medidas de control para evitar la ocurrencia de accidentes que puedan generar daños a la persona o a la propiedad.
- **Destinar los recursos financieros, humanos y técnicos** necesarios para dar cumplimiento a la política.

Todos nuestros trabajadores y contratistas deben acogerse a la anterior política. Cualquier incumplimiento deberá ser llevado al Proceso de Gerencia o Gestión del Riesgo.

La política entrara en vigencia a partir de su firma y publicación en las diferentes áreas de trabajo, se divulgue a las partes interesadas, y se aplicara tanto a trabajadores como a contratistas.



MARIO ANDRES CHAVES
Gerente

34. ANEXO 4 Metodología de investigación de accidentes de trabajo.

1. OBJETIVO

Establecer la metodología a seguir para la gestión y control de los accidentes e incidentes laborales, ambientales y de transito, producidos en la empresa.

2. ALCANCE

Este procedimiento aplica para todos los colaboradores de EXFOR S.A. incluyendo personal contratista y visitantes.

3. CONDICIONES GENERALES

Son responsables de aplicar este procedimiento los miembros del equipo investigador.

La Norma Técnica Colombiana 3701 "Higiene y seguridad, guía para la clasificación, registro y estadística de accidentes del trabajo y enfermedad profesional" sirve como referencia para este procedimiento.

El presente procedimiento se realiza bajo los lineamientos de la resolución 1401 de 2007 por la cual se reglamenta la investigación de incidentes y accidentes de trabajo.

Cuando el accidente se considere grave o produzca la muerte, en la investigación deberá participar un profesional con licencia en Salud Ocupacional, así como el personal de la empresa encargado del diseño de normas, procesos y/o mantenimiento y se debe diligenciar la investigación únicamente en el formato de investigación emitido por la ARL competente.

3.1 Definiciones

Accidente laboral	Todo suceso repentino que sobrevenga por causa o con ocasión del trabajo y que produzca al trabajador una lesión orgánica, perturbación funcional, invalidez o muerte. Es también accidente laboral el que se produce mediante la ejecución de órdenes del empleador, o durante la ejecución de una labor bajo su autoridad, aun fuera de lugar y en horas de trabajo.
Accidente grave	Aquel que trae como consecuencia amputación de cualquier segmento corporal; fractura de huesos largos (fémur, tibia, peroné, húmero, radio y cúbito); trauma craneoencefálico; quemaduras de segundo y tercer grado; lesiones severas de mano, tales como aplastamiento o quemaduras; lesiones severas de columna vertebral con compromiso de médula espinal; lesiones oculares que comprometan la agudeza o el campo visual o lesiones que

	comprometan la capacidad auditiva.
Acto sub estándar	Todo acto que realiza un trabajador de manera insegura o inapropiada y que facilita la ocurrencia de un accidente del trabajo.
Aportantes	Empleadores públicos y privados, contratantes de personal bajo modalidad de contrato civil, comercial o administrativo; a las organizaciones de economía solidaria y del sector cooperativo, a las agremiaciones o asociaciones autorizadas para realizar la afiliación colectiva de trabajadores independientes al sistema de seguridad social integral.
Casos registrables	Todas las muertes causadas por accidentes del trabajo o enfermedades profesionales, que afectan al trabajador y la actividad normal de la empresa.
Causas básicas	Corresponden a las causas reales que se manifiestan después de los síntomas; son las razones por las cuales ocurren las causas inmediatas. Las componen los factores personales y los factores del trabajo.
Causas inmediatas	Circunstancias que se presentan antes del contacto que produce la perdida (enfermedad o accidente); se dividen en actos y condiciones sub estándar.
Condición sub estándar	Situación que se presenta en el lugar de trabajo y que se caracteriza por la presencia de riesgos no controlados que pueden generar accidentes de trabajo o enfermedades profesionales.
Enfermedad profesional	todo estado patológico permanente o temporal que sobrevenga como consecuencia obligada y directa de la clase de trabajo que desempeña el trabajador o del medio ambiente en que se ha visto obligado a trabajar, y que haya sido determinado como enfermedad profesional por el gobierno.
Incapacidad permanente parcial	Se presenta cuando el trabajador, como consecuencia de un accidente laboral o de una enfermedad profesional, sufre una disminución parcial, pero definitiva, en alguna o algunas de sus facultades para realizar su trabajo habitual.
Incapacidad temporal	Es aquella, que según el cuadro agudo de la enfermedad que presente el trabajador, le impide desempeñar su capacidad laboral por un tiempo determinado.
Incidente	Evento(s) relacionado(s) con el trabajo, en el(es) que ocurrió o pudo haber ocurrido lesión o enfermedad (3.8) (independiente de su severidad), o víctima mortal.

