

PLAN ESTRATEGICO DE SEGURIDAD VIAL

INTRODUCCION

1. ANTECEDENTES

2. OBJETIVO P E S V

3. MARCO NORMATIVO

4.DEFINICIONES

5.INFORMACION DE LA EMPRESA

6. DIAGNOSTICO DEL RIESGO VIAL SITUACION ACTUAL COOPTRAESCOL

7.LINEAMIENTOS DE ALTA DIRECCION.

8.COMITÉ DE SEGURIDAD VIAL.

9.POLITICA DE SEGURIDAD VIAL


10.REVISION Y MEJORA CONTINUA DEL PESV

11 PLANES DE ACCION DEL PLAN ESTRATEGICO DE SEGURIDAD VIAL

- . PLANES DE ACCION FACTOR HUMANO
- . VEHICULOS SEGUROS
- . VIAS SEGURAS
- . ATENCION A VICTIMAS

POLITICAS DE REGULACION

12. ANEXOS.

| | | |
|--|--|---------------|
|  | CONTROL DE DOCUMENTOS PLAN ESTRATEGICO DE SEGURIDAD VIAL Comité de Seguridad Vial | No. 1 |
| | | Pág. 2 de 111 |
| | | Versión 0 |

INTRODUCCION

Este Plan estratégico de Seguridad Vial para Cooptraescol es una guía que presenta un marco integrado de principios, prácticas y criterios para la implementación de la mejor práctica en la identificación de peligros y la valoración de riesgos en la seguridad vial, en un marco de la gestión del riesgo de seguridad vial.


COOPTRAESCOL como empresa de transporte de personal tiene un deber ineludible con la seguridad vial en Colombia, la Ley 1503 dice Así “Toda entidad, organización o empresa del sector público o privado que para cumplir sus fines misionales o en el desarrollo de sus actividades posea, fabrique, ensamble, comercialice, contrate, o administre flotas de vehículos automotores o no automotores superiores a diez (10) unidades, o contrate o administre personal de conductores, contribuirán al objeto de la presente Ley, deberá diseñar el Plan Estratégico de Seguridad Vial que será revisado cada dos (2) años para ser ajustado en lo que se requiera. Este Plan contendrá, como mínimo, las siguientes acciones:

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

Y entre el contenido de capacitación de la empresa sobre el tema de seguridad Vial están:

1. Hábitos, comportamientos y conductas seguras en la vía.
2. Sensibilidad social y aprecio por la vida.
3. Derechos y responsabilidades del conductor Cooptraescol.
4. Tolerancia y respeto hacia los demás.

| | | |
|---|--|--|
| Elaborado: Harold Alberto Vargas Revisado Enero 2015 | Aprobado: Harold Alberto Vargas G Representante Legal | Autorizado por: Comité de Seguridad Vial y Presidente Consejo de Administración |
|---|--|--|

| | | |
|--|--|---------------|
|  | CONTROL DE DOCUMENTOS PLAN ESTRATEGICO DE SEGURIDAD VIAL Comité de Seguridad Vial | No. 1 |
| | | Pág. 3 de 111 |
| | | Versión 0 |

1. MARCO REFERENCIAL

ANTECEDENTES DE LA SEGURIDAD VIAL EN COLOMBIA

El Gobierno de Colombia ha definido como una prioridad y como una Política de Estado la seguridad vial. En ese contexto, a través del Ministerio de Transporte, se ha establecido un Plan Nacional de Seguridad Vial - PNSV 2011-2016, que a continuación se presenta y que se estructura fundamentalmente tomando la experiencia internacional y las recomendaciones que sobre la materia han formulado diversos organismos multilaterales, especialmente la Organización Mundial de la Salud OMS, que ha consagrado el período comprendido entre los años 2011 y 2020 como *"La década para la acción"* que tiene como finalidad reducir en un 50% las mortalidades derivadas de los accidentes de tránsito en el mundo.

Colombia se ha sumado a este compromiso a través del establecimiento del PNSV 2011-2016, el cual articula y coordina las diversas actuaciones de las instituciones públicas intervinientes y responsables de la seguridad vial en Colombia, además de incorporar como un actor relevante en el diseño y evaluación de dichas actuaciones o medidas a los representantes de organismos de la sociedad civil, sean éstos del mundo privado o empresarial, de la academia, o de las agrupaciones de víctimas de accidentes de tránsito, por mencionar algunas.

El establecimiento de un PNSV, permitirá clarificar como la utilización de recursos y su adecuada articulación tiene importantes beneficios sociales y por ende para el Estado, contribuyendo incluso a una mayor y mejor utilización de esos recursos financieros, humanos y técnicos disponibles

Según el Informe Mundial sobre Prevención de Traumatismos Causados por el Tránsito, de la Organización Mundial de la Salud (OMS), del año 2004, los traumatismos causados por el tránsito son un problema creciente de salud pública mundial, por lo que las estadísticas indican que hacia el año 2020, este tipo de accidentes será la tercera causa de morbilidad en el mundo. Cada año más de 1,2 millones de personas en el mundo mueren en accidentes de tránsito, 50 millones de personas aproximadamente sufren traumatismos, que a veces, los afectan por el resto de sus vidas. Además, las muertes diarias, en todo el globo, por concepto de accidentes de tránsito alcanzan aproximadamente los 3.000 fallecidos.

En este contexto, solo a modo preliminar, diremos que según la OMS, los grupos vulnerables en Colombia, entendiéndose por tales, fundamentalmente peatones y motociclistas, aportan el 70% de las muertes en siniestros de tránsito. Además, entre los años 2005 y 2010, se registró un incremento de fallecidos en accidentes de tránsito, el cual pasó de 5.418 a 5.502 y en el año 2010 se registraron más de 39.275 lesionados de gravedad según Medicina Legal, convirtiéndose los accidentes de tránsito en la primera causa de muerte en niños entre los 5 y los 14 años, y la segunda entre las personas de 15 y 24 años de edad. Según datos proporcionados por el Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses en el año 2010

| | | |
|--|--|--|
| Elaborado: Harold Alberto Vargas Revisado: Enero 2015 | Aprobado: Harold Alberto Vargas G Representante Legal | Autorizado por: Comité de Seguridad Vial y Presidente Consejo de Administración |
|--|--|--|

murieron del orden de 2.044 2.029 personas menores de 30 años, en accidentes de tránsito en Colombia.

Por ello, el establecimiento de este Plan, constituye la manifestación explícita y expresa de Cooptraescol, de cambiar la mirada y aportar desde la empresa de elevar la seguridad vial como una actividad permanente y prioritaria, que contribuya a la generación de una cultura de la prevención y del auto cuidado de todos los actores del tránsito, sean estos peatones, ciclistas, motociclistas, conductores o pasajeros.

La estructuración de este Plan estratégico de seguridad Vial para Cooptraescol a partir de la Matriz de Haddon considerará las Cuatro últimas líneas de acción estratégica, ya que la Primera le corresponde al estado.


ASPECTOS INSTITUCIONALES

MEDIDAS SOBRE EL COMPORTAMIENTO HUMANO

MEDIDAS SOBRE LOS VEHICULOS

MEDIDAS SOBRE LA INFRAESTRUCTURA O LAS VIAS

SISTEMA DE ATENCION A VICTIMAS

| | | |
|--|--|---------------|
|  | CONTROL DE DOCUMENTOS PLAN ESTRATEGICO DE SEGURIDAD VIAL Comité de Seguridad Vial | No. 1 |
| | | Pág. 5 de 111 |
| | | Versión 0 |

SEGURIDAD VIAL

En 2009, en Colombia hubo 5.634 muertos y más de 135.000 heridos de gravedad en accidentes de tránsito. Cerca del 70% de las muertes ocurren dentro de perímetros urbanos y el resto en carreteras, aunque estos últimos accidentes suelen ser más letales. La tasa de muertos por cada 10.000 vehículos en 2009 fue 9,6, mientras que México tiene una tasa de 8,5, Chile 8,1 y España 1,3.

Se estima que para 2020 el país incrementará su parque de vehículos particulares en un 54% y el de motos en un 152% reflejando la necesidad de aunar esfuerzos en materia de política de seguridad vial en el país. En la actualidad la accidentalidad vial es la primera causa de muerte en niños entre los 5 y 14 años, por encima de cualquier enfermedad; y la segunda causa de muerte en adultos entre los 15 y 44 años de edad. Es particularmente crítico el incremento en los últimos años de la mortalidad de los usuarios de las vías más vulnerables, como son peatones, ciclistas y motociclistas. Los pagos en siniestros del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT) por accidentes en motocicletas representan más del 70% del total de pagos de siniestros del SOAT en todo tipo de vehículos. Se estima que los costos asociados a la accidentalidad vial, en un país de ingresos medios como Colombia, pueden ser equivalente al 3% del PIB.

Ante la problemática actual de la accidentalidad vial en el país, y el llamado de toda la comunidad internacional –Naciones Unidas, Organización Mundial de la Salud, ONG, entidades multilaterales, etc.–, en declarar ésta la década de acción en seguridad vial, el Gobierno nacional declara la seguridad vial como una política de Estado que trascienda los planes y programas de un período de gobierno. La política es consecuente con el mandato constitucional y legal que tiene el Estado en garantizar la prestación del servicio de transporte en condiciones de calidad, oportunidad y seguridad y será liderada por el Ministerio de Infraestructura y Transporte (MIT) a través de su Viceministerio especializado en temas de transporte y tránsito, e implicará una articulación institucional a nivel público y privado.

La política de Estado de seguridad vial también se deberá reflejar en el régimen de infracciones y sanciones para todo el sector.

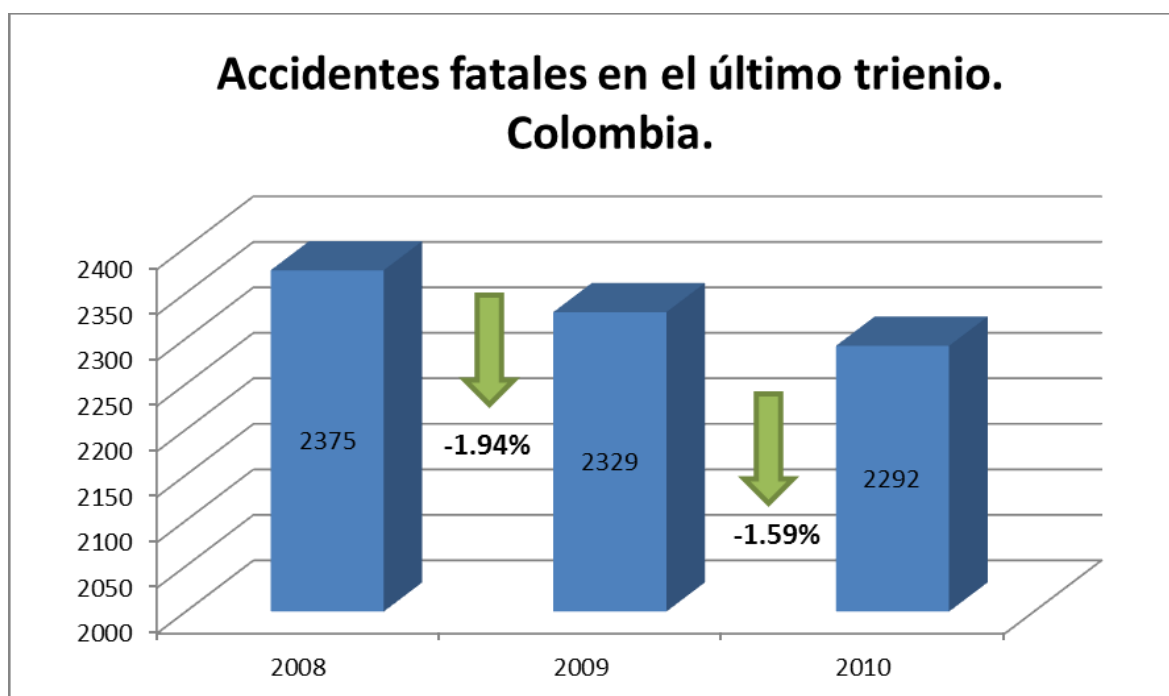
| | | |
|--|--|--|
| Elaborado: Harold Alberto Vargas Revisado: Enero 2015 | Aprobado: Harold Alberto Vargas G Representante Legal | Autorizado por: Comité de Seguridad Vial y Presidente Consejo de Administración |
|--|--|--|

DÉCADA DE ACCIÓN PARA LA SEGURIDAD VIAL

Durante el lanzamiento mundial de la Década de Acción para la Seguridad Vial liderada por la Organización de las Naciones Unidas y la Organización Mundial de la Salud, Colombia se comprometió a reducir la siniestralidad vial antes de 2020, en un 50%.


En Colombia durante el 2010, según cifras del Instituto Nacional de Medicina Legal, fallecieron 5502 personas en accidentes de tránsito, si se logra la meta de reducir las muertes en estos hechos fatales en los próximos 10 años a la mitad, se estaría hablando de 2751 muertos en accidentes de tránsito en 2020.

Para alcanzar esta meta, en un trabajo conjunto y de corresponsabilidad se han unido los diferentes actores nacionales interesados en salvar vidas como la Organización Mundial de la Salud y la Organización Panamericana de la Salud en Colombia, los Ministerios de Transporte, Protección Social, y Educación Nacional; la Alcaldía Mayor de Bogotá y de Medellín, a través de sus Secretarías de Movilidad y Tránsito, la Policía Nacional, la organización Por la Vía, por la Vida - Liga Contra la Violencia Vial y la Corporación Fondo de Prevención Vial. .



SITUACIÓN DE LA SEGURIDAD VIAL EN COLOMBIA

Los peatones y los motociclistas resultan los actores del tránsito más vulnerables, representando, entre ambos, un 70% de la mortalidad derivada de los accidentes de tránsito registrados en el país durante el año 2010. Preocupante es la situación de los motociclistas por cuanto el parque de motocicletas se incrementa

| | | |
|--|--|---------------|
|  | CONTROL DE DOCUMENTOS PLAN ESTRATEGICO DE SEGURIDAD VIAL Comité de Seguridad Vial | No. 1 |
| | | Pág. 7 de 111 |
| | | Versión 0 |

progresivamente y la formación de sus conductores, como la certificación de su conocimiento y habilidades para conducir estos vehículos todavía son muy deficitarias.


El Ministerio de Transporte cuenta con un Registro Único Nacional de Tránsito siendo un importante avance como herramienta de gestión y de formulación de políticas públicas de seguridad vial, aun así, el RUNT requiere de ciertas adiciones formuladas en el presente Plan como el rediseño del sistema de licencias de conducción o la implementación de la licencia de conducir con puntajes. Y como apoyo al mejoramiento de la Seguridad Vial del País, se propone la integración de un sistema que recoja la información sobre accidentalidad en Colombia no sólo para cuantificar y calificar la seguridad vial, sino para promover medidas que se dirijan fundamentalmente a reducir las principales causas de accidentes de tránsito.

Respecto a verificar y fiscalizar las condiciones de ingreso, al no contar con procesos institucionales desde el punto de vista técnico y de equipamiento, que deben tener los vehículos que se comercialicen en el país, se requiere aumentar los estándares para la homologación de los mismos. Del mismo modo es indispensable realizar y controlar de manera periódica el cumplimiento sobre las normas de homologación y fortalecer la institucionalidad existente encargada de fiscalizar su cumplimiento.

En términos generales puede afirmarse que en materia de tránsito y transporte, el país cuenta con una regulación variada y completa existiendo múltiples normas para la circulación de todo tipo de vehículos, personas y semovientes por las carreteras y calles. Es ampliamente conocido que la reglamentación del transporte público en Colombia, no obstante ser detallada, tiene graves deficiencias por su esquema de empresas afiliadoras de vehículos, que repercute gravemente en la seguridad en las vías públicas, toda vez que favorecen situaciones como la denominada “guerra del centavo” o la piratería. Además, el Código Nacional de Tránsito define y regula adecuadamente la circulación tanto de peatones como de vehículos automotores, sean éstos motocicletas o que presten servicios de transporte público o privado.

Se requiere revisar la capacidad operativa que las diversas autoridades de tránsito que integran la Administración del Estado, tienen para conocer y hacer cumplir la normativa vigente. Especial atención debe ponerse en los municipios que en el proceso de descentralización son los depositarios de cumplir y hacer cumplir la normativa de transporte y de tránsito y por consiguiente de la seguridad vial.

| | | |
|---|--|--|
| Elaborado: Harold Alberto Vargas Revisado Enero 2015 | Aprobado: Harold Alberto Vargas G Representante Legal | Autorizado por: Comité de Seguridad Vial y Presidente Consejo de Administración |
|---|--|--|

| | | |
|--|--|---------------|
|  | CONTROL DE DOCUMENTOS PLAN ESTRATEGICO DE SEGURIDAD VIAL Comité de Seguridad Vial | No. 1 |
| | | Pág. 8 de 111 |
| | | Versión 0 |

Se aprecia de la regulación tanto legislativa como reglamentaria existente, que se han implementado medidas de seguridad vial como la regulación del dispositivo de cinturones de seguridad, el casco protector para motocicletas, el Registro de los Conductores y de las circunstancias en que ocurre un accidente de tránsito, acciones que siguen las recomendaciones internacionales y permiten que el país esté en condiciones de dar un salto en materia seguridad vial, en orden a disminuir el número de accidentes de tránsito, el número de fallecidos y el número de lesionados que de ellos se derivan.

ANÁLISIS ESTADÍSTICO DE LA SEGURIDAD VIAL EN COLOMBIA

a) Las Mortalidades en Tránsito

La recolección de antecedentes asociados a la siniestralidad en el tránsito es realizada por el Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses, que considera los fallecidos hasta 30 días después de ocurrido el accidente, lo que es coincidente con el método internacional de los países que han desarrollado de manera sostenible políticas en seguridad vial². Así también se establece esta forma de recolección de datos en el “Informe sobre el estado de la seguridad vial en la región de las Américas”, de la Organización Panamericana de la Salud OPS, del año 2010³.

Tomando en consideración la tasa de fallecidos en accidentes de tránsito cada 100.000 habitantes, en el, que según la información proporcionada por el ya citado “Informe sobre el estado de la seguridad vial en la región de las Américas”, de la OPS, Colombia registra bajo ese indicador 11.7 fallecidos, por debajo de varios países de la región que en promedio tienen una tasa de mortalidades superior, que es de 16 personas fallecidas. Lo que se muestra en el siguiente cuadro:

| | | |
|---|--|--|
| Elaborado: Harold Alberto Vargas Revisado Enero 2015 | Aprobado: Harold Alberto Vargas G Representante Legal | Autorizado por: Comité de Seguridad Vial y Presidente Consejo de Administración |
|---|--|--|

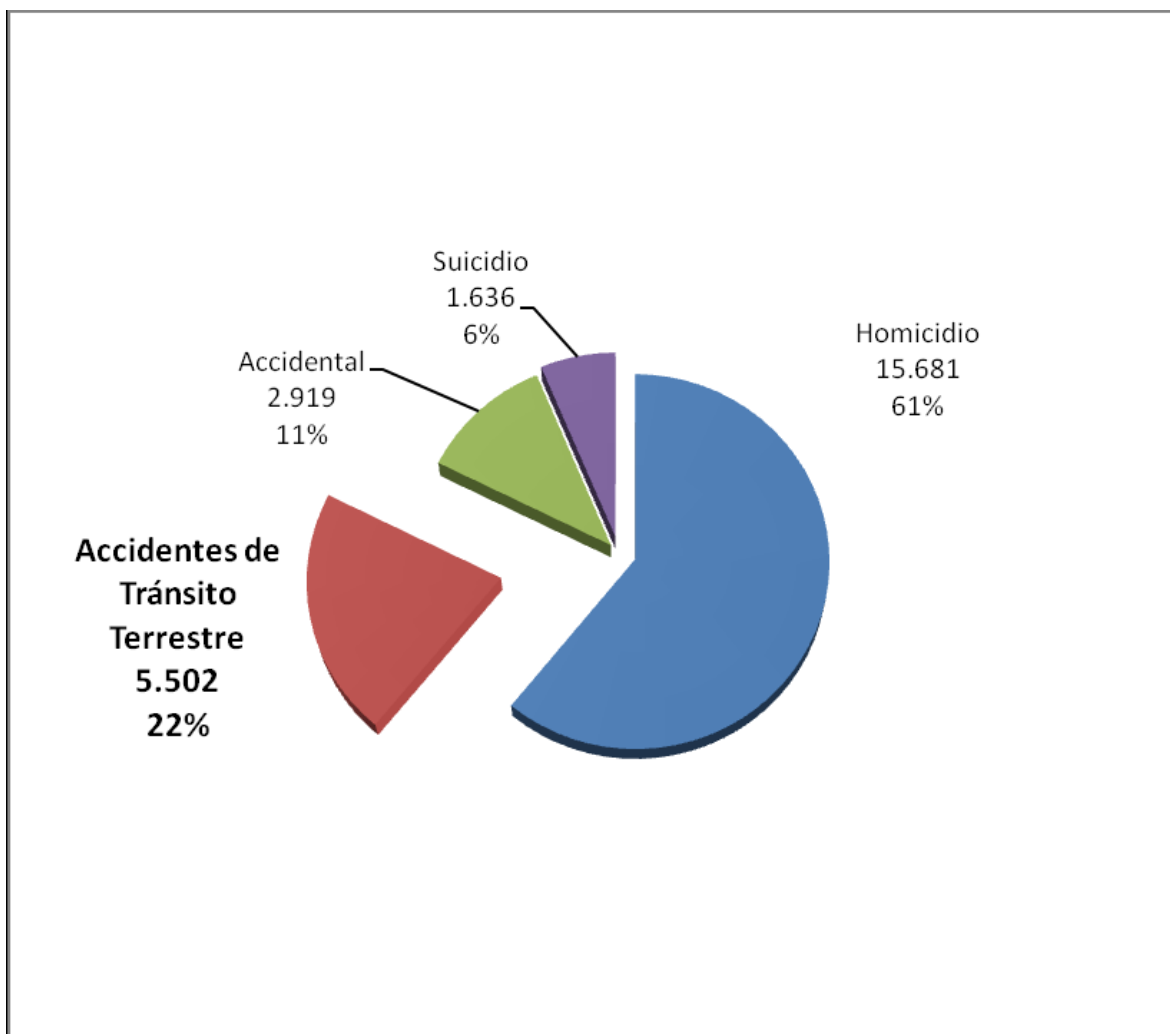
Cuadro No 2



Otro aspecto estadístico importante a considerar es que las mortalidades derivadas de los accidentes de tránsito, se constituyen, desde hace varios años en Colombia, como una de las principales causas de muertes no orgánicas o biológicas; en efecto, en el año 2002 las muertes por accidente de tránsito representaban el 15% del total de muertes violentas, superada solamente por los homicidios que en dicho año representaban el 71% de muertes no orgánicas o biológicas⁴.

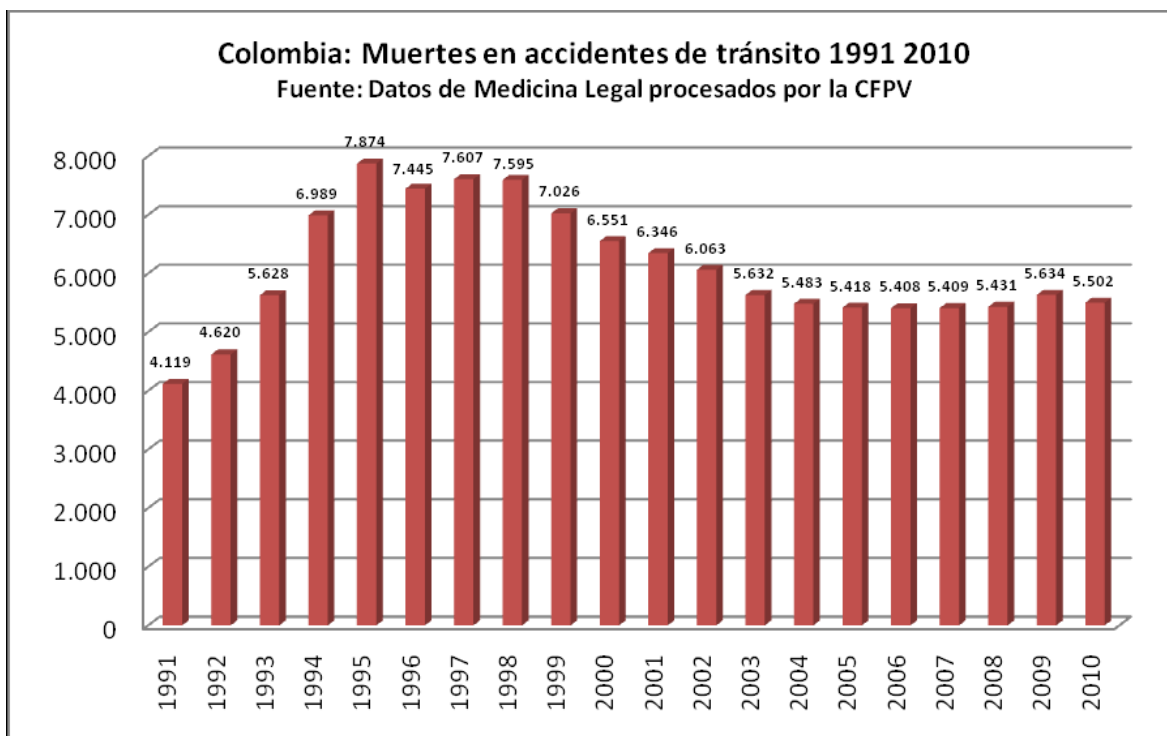
Esta tendencia se ha mantenido durante los últimos años, e incluso se ha incrementado representando, la mortalidad derivada de los accidentes de tránsito, un porcentaje todavía aún mayor que el del año 2002. De ello dan cuenta, también, las estadísticas también del Instituto de Medicina Legal y Ciencias Forenses del año 2009 en que las mortalidades a consecuencia de la siniestralidad en el tránsito, se mantienen en segundo lugar entre las causas de muertes violentas o no orgánicas, solamente superadas por los homicidios, pero ahora en un porcentaje superior al que representaban en el año 2002, con un 20% de fatalidades. Tal como lo muestra el siguiente cuadro.

CUADRO No 3



De acuerdo a la información procesada por La Corporación Fondo de Prevención Vial y que se muestra en el cuadro N° 4 las mortalidades en accidentes de tránsito entre los años 2003 y 2010, se han mantenido bajo cierto control, produciéndose respecto de ellas, una suerte de estancamiento, con un promedio entre esos años de 5.490 fallecidos.

CUADRO No 4



Respecto de las edades de las muertes en siniestros de tránsito, Colombia registra como actores más vulnerables, las personas menores de 30 años. En efecto, en el año 2010 fallecieron 2.044 personas con edades entre 0 y 30 años, concentrándose éstas mortalidades en los últimos 3 años (2008 a 2010) en las personas con edades entre 20 y 29 años⁵. Además la mayor cantidad de muertes de personas con edades entre 20 y 24 años en accidente de tránsito durante el año 2010 en Colombia, está asociada al uso de la motocicleta, con 454461 personas de estas edades fallecidas. Desde el punto de vista geográfico el 28% 24% de los accidentes con resultado de muerte en Colombia en el año 2010 son reportados en los departamentos de Antioquia y Valle del Cauca, así como en el Distrito Capital muestra el 24%, tal como lo muestra el siguiente cuadro:

CUADRO No 5:



Las Lesiones en Tránsito

Respecto de los lesionados en accidentes de tránsito, durante la última década se observa cierta oscilación en las estadísticas, ya que si bien en el año 2010, producto de los accidentes de tránsito se registraron 39,275 personas lesionadas, esta cifra, en el año 2006, fue de 34.889 personas lesionadas y en el año 2008 fue de 45.846 personas lesionadas, tal como se muestra en el siguiente cuadro:

CUADRO No 6

| | | |
|---|--|--|
| Elaborado: Harold Alberto Vargas Revisado Enero 2015 | Aprobado: Harold Alberto Vargas G Representante Legal | Autorizado por: Comité de Seguridad Vial y Presidente Consejo de Administración |
|---|--|--|

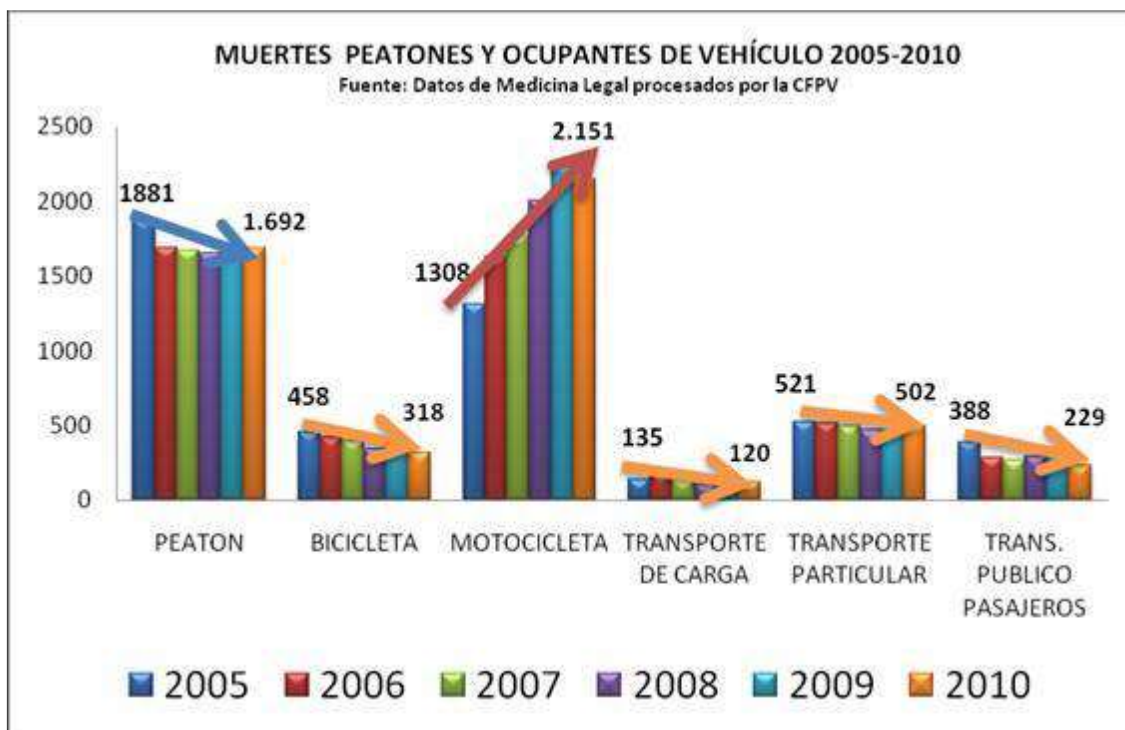


En el año 2010, del total de lesionados se destacan los usuarios de motocicletas (conductores y acompañantes) con 16.569 lesionados y los peatones con 8.762 lesionados, como actores más vulnerables. Le siguen los usuarios de transporte público de pasajeros (tanto conductores como pasajeros) con 3.478 lesionados, los usuarios de transporte particular (tanto conductores como acompañantes) con 2.811 lesionados y los usuarios de bicicletas (tanto conductores como pasajeros) con 2.350 lesionados según datos publicados en el Anuario estadístico de accidentalidad vial (resumen ejecutivo), Colombia, 2010.

La participación en accidente de tránsito por tipo de actores del tránsito

Si consideramos el periodo comprendido entre los años 2005 y 2010, es posible apreciar que las mortalidades de diversos actores del tránsito han ido disminuyendo, sin embargo, aparece como preocupante la situación que afecta a los motociclistas, cuya mortalidad en ese periodo se incrementa considerablemente tal como lo muestra el siguiente cuadro:

CUADRO No 7



Del cuadro anterior se aprecia que en los últimos cinco años hay una leve tendencia a la disminución de las fatalidades derivadas de los accidentes de tránsito que afectan tanto a peatones, como a quienes se desplazan en bicicleta, transporte de carga, transporte particular y transporte público de pasajeros seguido, sin embargo, de un fuerte incremento en las fatalidades asociadas a los motociclistas, teniendo en que el año 2005 se registraban 1.308 fallecidos y en el año 2010 se registraron 2.151 motociclistas muertos en accidente de tránsito.

Fatalidades en el Transporte Particular

En el año 2010, de acuerdo a la información del Ministerio de Transporte, procesada por la Corporación Fondo de Prevención Vial, se advierte que la participación por tipo de vehículo, y más específicamente de automóvil, camioneta y campero, como vehículos particulares, representan un 33% del total de vehículos que se vieron involucrados en un accidente de tránsito en que hubo fallecidos. Este porcentaje se desglosa de la siguiente forma: 663 automóviles, 257 camionetas, y 142 camperos. El número y porcentajes restantes, como veremos más adelante, consideran la participación de la motocicleta como vehículo automotor.

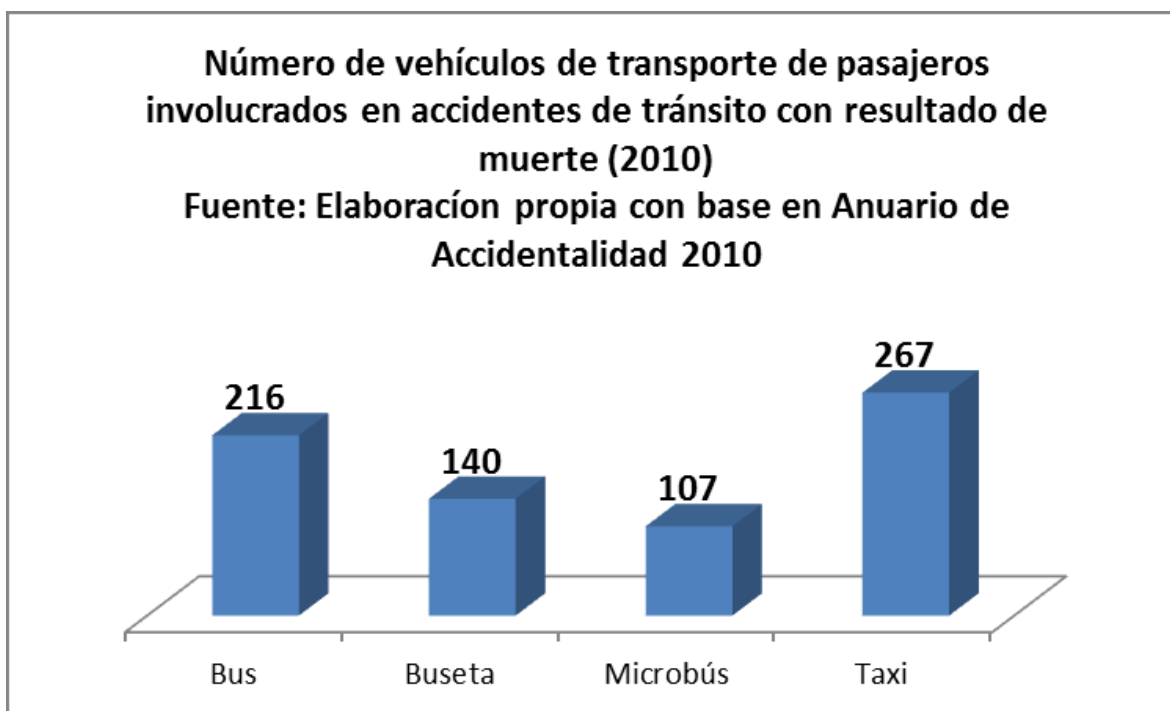
Fatalidades del Transporte Público

Según las estadísticas oficiales tomadas del Anuario estadístico de accidentalidad vial (resumen ejecutivo), Colombia, 2010, el 21% de los accidentes fatales involucró mínimo a un vehículo de transporte público, siendo el taxi el que estuvo más

frecuentemente involucrado en accidentes fatales con un 8%, seguido del bus con un 7%. También es importante tener presente que el 79 % de los accidentes de tránsito con resultado de muerte que involucra a un vehículo de transporte de pasajeros sucede en la zona urbana, y sólo un 21% en carretera.

En el gráfico siguiente podemos ver el número de vehículos de transporte de pasajeros de servicio público involucrados en accidentes de tránsito con resultado de muerte en Colombia durante el año 2010.

CUADRO No 8



Un antecedente importante a tener en cuenta, es que en el año 2010, los vehículos que reportaron un mayor número de accidentes fatales contra vehículos de transporte de pasajeros, fueron los vehículos de transporte particular con un 20% seguido de las motocicletas con un 18%.

Respecto a los conductores de los vehículos automotores que prestan un servicio de transporte público, hay que considerar el sistema de remuneración que tienen, ya que en la mayoría de los casos su salario es variable y está asociado al número de pasajeros que transportan, lo que genera competencia, especialmente en las zonas urbanas, para captar pasajeros, aumentando las conductas de riesgo e imprudentes, potenciando por consiguiente la posibilidad de accidentes de tránsito.

Los Peatones y los Motociclistas

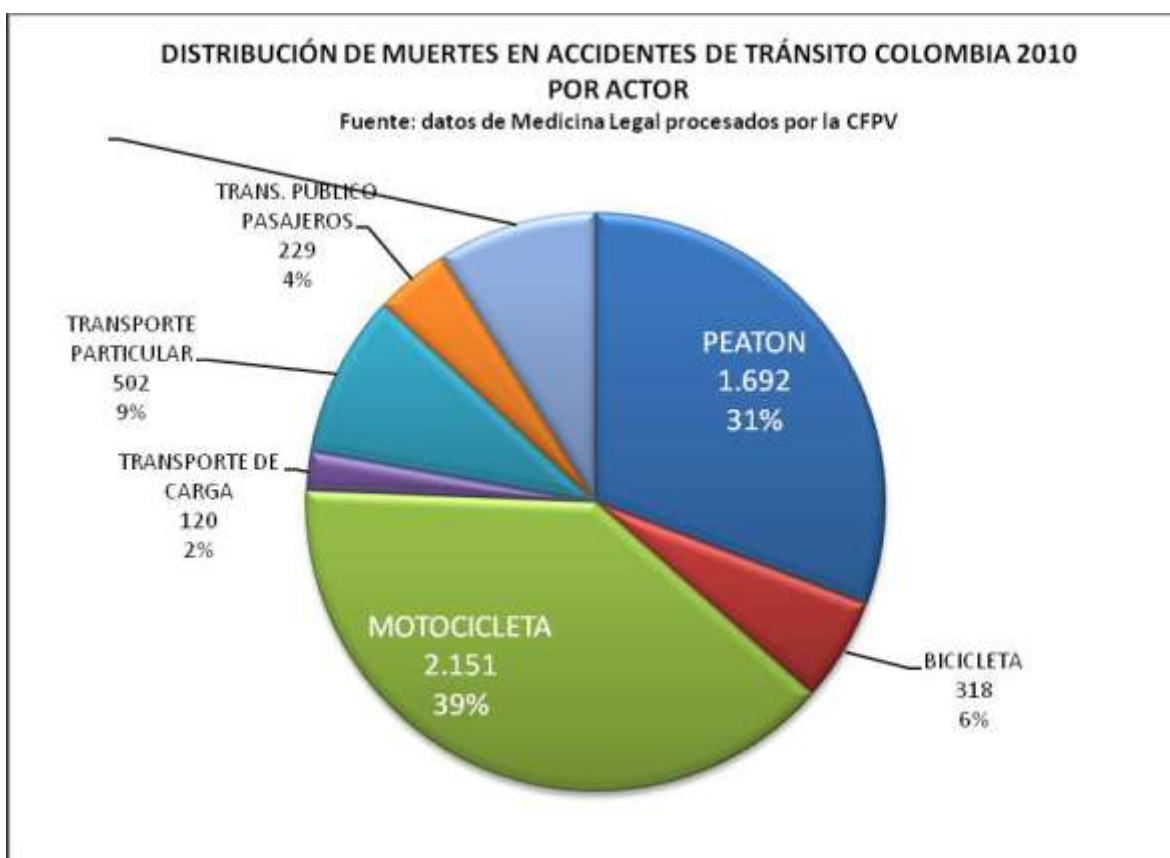
Elaborado: Harold Alberto Vargas
Revisado: Enero 2015

Aprobado: Harold Alberto Vargas G
Representante Legal

Autorizado por: Comité de Seguridad Vial
y Presidente Consejo de Administración


En el análisis estadístico, quienes sostenidamente en Colombia, durante los últimos años, figuran como los actores del tránsito más vulnerables, son precisamente los peatones y los motociclistas. Algunas páginas atrás indicábamos que en el año 2002 estos usuarios de las vías, representaban el 70% de las víctimas fatales en accidentes de tránsito registrados en el país⁷. Pues bien, al año 2010 este porcentaje se ha mantenido inalterable, con el agravante de que las fatalidades de los motociclistas se han incrementado, tal como lo muestra el siguiente cuadro:

CUADRO No 9



Los Peatones

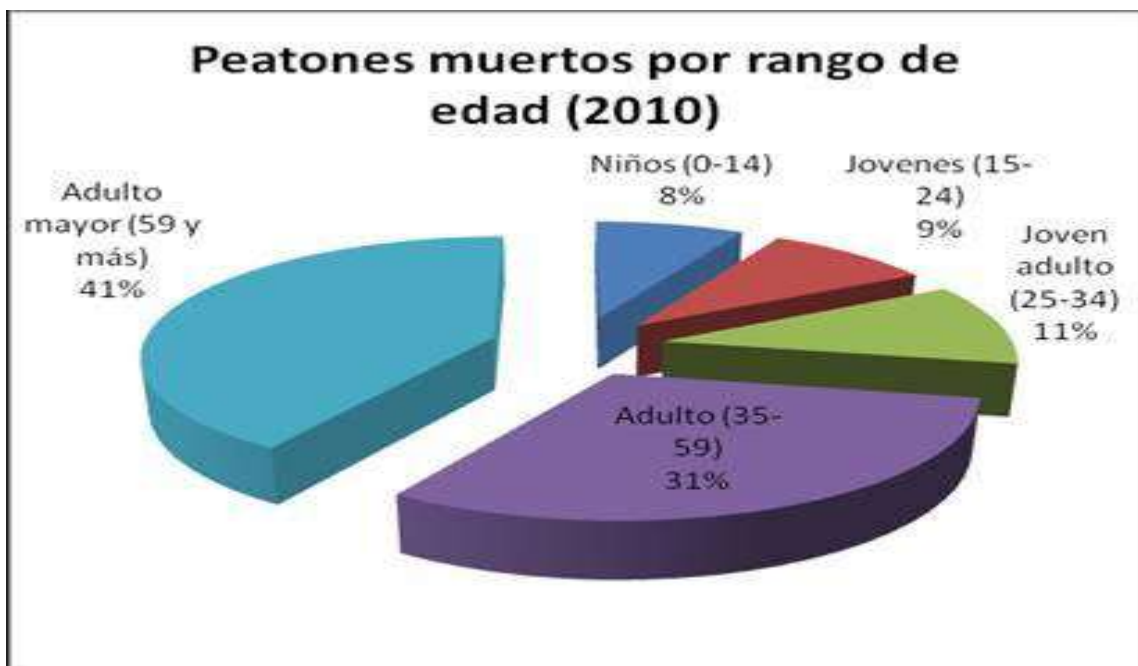
Ya sabemos que del total de fallecidos en accidentes de tránsito durante el año 2010 los peatones representan el 31%, con 1.692 víctimas, y que ese mismo año resultaron lesionados 8.762 peatones en las vías. También es interesante hacer un análisis respecto del rango etario de los peatones fallecidos en accidentes de tránsito. De hecho del total de ellos, el 41% son adultos mayores de 59 o más años de edad, siendo la principal causa de muerte de los peatones los atropellamientos por motocicleta.

| | | |
|--|--|----------------|
|  | CONTROL DE DOCUMENTOS PLAN ESTRATEGICO DE SEGURIDAD VIAL Comité de Seguridad Vial | No. 1 |
| | | Pág. 17 de 111 |
| | | Versión 0 |

Otro antecedente relevante es que la mayor cantidad de muertes de niños en accidentes de tránsito representan un 8% en su condición de peatones, con un 38% de las mortalidades por este tipo de actor.

El cuadro siguiente muestra la distribución de los peatones fallecidos por rango de edad durante el año 2010.

CUADRO No 10




Un aspecto interesante a tener en cuenta en las fatalidades de los peatones, es que al igual que lo muestran las cifras y estadísticas internacionales, los fallecidos hombres superan por sobre el doble a las fallecidas mujeres en accidentes de tránsito. En efecto también en el año 2010 en Colombia, los peatones hombres fallecidos significan un 72% y los peatones mujeres representan un 28% de las fatalidades.

Los Motociclistas

Representan en términos estadísticos el actor más vulnerable en Colombia desde la perspectiva de los accidentes de tránsito, de hecho en los últimos tres años son los usuarios que más mueren en accidentes de tránsito con un 37% en el año 2008, con un 40% en el año 2009 y con un 39% en el año 2010. Además en el año 2010 el 84% de los fallecidos motociclistas fueron hombres y el 46% de los motociclistas

| | | |
|--|--|--|
| Elaborado: Harold Alberto Vargas Revisado: Enero 2015 | Aprobado: Harold Alberto Vargas G Representante Legal | Autorizado por: Comité de Seguridad Vial y Presidente Consejo de Administración |
|--|--|--|

| | | |
|--|--|----------------|
|  | CONTROL DE DOCUMENTOS PLAN ESTRATEGICO DE SEGURIDAD VIAL Comité de Seguridad Vial | No. 1 |
| | | Pág. 18 de 111 |
| | | Versión 0 |

muertos estaban en el rango etario de entre los 20 y los 34 años. Las cifras anteriores fueron tomadas del Anuario estadístico de accidentalidad vial (resumen ejecutivo), Colombia, 2010.