Investigación de accidente o incidente	Proceso sistemático de determinación y ordenación de causas, hechos o situaciones que generaron o favorecieron la ocurrencia del accidente o incidente, que se realiza con el objeto de prevenir su repetición, mediante el control de los riesgos que lo produjeron.
---	---

3.2 Descripción de las actividades

3.2.1 Coordinador SST y/o Coordinador ambiental

Conformar el equipo investigador, el cual debe estar integrado por:

Jefe inmediato o supervisor del área donde ocurrió el evento: Debido a que dicha persona conoce tanto el trabajo como a los trabajadores y las condiciones del lugar de trabajo, es responsable por la seguridad de su personal y del ambiente.

Representante del Comité Paritario de Seguridad y Salud en el trabajo COPASST o del DGA: Puesto que la labor del Representante del COPASST/DGA es colaborar en la investigación y posteriormente hacer seguimiento a las medidas y actividades establecidas en el plan de acción.

Encargado del desarrollo del sistema de gestión en Seguridad y salud en el trabajo o de Gestión ambiental: Ya que debe brindar colaboración en la investigación y análisis de la investigación y facilitar los medios para llevarla a buen término. Adicionalmente debe programar las actividades definidas en el plan de acción y mantener los indicadores de impacto.

Profesional con Licencia en Salud Ocupacional: Cuando el accidente se considere grave o produzca la muerte, en la investigación deberá participar un Profesional con Licencia en Salud Ocupacional, propio o contratado, así como el personal de la empresa encargado del diseño y/o actualización de documentos.

3.2.2 Metodología de la investigación de incidentes/accidentes laborales

3.2.2.1 Descripción del accidente o incidente

Recolectar la información como lo menciona la NTP 274: Investigación de accidentes: árbol de causas, para realizar la investigación de accidentes o incidentes.

Para la toma de datos, se recopila la información de la situación existente antes de presentarse el accidente e identificar los actos o condiciones subestándar que permitieron o posibilitaron la materialización del mismo, para esto se utiliza:

- La entrevista a los testigos y al lesionado.
- El estudio del sitio del accidente o incidente.

- El estudio de los equipos y herramientas involucrados.
- Reconstrucción del accidente o incidente.
- Registro fotográfico de considerarse necesario.

Se debe tener en cuenta que al recopilar la información se están buscando causas y no responsables, solo se pueden aceptar hechos probados, concretos, objetivos y no interpretaciones o juicios de valor, y se debe reconstruir las circunstancias que se daban en el momento inmediatamente anterior al accidente para la perfecta compresión de lo que ha pasado.

Al recolectar la información se analiza:

POSICIÓN: Lugar de ocurrencia, la ubicación del trabajador, las herramientas o los materiales.

PERSONA: Trabajador lesionado, los testigos, el jefe inmediato, entre otros.

PARTES: Herramientas, equipos o máquinas, el diseño del puesto de trabajo y demás materiales.

DOCUMENTOS: Se refiere a los procedimientos documentados, normas de seguridad, registros, así como otras evidencias.

Para los eventos de origen laboral se diligencia la información de la ocurrencia del evento en el formato investigación de accidentes laborales e incidentes cód. 60-100-26. En caso de ser origen ambiental se debe diligenciar el reporte de afectaciones ambientales 60-100-55.