También hay que considerar que el 40% de las muertes de motociclistas en accidentes de tránsito se registraron en la carretera, un número especialmente alto si se tiene en cuenta que este tipo de vehículo automotor es muchísimo más utilizado en las zonas urbanas, en donde las muertes de motociclistas representan el 60%.

Además se observa con preocupación el progresivo aumento en el número de motociclistas fallecidos en accidentes de tránsito durante los últimos cinco años. En promedio en los últimos tres años las motos se vieron involucradas en el 29% de los accidentes con resultado de muerte y en el 50% de los accidentes con lesionados de diversa consideración. Todavía más, los vehículos que reportan un mayor número de accidentes fatales contra vehículos de transporte de carga en el año 2010 fueron precisamente las motocicletas con un 34%. Anuario estadístico de accidentalidad vial (resumen ejecutivo), Colombia, 2010.

Finalmente, también es importante analizar que las fatalidades del tránsito en las que se ven involucradas las motocicletas se concentran en ciertas y determinadas ciudades del país, de hecho según las estadísticas oficiales en el año 2010, sólo 36 municipios concentran la mitad de los muertos motociclistas del año 2010.

Cali registra 122 muertes de motociclistas lo que representa 5,67% del total nacional, lo sigue Bogotá con 119 fallecidos que representan el 5,53% del total nacional; Medellín con 87 fallecidos que representan 4,04% del total del país; Cúcuta con 40 motociclistas muertos que equivalen al 1,85% del total del país, Villavicencio, que registra 40 motociclistas muertos equivalentes al 1,85% de las fatalidades registradas en el año 2010. Es decir, en estas cinco ciudades analizadas, se concentra el 18,96% del total de los motociclistas fallecidos en accidentes de tránsito el año 2010, datos y estadísticas que son de gran relevancia para focalizar acciones y medidas que mejoren las condiciones de seguridad vial de éstos actores del tránsito que circulan en dichas ciudades

Las fatalidades del tránsito en su contexto territorial

En el análisis estadístico que se desarrolla en éste Plan Nacional de Seguridad Vial para Colombia, resulta de gran importancia, el establecer de acuerdo a las cifras oficiales, cuáles son los sectores geográficos en donde se concentran la mayor cantidad de fatalidades derivadas de los accidentes de tránsito.

De acuerdo a la organización político administrativa del país, tienen especial relevancia las entidades territoriales, por ello también hay que recordar que ciertas funciones de regulación del tránsito y del transporte se encuentran descentralizadas. Según el análisis presentado en el *“Anuario Estadístico de Accidentalidad Nacional. Colombia, 2010”* del Ministerio de Transporte, la Corporación Fondo de Prevención Vial y de la Universidad de Los Andes, los entes territoriales que concentran un mayor porcentaje de fallecidos por accidentes de tránsito son el de Bogotá, Antioquia y Valle del Cauca, tal como se muestra en el siguiente cuadro:

| | | |
|---|--|--|
| Elaborado: Harold Alberto Vargas Revisado Enero 2015 | Aprobado: Harold Alberto Vargas G Representante Legal | Autorizado por: Comité de Seguridad Vial y Presidente Consejo de Administración |
|---|--|--|

CUADRO No 11



Es decir, entre estas cinco entidades territoriales se concentran el 65% de las muertes derivadas de accidentes de tránsito, estadística indispensable para el planeamiento de las acciones a desarrollar e implementar focalizándolas en esos territorios geográficos para obtener mejoras en la seguridad vial del país.


Como ente territorial también es importante destacar que entre el 65 y 70% de las muertes en los últimos cinco años ha sido en zonas urbanas. Que el fenómeno tiene un alto componente urbano a diferencia de los fenómenos de los países desarrollados. Con lo cual es importante proyectar las acciones e implementación de la Política de Seguridad Vial en la dimensión municipal contando con que esta jurisdicción tiene autonomía legislativa y administrativa de control operativo en el tránsito y transporte.

En este contexto municipal, encontramos que 25 ciudades concentran el 42% de los muertos para 2010. Por ser este un fenómeno tan urbano, esta información nos guía sobre la priorización de la gestión. También se han visto unos municipios pequeños que tienen sostenidos incrementos de accidentes de tránsito y terminan concentrando muchas muertes.

CONSIDERACIONES FINALES SOBRE EL ANALISIS ESTADISTICO Y PROPUESTAS DE ACCION

Luego del análisis de datos y estadísticas realizadas, se incorporan como parte integrante del presente Plan estratégico de seguridad Vial, las conclusiones y recomendaciones contenidas en el *“Anuario Estadístico de Accidentalidad Nacional*.

| | | |
|--|--|--|
| Elaborado: Harold Alberto Vargas Revisado: Enero 2015 | Aprobado: Harold Alberto Vargas G Representante Legal | Autorizado por: Comité de Seguridad Vial y Presidente Consejo de Administración |
|--|--|--|

| | | |
|--|--|----------------|
|  | CONTROL DE DOCUMENTOS PLAN ESTRATEGICO DE SEGURIDAD VIAL Comité de Seguridad Vial | No. 1 |
| | | Pág. 20 de 111 |
| | | Versión 0 |

Colombia, 2010” que ha sido fundamental para establecer un contexto y una situación clara, tanto de la siniestralidad vial como de los lesionados y fallecidos que de ella se derivan, especialmente en el año 2010:


1. Las motocicletas siguen siendo una de las prioridades en términos de seguridad vial. El mayor número de muertes en accidentes de tránsito en 2010 (39%) corresponde a motociclistas. Un porcentaje significativo de las muertes de estos se genera por choques contra objetos físicos o caídas (19%). Adicionalmente son responsables del 34% de los atropellos que causan la muerte a peatones. Por lo anterior se recomienda tomar medidas encaminadas a fortalecer el proceso de capacitación y obtención de licencias, disminuir la aceptación de riesgos de estos, mejorar los elementos de seguridad obligatorios, así como las condiciones laborales de quienes se sirven de la moto como medio de trabajo deben ser consideradas .

2. Una de las poblaciones más vulnerables en Colombia, en lo relacionado con los accidentes de tránsito es la de adultos mayores. A pesar de no representar un número tan importante en el total de la población, sí representan un alto número de muertes anuales, especialmente en su condición de peatones. Considerando esta situación, es fundamental revisar que las medidas que se plantean para mejorar la seguridad de estos últimos considere las limitaciones de movilidad, accesibilidad, y otras físicas que tienen los adultos mayores.

3. El impacto que tienen los accidentes de tránsito en la mortalidad de niños y jóvenes en Colombia es preocupante. Cerca del 30% del total de muertos corresponde al rango entre 0 y 24 años. Para la población infantil, el riesgo de caminar por nuestras vías urbanas y carreteras es considerable, ya que 38% de las muertes se generan en condición de peatón. También preocupa el alto número de muerte que se genera a los niños acompañantes de vehículos privados. Esto plantea la necesidad de fortalecer procesos de aprendizaje de una movilidad segura, mejoras en los diseños dispositivos de seguridad vial, el fortalecimiento de normas para el uso de elementos obligatorios en los vehículos particulares. . En el caso de los jóvenes es nuevamente la motocicleta la que más contribuye con los accidentes graves y mortales.

4. El transporte de carga incide de manera importante los accidentes mortales (16%), a pesar de no ser más que un 4% del total del parque automotor. El 60% de los accidentes mortales se dan en carretera, siendo las horas de la madrugada las más críticas. Considerando que esta actividad se da dentro de un marco empresarial regulado por el Estado, es necesario reforzar las obligaciones, procesos y controles para mejorar la calidad de los procedimientos que garantizan una adecuada seguridad. Es necesario evaluar las condiciones de trabajo los conductores, los

| | | |
|---|--|--|
| Elaborado: Harold Alberto Vargas Revisado Enero 2015 | Aprobado: Harold Alberto Vargas G Representante Legal | Autorizado por: Comité de Seguridad Vial y Presidente Consejo de Administración |
|---|--|--|

| | | |
|--|--|----------------|
|  | CONTROL DE DOCUMENTOS PLAN ESTRATEGICO DE SEGURIDAD VIAL Comité de Seguridad Vial | No. 1 |
| | | Pág. 21 de 111 |
| | | Versión 0 |

niveles de fatiga que se están generando, la calidad de los procedimientos de mantenimiento, entre otros.

5. El transporte público también tiene un impacto considerable en las muertes por accidentes de tránsito. Se destaca el impacto que generan los taxis, con un 8% del total de muertes generadas. A nivel interurbano los buses contribuyen con un 9% del total de muertes. El tema de los taxis parece haber sido ignorado en las políticas de seguridad vial. Los hallazgos obtenidos al analizar las estadísticas del año 2010 dan cuenta de la importancia de incluir este grupo dentro de las prioridades de intervención en materia de seguridad vial.


6. En términos de mejoramiento de la eficiencia de las intervenciones de la Autoridad, el hecho de que se presenten mayores probabilidades de accidentes graves en algunos periodos del día, en algunos días específicos, invita a que se desarrollen operativos mucho más ambiciosos en recursos de personal y tecnológicos, en cubrimiento y duración. Estas intervenciones puntuales arrojarán resultados contundentes en la disminución del número y gravedad de los accidentes de tránsito.

7. Para la determinación de metas realistas en términos de seguridad vial, es necesario comprender cuáles son las variables que han venido influyendo en el número de accidentes. El crecimiento al parque automotor, en especial de las motos, el crecimiento de la movilidad asociado al crecimiento económico, el crecimiento de nuevos e inexpertos conductores son variables que tienden a incrementar el número accidentes. Siendo así, los recursos y la prioridad dada a la seguridad vial deben aumentar para alcanzar las metas exigentes que se ha fijado el país.

8. La calidad de la información sobre accidentes de tránsito generada para el año 2010 ha mejorado frente a años anteriores. Las bases de datos que se analizaron son mucho más completas y permiten relacionar mejor los accidentes con las características de las víctimas y vehículos involucrados. Sin embargo, es urgente desarrollar procedimientos a nivel de todas las dependencias de tránsito para mejorar la recolección y procesamiento de la información de accidentes, así como sus instrumentos.

9. El análisis descriptivo que aquí se presenta, es apenas un primer instrumento para generar un mayor conocimiento en torno a las causas y características de la accidentalidad vial. El uso de metodologías y modelos más complejos debe ser promovido con el fin de generar mejor información para la toma de decisiones.

| | | |
|--|--|--|
| Elaborado: Harold Alberto Vargas Revisado: Enero 2015 | Aprobado: Harold Alberto Vargas G Representante Legal | Autorizado por: Comité de Seguridad Vial y Presidente Consejo de Administración |
|--|--|--|

| | | |
|--|--|----------------|
|  | CONTROL DE DOCUMENTOS PLAN ESTRATEGICO DE SEGURIDAD VIAL Comité de Seguridad Vial | No. 1 |
| | | Pág. 22 de 111 |
| | | Versión 0 |

2. OBJETIVOS DEL PLAN ESTRATEGICO SEGURIDAD VIAL COOPTRAESCOL

OBJETIVO GENERAL DEL PESV COOPTRAESCOL

El Objetivo general del Plan Estratégico de seguridad Vial para Cooptraescol es reducir en un 80% el número de ACCIDENTES E INCIDENTES de tránsito en la empresa para el año 2015-2016 Este objetivo es coherente con la meta planteada por el Plan Nacional de Seguridad Vial en Colombia.

OBJETIVOS ESPECÍFICOS DEL PESV COOPTRAESCOL

- Disminuir el número de víctimas mortales en accidentes de tránsito.
- Disminuir el número de lesionados en accidentes de tránsito.
- Disminuir el número de accidentes de tránsito en vehículos de Cooptraescol.
- Ayudar a Incrementar la seguridad vial en el país


3. MARCO NORMATIVO O LEGAL

En cumplimiento de lo establecido en la Ley 769 de 2002, y atendiendo algunos requerimientos en materia de tránsito y seguridad vial, hoy se cuenta entre otras con las siguientes reglamentaciones:

- **La ley 1503 de 2011 "Por la cual se promueve la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguros en la vía y se dictan otras disposiciones y ordena a las empresas que tengan o contraten más de 10 vehículos para su operación, la formulación, implementación y presentación de un PESV.**

| | | |
|---|--|--|
| Elaborado: Harold Alberto Vargas Revisado Enero 2015 | Aprobado: Harold Alberto Vargas G Representante Legal | Autorizado por: Comité de Seguridad Vial y Presidente Consejo de Administración |
|---|--|--|

- **Resolución 1282 de 2012** de marzo 30 Por la cual se adopta el Plan Nacional de Seguridad Vial 2011-2016.
- **Decreto No 087 de 2011.** Por el cual se modifica la estructura del Ministerio de Transporte, y se determinan las funciones de sus dependencias".
- **La guía metodológica 1565** de junio de 2014. Por la cual se expide la Guía metodológica para la elaboración del Plan Estratégico de Seguridad Vial en Colombia
- **El decreto 2851 de 2013** reglamentó la ley y en la resolución 1565 de 2014 del Ministerio de Transporte expidió la Guía metodológica con la que se deben basar las empresas para elaborar su PESV. Las empresas, organizaciones y entidades deben presentar sus PESV ante la autoridad de tránsito de su municipio, de acuerdo con el tamaño de su flota, en las fechas definidas en el decreto 2851. Las empresas de carácter nacional, deben hacerlo ante la Superintendencia de Transporte.
- **Centros de Diagnóstico Automotor CDA** (Resolución 3500 de 2005).
- **Centros de Reconocimiento de Conductores** (Resolución 004415 de 2005).
- **Examen teórico práctico para licencia de conducción** (Resolución 001600 de 2005).
- **Procedimiento para obtener certificado de aptitud física, mental y coordinación motriz para conducir** (Resolución 004415 de 2005).
- **Parámetros mínimos del vehículo accesible para transporte público.** (Resolución 479 de 2010).
- **Registro Nacional de Accidentes de Tránsito.** (Resolución 6020 de 2006).
- **Formato Único para el Levantamiento de Accidentes de Tránsito** (Resolución 001814 de 2005).
- **Manual para el Diligenciamiento de Accidentes de Tránsito** (Resolución 004040 de 2004).
- **Reglamentación Del uso cinturón seguridad en vehículos** (Decreto 036 de 2009).
- **Manual de Señalización Vial.** (Resolución No. 1050 de 2004).
- **Guía Ruc** El Registro Uniforme de Evaluación del Sistema de Seguridad, Salud en el Trabajo y Protección Ambiental
- **Ley 769 de 2002.** Código Nacional de Tránsito. Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones


| | | |
|--|--|----------------|
|  | CONTROL DE DOCUMENTOS PLAN ESTRATEGICO DE SEGURIDAD VIAL Comité de Seguridad Vial | No. 1 |
| | | Pág. 24 de 111 |
| | | Versión 0 |

- **Resolución № 0061** del 15 de Agosto de 2001 habilitación del Ministerio de Transporte
- **Resolución 0171 de Ministerio de transporte** que facultad a la empresa Cooptraescol como empresa de transporte especial y su parque automotor

4. TERMINOS Y DEFINICIONES


- **Accidente de tránsito:** Hecho ocasionado por un vehículo automotor que transita por una vía pública o privada con acceso al público y que causa daño a una persona, un bien mueble o inmueble.
- **Actos inseguros:** Son las acciones u omisiones cometidas por las personas que, al violar o no cumplir normas y procedimientos previamente establecidos, posibilitan que se produzcan accidentes.
- **Alcoholimetría:** Examen o prueba de laboratorio o por medio técnico que determina el nivel de alcohol etílico en la sangre con base en prueba de aliento.
- **Alcoholemia:** Prueba que determina la cantidad de alcohol que tiene una persona en determinado momento en su sangre con base en muestra de sangre.
- **Agente de tránsito:** Todo funcionario o persona civil identificada que está investida de autoridad para regular la circulación vehicular y peatonal y vigilar, controlar e intervenir en el cumplimiento de las normas de tránsito y transporte en cada uno de los entes territoriales
- **Bicicleta:** Vehículo de tracción humana, de dos ruedas que suelen ser ambas del mismo tamaño y dispuestas en línea que sirve para el transporte de una o dos personas.
- **Bus:** Vehículo automotor destinado al transporte colectivo de personas y sus equipajes, debidamente registrado conforme a las normas y características especiales vigentes.

| | | |
|---|--|--|
| Elaborado: Harold Alberto Vargas Revisado Enero 2015 | Aprobado: Harold Alberto Vargas G Representante Legal | Autorizado por: Comité de Seguridad Vial y Presidente Consejo de Administración |
|---|--|--|

| | | |
|--|--|----------------|
|  | CONTROL DE DOCUMENTOS PLAN ESTRATEGICO DE SEGURIDAD VIAL Comité de Seguridad Vial | No. 1 |
| | | Pág. 25 de 111 |
| | | Versión 0 |


- **Buseta:** Vehículo automotor destinado al transporte de personas con capacidad de 20 a 30 pasajeros y distancia entre ejes inferiores a 4 metros.
- **Capacidad de pasajeros:** Es el número de personas autorizado para ser transportados en un vehículo, de conformidad con la tarjeta de propiedad del mismo.
- **Cinturón de seguridad:** Conjunto de tiras, provisto de hebilla de cierre, dispositivos de ajuste y de unión, cuyo fin es sujetar a los ocupantes al asiento del vehículo, para prevenir que se golpeen cuando suceda una aceleración, desaceleración súbita o volcamiento.
- **Código de ética:** Es un referente formal e institucional de la conducta personal y profesional de todos los trabajadores de la Empresa, independientemente del cargo o función que ocupe. Es la forma de establecer un patrón en el manejo de relaciones internas y con los grupos de interés como clientes, proveedores y contratistas.
- **Comité de seguridad vial:** Grupo de personas competentes encargadas de establecer las Normas Internas de Tránsito Terrestre adicionales a las previstas en este reglamento, correspondientes a circunstancias y situaciones particulares del área de su responsabilidad; analizar y definir los casos de suspensión provisional o definitiva de la Licencia Interna de conducción; analizar y fallar, como última instancia los casos de accidentes de tránsito, entre otras.
- **Conductor:** Es la persona habilitada y capacitada técnica y teóricamente para operar un vehículo automotor.
- **Croquis:** Plano descriptivo de los pormenores de un accidente de tránsito donde resulten daños a personas, vehículos, inmuebles, muebles o animales, levantado en el sitio de los hechos por el organismo de tránsito o por la autoridad competente.
- **Dispositivo de comunicación bidireccional:** Se entiende cualquier dispositivo utilizado para establecer una comunicación electrónica entre dos o más personas. Incluye: teléfonos móviles (celulares y satélites), PDA, radios bidireccionales, dispositivos de mensajes de texto.
- **Examen médico:** Revisión médica que cumple con los requisitos de acuerdo con las directrices de actuación de forma física para los conductores.

| | | |
|--|--|--|
| Elaborado: Harold Alberto Vargas Revisado: Enero 2015 | Aprobado: Harold Alberto Vargas G Representante Legal | Autorizado por: Comité de Seguridad Vial y Presidente Consejo de Administración |
|--|--|--|

| | | |
|--|--|----------------|
|  | CONTROL DE DOCUMENTOS PLAN ESTRATEGICO DE SEGURIDAD VIAL Comité de Seguridad Vial | No. 1 |
| | | Pág. 26 de 111 |
| | | Versión 0 |

- **Embriaguez:** Estado de alteración transitoria de las condiciones físicas y mentales, causada por intoxicación aguda que no permite una adecuada realización de actividades de riesgo, de conformidad con la Resolución No.414 del 27 de agosto de 2002 del Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses.
- **Licencia de conducción:** Documento público de carácter personal e intransferible expedido por autoridad competente, que autoriza a una persona para la conducción de vehículos automotores con validez en todo el territorio nacional.
- **Manejo Defensivo:** es la técnica de conducir cualquier vehículo y en cualquier terreno, mediante la cual, el conductor operador aplica todas las habilidades de atención adquiridas de forma permanente mientras conduce.
- **Manejo Comentado:** es la evaluación efectuada por un instructor especializado a cualquier conductor operador, por medio de la cual se busca evaluar el conocimiento y práctica general de la persona valorada concerniente a la actividad de conducción.
- **Marcas viales:** Señales escritas adheridas o grabadas en la vía o con elementos adyacentes a ella, para indicar, advertir o guiar el tránsito.
- **Mitigación:** Disminuir la intensidad, la gravedad o los efectos de un accidente
- **Microbús:** Vehículo automotor destinado al transporte de personas con capacidad de 10 a 19 pasajeros.
- **Modelo del vehículo:** Referencia o código que asigna la fábrica o ensambladora a una determinada serie de vehículos automotores.
- **Monitor de velocidad:** Es un dispositivo que monitorea la velocidad del vehículo en tiempo real, la almacena durante un período de tiempo para ser consultada posteriormente, y emite una alarma o sirena en caso de que se supere una velocidad preestablecida.
- **Motocicleta:** Vehículo automotor de dos ruedas en línea, con capacidad para el conductor y un acompañante.


| | | |
|---|--|--|
| Elaborado: Harold Alberto Vargas Revisado Enero 2015 | Aprobado: Harold Alberto Vargas G Representante Legal | Autorizado por: Comité de Seguridad Vial y Presidente Consejo de Administración |
|---|--|--|

| | | |
|--|--|----------------|
|  | CONTROL DE DOCUMENTOS PLAN ESTRATEGICO DE SEGURIDAD VIAL Comité de Seguridad Vial | No. 1 |
| | | Pág. 27 de 111 |
| | | Versión 0 |

- **Incidente de tránsito o incidente vial:** Hecho en el cual se produce daño a personas o cosas, en ocasión de la circulación en la vía pública.
- **Pasajero:** Persona distinta del conductor que se transporta en un vehículo automotor.
- **Factor de riesgo:** es todo elemento cuya presencia o modificación, aumenta la probabilidad de producir un daño a quien está expuesto a él.
- **Servicio público de transporte terrestre automotor especial:** Es aquel que se presta bajo la responsabilidad de una empresa de transporte legalmente constituida y debidamente habilitada en esta modalidad, a un grupo específico de personas ya sean estudiantes, asalariados, turistas (prestadores de servicios turísticos) o particulares, que requieren de un servicio expreso y que para todo evento se hará con base en un contrato escrito celebrado entre la empresa de transporte y ese grupo específico de usuarios.
- **Tránsito:** Es la movilización de personas, animales o vehículos por una vía pública o privada, abierta al público.
- **Transporte:** Es el traslado de personas, animales o cosas de un punto a otro a través de un medio físico.
- **Vehículo automotor:** 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.
- **Vehículo contratado:** Vehículo automotor para uso y manejo de la Empresa contratista, a través de un contrato de alquiler y/o para el servicio de transporte terrestre de personal.
- **Vía:** Es la zona de uso público o privado, abierta al público, destinada al tránsito de vehículos.

5. INFORMACION DE LA EMPRESA

| | | |
|---|--|--|
| Elaborado: Harold Alberto Vargas Revisado Enero 2015 | Aprobado: Harold Alberto Vargas G Representante Legal | Autorizado por: Comité de Seguridad Vial y Presidente Consejo de Administración |
|---|--|--|

| | | |
|--|--|----------------|
|  | CONTROL DE DOCUMENTOS PLAN ESTRATEGICO DE SEGURIDAD VIAL Comité de Seguridad Vial | No. 1 |
| | | Pág. 28 de 111 |
| | | Versión 0 |

GENERALIDADES DE LA EMPRESA

Naturaleza jurídica: COOPTRAESCOL es una Cooperativa de Transporte Especial, la razón social es Cooperativa de Transporte Especial de Colombia, su sigla es “COOPTRAESCOL”. Pertenece al sistema de la Economía Solidaria y como cooperativa está definida en la ley 79 de 1998 como una empresa asociativa sin ánimo de lucro, de responsabilidad limitada, de número de asociados y de patrimonio social variable e ilimitado.

Vigilada por la Superintendencia de puertos y transportes y la Superintendencia de economía Solidaria.

Vínculo común de asociación: El vínculo común de asociación lo originan según los estatutos vigentes las personas naturales que tengan la calidad de propietarias, tenedoras o que tengan participación económica en el vehículo automotor vinculado con el cual se presta el servicio de transporte especial, también podrán ser asociados las personas jurídicas de derecho privado sin ánimo de lucro,

Base social: La base social de COOPTRAESCOL está conformada por 152 asociados de los cuales el 66% son hombres y el 34% mujeres.

Reseña histórica: COOPTRAESCOL nació como una iniciativa de varios padres de familia que transportaban a sus hijos en el colegio San Antonio María Claret, inicialmente se forma una cooperativa de ahorro y crédito, con el ánimo de prestarse dinero entre sí, para poder solventar necesidades que los transportadores tenían. Debido a la nueva legislación con respecto al transporte escolar que el gobierno expide, el señor HAROLD VELASCO, propone formar la cooperativa entre ellos sin que tengan que buscar otras empresas para afiliar sus vehículos. En el año de 1997 decidieron formar la cooperativa de transporte, se desplazaron algunos miembros hasta la ciudad de Bogotá para tramitar la documentación necesaria.

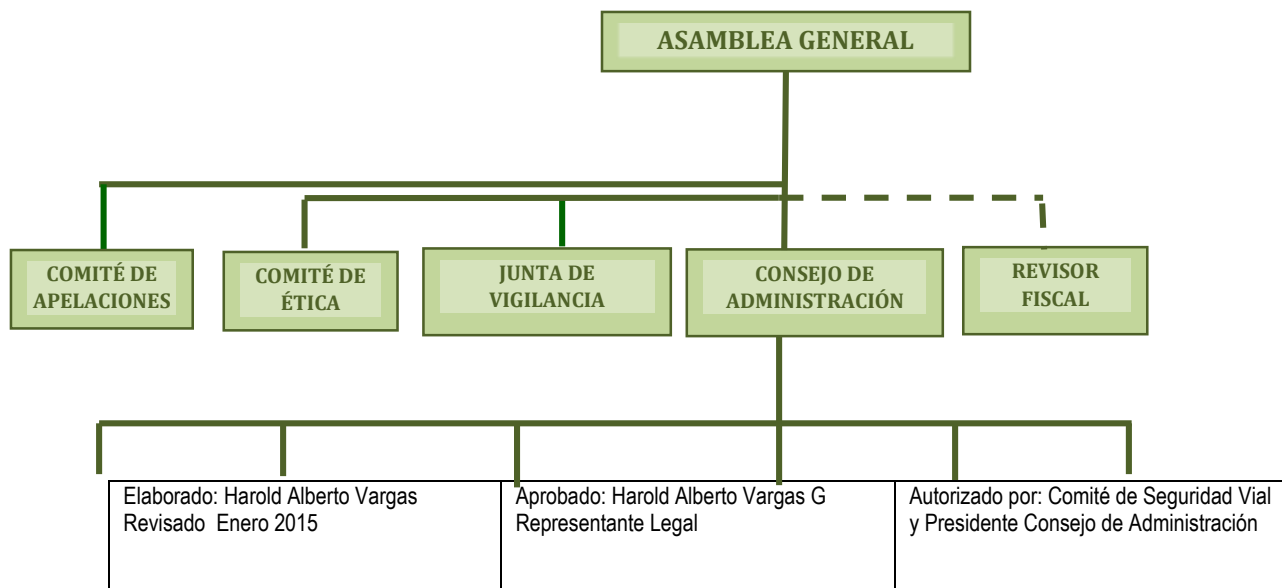
Inicialmente el ministerio de transporte habilita la cooperativa solo para prestar el servicio escolar, luego se da la habilitación de servicio especial, ahí es donde nace realmente la cooperativa como se conoce hoy día.

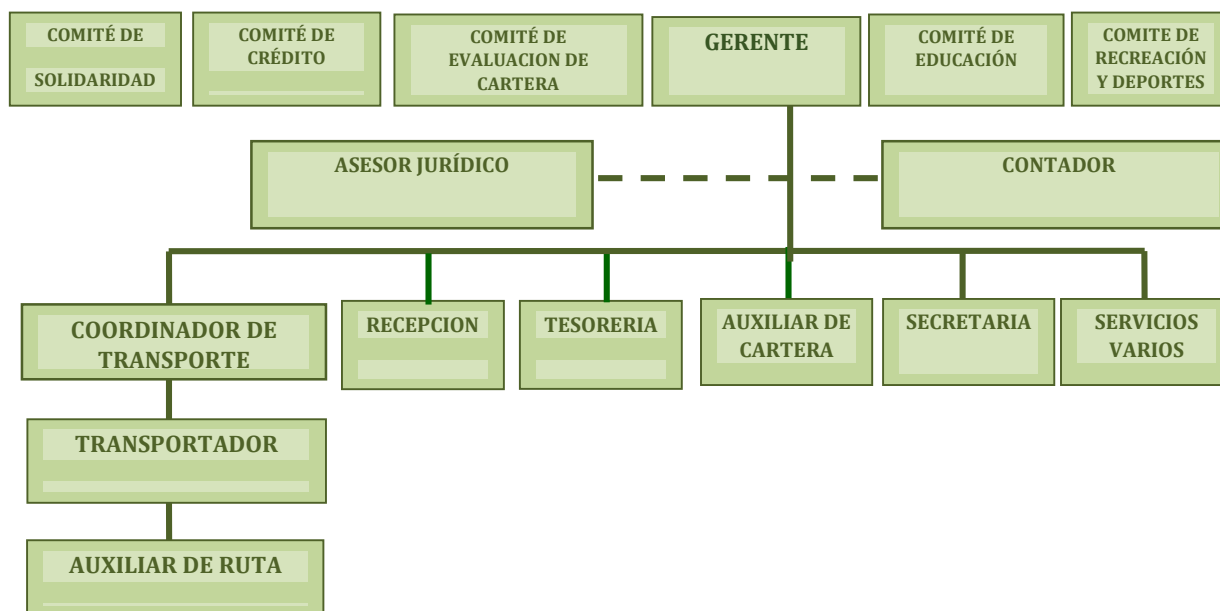
| | | |
|---|--|--|
| Elaborado: Harold Alberto Vargas Revisado Enero 2015 | Aprobado: Harold Alberto Vargas G Representante Legal | Autorizado por: Comité de Seguridad Vial y Presidente Consejo de Administración |
|---|--|--|

A través de estos años ha sido el resultado del trabajo de muchas personas unidas y se ha extendido a otras instituciones no solo para prestar los servicios de transporte escolar, sino también para los sectores empresarial y turístico.

Nuestro nombre **COOPTRAESCOL** se deriva de la razón social COOPERATIVA DE TRANSPORTADORES ESCOLARES DE COLOMBIA. Legalmente constituida mediante escritura pública № 4349 del 13 de Noviembre de 1997, otorgada en la Notaria 2 de Cali, inscrita en la Cámara de Comercio el 04 de Diciembre de 1997 bajo el número 2768 del libro 01 y mediante Acta del día 28 de Febrero de 2001 de la ASAMBLEA GENERAL, e inscrita en la Cámara de Comercio el 03 de Abril de 2001, bajo No. 559 del Libro 1, cambia su nombre a COOPERATIVA MULTIACTIVA DE TRANSPORTADORES ESPECIALES DE COLOMBIA, y por Acta No. 16 del 28 de Marzo de la ASAMBLEA GENERAL, inscrita en la Cámara de Comercio el 21 de Mayo de 2010, bajo No. 1329 del Libro 1, nuevamente cambia su nombre a COOPERATIVA DE TRANSPORTE ESPECIAL DE COLOMBIA, se constituyó para operar como empresa de servicio público de transporte terrestre automotor en la modalidad especial. Se habilitó según Resolución № 0061 del 15 de Agosto de 2001 del Ministerio de Transporte con Número de Identificación Tributaria 805.009.598-3

Estructura básica organizacional: La siguiente es la estructura básica organizacional de COOPTRAESCOL






COOPTRAESCOL, tiene una estructura funcional básica que le permite realizar sus operaciones normalmente. Los órganos de Administración y Control, actúan en el marco de las funciones y responsabilidades que les asigna la ley, el estatuto y los reglamentos internos, el Consejo de Administración cuenta con el apoyo de cinco (5) comités auxiliares, los cuales están debidamente reglamentados, dos de los cuales manejan los fondos sociales (educación y solidaridad) Las operaciones de la Cooperativa son dirigidas por la Gerencia, de ella dependen todos los cargos que ejercen las labores operativas.

MISION Y VISION COOPTRAESCOL

Visión

En el 2015 COOPTRAESCOL será una empresa líder en la prestación del servicio de transporte especial con amplio reconocimiento en el sector, destacándose por la calidez, buen trato, cumplimiento, responsabilidad con el medio ambiente, y una estructura de servicios que coadyuva al desarrollo integral del asociado, y a la promoción de la cultura solidaria.

| | | |
|--|--|----------------|
|  | CONTROL DE DOCUMENTOS PLAN ESTRATEGICO DE SEGURIDAD VIAL Comité de Seguridad Vial | No. 1 |
| | | Pág. 31 de 111 |
| | | Versión 0 |

Misión


La Cooperativa de Transportes Especiales de Colombia «COOPTRAESCOL», es una empresa solidaria de carácter cooperativo que promueve el desarrollo integral de sus asociados, en el marco de los principios de cultura solidaria y calidad de vida con solidaridad, que se irradia en la prestación del servicio de transporte especial de pasajeros, a nivel nacional en los sectores escolar, turístico y empresarial; promoviendo los valores de solidaridad, vocación de servicio, confianza, respeto, participación y equidad en nuestros asociados y grupos de interés, en la prestación de servicios de calidad, con excelente parque automotor y tecnología de punta, personal competente y altamente calificado.

Valores

Los valores que adopta COOPTRAESCOL son:

- **Solidaridad:** En COOPTRAESCOL entendemos el derecho que tenemos a solidarizarnos y a participar en la gestión del bien común, avanzando en la búsqueda de soluciones colectivas que conlleven al mejoramiento de la calidad de vida de nuestros asociados, su familia y la comunidad.
- **Vocación de Servicio:** En COOPTRAESCOL nos comprometemos a prestar nuestros servicios con, calidad, calidez, transparencia, eficiencia y eficacia, para ello formamos un equipo de trabajo comprometido, responsable, disciplinado, con liderazgo y sentido de pertenencia.
- **Confianza:** En COOPTRAESCOL nos comprometemos con las prácticas de un buen gobierno corporativo, para salvaguardar los intereses sociales e institucionales, y así brindar seguridad a nuestros asociados y grupos de interés.
- **Respeto.** En COOPTRAESCOL, Cimentamos las relaciones sociales y empresariales en el respeto, justicia, equidad, inclusión, el reconocimiento a la diversidad y a la diferencia; insumos esenciales en la construcción del proyecto de vida solidario.

| | | |
|---|--|--|
| Elaborado: Harold Alberto Vargas Revisado Enero 2015 | Aprobado: Harold Alberto Vargas G Representante Legal | Autorizado por: Comité de Seguridad Vial y Presidente Consejo de Administración |
|---|--|--|

| | | |
|--|--|----------------|
|  | CONTROL DE DOCUMENTOS PLAN ESTRATEGICO DE SEGURIDAD VIAL Comité de Seguridad Vial | No. 1 |
| | | Pág. 32 de 111 |
| | | Versión 0 |

- **Participación.** En COOPTRAESCOL fomentamos la participación activa, a partir de la inclusión, el respeto, la tolerancia y el valor que le damos a la diferencia sobre la cual construimos.
- **Equidad.** En COOPTRAESCOL propiciamos condiciones de equidad y justicia, como elemento aglutinador de nuestra base social.

Oferta de valor

COOPTRAESCOL desarrolla su objeto social fundamentado en los siguientes criterios que le agregan valor a sus actividades y servicios.

- Confianza y reciprocidad en las relaciones.
- Direccionamiento ético e innovador.
- Transparencia y pulcritud en el manejo de los recursos.
- Adopción de estándares de calidad y de control.
- Solidez financiera.
- Productos y servicios a la medida.
- Procesos de Formación permanentes.
- Excelencia en el servicio.

DATOS GENERALES DE LA EMPRESA

Nombre: COOPERATIVA DE TRANSPORTES ESPECIAL DE COLOMBIA Sigla “COOPTRAESCOL”

Dirección de domicilio principal: Carrera 47 No 11 - 70


Departamento: Valle del Cauca

Ciudad: Santiago de Cali

Nit: 805-009598-3

Teléfono: 3797274

| | | |
|--|--|--|
| Elaborado: Harold Alberto Vargas Revisado: Enero 2015 | Aprobado: Harold Alberto Vargas G Representante Legal | Autorizado por: Comité de Seguridad Vial y Presidente Consejo de Administración |
|--|--|--|

| | | |
|--|--|----------------|
|  | CONTROL DE DOCUMENTOS PLAN ESTRATEGICO DE SEGURIDAD VIAL Comité de Seguridad Vial | No. 1 |
| | | Pág. 33 de 111 |
| | | Versión 0 |

Actividad Económica: Transporte no regular de pasajeros por vía terrestre

Correo electrónico: cooptraescol@gmail.com

ARL: Positiva

Clase de riesgo: IV

CATEGORÍAS DE LOS SERVICIOS DE TRANSPORTE. COOPTRAESCOL presta las siguientes líneas de transporte especial.

Transporte escolar Servicio de transporte escolar con calidad, puerta a puerta

Transporte empresarial Servicio de transporte cómodo y seguro para sus trabajadores.

Transporte Turístico y Recreativo Servicio de transporte para recorridos itinerantes dentro y fuera de la ciudad, paseos y excursiones.

Distribución del personal de la empresa:

| GENERO | ADMINISTRATIVO | OPERATIVO | TOTAL |
|---------|----------------|-----------|-------|
| HOMBRES | 1 | 1 | 2 |
| MUJERES | 7 | 0 | 7 |
| TOTAL | 8 | 1 | 9 |

6. DIAGNOSTICO DEL RIESGO VIAL

OPERACIONES DE LA EMPRESA

| | | |
|--|--|--|
| Elaborado: Harold Alberto Vargas Revisado: Enero 2015 | Aprobado: Harold Alberto Vargas G Representante Legal | Autorizado por: Comité de Seguridad Vial y Presidente Consejo de Administración |
|--|--|--|

| | |
|---|--|
| Ciudades | La empresa Cooptraescol opera en las siguientes Municipios: Cali, Palmira, Jamundí, Santander de Q. Zona Franca del Pacifico, Caloto, Aeropuerto Alfonso Bonilla Aragón, Candelaria, Florida, Pradera, y zona Rural del municipio de Cali. |
| Rutas | Cooptraescol presta especialmente en un 90% Rutas a Colegios localizados en la Ciudad de Cali zona urbana y Rural y en 10% transporte empresarial. |
| Actividad | Transportes de Pasajeros |
| Actividad Según sector | Cooptraescol pertenece a empresas del sector terciario. |
| Clasificación de la empresa según tamaño | Microempresas |
| Tipos de segmento. | Transporte Especial de Pasajeros |

Clase de vehículos

| BUSES | BUSETAS | MICROBUSES |
|--------------|----------------|-------------------|
| 4 | 1 | 196 |

PARQUE AUTOMOTOR COOPTRAESCOL A ENERO 2015

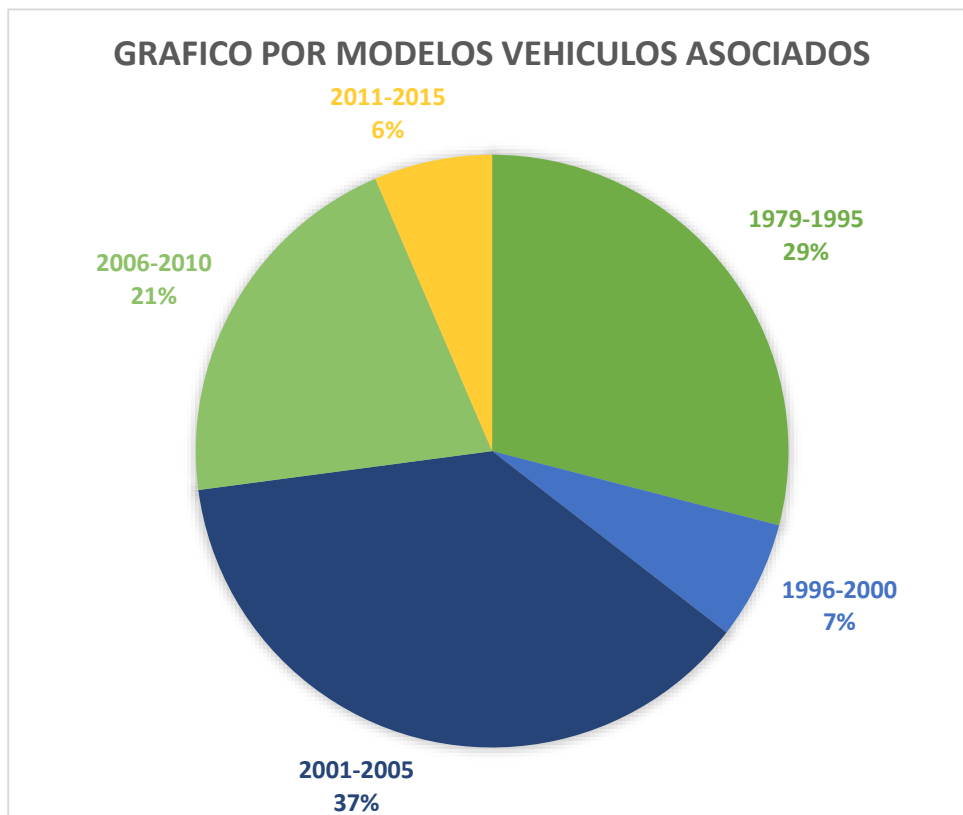
| VEHICULOS | ASOCIADOS |
|---|--|
| Elaborado: Harold Alberto Vargas Revisado Enero 2015 | Aprobado: Harold Alberto Vargas G Representante Legal |
| | Autorizado por: Comité de Seguridad Vial y Presidente Consejo de Administración |

| MODELOS | CANTIDAD |
|--------------|------------|
| | |
| 1979 | 1 |
| 1981 | 1 |
| 1991 | 4 |
| 1992 | 2 |
| 1993 | 6 |
| 1994 | 11 |
| 1995 | 17 |
| 1997 | 3 |
| 1998 | 4 |
| 1999 | 3 |
| 2001 | 1 |
| 2002 | 3 |
| 2003 | 17 |
| 2004 | 13 |
| 2005 | 24 |
| 2006 | 11 |
| 2007 | 4 |
| 2008 | 14 |
| 2009 | 1 |
| 2010 | 2 |
| 2011 | 1 |
| 2012 | 3 |
| 2013 | 2 |
| 2014 | 2 |
| 2015 | 2 |
| Total | 152 |

Frente al parque automotor Cooptraescol por modelo se pudo establecer que de acuerdo a al modelo de vehículo de propiedad de los Asociados predomina los modelos 2001 a 2005 con un 37 % del total de los vehículos, seguido por los modelos 1979 a 1995 Con un 29% y los modelos 2006 a 2010 con una participación del 21%. Con un porcentaje de participación menos representativo se encuentra los modelos 2010 a 2015 con el 6 %.

La edad promedio del parque automotor de asociados es de 15 años de antigüedad.

Se deduce entonces la imperante necesidad de estimular a los asociados para la renovación del parque automotor para los próximos años, Vehículos Nuevos a partir del 2014 se denomina “línea Premium”.



| VEHICULOS MODELOS | AFILIADOS CANTIDAD |
|----------------------|-----------------------|
| 1978 | 1 |
| 1991 | 2 |
| 1992 | 2 |
| 1993 | 3 |
| 1994 | 10 |
| 1995 | 8 |
| 1996 | 2 |
| 1997 | 4 |
| 1998 | 1 |

Elaborado: Harold Alberto Vargas
Revisado: Enero 2015

Aprobado: Harold Alberto Vargas G
Representante Legal

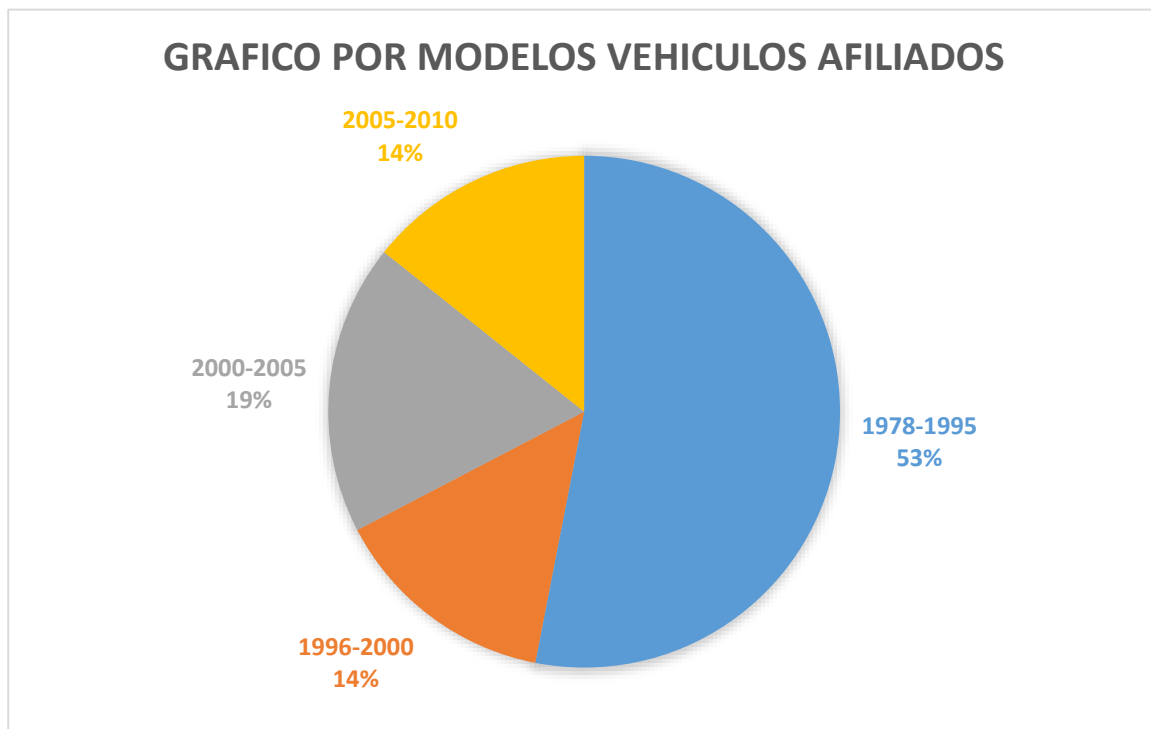
Autorizado por: Comité de Seguridad Vial
y Presidente Consejo de Administración

| | |
|--------------|-----------|
| 2003 | 2 |
| 2004 | 4 |
| 2005 | 3 |
| 2006 | 1 |
| 2007 | 1 |
| 2008 | 5 |
| Total | 49 |

Frente al parque automotor Cooptraescol de propiedad de los Afiliados se pudo establecer que de acuerdo a la al modelo de vehículo predomina los modelos 1978 - 1995 con un 53 % del total de los vehículos, seguido por el 2000- 2005 con un 19 % y los modelos 2005 a 2010 con una participación del 14 %. Con un porcentaje de participación menos representativo se encuentra la 1996 a 2000 con el 14 %. Del total de vehículos de afiliados.