Se debe dar respuesta a estas principales preguntas:

- Cuándo ocurrió el accidente.
- Cómo sucedió.
- A qué hora sucedió el accidente o incidente.
- Qué estaba haciendo el trabajador.
- En qué parte se lesionó.
- Con qué se lesionó el trabajador.
- Qué estaba haciendo.
- Quien vio cuando ocurrió el accidente (testigos), etc.
- Condiciones de los materiales de trabajo (herramientas, equipos, accesorios, etc.)
- Antecedentes de comportamiento, etc.

3.2.2.2 Causas del accidente o incidente:

Relacione todas las causas encontradas dentro de la investigación, identificando las básicas y las inmediatas. De igual manera identifique los actos subestándar y las condiciones subestándar.

El árbol de causas se construye partiendo del suceso último (daño, lesión o pérdida), se delimitan sus antecedentes inmediatos y se prosigue con la conformación del árbol remontando sistemáticamente de hecho en hecho, respondiendo “¿Qué tuvo que ocurrir para que este hecho se produjera?”, . Con esta información se determinan:

3.2.2.2.1 CAUSAS INMEDIATAS:

Circunstancias que se presentan justamente antes del contacto; por lo general son observables o se hacen sentir. Se clasifican en:

Actos Inseguros (comportamientos que podría dar paso a la ocurrencia de un accidente o incidente).

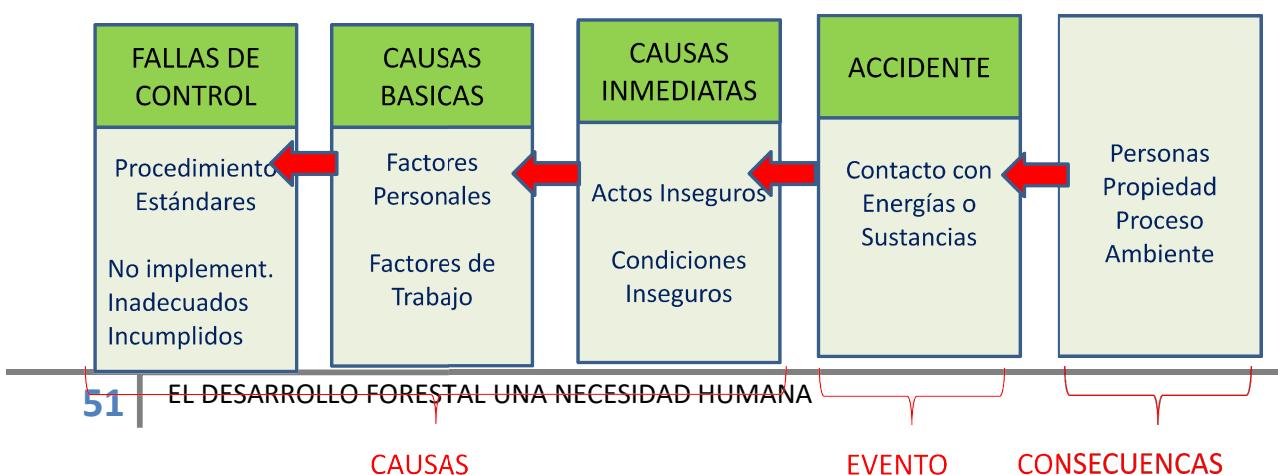
Condiciones Inseguras (circunstancias que podrían dar paso a la ocurrencia de un accidente o incidente).

3.2.2.2.2 CAUSAS BÁSICAS:

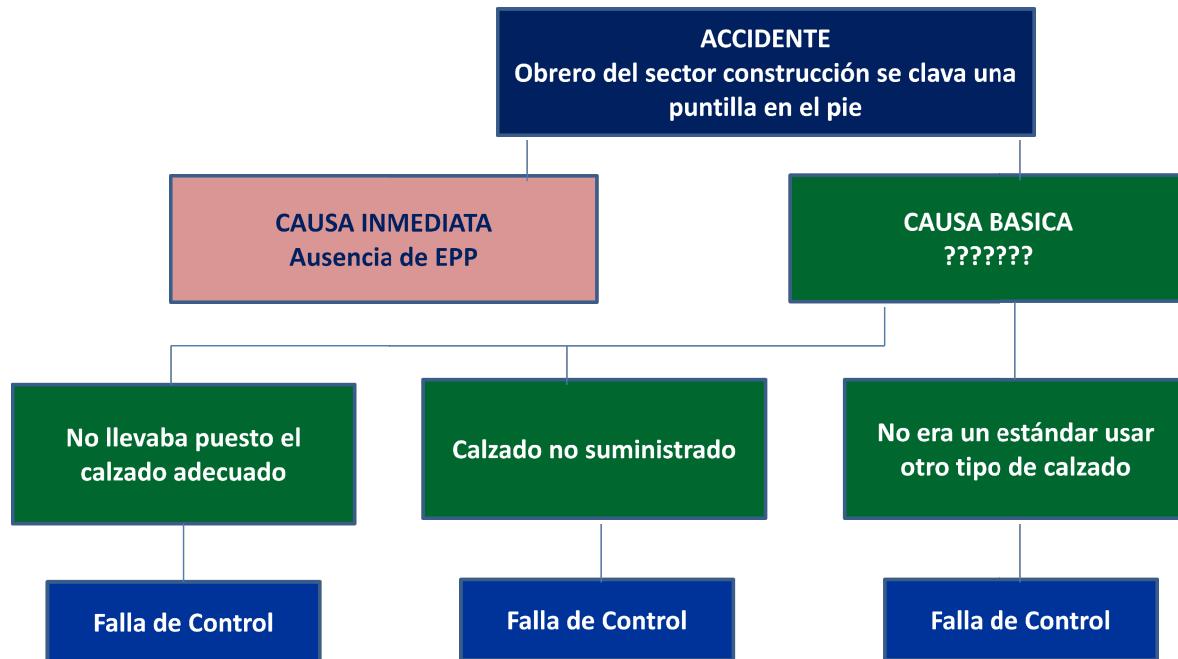
Causas reales que se manifiestan detrás de los síntomas; razones por las cuales ocurren los actos y condiciones inseguras; factores que una vez identificados permiten un control administrativo significativo.

Las causas básicas ayudan a explicar por qué se cometen actos inseguros y por qué existen condiciones inseguras.

Después de determinar las causas básicas, se determinan las fallas de control o las fallas en el sistema de gestión (Política, identificación de peligros y/o impactos ambientales, requerimientos legales, objetivos y metas, administración del programa, comunicación, estructura y responsabilidades, capacitación, documentación, control operacional, preparación para emergencias, No conformidades, monitoreo y medición del desempeño, registros y control de registros, auditoria del sistema, revisión de la Gerencia); para determinar el modelo de causalidad:



Para tener más claridad para elaborar el árbol de causas, se presenta este ejemplo:



El árbol finaliza cuando se identifican las fallas de control, aunque si no se puede realizar una adecuada toma de datos o no hay evidencia clara y se desconocen los antecedentes que propiciaron determinado evento, se dará por concluido con las causas inmediatas.

3.2.3 Plan de acción

Compromiso de adopción de medidas de intervención

Nota: Si el accidente o incidente es provocado por el incumplimiento de algún requisito, se debe levantar la acción correctiva pertinente y seguir el procedimiento de acciones correctivas, preventivas y de mejora cód. 60-400-01

Enumerar y describir las medidas de intervención que la empresa se compromete a adoptar, para prevenir o evitar la ocurrencia de eventos similares. Especifique las medidas que se realizarán en la fuente del riesgo, en el medio ambiente de trabajo y en los trabajadores. Para esto se utiliza el Formato de Acciones correctivas, preventivas y de mejora cód. 60-100-16, en el que se consignará, según la acción a tomar, las decisiones señaladas en el plan de acción insertado en el formato de investigación correspondiente.

Redacción del informe

Se elaborará un informe del evento en Microsoft PowerPoint, en plantilla diseñada para el efecto, con la información consignada en el formato de investigación de accidentes laborales e incidentes correspondientes, y el registro fotográfico pertinente.