La edad promedio del parque automotor de afiliados es de 20 años de antigüedad , lo que lleva a concluir que es alto el porcentaje de los vehículos que se ven sometidos a operaciones de mantenimiento más frecuentes y prolongadas afectando así el servicio , generando más riesgo para los usuarios.

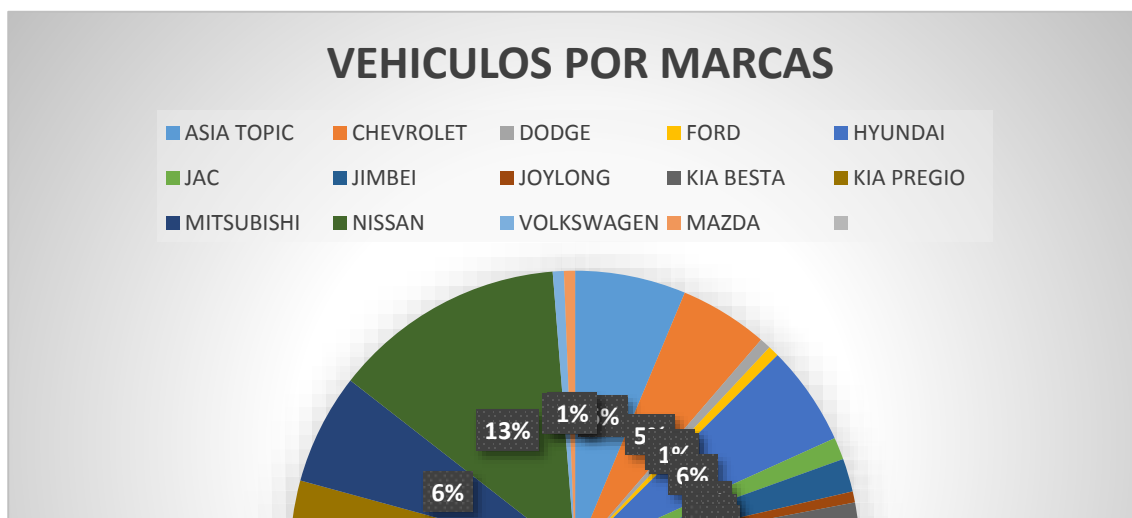
Se deduce entonces que el parque automotor de 48 vehículos de propiedad de los Afiliados se encuentran en un estado de altísimo envejecimiento que la autoridades del ministerio de transporte debe colaborar con el fin de desvincular del parque automotor los vehículos que no cumplan con el plan de rodamiento anual.




VEHICULOS POR MARCA

| VEHICULOS MARCAS | ASOCIADOS CANTIDAD |
|---------------------|-----------------------|
| ASIA TOPIC | 10 |
| CHEVROLET | 8 |
| DODGE | 1 |
| FORD | 1 |
| HYUNDAI | 9 |
| JAC | 2 |
| JIMBEI | 3 |
| JOYLONG | 1 |
| KIA BESTA | 8 |
| KIA PREGIO | 83 |
| MITSUBISHI | 10 |
| NISSAN | 21 |
| VOLKSWAGEN | 1 |
| MAZDA | 1 |

Frente al parque automotor por marcas Predomina el Microbús Kia Pregio con un 52 % del total de los vehículos, seguido por el Micro de la Nissan con una participación de 13 %, la Asia topic con un 6 % y la Hyundai con una participación del 5%.



| | | |
|--|--|----------------|
|  | CONTROL DE DOCUMENTOS PLAN ESTRATEGICO DE SEGURIDAD VIAL Comité de Seguridad Vial | No. 1 |
| | | Pág. 39 de 111 |
| | | Versión 0 |

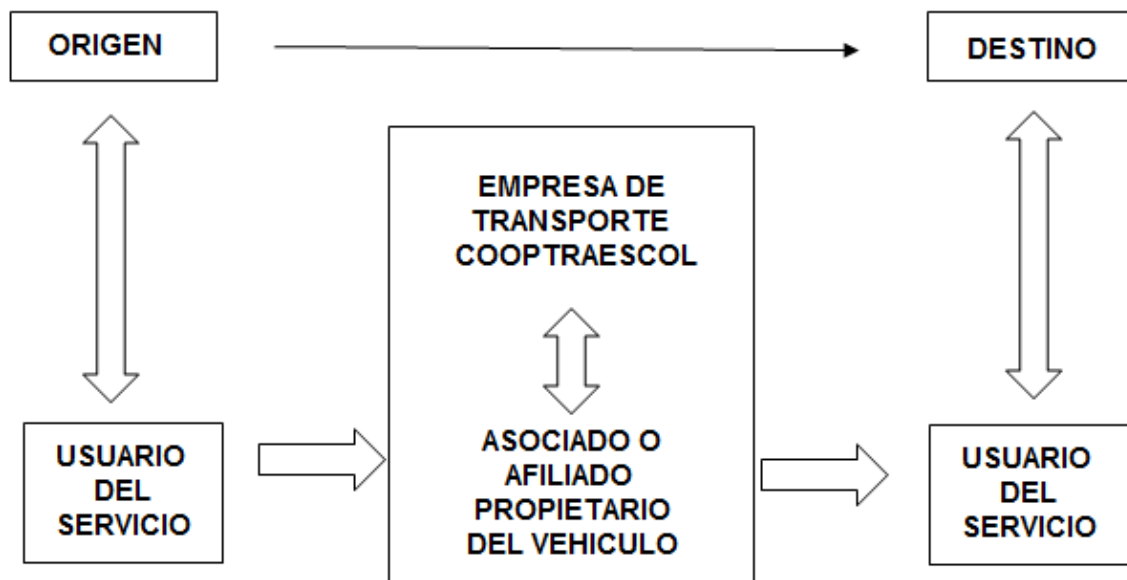
SITUACION ACTUAL DE LA CADENA DE PRODUCCION DE SERVICIOS COOPTRAESCOL.

DIAGNOSTICO: El transporte especial de pasajeros en Cooptraescol se constituye en una cadena de producción de servicios compuesta fundamentalmente por tres elementos

1. Usuario del servicio
2. La Empresa de transporte
3. Propietario del Vehículo.


En el siguiente cuadro se muestra la estructura fundamental de la cadena productiva de transporte en Cooptraescol y las relaciones existentes en cada uno de sus elementos.

| | | |
|---|--|--|
| Elaborado: Harold Alberto Vargas Revisado Enero 2015 | Aprobado: Harold Alberto Vargas G Representante Legal | Autorizado por: Comité de Seguridad Vial y Presidente Consejo de Administración |
|---|--|--|



La estructura organizacional de la empresa de transporte COOPTRAESCOL está orientada hacia la vinculación del parque automotor, debido a que la propiedad del vehículo asociado o vinculado pertenecen a terceros, por lo tanto la revisión técnica mecánica. Revisión y mantenimiento preventivo lo realiza o desarrollan independientemente cada propietario del vehículo lo que dificulta hoy tener control en un 100% de una movilización segura.

Por otra parte la contratación de los conductores la hace directamente el propietario del vehículo por lo tanto la empresa carece de un sistema de administración del recurso humano que defina procesos de selección y programa de capacitación, los contratos celebrados entre conductores y propietarios son parciales los cuales impiden garantizar la seguridad social que la ley exige.

| | | |
|--|--|----------------|
|  | CONTROL DE DOCUMENTOS PLAN ESTRATEGICO DE SEGURIDAD VIAL Comité de Seguridad Vial | No. 1 |
| | | Pág. 41 de 111 |
| | | Versión 0 |


6. LINEAMIENTOS Y DIRECCIONAMIENTO DE LA SEGURIDAD VIAL POR LA ALTA DIRECCION

COOPTRAESCOL es una empresa que presta soluciones integrales de transporte de personas, dedicada al transporte Escolar, Empresarial y de turismo, bajo estándares de calidad del servicio del transporte, que Lidera con responsabilidad la preservación de la seguridad vial a través de la implementación, mantenimiento y permanente mejoramiento continuo de sus procesos.

Cooptraescol establece como lineamientos básicos para el cumplimiento de la política de seguridad vial las siguientes directrices:

- Reconocer en todo nivel que la seguridad Vial son aliados esenciales para el desarrollo de nuestras tareas.
- Reconocer que factores de riesgo está expuesto nuestra organización en lo referente a la seguridad Vial.
- Involucrar y comprometer a nuestros Colaboradores, Asociados, Afiliados transportadores mediante procesos de inducción, sensibilización, capacitación y entrenamiento sobre los riesgos viales presentes en nuestro

| | | |
|---|--|--|
| Elaborado: Harold Alberto Vargas Revisado Enero 2015 | Aprobado: Harold Alberto Vargas G Representante Legal | Autorizado por: Comité de Seguridad Vial y Presidente Consejo de Administración |
|---|--|--|

| | | |
|--|--|----------------|
|  | CONTROL DE DOCUMENTOS PLAN ESTRATEGICO DE SEGURIDAD VIAL Comité de Seguridad Vial | No. 1 |
| | | Pág. 42 de 111 |
| | | Versión 0 |

entorno de trabajo, así como los mecanismos para evitar accidentes de tránsito.

- Identificar los peligros asociados a los factores de riesgo y establecer planes de acción.
- Disminuir los factores de riesgo para así disminuir los niveles de ocurrencia.
- Establecer procesos de adaptación y mejora continua dependiendo del crecimiento de la empresa.
- La Gerencia se compromete a asignar los recursos humanos, técnicos y económicos necesarios para el adecuado desarrollo del Plan estratégico de seguridad Vial.
- Estos Lineamientos debe ser comunicada y comprendida por todo el personal, Asociados y Afiliados que prestan el servicio de transporte Escolar, Empresarial y de Turismo y será verificada en forma continua para asegurar su cumplimiento

Santiago de Cali, Enero de 2015

HAROLD ALBERTO VARGAS GARCIA

Gerente

7. COMITÉ DE SEGURIDAD VIAL.

COOPERATIVA DE TRANSPORTE ESPECIALES DE COLOMBIA

COOPTRAESCOL


COMITÉ DE SEGURIDAD VIAL

Acta Reunión conformación del Comité de Seguridad Vial

Día: 7 de Noviembre de 2014
 Hora: 9. 00 a.m.
 Lugar: Oficina de Cooptraescol – Carrera 47 N° 11-70 Cali

CONVOCATORIA:

| | | |
|---|--|--|
| Elaborado: Harold Alberto Vargas Revisado Enero 2015 | Aprobado: Harold Alberto Vargas G Representante Legal | Autorizado por: Comité de Seguridad Vial y Presidente Consejo de Administración |
|---|--|--|

| | | |
|--|--|----------------|
|  | CONTROL DE DOCUMENTOS PLAN ESTRATEGICO DE SEGURIDAD VIAL Comité de Seguridad Vial | No. 1 |
| | | Pág. 43 de 111 |
| | | Versión 0 |

La convocatoria es realizada por Harold A Vargas, secretario del Comité de seguridad Vial mediante correo electrónico a todos los miembros del consejo de administración, Gerencia y coordinador de transporte.

ORDEN DEL DIA PROPUESTO

- 1.- Llamada a lista y verificación del quórum.
- 2 - Conformación del Comité de seguridad Vial

DESARROLLO DEL ORDEN DEL DIA

Siendo las 9.10 a.m. del día viernes 7 de noviembre de 2014 se da inicio a la reunión ordinaria del Comité de seguridad Vial en la de la oficina ubicada en la carrera 47 N° 11-70 en Cali.

El presidente del Comité Sr. Alberto Guana H, solicita al secretario Harold Alberto Vargas García, Secretario del comité verificar el quórum.

1.- LLAMADA A LISTA Y VERIFICACIÓN DEL QUÓRUM.

Se cuenta con la asistencia de los siguientes miembros:

Alberto Guana H
Pablo E Cárdenas
Harold Alberto Vargas
Luís Aníbal Largo Castro
Janeth Rengifo Lozada y
Rodrigo Espinal
Aristides Vanegas

INVITADOS:

Edward Ocampo Rodríguez Analista Vial de Auto más.


Desarrollo del Orden del Día

1. Conformación del Comité de seguridad Vial

Se nombra como presidente del comité de seguridad Vial al Gerente de la cooperativa Sr. Alberto Guana H, como secretario al Harold A Vargas G, y cuenta con los siguientes miembros:

Luís Aníbal Largo Castro
Janeth Rengifo Lozada y
Rodrigo Espinal

| | | |
|---|--|--|
| Elaborado: Harold Alberto Vargas Revisado Enero 2015 | Aprobado: Harold Alberto Vargas G Representante Legal | Autorizado por: Comité de Seguridad Vial y Presidente Consejo de Administración |
|---|--|--|

| | | |
|--|--|----------------|
|  | CONTROL DE DOCUMENTOS PLAN ESTRATEGICO DE SEGURIDAD VIAL Comité de Seguridad Vial | No. 1 |
| | | Pág. 44 de 111 |
| | | Versión 0 |

Arístides Vanegas
Pablo E Cárdenas.

Próxima reunión del Comité Viernes 21 de Noviembre 2014 Hora 9 am

Siendo las 11 AM se levanta la sección.

Alberto Guana Hernández
Presidente Comité

Harold Alberto Vargas G
Secretario Comité

8.1 FASES DEL PLAN ESTRATEGICO DE SEGURIDAD VIAL

Se realizó un diagnóstico inicial de la empresa, con el objetivo de definir un punto de partida para la elaboración de las estrategias:

- 1. Fase de diseño y elaboración:** En esta fase se definió la misión, visión, objetivos y priorización de actividades fundamentales para las reuniones de del Comité y la Gerencia.
- 2. Fase de la redacción de la estrategia:** Actividad encaminada a dar forma al trabajo realizado en las actividades anteriores y ligada a la revisión y validación de sus contenidos por parte de los distintos agentes responsables y participantes en el proceso.
- 3. Fase de implementación:** Aprobación del Plan Estratégico de Seguridad Vial, el Comité de Seguridad Vial seguirá desempeñando un papel clave en el seguimiento de la estrategia.

REGLAMENTO DEL COMITÉ DE SEGURIDAD VIAL COOPTRAESCOL

EL CONSEJO DE ADMINISTRACION DE LA COOPERATIVA DE TRANSPORTE ESPECIAL DE COLOMBIA


2013-2015

COOPTRAESCOL.

EN USO DE SUS FACULTADES LEGALES Y ESTATUTARIAS Y

CONSIDERANDO:

| | | |
|---|--|--|
| Elaborado: Harold Alberto Vargas Revisado Enero 2015 | Aprobado: Harold Alberto Vargas G Representante Legal | Autorizado por: Comité de Seguridad Vial y Presidente Consejo de Administración |
|---|--|--|

| | | |
|--|--|----------------|
|  | CONTROL DE DOCUMENTOS PLAN ESTRATEGICO DE SEGURIDAD VIAL Comité de Seguridad Vial | No. 1 |
| | | Pág. 45 de 111 |
| | | Versión 0 |

1. Que es responsabilidad del Consejo de Administración, constituir y reglamentar los diferentes Comités de la cooperativa.
2. Que de conformidad con la Ley 1503 de 2011 emitidas por la Superintendencia de puertos y transportes de Colombia, reglamentadas por el decreto 2851 de 2013 y el decreto 1565 de 2014 es necesario la implementación del Plan de seguridad Vial para Cooptraescol, siendo deber del Consejo de Administración y del Representante Legal, supervisar el cumplimiento del plan de seguridad Vial.
3. Que por lo anterior se hace necesario la conformación del Comité de Seguridad Vial y la fijación de sus funciones, por lo tanto:

RESUELVE:

Establecer el reglamento por el cual se registrarán los miembros del Comité seguridad Vial.

CAPITULO I

CONFORMACIÓN, INSTALACIÓN, PERÍODO

ARTICULO 1º. DEFINICION

El Comité de seguridad Vial, es un órgano permanente de carácter técnico, especializado y auxiliar del Consejo de Administración y la Gerencia, en lo concerniente al análisis permanente de la exposición al Riesgo, y en especial en lo que tiene que ver con la seguridad Vial.


ARTICULO 2. OBJETIVOS:

- Analizar, diseñar, aplicar y evaluar las normas y procedimientos administrativos y legales que permitan alcanzar la productividad necesaria en cuanto a la seguridad Vial y el parque automotor.
- Identificar el riesgo en cuanto a la seguridad Vial y sus posibles consecuencias económicas que pueda incurrir la cooperativa.
- Determinar las multas por incumplimiento del plan de seguridad Vial.
- Evaluar la información emitidas por la superintendencia de puertos y transportes de Colombia de acuerdo con los parámetros establecidos por las entidades de vigilancia y control o los que se designe la cooperativa para el efecto.

ARTICULO 3. INTEGRANTES

El comité de seguridad Vial estará conformado por seis (6) miembros, quienes podrán ser Directivos, funcionarios, consejeros o Asociados que tengan conocimientos técnicos sobre la materia, para un periodo igual al del Consejo de Administración, pudiendo ser removidos o reemplazados en cualquier momento y/o en su defecto adquirirán conocimientos y capacitación para desarrollar las funciones a cargo

| | | |
|---|--|--|
| Elaborado: Harold Alberto Vargas Revisado Enero 2015 | Aprobado: Harold Alberto Vargas G Representante Legal | Autorizado por: Comité de Seguridad Vial y Presidente Consejo de Administración |
|---|--|--|

| | | |
|--|--|----------------|
|  | CONTROL DE DOCUMENTOS PLAN ESTRATEGICO DE SEGURIDAD VIAL Comité de Seguridad Vial | No. 1 |
| | | Pág. 46 de 111 |
| | | Versión 0 |

Los funcionarios responsables de esta labor, serán designados por el Consejo de Administración, quien verificará que cumplan las condiciones de idoneidad personal y/o profesional y éticamente responsables.

Cuando sea requerido por solicitud del comité seguridad Vial y previa aprobación del Consejo de Administración, se podrán contratar asesores externos para la realización de trabajos especializados.

ARTICULO 4. INSTALACIÓN

En la sesión de instalación del Consejo de Administración, será instalado el comité de seguridad vial.

ARTICULO 5. PERIODO

Los miembros del comité de seguridad Vial serán nombrados para el mismo período que se nombre el Consejo de Administración, es decir hasta (2) dos años y podrán reelegirse por periodos consecutivos, también podrán ser removidos, retirados o reemplazados en los casos que contempla este reglamento.

CAPITULO II

DE LOS DIRECTIVOS Y LA ORGANIZACIÓN

ARTICULO 6. REQUISITOS PARA SER MIEMBRO DEL COMITÉ DE SEGURIDAD VIAL

1. Conocer la legislación de la cooperativa (estatutos y normas que la rigen) y recibir actualizaciones con respecto a la reglamentación del sector transportes.
2. Conocer los reglamentos de la cooperativa.
3. Ser miembro activo de la cooperativa, utilizar los servicios y conocer los productos y los requisitos para su utilización.
4. Demostrar alto grado de pertenencia hacia la cooperativa.
5. Actuar con imparcialidad frente a los estudios e informes que le sean asignados


ARTICULO 7. DEBERES DE LOS MIEMBROS DEL COMITÉ

- 1- Conocer las disposiciones de los Estatutos, Reglamentos internos y acuerdos de COOPTRAESCOL.
- 2- Cumplir fielmente las obligaciones que se deriven de su participación en el Comité de Seguridad vial
- 3- Propender por el beneficio de la cooperativa y el reglamento que la rige por parte de los entes de vigilancia y control.
- 4- Comportarse con espíritu solidario en las relaciones con COOPTRAESCOL y sus Asociados.

ARTICULO 8. ORGANIZACIÓN

En este comité se nombra un presidente y un Secretario, el primero será quien programe las reuniones y coordine los temas de discusión o revisión, de acuerdo con

| | | |
|---|--|--|
| Elaborado: Harold Alberto Vargas Revisado Enero 2015 | Aprobado: Harold Alberto Vargas G Representante Legal | Autorizado por: Comité de Seguridad Vial y Presidente Consejo de Administración |
|---|--|--|

| | | |
|--|--|----------------|
|  | CONTROL DE DOCUMENTOS PLAN ESTRATEGICO DE SEGURIDAD VIAL Comité de Seguridad Vial | No. 1 |
| | | Pág. 47 de 111 |
| | | Versión 0 |

los requerimientos de la Cooperativa y la normatividad vigente, el Secretario mantendrá las actas y archivos de los documentos que sea necesario emitir por parte de este Comité con dirección al Consejo de Administración.

ARTICULO 9. PERDIDA DE LA CALIDAD DE MIEMBRO DEL COMITÉ

La calidad de miembro del Comité de evolución de cartera, se pierde por:

- 1- Retiro voluntario
- 2- Retiro forzoso
- 3- Retiro por Exclusión
- 4- Ser declarado dimitente.
- 5- Fallecimiento.
- 6- Deshonestidad comprobada en el cargo.

ARTICULO 10. NOMBRAMIENTO DE REEMPLAZOS

En cualquier caso de retiro de un miembro del Comité de seguridad Vial , el Presidente del Consejo de Administración, elegirá dentro del Consejo de Administración o dentro de los asociados, dependiendo de quién se retire, un reemplazo, quien formará parte del Comité de seguridad Vial por el tiempo que quede para la terminación del periodo.

PARAGRAFO: El presidente del Comité de seguridad Vial informará al Consejo de Administración sobre los retiros voluntarios, forzosos, dimisiones o cualquier otra de las formas de retiro de uno de sus miembros.