Dicho informe será enviado a la empresa contratante, a la ARL, a la Gestión del Riesgo de la empresa y a la gerencia.

3.2.4 Obligaciones de la empresa en caso de accidente laboral mortal

Remisión de investigaciones

Para accidentes laborales mortales o graves, de acuerdo a la resolución 1401 del 2007, el aportante debe remitir a la Administradora de Riesgos Laborales a la que se encuentre afiliado, dentro de los quince (15) días siguientes a la ocurrencia del evento, el informe de investigación del accidente laboral mortal y de los accidentes graves definidos en el artículo 3º de la presente resolución.

Recibida la investigación por la Administradora de Riesgos Laborales, ésta la evaluará, complementará y emitirá concepto sobre el evento correspondiente, determinando las acciones de prevención que debe implementar el aportante, en un plazo no superior a quince (15) días hábiles.

Cuando el accidente laboral sea mortal, la Administradora de Riesgos Laborales remitirá el informe dentro de los diez (10) días hábiles siguientes a la emisión del concepto, junto con la investigación y copia del informe del accidente laboral, a la Dirección Territorial de Trabajo o a la Oficina Especial de Trabajo del Ministerio de la Protección Social, según sea el caso, a efecto que se adelante la correspondiente investigación administrativa laboral y se impongan las sanciones a que hubiere lugar si fuere del caso.

Para efecto de la investigación del accidente Laboral mortal, los formatos deben contener como mínimo, los requisitos establecidos en la presente resolución ya aludida.

4. ATENCIÓN INTEGRAL DEL ACCIDENTE TRANSITO

La empresa debe contar con un procedimiento para la atención de emergencias de tránsito de diferentes tipos y divulgarlas a todos los conductores, garantizando que todos mantengan esta información clara y actualizada. Para este fin se puede entregar un plegable con la información necesaria.

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

4.1 Investigación de accidentes de tránsito

La investigación del accidente o incidente de trabajo consiste en analizar los hechos para determinar el conjunto de causas, que directa o indirectamente intervinieron en el evento, priorizarlas con criterios de costo / beneficio y aplicar las medidas de prevención y control.

El personal calificado busca evidencias objetivas de las CAUSAS básicas e inmediatas del evento (incidente, accidente), y en ningún momento señala culpables. La investigación se debe realizar tan pronto como ocurra en la medida de lo posible y en el sitio de ocurrencia. Los investigadores han de evitar los prejuicios en la toma de datos, es decir, su visión de la realidad debe ser imparcial y analizar desde la multicausalidad. Se deben adoptar como causas los hechos demostrados, nunca los que se apoyen en suposiciones.

4.2 Metodología de investigación

La metodología que se propone para la investigación de estos eventos está basada en el modelo de causalidad de los accidentes de trabajo propuesto por Bird y Germain, que explica la multicausalidad de los eventos a través de causas

directas (condiciones subestándares y actos subestándares) y básicas (factores personales y factores de trabajo)

La técnica de la investigación de accidentes puede hacerse de manera simple, sin embargo, conviene tener presente algunos puntos clave como:

- La entrevista con testigos presenciales
- Reconstruir hasta donde sea posible el accidente
- Entrevista al conductor y pasajeros siempre que la situación lo permita
- Recopilación rápida de la información en el formato
- Inspección del lugar del accidente donde ocurrió el hecho y su entorno, en busca de aquellas causas que tuvieron participación directa o indirecta en el desencadenamiento del accidente.

En lo posible, se debe establecer un mecanismo para divulgar a los demás conductores el análisis de los accidentes que ocurran, de modo que se puedan evitar eventos similares. Es muy importante el buen manejo ético que se le dé a este aspecto, para evitar señalamientos a las personas por “culpabilidad”.

La verdadera prevención se hace cuando al analizar los incidentes, se corrigen las fallas y se evitan accidentes. Cuando ocurre un accidente, ya han ocurrido por lo general una serie de incidentes de la misma naturaleza, y esto debe ser tomado como un “aviso” para prestar atención a lo que está ocurriendo. Los registros de incidentes y accidentes son una fuente importante de información para los planes de acción.

La investigación debe ir más allá de las causas inmediatas que ocasionaron el accidente (por ejemplo falla de frenos, imprudencia, etcétera) y llegar hasta las causas básicas (por ejemplo, deficiente proceso de selección, entrenamiento) para garantizar que no se repitan accidentes por estas causas.

5. DOCUMENTOS RELACIONADOS

- Procedimiento para Acciones correctivas, preventivas y de mejora cód. 60-400-01
- Formato de investigación y análisis de accidentes laborales. cód. 60-100-26
- Formato Acciones correctivas, preventivas y de mejora cód. 60-100-16
- Reporte de seguridad industrial cód. 60-100-12
- Reporte de afectaciones ambientales cód. 60-100-55

35. ANEXO 5 Política de no consumo de alcohol, tabaco y sustancias psicoactivas.



POLÍTICA DE NO CONSUMO DE ALCOHOL,
TABACO Y SUSTANCIAS PSICOACTIVAS
10-800-02
V4/11-07-2016

EXFOR S. A. en su compromiso con un ambiente de trabajo seguro y sano, el cual se refleje en la salud y bienestar de los trabajadores y contratistas, en la protección de los bienes de la empresa y del cliente, **prohibe la posesión, distribución, venta y/o consumo de alcohol o cualquier sustancia psicoactiva en las instalaciones (oficinas, áreas de producción) o vehículos de la empresa y/o del cliente o en cualquier otro sitio** mientras se estén cumpliendo funciones propias del trabajo o en actividades deportivas, recreativas o culturales organizadas por la empresa o en representación de ella.

El trabajador o contratista que incumpla la anterior prohibición o se le compruebe estar bajo la influencia de alcohol y/o sustancias psicoactivas, será sancionado de acuerdo con lo dispuesto previamente por la empresa.

La empresa se reserva el derecho de efectuar requisas, inspecciones y pruebas diagnósticas sin previo aviso en el momento que lo deseé a fin de supervisar el acatamiento de la presente política.

La evidencia médica ha podido comprobar que el consumo de tabaco tiene efectos significativos no solo para la persona que fuma sino para las personas que se encuentran a su alrededor, por lo tanto se **prohibe fumar en áreas públicas cerradas como oficinas, baños, cafeterías, bodegas, carpas de bienestar, de herramientas, de combustibles, de ropas y cuando se esté operando equipos o maquinaria, etc.**, con el fin de mantener un aire respirable puro al que tienen derecho los no-fumadores.

Sin embargo y con el fin de garantizar el respeto a la libertad de los fumadores, aquellas personas que deseen hacerlo, deberán informarse previamente de los sitios autorizados, de forma que no haya riesgo de incendio, explosión y donde el humo no moleste a los demás.

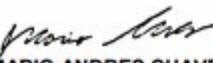
EXFOR S. A. trabaja permanentemente hacia la promoción y prevención de la salud mediante programas, campañas, actividades, capacitaciones y demás acciones encaminadas a prevenir el consumo de alcohol, tabaco y sustancias psicoactivas.

E X C E P C I O N E S

La presente política no aplica: a medicamentos que sean empleados por prescripción médica y cuyo uso no afecte negativamente la capacidad de la persona de trabajar de modo seguro y productivo.

Todos nuestros trabajadores y contratistas deben acogerse a la anterior política. Cualquier conflicto deberá ser llevado al Proceso de Gerencia o Gestión del Riesgo, según el núcleo donde incurra el evento.

La política entrara en vigencia a partir de su firma y publicación en las diferentes áreas de trabajo, se divulgue a las partes interesadas, y se aplicara tanto a trabajadores como a contratistas.


MARIO ANDRES CHAVES
Gerente

36. ANEXO 6 Formato de inspección de rutas internas.

FECHA:
REVISADO POR:

SOBRE LOS PEATONES				
ASPECTO	SI	NO	HALLAZGO	ACCIÓN
¿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	ACCIÓN
¿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	ACCIÓN
¿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 carga y descarga de los vehículos?				
¿Están establecidas las zonas de parqueo por tipo de vehículo?				