CAPITULO III

DE LAS FUNCIONES

ARTICULO 11. FUNCIONES DEL COMITÉ

- 1- Evaluar permanentemente el riesgo en seguridad Vial, de conformidad con los criterios señalados en las circulares y/o resoluciones emitidas por la Superintendencia de la puertos y transportes de Colombia.
- 2- Analizar y verificar la actualización de las carpetas de los vehículos vinculados por nivel de riesgo en seguridad Vial.
- 3- Establecer prioridades para hacer el seguimiento a la evaluación del riesgo del parque automotor.
- 4- Presentar informes al Consejo de Administración con los Resultados de las evaluaciones del Riesgo Vial.
- 5- Conservar el archivo de los documentos relacionados con las evaluaciones e informes realizados.
- 6- Facilitar a los organismos competentes la información relacionada con la evaluación e informes sobre el riesgo Vial.

| | | |
|---|--|--|
| Elaborado: Harold Alberto Vargas Revisado Enero 2015 | Aprobado: Harold Alberto Vargas G Representante Legal | Autorizado por: Comité de Seguridad Vial y Presidente Consejo de Administración |
|---|--|--|

| | | |
|--|--|----------------|
|  | CONTROL DE DOCUMENTOS PLAN ESTRATEGICO DE SEGURIDAD VIAL Comité de Seguridad Vial | No. 1 |
| | | Pág. 48 de 111 |
| | | Versión 0 |

ARTICULO 12. RESPONSABILIDADES

El Comité de seguridad Vial tiene las siguientes responsabilidades principales:

- 1- Velar por que se cumplan en forma oportuna, eficiente y total las instrucciones impartidas por la Superintendencia de puertos y transportes en cuanto al control del riesgo vial.
- 2- Comprobar que dentro de los reglamentos y procedimientos internos se tomen en cuenta y se apliquen los principios y criterios
- 3- Emitir pronunciamientos, informes, conceptos, observaciones y recomendaciones por escrito en forma oportuna y debidamente justificados legal y técnicamente al Consejo de Administración y a la Gerencia, sobre todo cuanto corresponda al cumplimiento de sus funciones y verificar las decisiones que con base en ellos sean adoptadas.
- 4- Mantener una constante relación, comunicación e información con los órganos de administración control y vigilancia, para facilitar el logro de resultados positivos y la adopción de las medidas que correspondan a cada uno de estos, dentro de la órbita de sus atribuciones y responsabilidades.

Parágrafo: Es deber del Consejo de Administración y del Gerente, supervisar cuidadosamente los informe y evaluaciones del comité de seguridad Vial.

CAPITULO IV DEL PRESUPUESTOS Y DE LAS REUNIONES

ARTICULO 13. PRESUPUESTO.

Se cuenta con los recursos del Comité de Educación para su funcionamiento.

ARTICULO 14. REUNIONES

Las sesiones del comité de seguridad Vial, se realizaran ordinariamente por lo menos una vez cada mes, en día y hora previamente acordados por sus miembros y extraordinariamente cuando las circunstancias lo ameriten.

La presente reglamentación rige a partir de la fecha de su aprobación.

Dado en Cali, a los Siete (7) días del mes Noviembre de 2014.

Comuníquese y cúmplase,

En constancia firman:

HELCIAS PEÑA VARGAS
Presidente Consejo

HAROLD A VARGAS G
Secretario

| | | |
|---|--|--|
| Elaborado: Harold Alberto Vargas Revisado Enero 2015 | Aprobado: Harold Alberto Vargas G Representante Legal | Autorizado por: Comité de Seguridad Vial y Presidente Consejo de Administración |
|---|--|--|

CRONOGRAMA DE REUNIONES
COMITÉ DEL PLAN ESTRATEGICO DE SEGURIDAD VIAL
2014- 2015

| MES | DIA | TEMA | HORA |
|------------------|------------|--|--------------------|
| Noviembre | 7 | Conformación del comité y definir Actividades de PESV | 9 am- 11 am |
| Noviembre | 21 | Documentar Procesos , procedimientos y formatos | 9 am- 11 am |

Elaborado: Harold Alberto Vargas
Revisado Enero 2015

Aprobado: Harold Alberto Vargas G
Representante Legal

Autorizado por: Comité de Seguridad Vial
y Presidente Consejo de Administración

| | | requeridos PESV | |
|---------------------|-----------|--|--------------------|
| Diciembre | 4 | Identificar los peligros y valorar el Riesgo PESV | 9 am- 11 am |
| Diciembre | 17 | Establecer Indicadores de Gestión PESV | 9 am- 11 am |
| Enero 2015 | 7 | Definir Programa de Capacitaciones | 9 am- 11 am |
| Enero 2015 | 22 | Definir el programa de Mantenimiento de la Flota vehicular | 9 am- 11 am |
| Febrero 2015 | 6 | Establecer el procedimiento para elaborar los rutagramas | 9 am- 11 am |
| Febrero 2015 | 13 | Definir el procedimiento de atención a Victimas | 9 am- 11 am |
| Febrero 2015 | 20 | Establecer los lineamientos Gerenciales de la Políticas de PESV para los próximos años. | 9 am- 11 am |

9. POLITICA DE SEGURIDAD VIAL

La Empresa **COOPTRAESCOL** se compromete a establecer actividades de promoción y prevención de accidentes de tránsito en vía pública, por tanto, todas las personas que laboran en la Empresa, son responsables en la participación de las actividades que programe y desarrolle la empresa para este fin.

Para cumplir este propósito COOPTRAESCOL, se basa en las siguientes medidas:


- Cumplir con la reglamentación establecida en el Código Nacional de Tránsito Terrestre según la ley 769 de 2002, que se enmarca en principios de seguridad, calidad, la preservación de un ambiente sano y la protección del espacio público.
- Reconocer los factores de Riesgo a los cuales está expuesto la empresa referente a la seguridad Vial.

COOPTRAESCOL, vigilará la responsabilidad de los asociados transportadores y Vinculados en el mantenimiento preventivo y correctivo de los vehículos, con el objeto de

Elaborado: Harold Alberto Vargas
Revisado Enero 2015

Aprobado: Harold Alberto Vargas G
Representante Legal

Autorizado por: Comité de Seguridad Vial
y Presidente Consejo de Administración

| | | |
|--|--|----------------|
|  | CONTROL DE DOCUMENTOS PLAN ESTRATEGICO DE SEGURIDAD VIAL Comité de Seguridad Vial | No. 1 |
| | | Pág. 51 de 111 |
| | | Versión 0 |

mantener un desempeño óptimo, estableciendo las medidas de control para evitar la ocurrencia de accidentes que puedan generar daños al individuo o a terceros.

- Establecer estrategias de concientización a los asociados y Vinculados a través de capacitaciones de orientación a la prevención de accidentes de tránsito y respeto por las señales de tránsito vehicular, que permitan la adopción de conductas proactivas frente al manejo defensivo.
- Establecer planes de acción con el fin de mitigar los factores de riesgos en la seguridad Vial.
- Disminuir los factores de riesgo para que los niveles de ocurrencia sean mínimos.
- Identificar los peligros asociados a los factores de riesgo.
- La gerencia destinará los recursos financieros, humanos y técnicos necesarios para dar cumplimiento a ésta política.

Los principios que rigen esta política son:

- La gerencia invita a todos los conductores a participar y cumplir activamente en el plan estratégico de seguridad vial, en beneficio de la empresa y de los clientes.
- Mantener los vehículos en óptimas condiciones mecánicas y estéticas, ya que es la herramienta de trabajo e imagen de la empresa en el mercado.

Esta política está adecuado a los lineamientos institucionales comunicada y comprendida por todo el personal, Asociados y Afiliados que presten el servicio de transporte Escolar, Empresarial y de Turismo y será verificada en forma continua para asegurar su cumplimiento.

Santiago de Cali, Enero de 2015


HAROLD ALBERTO VARGAS GARCIA
Gerente .

10. PLANES DE ACCION DEL PLAN ESTRATEGICO DE SEGURIDAD VIAL

Las acciones y medidas que se integran a las líneas de acción del PESV de Cooptraescol para el 2015 – 2016 se estructuran para cumplir con los objetivos planteados, de acuerdo a los factores contribuyentes de los accidentes de tránsito. Esto es el factor humano, el factor vehicular y el factor de infraestructura.

También es importante establecer que las acciones y medidas que se proponen tendrán relación con diversos aspectos de orden institucional, para mejorar el sistema de la seguridad vial y serán de diversa naturaleza, es decir, normativas, lo que implicará la expedición o modificación de leyes o reglamentos; de gestión institucional, como la fiscalización y el control; o comunicacionales, como campañas de prevención y concientización.

| | | |
|---|--|--|
| Elaborado: Harold Alberto Vargas Revisado Enero 2015 | Aprobado: Harold Alberto Vargas G Representante Legal | Autorizado por: Comité de Seguridad Vial y Presidente Consejo de Administración |
|---|--|--|

| | | |
|--|--|----------------|
|  | CONTROL DE DOCUMENTOS PLAN ESTRATEGICO DE SEGURIDAD VIAL Comité de Seguridad Vial | No. 1 |
| | | Pág. 52 de 111 |
| | | Versión 0 |

Por otra parte, las acciones y medidas que se detallan a continuación tienen diversas repercusiones en la disminución de la mortalidad en el tránsito y se describen conjuntamente para asegurar el enfoque sistémico del PESV.

A continuación se presenta el cuadro de acciones y medidas contenidas en el Plan estratégico de Seguridad Vial para Cooptraescol 2011 – 2016, distinguiendo por el color según la línea de acción a desarrollar: morado para las estrategias sobre el comportamiento humano, el azul para las estrategias sobre los vehículos, el naranja para las estrategias sobre la infraestructura y el rojo para estrategia de atención a víctimas.

CUADRO DE ACCIONES Y MEDIDAS DEL PLAN DE SEGURIDAD VIAL COOPTRAESCOL

| LÍNEAS DE ACCIÓN | ACCIONES Y MEDIDAS |
|---|---|
| ESTRATEGIAS SOBRE EL COMPORTAMIENTO HUMANO | 1. SEGURIDAD Y CAPACITACIÓN A LOS CONDUCTORES 2. REGULACIÓN DE LAS HORAS DE CONDUCCIÓN Y DESCANSO 3. CAMPAÑAS COMUNICACIONALES 4. REGULACIÓN DEL ALCOHOL EN LA CONDUCCIÓN 5. EDUCACIÓN VIAL 6. CONTROL DEL USO DEL CINTURÓN Y DISPOSITIVOS DE RETENCION 7. REGULACIÓN DE LA VELOCIDAD |

| | | |
|---|--|--|
| Elaborado: Harold Alberto Vargas Revisado Enero 2015 | Aprobado: Harold Alberto Vargas G Representante Legal | Autorizado por: Comité de Seguridad Vial y Presidente Consejo de Administración |
|---|--|--|

| | |
|---|--|
| ESTRATEGIAS SOBRE LOS VEHICULOS | 1. EQUIPAMIENTO DE SEGURIDAD PARA VEHÍCULOS Y SUS CONDUCTORES 2. DISEÑO SEGURO DE VEHÍCULOS AUTOMOTORES 3. LOCALIZADORES DE FLOTA - GPS 4. RETROREFLECTIVIDAD EN VEHÍCULOS TRANSPORTE ESCOLAR 5. HOMOLOGACIÓN DE VEHÍCULOS AUTOMOTORES 6. SISTEMA DE SEGURIDAD ACTIVA Y PASIVA 7. REVISIÓN TÉCNICO MECÁNICA DE LOS VEHÍCULOS |
| ESTRATEGIAS SOBRE LA INFRAESTRUCTURA | 1. AUDITORIAS DE SEGURIDAD VIAL |
| ESTRATEGIAS DE ATENCION A VICTIMAS | 1. SISTEMA DE ATENCIÓN Y REHABILITACIÓN A VÍCTIMAS |

10.1 FACTOR HUMANO

| PERFIL PROFESIONAL DEL CONDUCTOR COOPTRAESCOL | |
|--|--|
| JUSTIFICACION | Según algunas investigaciones, el factor y la conducta humana es uno de los elementos importantes que intervienen en la producción de los accidentes de tránsito. En los últimos años se ha incrementado la problemática vial en Colombia, generando una serie de Consecuencias tanto en el ámbito nacional como en el seno de las familias afectadas. |
| DESCRIPCION DEL CARGO | Transportar pasajeros y sus bienes de forma segura y confortable mediante la conducción del vehículo de servicio público Bus o Microbús tomando en consideración los procedimientos operativos de Funcionamiento, mantenimiento y atención al cliente, respetando las normas y leyes de tránsito vigentes. |
| SEXO | Hombre o Mujer |
| EDAD | 25 a 60 años de edad |
| REQUISITOS MINIMOS EXIGUIDOS POR EL CARGO | - Los aspirantes a Calificar para este cargo deben poseer una licencia de conducción profesional tipo C1 Y C2 |

| | |
|------------------------------|--|
| | <ul style="list-style-type: none"> - Examen Médico General - Conocimiento de la normatividad Vial - Prueba de Habilidad - Certificado del Simit de multas de tránsito vigente. - Certificado de antecedentes disciplinarios expedido por la controlaría general de la Nación. |
| EXPERIENCIA | 2 Años como conductor profesional acreditado |
| FORMACION ACADEMICA | Bachiller o 11 grado de Escolaridad |
| HABILIDADES | <ul style="list-style-type: none"> • Destreza Manual y motriz. • Manejo a la defensiva/seguro. • Capacidad de organización y planeación del lugar de trabajo. • Apertura a la experiencia. • Desarrollo de Habilidades Sociales. • Manejo efectivo de situaciones conflictivas y estresantes. • Comunicación efectiva. • Capacidad de Trabajo en Equipo. • Manejo del estrés y liderazgo ante situaciones de emergencia en la vía y/o en el vehículo (accidentes, incendio, accidente o enfermedad instantánea del pasajero) |
| CONDUCTOR RESPONSABLE | <p>Requisitos de un conductor Responsable</p> <p>1-Conducir respetando la normativa vial.</p> <p>2-Mantener el respeto por las demás personas que utilizan las vías públicas.</p> <p>3-Conducir entre los límites de velocidad sugeridos por la ley.</p> <p>4-Motivación hacia su labor como conductor.</p> <p>5-Respeto hacia las autoridades de Tránsito.</p> <p>6-Mantener el auto-control ante situaciones imprevistas y estresantes y adaptarse a las situaciones poco comunes.</p> <p>7-Dar mantenimiento al vehículo en</p> |

| | |
|--|--|
| | general y aseo General |
| COMPETENCIAS PARA EL CARGO | <ul style="list-style-type: none"> - Orientación a resultados - Orientación al usuario y al ciudadano - Transparencia - Compromiso con la organización. - Acreditar licencia de conducción categoría C1 o C2 o la que hacia el futuro sea la requerida para manejar vehículos Servicio Público. - Manejo de Nomenclatura y direcciones. - Mecánica básica - Adaptación al cambio - Disciplina - Relaciones interpersonales - Colaboración - Manejo del Internet. |
| PRUEBAS O EXAMENES MEDICOS | |
| <p>El aspirante debe presentar el certificado de Aptitud Física, mental y de Coordinación Motriz según lo establecido por la ares. 000217 de 2014 expedida por el Ministerio de transporte y por un organismo Certificado y registrado ante el Ministerio de Transporte.</p> <p>Comprende de :</p> <ul style="list-style-type: none"> - EVALUACION PSICOMOTRIZ - EVALUACION AUDITIVA - EVALUACION MEDICA GENERAL <p>Este certificado lo debe presentar una vez al año y debe reposar en la carpeta del asociado-transportador; o si hay conductor en la carpeta del vehículo.</p> | |
| PRUEBAS DE HABILIDADES Y CONOCIMIENTO – NORMATIVIDAD VIAL | |
| <p>El conductor profesional de bus o microbús Cooptraescol para alcanzar los resultados esperados, debe ser competente con base en los conocimientos fundamentales</p> <p>CONOCIMIENTOS FUNDAMENTALES.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. -Mecánica y electricidad automotriz básica 2. -Conducción teórica 3. -Conducción práctica 4. -Ley y Reglamento de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial | |


5. -Normativa local vigente de tránsito (Pico y placa y restricciones locales)
6. -Educación vial
7. -Geografía urbana y rural
8. -Atención al cliente
9. -Relaciones humanas Psicología aplicada a la conducción.
- 10.-Primeros auxilios
- 11.-Participación efectiva en la capacitaciones
- 12.-Educación ambiental

CAPACIDADES Y HABILIDADES FUNDAMENTALES

1. Capacidad sensorial
2. Capacidad de análisis
3. Capacidad de prevención
4. Control de operaciones
5. Empatía
6. Orientación de servicio
7. Atención selectiva
8. Detección de averías
9. Control de precisión
- 10.Mantenimiento de equipos
- 11.Manejo de recursos materiales


Manual de Funciones y procedimientos del Conductor Cooptraescol

1. Verificar el estado técnico mecánico del bus o microbús y sus equipos auxiliares mediante las comprobaciones específicas necesarias para garantizar las condiciones óptimas de funcionamiento y seguridad durante el viaje.

| | | |
|--|--|----------------|
|  | CONTROL DE DOCUMENTOS PLAN ESTRATEGICO DE SEGURIDAD VIAL Comité de Seguridad Vial | No. 1 |
| | | Pág. 57 de 111 |
| | | Versión 0 |

2. Realizar una inspección visual y revisión física general del bus o Microbús (revisión interna y externa) considerando los requisitos de control de los protocolos de seguridad. (Formato pre operacional o de Revisión Diaria)
3. Los diferentes sistemas y accesorios del bus o microbús que deben inspeccionarse visual y físicamente son: sistema de frenos, aceites, agua, presión de aire , sistema eléctrico, cinturones de seguridad, espejos retrovisores, parabrisas y ventanas, asientos de los pasajeros, gato hidráulico, llantas de emergencia.
4. Llenar los requisitos de control (Formato pre operacional o revisión diaria) establecidos en los protocolos de seguridad deben llenarse de forma legible, con firma de responsabilidad y deben mantenerse y entregar al fin del mes al coordinador de transporte de acuerdo con el procedimiento interno.
5. El motor del vehículo deben encenderse de acuerdo con las recomendaciones del fabricante y debe identificarse ruidos anormales y sus posibles causas.
6. El área de conducción del bus o microbús (asiento, espejos retrovisores, volante) deben regularse a su medida.
8. El funcionamiento de equipos y sistemas auxiliares que deben verificarse mediante operaciones de prueba y control, de acuerdo con las recomendaciones del fabricante son: sistema de frenos, sistema de iluminación, sistemas de limpiavidrios, indicadores ópticos y diferentes manómetros, apertura de puertas, sistema de ventilación y A/C, sistema de dirección y sistemas de lubricación y refrigeración y sistema de comunicación.
10. Verificar y preparar la documentación del vehículo y el conductor necesaria Documentos legales del bus o microbús, documentos del conductor, hojas de ruta. Conociendo la función que cumple cada una de ellas.
11. Conducir el bus o microbús de manera segura, responsable y eficiente, observando el cumplimiento de las normas y leyes de tránsito vigentes.
12. Informar a los pasajeros sobre las condiciones de la ruta y atender sugerencias o reclamos mediante la aplicación de técnicas de comunicación oportunas para contribuir a su seguridad, confort y satisfacción del servicio.
13. Los pasajeros deben ubicarse en sus respectivos asientos y las personas con capacidades especiales deben ser atendidas preferencialmente.
14. Los bienes de los pasajeros deben ubicarse de manera segura, el conductor debe ser capaz de identificar y no permitir el transporte de bienes peligrosos.
15. Los pasajeros deben ser informados acerca de las condiciones y sistemas de seguridad del bus o microbús condiciones climáticas, tiempo estimado de recorrido,

| | | |
|---|--|--|
| Elaborado: Harold Alberto Vargas Revisado Enero 2015 | Aprobado: Harold Alberto Vargas G Representante Legal | Autorizado por: Comité de Seguridad Vial y Presidente Consejo de Administración |
|---|--|--|

| | | |
|--|--|----------------|
|  | CONTROL DE DOCUMENTOS PLAN ESTRATEGICO DE SEGURIDAD VIAL Comité de Seguridad Vial | No. 1 |
| | | Pág. 58 de 111 |
| | | Versión 0 |

distancia, destino, paradas establecidas y normas vigentes; aplica únicamente a conductores de buses o microbuses de servicio de turismo.

16. Las sugerencias y reclamos de los pasajeros deben atenderse de manera oportuna y cordial, considerando los procedimientos establecidos.

17. Conducir el bus microbús de acuerdo con las recomendaciones del fabricante, normas de Tránsito vigentes y manteniendo la comunicación de manera regular con la central de Operaciones, tomando en consideración las medidas de seguridad.

18. La conducción del bus o microbús debe realizarse de acuerdo con las recomendaciones del fabricante, adaptándose a las características de circulación y condiciones climáticas y de vías, cumpliendo el itinerario de la ruta y las normas de tránsito vigentes.

19. Las puertas y ventanas de emergencia del bus o microbús deben revisarse antes de la puesta en marcha e inicio del recorrido.

20. El embrague y la selección de cambios (marchas) deben operarse para la puesta en marcha del bus o microbús de acuerdo con las recomendaciones del fabricante.

21. La aceleración del bus debe realizarse de manera progresiva dentro de la curva de rendimiento del motor.

22. El desplazamiento del bus o microbús debe realizarse en: línea recta, virajes izquierda y derecha, marcha atrás y estacionamiento; aplicando técnicas de manejo defensivo y respetando las normas y leyes de tránsito vigentes.

23. La coordinación de velocidades (marchas) debe realizarse considerando la curva de rendimiento del motor y los principios de conducción eficiente.


24. La aplicación del freno parcial o total debe realizarse considerando la velocidad, condiciones del bus o microbús, entorno y sistema de frenos.

25. En situaciones de congestión vehicular, el conductor debe aplicar técnicas de manejo defensivo, identificar y responder a potenciales peligros, ajustar la velocidad a las condiciones de congestión y respetar a los otros conductores.

26. Las señales lumínicas y acústicas del bus deben utilizarse según las normas y leyes de tránsito vigentes.

27. La comunicación con la central de operaciones debe realizarse mediante el procedimiento establecido de comunicación vía avantel, informando la ubicación

| | | |
|---|--|--|
| Elaborado: Harold Alberto Vargas Revisado Enero 2015 | Aprobado: Harold Alberto Vargas G Representante Legal | Autorizado por: Comité de Seguridad Vial y Presidente Consejo de Administración |
|---|--|--|

| | | |
|--|--|----------------|
|  | CONTROL DE DOCUMENTOS PLAN ESTRATEGICO DE SEGURIDAD VIAL Comité de Seguridad Vial | No. 1 |
| | | Pág. 59 de 111 |
| | | Versión 0 |

geográfica, movimiento de pasajeros, condiciones del bus o microbús, situaciones de la vía y el clima.