37. ANEXO 7 Formato de inspección de rutas externas.

FECHA:	
REVISADO POR:	
RUTA:	
ITINERARIOS	HORA
Horario de inicio de ruta	
Horario de salida desde la empresa o sitio definido	
Horario de finalización de ruta	
Horario de llegada a la empresa o sitio definido	

CONDICIONES PRINCIPALES DE LA VÍA	DESCRIPCIÓN
Geometría	
Utilización	
Calzadas	
Carreles	
Material	
Estado	
Condiciones	
Iluminación	

CONDICIONES METEOROLÓGICAS DE LA RUTA	DESCRIPCIÓN

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.

38. ANEXO 8 Formato de evolución del estado del plan estratégico de seguridad por auditoria.

Elemento
COMITÉ DE SEGURIDAD VIAL
¿Se tiene conformado y definido un equipo de trabajo o comité de seguridad Vial?
¿Este comité analiza los resultados obtenidos en el diagnóstico inicial?
¿Este comité identifica los factores de riesgo y establece un plan de acción personalizado para cada uno de ellos?
¿Se presentan, discuten y determinan los programas académicos a desarrollar con los distintos actores?
¿Se considera la adopción de un estándar de seguridad, que garantice la integridad y bienestar y minimice los riesgos de un accidente de tránsito?
¿Se evalúan 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 programan fechas, tiempos y lugares para las capacitaciones con los conductores, sus equipos de trabajo y otros actores de la empresa, entidad u organización?
¿Se determinan las acciones de control o auditorías viales que se consideren pertinentes?
¿Se presentan las campañas y acciones de acompañamiento a desarrollar durante todo el año?
¿Se establecen los cronogramas de las diversas actividades a ejecutar y hace seguimiento de las mismas?
¿Se elaboran los informes periódicos para la Gerencia, Ministerio de Transporte, organismo de tránsito u otros interesados, que den cuenta de las acciones, programas adelantados 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 tiene definidos la visión, los objetivos y alcances del Plan Estratégico de Seguridad Vial para la empresa, acorde con los mínimos establecidos por la autoridad correspondiente?
¿El comité tiene definidos la periodicidad de las reuniones?
¿Se tiene designado el responsable del plan estratégico de seguridad vial?
¿El personal involucrado conoce quienes son los integrantes del comité de seguridad vial?
POLÍTICA DE SEGURIDAD VIAL
¿Se tiene construida una política de seguridad vial?
¿Se tiene divulgada la política de seguridad vial?
¿La política está disponible como información documentada?
¿La política esta comunicada dentro de la organización?
¿Se hace seguimiento al cumplimiento de la política y se toman los correctivos pertinentes a las desviaciones encontradas?
PESV
¿Se divulga a todos los funcionarios o empleados sus lineamientos, acciones y mecanismos de medición, así como la evolución de sus resultados y planes de mejora?
DIAGNÓSTICO
¿Se tiene un análisis sobre el contexto, las actividades, su personal, sus desplazamientos, la infraestructura y todos aquellos riesgos que se entienden, afectan a la organización desde la Seguridad Vial?
¿Se tiene el panorama de riesgos viales de la empresa?
¿Se analizan los riesgos viales de la empresa?

¿Se tiene establecido un listado de conductas en la conducción y en su entorno de acuerdo a la naturaleza del trabajo y el nivel de exposición al riesgo?

FORTALECIMIENTO DE LA GESTIÓN INSTITUCIONAL- ELABORACIÓN DEL PESV

¿Los riesgos se tienen clasificados y priorizados?

¿Se tiene planteadas las acciones sobre las que se va a trabajar sobre cada riesgo, bajo los diferentes ejes?

IMPLEMENTACIÓN DEL PESV

¿Se tiene un cronograma donde estén planificadas las acciones?

¿Se comunica a la organización los lineamientos y acciones definidas a implementar dentro del PESV?

¿Se tienen acciones de la implementación?

¿El empleador designa el tiempo y los recursos necesarios para el funcionamiento del comité de seguridad vial?

SEGUIMIENTO Y EVALUACIÓN DEL PESV

¿Se tienen indicadores para medir el nivel de avance del PESV?

¿Se tienen las fichas de definición de los indicadores?

¿Toda la documentación del PESV se mantiene documentada y actualizada?

Se realizan auditorías internas y externas al PESV?

¿Se tiene un solo documento donde este el PESV, donde estén todos los aspectos como: diseño, desarrollo e implementación?

¿Se tiene establecido un proceso ágil, dinámico y eficaz de participación de los trabajadores y de los representantes sindicales, si fuera el caso?

¿La organización da respuesta oportuna a los requerimientos y acciones que se proponen para gestionar los riesgos de tránsito?

ACCIONES PARA EL DESARROLLO DEL PESV EN COMPORTAMIENTO HUMANO

¿La empresa tiene establecido un perfil de conductores (propios o terceros) donde se establezca el nivel de competencias requeridas para garantizar la idoneidad en la labor a realizar?

¿La empresa tiene un procedimiento escrito de selección de conductores, donde se incluyan la realización de pruebas médicas?

¿La empresa tiene un procedimiento escrito de selección de conductores, donde se incluyan la realización de pruebas teóricas?

¿La empresa tiene un procedimiento escrito de selección de conductores, donde se incluyan la realización de pruebas prácticas?

¿La empresa implementa mecanismos de capacitación en seguridad vial?

¿El programa de capacitación vial, incluye los temas y requisitos que establece la guía?

¿La empresa documenta y registra la información de los conductores, donde se controle el cumplimiento de fechas de los documentos?

¿La empresa tiene establecida, documentada y divulgada una política de control de alcohol y drogas y le hace seguimiento acorde a lo establecido en la misma?

¿La empresa tiene establecida, documentada y divulgada una política de regulación de horas de conducción y descanso y le hace seguimiento acorde a lo establecido en la misma?

¿La empresa tiene establecida, documentada y divulgada una política de regulación de velocidad y le hace seguimiento acorde a lo establecido en la misma?

¿La empresa tiene establecida, documentada y divulgada una política de uso del cinturón de seguridad y le hace seguimiento acorde a lo establecido en la misma?

¿La empresa tiene establecida, documentada y divulgada una política de no uso de equipos de comunicación móviles mientras se conduce y le hace seguimiento acorde a lo establecido en la misma?

¿La empresa tiene definidos y documentados los EPP requeridos para los conductores y sus

acompañantes?

¿La organización hace seguimiento al cumplimiento de los procedimientos y estándares establecidos en el PESV?

ACCIONES PARA EL DESARROLLO DEL PESV EN VEHÍCULOS SEGUROS

¿La empresa tiene diseñado e instruye sobre el plan de mantenimiento preventivo de sus vehículos?

¿La empresa tiene documentado el plan de mantenimiento preventivo?

¿El plan de mantenimiento preventivo se realiza a través de personal idóneo?

¿La empresa tiene protocolos de inspección diaria de vehículos donde se revisan los elementos de seguridad activa y pasiva más relevantes?

¿La empresa lleva un registro de los vehículos donde se pueda controlar el cumplimiento sobre las fechas de la documentación requerida?

ACCIONES PARA EL DESARROLLO DEL PESV EN INFRAESTRUCTURA SEGURA

¿Se realiza una revisión del entorno físico donde se opera y circulan los vehículos?

¿Se tiene establecida una política de instalación y mantenimiento de las señales?

¿La empresa documenta los incidentes y accidentes que se presentan al interior de las instalaciones, así como al ingreso y salida del personal?

¿La empresa realiza un estudio de rutas, que contemple temas de seguridad vial, identificar puntos críticos y establecer estrategias de prevención?

¿La empresa establece mecanismos de socialización e información preventiva para todas las partes interesadas?

ACCIONES PARA EL DESARROLLO DEL PESV EN ATENCIÓN A VICTIMAS

¿Se tiene establecido un protocolo de atención de accidentes?

¿La empresa investiga los incidentes y accidentes de tránsito?

¿Se divultan las lecciones aprendidas de los eventos ocurridos?