28. La detención del bus para el ascenso o descenso de pasajeros debe realizarse en los sitios autorizados, aproximando el bus o microbús lo máximo posible al borde derecho de la calzada, realizando suavemente las paradas y arrancadas del bus o microbús, evitando movimientos bruscos, deteniendo completamente el bus o microbús y destinando el tiempo necesario para su ascenso o descenso.

29. El conductor debe mantener respeto y buen trato hacia los pasajeros.

30. En condiciones normales, el horario (itinerario de ruta) debe cumplirse con puntualidad, efectuando las paradas y controles establecidos.

31. El reabastecimiento de combustible debe realizarse cumpliendo con los procedimientos establecidos y normas de seguridad vigentes. (No se debe abastecerse de combustible con pasajeros)

32. El parqueo del bus o microbús debe realizarse cumpliendo con los procedimientos establecidos.

33. La bitácora de la ruta establecida en los protocolos de seguridad debe llenarse de forma legible, con firma de responsabilidad y mantenerse de acuerdo con el procedimiento interno.

34. Detectar y localizar averías del bus o microbús en ruta, aplicando técnicas y procedimientos establecidos para asegurar el estado operativo del bus o microbús.


35. El funcionamiento de los sistemas del bus o microbús debe comprobarse e interpretarse durante la conducción, en el tablero de instrumentos o en el funcionamiento armónico del motor y de los diferentes elementos del bus o microbús.

36. Las averías deben detectarse y localizarse mediante el monitoreo constante del tablero de control y de los diferentes elementos del bus o microbús.

37. El bus o microbús debe detenerse, estacionarse y los sistemas de frenado deben activarse (Frenos de Emergencia) de acuerdo al procedimiento establecido, el conductor procede a colocar las señales de peligro y prevención (triángulo y conos de seguridad cuando corresponda).

38. Las averías detectadas deben evaluarse de acuerdo al daño técnico y factor de riesgo.

| | | |
|---|--|--|
| Elaborado: Harold Alberto Vargas Revisado Enero 2015 | Aprobado: Harold Alberto Vargas G Representante Legal | Autorizado por: Comité de Seguridad Vial y Presidente Consejo de Administración |
|---|--|--|

| | | |
|--|--|----------------|
|  | CONTROL DE DOCUMENTOS PLAN ESTRATEGICO DE SEGURIDAD VIAL Comité de Seguridad Vial | No. 1 |
| | | Pág. 60 de 111 |
| | | Versión 0 |

39. Las averías leves deben repararse aplicando los conocimientos básicos de mecánica, sin poner en riesgo la seguridad de los pasajeros.

40. Actuar en caso de accidentes o siniestros conforme a los procedimientos establecidos. (Atención a Víctimas)

41. En caso de accidentes o siniestros debe activarse los procedimientos de seguridad.

42. Preparar y realizar el mantenimiento preventivo del bus o microbús, aplicando procedimientos establecidos y cumpliendo normas de seguridad.

43. Colaborar en la conservación y mantenimiento preventivo del bus o microbús.

44. La colaboración en la conservación, limpieza y mantenimiento preventivo del bus o microbús debe aplicarse mediante procedimientos e instrucciones establecidas a fin de obtener su máximo rendimiento y realizar los servicios de forma segura.


45. El conductor debe cumplir con las normas de seguridad, salud ocupacional y medioambiental en las operaciones de mantenimiento preventivo del bus o microbús

47. El conductor debe cuidar de su higiene y apariencia personal.

Reglamento interno obligatorio para conductores Cooptraescol

1. Se debe llevar un control diario de asistencia de los alumnos en forma de listado el cual se debe entregar en forma semanal o mensual al coordinador del transporte con los reportes de la bitácora.
2. Se debe llevar una Bitácora o Agenda donde se reportan todas las anomalías que suceden durante el recorrido, esta se debe entregar todos los días al coordinador de transporte en las horas de la mañana y se recoge en horas de la tarde.
3. Se Debe reportar todos días al ingreso del colegio al coordinador de transporte.
4. Los conductores y el acompañante deben llevar una carpeta que contiene:
 - Mapa o Ruta actualizada (Rutagrama)
 - Listado de alumnos con dirección y teléfonos del acudiente.
 - Localización de sitios de Emergencia Hospitales, Clínicas y estaciones de Policía.
 - Procedimiento de atención a Víctimas y emergencias. (Manual de procedimientos a atención a Víctimas)

| | | |
|---|--|--|
| Elaborado: Harold Alberto Vargas Revisado Enero 2015 | Aprobado: Harold Alberto Vargas G Representante Legal | Autorizado por: Comité de Seguridad Vial y Presidente Consejo de Administración |
|---|--|--|


| | | |
|--|--|----------------|
|  | CONTROL DE DOCUMENTOS PLAN ESTRATEGICO DE SEGURIDAD VIAL Comité de Seguridad Vial | No. 1 |
| | | Pág. 61 de 111 |
| | | Versión 0 |

5. El conductor y la acompañante deben llevar siempre puesto su respectivo uniforme durante el recorrido.
6. El reabastecimiento de combustible debe realizarse cumpliendo con los procedimientos establecidos y normas de seguridad vigentes. (No se debe abastecerse de combustible con pasajeros)
7. La bitácora de viaje establecida en los protocolos de seguridad debe llenarse de forma legible, con firma de responsabilidad y mantenerse de acuerdo con el procedimiento interno.
8. La detención del bus para el ascenso o descenso de pasajeros debe realizarse en los sitios autorizados, aproximando el bus o microbús lo máximo posible al borde derecho de la calzada, realizando suavemente las paradas y arrancadas del bus o microbús, evitando movimientos bruscos, deteniendo completamente el bus o microbús y destinando el tiempo necesario para su ascenso o descenso.
9. El conductor debe mantener respeto y buen trato hacia los pasajeros.
10. Las sugerencias y reclamos de los pasajeros deben atenderse de manera oportuna y cordial, considerando los procedimientos establecidos.
11. Realizar una inspección visual y revisión física general del bus o Microbús (revisión interna y externa) con el motor del bus o microbús apagado, considerando los requisitos de control de los protocolos de seguridad, establecidos por la Autoridad Nacional de tránsito y las recomendaciones del fabricante.
12. Los diferentes sistemas y accesorios del bus o Microbús que deben inspeccionarse visual y físicamente según las recomendaciones del fabricante son: sistema de frenos (cuando corresponda), fluidos, presión de aire y labrado de neumáticos, dirección y suspensión (cuando corresponda), fusibles del sistema eléctrico, silla del conductor, cinturones de seguridad, espejos retrovisores, parabrisas y ventanas, asientos de los pasajeros, gato hidráulico, llantas de emergencia.

1. PRIMERA LINEA DE ACCIÓN: ESTRATEGIAS SOBRE EL COMPORTAMIENTO HUMANO

1. SEGURIDAD Y CAPACITACIÓN A LOS CONDUCTORES: Los conductores de Cooptraescol que se trasladan por carretera y en zonas urbanas, Si realizan largos periodos labores de conducción tienen mayor riesgo de verse involucrados en siniestros de tránsito. Por ello, proponemos que sean capacitados regular y periódicamente, lo que constituye una medida para disminuir las causas de siniestros de tránsito que pueden afectarles.

| | | |
|---|--|--|
| Elaborado: Harold Alberto Vargas Revisado Enero 2015 | Aprobado: Harold Alberto Vargas G Representante Legal | Autorizado por: Comité de Seguridad Vial y Presidente Consejo de Administración |
|---|--|--|

| | | |
|--|--|----------------|
|  | CONTROL DE DOCUMENTOS PLAN ESTRATEGICO DE SEGURIDAD VIAL Comité de Seguridad Vial | No. 1 |
| | | Pág. 62 de 111 |
| | | Versión 0 |

OBJETIVO GENERAL: Que los conductores Cooptraescol desarrollen conductas seguras y aumenten su conciencia respecto a los riesgos que implica la conducción de vehículos automotores, especialmente de gran tamaño y tonelaje como son los vehículos pesados y los autobuses urbanos e interurbanos.

ASPECTOS A CONSIDERAR:

1. Utilizar nuevos métodos de enseñanza y capacitación que involucren la autoevaluación de los conductores.
2. Adecuada certificación de los instructores.
3. Incentivos a las empresas de transportes urbanos e interurbanos que garanticen la capacitación de sus conductores.

2. REGULACIÓN DE LAS HORAS DE CONDUCCIÓN Y DESCANSO:

Cooptraescol debe promover y regular el adecuado descanso de los conductores especialmente de aquellos que realizan labores remuneradas de conducción por largas horas y trayectos. Para ello se desarrollarán planes y acciones que regulen las horas máximas de conducción y el adecuado descanso, para la prevención de los riesgos laborales.


OBJETIVO GENERAL: Prevenir y disminuir los siniestros de tránsito de conductores profesionales a causa de las excesivas horas de conducción sin descanso.

ASPECTOS A CONSIDERAR:

1. Limitación de las horas máximas de conducción.
2. Relevos para los conductores.
3. Formación continua.
4. Dispositivos tecnológicos como limitadores de velocidad o tacó-grafos digitales
5. Planes de prevención de las empresas del transporte.

3. CAMPAÑAS COMUNICACIONALES: Son fundamentales para apoyar medidas en el ámbito legislativo y de la fiscalización y el control. Las campañas por lo general intentan explicar una medida legislativa o reglamentaria, informando y concientizando sobre el tipo de problema de seguridad vial que quieren abordar y mejorar. Se recomienda que las campañas tengan mensajes claros, cortos y

| | | |
|--|--|--|
| Elaborado: Harold Alberto Vargas Revisado: Enero 2015 | Aprobado: Harold Alberto Vargas G Representante Legal | Autorizado por: Comité de Seguridad Vial y Presidente Consejo de Administración |
|--|--|--|

| | | |
|--|--|----------------|
|  | CONTROL DE DOCUMENTOS PLAN ESTRATEGICO DE SEGURIDAD VIAL Comité de Seguridad Vial | No. 1 |
| | | Pág. 63 de 111 |
| | | Versión 0 |

precisos; utilizando diferentes medios tales como televisión, radio, diarios, Internet, volantes, afiches, entre otros.

OBJETIVO GENERAL: Sensibilizar a los actores del tránsito en la importancia que tiene la seguridad vial y como desarrollarla a través de conductas preventivas y correctivas.

ASPECTOS A CONSIDERAR:

1. Motociclistas, ciclistas y peatones como usuarios más vulnerables
2. Involucrar a diversos actores de la sociedad civil
3. Participación en diversos foros y organizaciones nacionales e internacionales para la generación de conciencia en la seguridad vial
4. Articulación con diversos medios de comunicación para el diseño, desarrollo y evaluación de campañas.

4. REGULACIÓN DEL ALCOHOL EN LA CONDUCCIÓN: Cooptraescol propone una regulación más exigente de los miligramos de alcohol permitidos en la conducción de un vehículo automotor, estableciendo sanciones más severas para quienes infrinjan las normas relacionadas con la conducción bajo los efectos del alcohol.


OBJETIVO GENERAL: Prevenir los siniestros de tránsito y sancionar severa y eficazmente a quienes conduzcan bajo los efectos del alcohol.

ASPECTOS A CONSIDERAR:

1. Experiencia internacional en la regulación del alcohol
2. Dispositivos de control para la fiscalización
3. Identificación de lugares de mayor riesgo
4. Campañas de sensibilización.

5. EDUCACIÓN VIAL : Cooptraescol debe incluir la educación vial y pretender fomentar el conocimiento, la comprensión de las normas y diversas situaciones derivadas del tránsito y la convicción por la realización de comportamientos y hábitos seguros en la movilidad, mejorando las habilidades de los actores del tránsito a través de la formación y experiencia para reforzar o modificar las actitudes que permitan generar una mayor conciencia sobre el riesgo derivado de las infracciones en el tránsito.

| | | |
|--|--|--|
| Elaborado: Harold Alberto Vargas Revisado: Enero 2015 | Aprobado: Harold Alberto Vargas G Representante Legal | Autorizado por: Comité de Seguridad Vial y Presidente Consejo de Administración |
|--|--|--|

| | | |
|--|--|----------------|
|  | CONTROL DE DOCUMENTOS PLAN ESTRATEGICO DE SEGURIDAD VIAL Comité de Seguridad Vial | No. 1 |
| | | Pág. 64 de 111 |
| | | Versión 0 |

OBJETIVO GENERAL: Incrementar la formación vial del conjunto de los actores del tránsito, potenciando en particular la educación sobre seguridad vial en la entre los conductores con el fin de lograr comportamientos más seguros.

ASPECTOS A CONSIDERAR:

1. Priorización del rol de la educación vial y fortalecimiento en la institucionalidad pública para su desarrollo.
2. Alta coordinación entre los potenciales involucrados en el desarrollo de la educación vial.
3. Focalizarse en los adolescentes como grupo de alto riesgo.
4. Promover la inclusión de los padres.
5. Establecer una visión a largo plazo que involucre a todos los actores del tránsito en educación vial con metas establecidas.

6. CONTROL DEL USO DEL CINTURÓN DE SEGURIDAD: Constituyen Una de las herramientas más eficaces para disminuir las consecuencias de un siniestro de tránsito disminuyendo considerablemente la probabilidad de que ocurran lesiones graves o mortales. Lo anterior se debe fundamentalmente a que en los siniestros de tránsito con resultado de muerte, en la mayoría de los casos, hay por parte de las víctimas lesiones al cerebro y a la parte pectoral del cuerpo, que son exactamente las lesiones que los cinturones y dispositivos de retención de menores generalmente evitan.

OBJETIVO GENERAL: Disminuir las mortalidades y lesiones graves derivadas del no uso del cinturón de seguridad o sillas de seguridad para el traslado de menores, promoviendo su utilización y sancionando severamente a quienes no lo utilicen.


ASPECTOS A CONSIDERAR:

1. Experiencia internacional
2. Capacidad de fiscalización
3. Rigurosidad en las sanciones por incumplimiento

7. REGULACIÓN DE LA VELOCIDAD: Cooptraescol está de acuerdo en la regulación de los límites de velocidad coherente con la infraestructura existente y con el tipo de servicio de transporte que se preste, que promueva y privilegie la protección de los actores del tránsito.

OBJETIVO GENERAL: Prevenir los siniestros de tránsito y sancionar severa y eficazmente a quienes excedan los límites de velocidad.

| | | |
|---|--|--|
| Elaborado: Harold Alberto Vargas Revisado Enero 2015 | Aprobado: Harold Alberto Vargas G Representante Legal | Autorizado por: Comité de Seguridad Vial y Presidente Consejo de Administración |
|---|--|--|

| | | |
|--|--|----------------|
|  | CONTROL DE DOCUMENTOS PLAN ESTRATEGICO DE SEGURIDAD VIAL Comité de Seguridad Vial | No. 1 |
| | | Pág. 65 de 111 |
| | | Versión 0 |

ASPECTOS A CONSIDERAR:

1. Metodología para establecer velocidades en las carreteras colombianas
2. Experiencia internacional en la regulación de la velocidad
3. Dispositivos de control para la fiscalización
4. Identificación de lugares de mayor riesgo
5. Campañas de sensibilización.

ACCIONES, INDICADORES DE GESTION Y DE RESULTADO

1. FACTOR HUMANO

| SEGURIDAD Y CAPACITACION A CONDUCTORES | | |
|---|-------------------------------|---------------------------------|
| ACCIONES A DESARROLLAR | INDICADORES DE GESTION | INDICADORES DE RESULTADO |

| | | |
|---|--|--|
| Elaborado: Harold Alberto Vargas Revisado Enero 2015 | Aprobado: Harold Alberto Vargas G Representante Legal | Autorizado por: Comité de Seguridad Vial y Presidente Consejo de Administración |
|---|--|--|

| | | |
|--|---|---|
| <input type="checkbox"/> Análisis y estudios de la normativa vigente sobre capacitación de conductores Cooptraescol. <input type="checkbox"/> Estudio experiencia en empresas del sector sobre capacitación de conductores. <input type="checkbox"/> Interacción para el desarrollo de la capacitación entre entes de control (Policía de carreteras y Guardas de tránsito), los conductores y las empresas de transporte Cooptraescol. <input type="checkbox"/> Estudio de los mejores dispositivos y de tecnologías para mejorar la seguridad vial en Cooptraescol. | <input type="checkbox"/> Proponer multas para los conductores que NO asistan a las capacitaciones que la empresa programe. <input type="checkbox"/> Diseño de un sistema capacitación y formación continua para los conductores por parte de la empresa Cooptraescol. <input type="checkbox"/> Presentar un plan de capacitación para conductores <input type="checkbox"/> Proponer una normativa para la regulación del cinturón de seguridad en los Vehículos de servicios escolar afiliados a Cooptraescol. <input type="checkbox"/> Proponer la regulación de limitadores de velocidad o taco grafos digitales en los vehículos de pasajeros especial y de servicio escolar | <input type="checkbox"/> Número y porcentaje de conductores capacitados / No conductores en la empresa . <input type="checkbox"/> Aprobación de un sistema de capacitación y formación continua para los conductores por parte del consejo de administración de Cooptraescol. <input type="checkbox"/> Disminución del número de accidentes de vehículos de transporte escolar. |
|--|---|---|

| REGULAR HORAS DE CONDUCCION Y DESCANSO | | |
|---|-------------------------------|---------------------------------|
| ACCIONES A DESARROLLAR | INDICADORES DE GESTION | INDICADORES DE RESULTADO |

| | | |
|---|--|--|
| Elaborado: Harold Alberto Vargas Revisado Enero 2015 | Aprobado: Harold Alberto Vargas G Representante Legal | Autorizado por: Comité de Seguridad Vial y Presidente Consejo de Administración |
|---|--|--|

| | | |
|---|--|---|
| <input type="checkbox"/> Realizar exámenes para conocer un diagnóstico de las condiciones laborales y de salud de los conductores Cooptraescol. <input type="checkbox"/> Estudio de la experiencia comparada en otros países y otras empresas del sector sobre los tiempos de conducción y las horas de descanso de conductores. <input type="checkbox"/> Conocer de los dispositivos tecnológicos para la examinación y seguimiento de las condiciones de salud y laborales de los conductores. <input type="checkbox"/> Estudios sobre la siniestralidad del tránsito vehículos Escolares afiliados a Cooptraescol con conductores en condiciones anormales de salud . | <input type="checkbox"/> Proponer una norma interna sobre la regulación de las horas de trabajo y tiempos de descanso de conductores. <input type="checkbox"/> Proponer al estado de ubicación de zonas de descanso en la carretera para conductores. <input type="checkbox"/> Proponer criterios únicos para las adecuadas condiciones de trabajo, ambientales y de salud en que se desempeñen los conductores Cooptraescol. <input type="checkbox"/> Coordinación con entidades de control para la prevención de los accidentes del trabajo derivados de condiciones anormales de los conductores . | <input type="checkbox"/> Aprobación y publicación de la normativa que regula las horas de conducción y los tiempos de descanso Consejo de Administración y Junta de vigilancia .. <input type="checkbox"/> Promoción de zonas de descanso en carreteras. <input type="checkbox"/> Número de reuniones determinación de las condiciones de seguridad de los conductores. <input type="checkbox"/> Disminución en el N° y porcentaje de siniestros de tránsito con causa la fatiga en la conducción. <input type="checkbox"/> Disminución en el N° de siniestros de tránsito con participación de conductores fatigados . |
|---|--|---|

REGULACION CONSUMO ALCOHOL Y DROGAS EN LA CONDUCCION

| ACCIONES A | INDICADORES DE | INDICADORES DE |
|---|--|--|
| Elaborado: Harold Alberto Vargas Revisado Enero 2015 | Aprobado: Harold Alberto Vargas G Representante Legal | Autorizado por: Comité de Seguridad Vial y Presidente Consejo de Administración |

| DESARROLLAR | GESTION | RESULTADO |
|--|--|---|
| <input type="checkbox"/> Diagnosticar en la empresa Cooptraescol la incidencia de la ingesta de alcohol en la siniestralidad del tránsito. <input type="checkbox"/> Estudio de la experiencia en otras empresas del sector transporte <input type="checkbox"/> Compra de dispositivos tecnológicos para la prevención y control del alcohol en los conductores Cooptraescol. <input type="checkbox"/> Diseñar campañas de sensibilización que desvinculen la conducción de la ingesta de alcohol. | <input type="checkbox"/> Proponer una norma interna que regule severamente la ingesta del alcohol en la conducción. <input type="checkbox"/> Diseñar planes de reeducación y rehabilitación para quienes son infraccionados por el alcohol. <input type="checkbox"/> Programar campañas de sensibilización de ingesta de alcohol. <input type="checkbox"/> Programar planes de fiscalización y control sobre el alcohol, regulares y aleatorios en compañía de Junta de Vigilancia Cooptraescol. <input type="checkbox"/> Coordinar con la autoridades la aplicación objetiva y rigurosa de la norma por ingesta de alcohol. <input type="checkbox"/> Desarrollar campañas de sensibilización por ingesta de alcohol y drogas | <input type="checkbox"/> Castigar severamente el consumo alcohol al conducir un vehículo automotor de servicio público escolar Cooptraescol. <input type="checkbox"/> Aprobación de una estrategia para la fiscalización y control del alcohol. (Normas) <input type="checkbox"/> N° de controles realizados para fiscalizar la presencia de alcohol en los conductores. <input type="checkbox"/> N° de campañas de sensibilización realizadas que promuevan el no ingerir alcohol. <input type="checkbox"/> Disminución en el N° de accidentes de tránsito vinculados al alcohol. <input type="checkbox"/> N° de reuniones realizados con los conductores para prevenir la ingesta de alcohol. |

| EDUCACION VIAL | | |
|---|--|--|
| ACCIONES A | INDICADORES DE | INDICADORES DE |
| Elaborado: Harold Alberto Vargas Revisado Enero 2015 | Aprobado: Harold Alberto Vargas G Representante Legal | Autorizado por: Comité de Seguridad Vial y Presidente Consejo de Administración |

| DESARROLLAR | GESTION | RESULTADO |
|---|---|---|
| <input type="checkbox"/> Desarrollar planes y programas que incorporen a la educación vial en la diferentes reuniones con los conductores. <input type="checkbox"/> Desarrollar contenidos que promuevan metodologías y estrategias de intervención pedagógica para la seguridad vial en la empresa Cooptraescol. <input type="checkbox"/> Desarrollar redes de comunicación e intercambio entre los participantes de un modelo educativo y actores relevantes de la seguridad vial. Como son Conductores, peatones, Autoridades de transito etc.) | <input type="checkbox"/> Proponer esta normativa que establezca la educación vial como contenido permanente en la empresa Cooptraescol. <input type="checkbox"/> Elaboración de contenidos y material educativo para potenciar la seguridad vial en la empresa Cooptraescol. <input type="checkbox"/> Proponer a la formación del asociados en materia de seguridad vial. <input type="checkbox"/> Diseñar un enfoque pedagógico que genere actitudes de seguridad vial en la comunidad educativa y empresarial. | <input type="checkbox"/> Presentación, aprobación y publicación de la normativa que establece la seguridad vial en la empresa Cooptraescol. <input type="checkbox"/> N° de contenidos y manuales de educación vial elaborados en la empresa Cooptraescol. <input type="checkbox"/> N° de campañas y minutos en medios de comunicación interna y masiva de campañas de educación vial. <input type="checkbox"/> N° y porcentaje de Conductores cubierta en los contenidos de educación vial en reuniones. |

CONTROL DEL USO DE CINTURON DE SEGURIDAD

| ACCIONES A | INDICADORES DE | INDICADORES DE |
|---|--|--|
| Elaborado: Harold Alberto Vargas Revisado Enero 2015 | Aprobado: Harold Alberto Vargas G Representante Legal | Autorizado por: Comité de Seguridad Vial y Presidente Consejo de Administración |

| DESARROLLAR | GESTION | RESULTADO |
|--|---|--|
| <input type="checkbox"/> Estudios de reglamentación para la instalación y utilización del cinturón de seguridad en los asientos de los vehículos de servicio público Escolar <input type="checkbox"/> Estudios de reglamentación para la instalación y utilización de sillas de seguridad para el traslado de niños menores de 2 años. <input type="checkbox"/> Estrategia de fiscalización y control sobre el uso del cinturón de seguridad. <input type="checkbox"/> Interacción con los distintos entes de control para el uso del cinturón de seguridad y de las sillas de seguridad. | <input type="checkbox"/> Campañas diseñadas y desarrolladas que promuevan e incentiven el uso del cinturón de seguridad y sillas de seguridad. <input type="checkbox"/> Cantidad de controles realizados por las autoridades de tránsito y transporte sobre el uso del cinturón y sillas de seguridad. <input type="checkbox"/> Campaña de sensibilización sobre la importancia del cinturón de seguridad y de las sillas de seguridad para la reducción de las fatalidades derivadas del tránsito. <input type="checkbox"/> Propuesta de normativa que regula la instalación y utilización del cinturón de seguridad en todos los asientos de los vehículos de servicio público y de las sillas de seguridad. | <input type="checkbox"/> Presentación, aprobación y publicación de la norma que regule la instalación y uso del cinturón de seguridad y sillas de seguridad en los vehículos afiliados a Cooptraescol. <input type="checkbox"/> Aprobación de una estrategia para la fiscalización y control del uso del cinturón y sillas de seguridad. <input type="checkbox"/> N° de controles realizados para fiscalizar el uso del cinturón de seguridad. <input type="checkbox"/> N° de campañas de sensibilización realizadas que promuevan el uso del cinturón y sillas de seguridad. <input type="checkbox"/> Disminución en el N° de accidentes de tránsito vinculados al no uso del cinturón y sillas de seguridad. |

CONTROL Y REGULACION DE LA VELOCIDAD

Elaborado: Harold Alberto Vargas
 Revisado Enero 2015

Aprobado: Harold Alberto Vargas G
 Representante Legal

Autorizado por: Comité de Seguridad Vial
 y Presidente Consejo de Administración

| ACCIONES A DESARROLLAR | INDICADORES DE GESTION | INDICADORES DE RESULTADO |
|---|--|---|
| <input type="checkbox"/> Diagnosticar la incidencia de la velocidad en los accidentes de tránsito que se registran en Cooptraescol. <input type="checkbox"/> Estudiar la experiencia comparada sobre la regulación de la velocidad con otras empresas del sector <input type="checkbox"/> Verificar el equipamiento y los dispositivos existentes para el control de la velocidad. <input type="checkbox"/> Diseñar una campaña de sensibilización que muestre las negativas consecuencias del no respeto de la velocidad establecida. | <input type="checkbox"/> Estrategias de fiscalización y control sobre la velocidad. <input type="checkbox"/> Promover el equipamiento y dispositivos para control de la velocidad. <input type="checkbox"/> Campaña de sensibilización sobre la incidencia de la velocidad en los accidentes de tránsito | <input type="checkbox"/> Número y porcentaje de vehículos con dispositivos de seguridad como limitadores de velocidad. <input type="checkbox"/> N° de campañas de sensibilización realizadas que promuevan el respeto a los límites de velocidad. <input type="checkbox"/> Disminución en el N° de accidentes de tránsito vinculados a la velocidad. <input type="checkbox"/> N° de reuniones realizados con los conductores y representantes de entidades de control Guardas de tránsito para analizar el estado de situación y los avances en la regulación de la velocidad. |

REGISTRO DE INFORMACION DE CONDUCTORES

El Registro de la información de los asociados se maneja en forma digital por el aplicativo Sofcoves , adicionalmente se lleva carpeta física con documentos de los conductores Hoja de Vida con la siguientes información

- ✓ Nombres y Apellidos
 - ✓ Número de identificación
 - ✓ Edad
 - ✓ Años de experiencia en la conducción
 - ✓ Tipo de licencia de conducción
 - ✓ Vigencia de la licencia de conducción
 - ✓ Reporte simitt de comparendos e histórico de los mismos
- Exámenes
 - Pruebas
 - Capacitaciones

Elaborado: Harold Alberto Vargas
Revisado Enero 2015

Aprobado: Harold Alberto Vargas G
Representante Legal

Autorizado por: Comité de Seguridad Vial
y Presidente Consejo de Administración

| | | |
|--|---|--|
| FORMACION O CAPACITACION | No. De Asociados y afiliados / No de participante en charla | |
| ROTACION DE CONDUCTORES | Conductor / No de días de trabajo | |
| AUSENTISMO POR INCIDENTES O ACCIDENTES VIALES x MES | No. Incidentes o accidentes viales / 30 días | |

2. SEGUNDA LINEA DE ACCIÓN

ESTRATEGIAS SOBRE LOS VEHÍCULOS

1. EQUIPAMIENTO DE SEGURIDAD PARA LOS VEHÍCULOS DE SERVICIO

PUBLICO Y SUS CONDUCTORES: Se propone mejorar las condiciones técnicas de seguridad de los vehículos servicio Escolar, como la instalación progresiva de dispositivos tecnológicos como material reflectivo en su estructura; Así como la incorporación de normas sobre la protección personal de los conductores.


OBJETIVO GENERAL: Equipar adecuadamente a los vehículos y conductores para que utilicen elementos de seguridad durante la maniobrabilidad y conducción. (Chalecos Reflectivos)

ASPECTOS A CONSIDERAR:

1. Protección ocular
2. Vestimenta y calzado
3. Apoya pies retráctiles
4. Espejos retrovisores abatibles en ambos costados
5. Elementos reflectivos
6. Experiencia comparada.

2. LOCALIZADORES DE FLOTAS – GPS : Cooptraescol propone que estos dispositivos permite desde la web controlar y gestionar los vehículos, constituyéndose en una solución informática accesible desde internet que permite el monitoreo a distancia para verificar el cumplimiento de la ruta, la velocidad y las distancias recorridas. Del mismo modo permite controlar las horas de conducción y los tiempos de descanso de cada conductor.

| | | |
|---|--|--|
| Elaborado: Harold Alberto Vargas Revisado Enero 2015 | Aprobado: Harold Alberto Vargas G Representante Legal | Autorizado por: Comité de Seguridad Vial y Presidente Consejo de Administración |
|---|--|--|

| | | |
|--|--|----------------|
|  | CONTROL DE DOCUMENTOS PLAN ESTRATEGICO DE SEGURIDAD VIAL Comité de Seguridad Vial | No. 1 |
| | | Pág. 73 de 111 |
| | | Versión 0 |

OBJETIVO GENERAL: Controlar la velocidad, verificar las condiciones de la ruta, alertar sobre desvíos, cortes y accidentes; así como registrar las horas de conducción y los tiempos de descanso de los conductores de servicio público.

ASPECTOS A CONSIDERAR:

1. Experiencia comparada
2. Involucrar a la empresa en la incorporación de estos dispositivos
3. Fortalecimiento de la capacidad de fiscalización y control

3. RETROREFLECTIVIDAD EN LOS EN EL TRANSPORTE ESCOLAR: Se propone incorporar a los vehículos escolar de Cooptraescol la retroreflectividad o cintas reflectivas, es una medida eficaz y eficiente para disminuir la siniestralidad del tránsito en el que pueden involucrarse vehículos que prestan este tipo de servicio y que circulan por las vías, especialmente cuando las condiciones ambientales son de escasa visibilidad.

OBJETIVO GENERAL: Mejorar la notoriedad de los vehículos Escolares que circulan por la vía, especialmente en zonas de escasa luminosidad.

ASPECTOS A CONSIDERAR:

1. Experiencia internacional
2. Distancia y tiempo de reacción en la ruta
3. Tiempo de transición para la implementación de esta medida


4. HOMOLOGACIÓN DE LOS VEHÍCULOS AUTOMOTORES SERVICIO ESPECIAL: Es el procedimiento mediante el cual se certifica por la autoridad competente a través del análisis técnico de todos los vehículos públicos que sean prototipos o de modelos que pretenden comercializarse en el país, la conformidad de las especificaciones técnico mecánicas, ambientales, de pesos, dimensiones, comodidad y seguridad de un vehículo con las normas legales vigentes.

OBJETIVO GENERAL: Asegurar que los vehículos que se importen, ensamblen, comercialicen o circulen en el territorio nacional, cumplan con los requisitos establecidos en la normatividad vigente.

ASPECTOS A CONSIDERAR:

1. Experiencia internacional
2. Especificaciones técnico mecánicas

| | | |
|---|--|--|
| Elaborado: Harold Alberto Vargas Revisado Enero 2015 | Aprobado: Harold Alberto Vargas G Representante Legal | Autorizado por: Comité de Seguridad Vial y Presidente Consejo de Administración |
|---|--|--|

| | | |
|--|--|----------------|
|  | CONTROL DE DOCUMENTOS PLAN ESTRATEGICO DE SEGURIDAD VIAL Comité de Seguridad Vial | No. 1 |
| | | Pág. 74 de 111 |
| | | Versión 0 |

3. Peso de los vehículos

4. Dimensiones de vehículos

5. Confort de los vehículos

5. SISTEMAS DE SEGURIDAD ACTIVA Y PASIVA Constituyen dispositivos que permiten evitar la ocurrencia de accidentes de tránsito (elementos de seguridad activa) permitiendo frente a situaciones de riesgo el adecuado funcionamiento del vehículo. También son dispositivos que aminoran las consecuencias de un siniestro de tránsito cuya finalidad es proteger la integridad física y salvar la vida del conductor y de los ocupantes del vehículo automotor (elementos de seguridad pasiva).

OBJETIVO GENERAL: Regular que los vehículos dispongan de más y mejores dispositivos de seguridad, para proteger a conductores, pasajeros o acompañantes y peatones, frente a un eventual siniestro de tránsito.

ASPECTOS A CONSIDERAR: 1. Bolsa de Aire. 2. Sistema de Frenos ABS 3. Sistema de estabilización 4. Carrocería de deformación programada 5. Habitáculo indeformable 6. Barreras laterales de protección de impactos 7. Espejos retrovisores habitables 8. Otros.

6. REVISIÓN TÉCNICO MECÁNICA DE LOS VEHÍCULOS: La Revisión Tecno mecánicas en los vehículos Cooptraescol es carácter obligatorio Una revisión Tecno mecánica anual y Cuatro Bimestral. Es proceso regulado que verifica, de manera regular y periódica, las condiciones técnicas de los vehículos automotores que circulan en el país. Orientada a garantizar el buen funcionamiento del vehículo. .

OBJETIVO GENERAL: Certificar periódicamente la calidad técnica y de condiciones de seguridad de los vehículos que circulan en el país.

ASPECTOS A CONSIDERAR:

1. Funcionamiento de frenos

2. Sistema de dirección

3. Sistema de suspensión

4. Sistema de señales visuales y audibles

5. Sistema de escape de gases

6. Llantas

7. Espejos

| | | |
|---|--|--|
| Elaborado: Harold Alberto Vargas Revisado Enero 2015 | Aprobado: Harold Alberto Vargas G Representante Legal | Autorizado por: Comité de Seguridad Vial y Presidente Consejo de Administración |
|---|--|--|

VEHICULOS SEGUROS

| DISEÑO SEGURO DE VEHICULOS PUBLICOS ESCOLAR | | |
|--|--|--|
| ACCIONES A DESARROLLAR | INDICADORES DE GESTION | INDICADORES DE RESULTADO |
| <input type="checkbox"/> Estudiar los estándares de seguridad en el diseño de los vehículos de servicio público escolar. <input type="checkbox"/> Diagnosticar la incidencia del factor vehicular en la ocurrencia de accidentes de tránsito. <input type="checkbox"/> Diseño y formulación de campañas que promuevan la adquisición vehículos con más y mejores elementos de seguridad. | <input type="checkbox"/> Campañas de información y promoción de vehículos automotores que en su carrocería cumplan con los estándares de seguridad definidos. <input type="checkbox"/> Estrategia de fiscalización y control sobre los vehículos automotores en cuanto a su diseño y equipamiento de seguridad. | <input type="checkbox"/> N° de campañas de sensibilización realizadas que promuevan la adquisición de vehículos automotores con altos estándares de seguridad. No de Vehículos Nuevos vinculados con estándares de seguridad. |

| LOCALIZADORES DE FLOTA GPS | | |
|--|---|---|
| ACCIONES A DESARROLLAR | INDICADORES DE GESTION | INDICADORES DE RESULTADO |
| <input type="checkbox"/> Reglamentarla instalación y utilización de dispositivos localizadores de flota. GPS en los vehículos afiliados a Cooptraescol. <input type="checkbox"/> Formular incentivos para la instalación de dispositivos GPS o localizadores de flota en los vehículos afiliados a Cooptraescol <input type="checkbox"/> Diseñar un sistema que permita fiscalizar aleatoriamente la trayectoria, velocidad, horas de conducción y tiempos de descanso de los conductores Cooptraescol. <input type="checkbox"/> Interacción con distintas entidades de control y consejo de administración para el análisis en cuanto a sus horas de conducción, tiempos de descanso | <input type="checkbox"/> Revisar los sustentos técnicos y de la experiencia comparada sobre la instalación de GPS o localizadores de flota. <input type="checkbox"/> Cantidad de campañas diseñadas y desarrolladas que promuevan e incentiven la instalación de GPS en los vehículos afiliados a Cooptraescol. <input type="checkbox"/> Cantidad de controles realizados por entes de control Junta de Vigilancia sobre el trayecto, horas de conducción y tiempos de descanso de los conductores <input type="checkbox"/> Propuesta de normativa que regula la instalación de GPS. | <input type="checkbox"/> Expedición de una norma que regula la instalación de GPS o localizadores de flota en vehículos afiliados a Cooptraescol <input type="checkbox"/> Aprobación de una estrategia para la fiscalización y control de los conductores en relación a las condiciones laborales. <input type="checkbox"/> N° de controles realizados sobre los conductores. <input type="checkbox"/> N° de campañas de sensibilización realizadas que promuevan la instalación de GPS en los vehículos afiliados a Cooptraescol. <input type="checkbox"/> Disminución en el N° de accidentes de tránsito vinculados a la fatiga en la conducción. |

| RETROREFLECTIVIDAD EN LOS VEHICULOS DE TRANSPORTE ESCOLAR | | |
|---|---|--|
| ACCIONES A DESARROLLAR | INDICADORES DE GESTION | INDICADORES DE RESULTADO |
| <input type="checkbox"/> Diagnosticar la incidencia de la falta del factor reflectivo en la ocurrencia de accidentes de tránsito. <input type="checkbox"/> Proponer incorporar a los vehículos escolar Cooptraescol la retroreflectividad o cintas reflectivas, <input type="checkbox"/> Analizar técnicamente la importancia de colocar la retroreflectividad o cintas reflectivas a los vehículos Afiliados a Cooptraescol. | <input type="checkbox"/> Es una medida eficaz y eficiente para disminuir la siniestralidad del tránsito en el que pueden involucrarse vehículos que prestan este tipo de servicio y que circulan por las vías, especialmente cuando las condiciones ambientales son de escasa visibilidad. <input type="checkbox"/> Mejorar la notoriedad de los vehículos Escolares que circulan por la vía, especialmente en zonas de escasa luminosidad. <input type="checkbox"/> Promover la utilización de Chaleco reflectivo para el conductor. | <input type="checkbox"/> Definición de un proceso que certifique el cumplimiento de esta medida de equipamiento a los vehículos afiliados a Cooptraescol. <input type="checkbox"/> N° de sistemas de seguridad reflectiva presentes en vehículos involucrados en accidentes de tránsito. <input type="checkbox"/> N° de controles realizados para fiscalizar el cumplimiento de la normativa. <input type="checkbox"/> No chalecos Reflectivos que se utilizan Vs Conductores |

| SISTEMAS DE SEGURIDAD ACTIVA Y PASIVA | | |
|--|---|--|
| ACCIONES A DESARROLLAR | INDICADORES DE GESTION | INDICADORES DE RESULTADO |
| <p><input type="checkbox"/> Diagnosticar la incidencia de la falta de dispositivos de seguridad vehicular en la ocurrencia de accidentes de tránsito.</p> <p><input type="checkbox"/> Analizar técnicamente la importancia de los dispositivos de seguridad para proteger a los conductores y pasajeros de los vehículos afiliados a Cooptraescol.</p> <p><input type="checkbox"/> Promover la utilización de una paleta pare- siga para el descargue y cargue de pasajeros especialmente estudiantes</p> | <p><input type="checkbox"/> promover que los vehículos afiliados a Cooptraescol dispongan de más y mejores dispositivos de seguridad, para proteger a conductores, pasajeros y peatones, frente a un eventual siniestro de tránsito</p> <p><input type="checkbox"/> Campañas de información y promoción de vehículos automotores escolar que en su carrocería cumplan con los estándares de seguridad definidos.</p> <p><input type="checkbox"/> Estrategia de fiscalización y control sobre los vehículos automotores en cuanto a su diseño y equipamiento de seguridad.</p> | <p><input type="checkbox"/> Expedición de una norma que regula el establecimiento de elementos de seguridad activa y pasiva de los vehículos escolares afiliados a Cooptraescol.</p> <p><input type="checkbox"/> N° de sistemas de seguridad activa y pasiva presentes en vehículos involucrados en accidentes de tránsito.</p> <p><input type="checkbox"/> N° de campañas de sensibilización realizadas que promuevan la adquisición de vehículos automotores con altos estándares de seguridad.</p> <p><input type="checkbox"/> No de paletas pare- siga / No de vehículos que hace transporte escolar</p> |

| REVISION TECNO MECANICA DE LOS VEHICULOS | | |
|---|---|---|
| ACCIONES A DESARROLLAR | INDICADORES DE GESTION | INDICADORES DE RESULTADO |
| <input type="checkbox"/> Estudiar la experiencia comparada en los procesos de revisión técnica vehicular con otras empresas del sector. <input type="checkbox"/> Analizar la importancia de la revisión técnico mecánica en la mejora de las condiciones de seguridad vial de los vehículos escolares. <input type="checkbox"/> Promover una revisión técnico mecánica exhaustiva a los vehículos afiliados a Cooptraescol. <input type="checkbox"/> Formulación de campañas internas que incentiven el mantenimiento y la revisión preventiva a los vehículos afiliados a Cooptraescol .. | <input type="checkbox"/> Proponer una norma para que la revisión técnico mecánica a los vehículos afiliados a Cooptraescol sea obligatoria presentar los documentos para su archivo. <input type="checkbox"/> Número de vehículos afiliados a Cooptraescol que han sido inspeccionados en la revisión técnica mecánica. <input type="checkbox"/> Número de campañas de sensibilización sobre la importancia de la revisión técnico mecánica realizadas. | <input type="checkbox"/> Porcentaje de cumplimiento vehículos afiliados a Cooptraescol pasan por la revisión técnica mecánica. <input type="checkbox"/> Cantidad de procesos de control y fiscalización sobre la revisión técnica mecánica de los vehículos afiliados Realizada. <input type="checkbox"/> Número de infracciones cursadas por incumplimiento de la revisión técnico mecánica de los vehículos afiliados a Cooptraescol. <input type="checkbox"/> Porcentaje de disminución de accidentes de tránsito producidos por deficiencia en las condiciones técnico mecánicas de los vehículos afiliados a Cooptraescol |

VEHICULOS SEGUROS


El control de los vehículos se realiza por el Software Sofcoves adquirido por la empresa para tal fin, se adjunta el contenido del programa del Software

CONTENIDO del Software SOFTCOVES

A través del Software de Control de Vehículos de Servicio Especial la Empresa podrá realizar el trabajo de una manera eficaz y a la vez llevar un control más exhaustivo de su parque automotor, mediante la alimentación de la base de datos del software podrá generar un control en el momento de la creación de las Planillas, Extractos de Contratos FUEC y se **asegura que:**

1. Los documentos del vehículo (SOAT, Técnico-mecánico, Pólizas de Seguros y Mantenimiento Preventivo "Res. 315 de 2013") de cada vehículo estén siempre al día de lo contrario el Software de Control de Vehículos de Servicio Especial NO Genera Planillas, Extractos de Contratos y Órdenes por Prestación de Servicio. Ya

| | | |
|---|--|--|
| Elaborado: Harold Alberto Vargas Revisado Enero 2015 | Aprobado: Harold Alberto Vargas G Representante Legal | Autorizado por: Comité de Seguridad Vial y Presidente Consejo de Administración |
|---|--|--|

| | | |
|--|--|----------------|
|  | CONTROL DE DOCUMENTOS PLAN ESTRATEGICO DE SEGURIDAD VIAL Comité de Seguridad Vial | No. 1 |
| | | Pág. 80 de 111 |
| | | Versión 0 |

que el software **genera alarmas 30 días antes de vencerse** e imprime documento en formato Word con la información a vencerse

2. Los documentos del vehículo (Tarjeta de Operación) de cada vehículo estén siempre al día de lo contrario el Software de Control de Vehículos de Servicio Especial NO Genera Planillas, Extractos de Contratos y Órdenes por Prestación de Servicio, ya que el software **genera alarmas 60 días antes de vencerse** e imprime documento en formato Word con la información que se requiere para el trámite ante el ministerio de Transporte.

3. Los documentos del Conductor (Licencia de Conducción) estén siempre al día de lo contrario el Software de Control de Vehículos de Servicio Especial NO Genera Extractos de Contratos, ya que el software **genera alarmas 30 días antes de vencerse** e imprime documento en formato Word con la información a vencerse.


4. Lleva un control y seguimiento a las infracciones de tránsito de los conductores en cumplimiento art. 17 de la ley 1383 de 2010, por la cual se modifica la ley 762 de 2002 – Código Nacional de tránsito. Este informe corresponde al consolidado de comparendos de acuerdo con la base de datos de los conductores que tiene la empresa y se reporta mensualmente para ser reportado a la Superintendencia de Transporte. Herramienta que también ayuda a cumplir con el reporte exigido con el plan de estratégico de seguridad vial (Resolución 1565 de 2014) dada por el Ministerio de Transporte, como también permite generar un reporte de ayuda de Acuerdo con comunicado de la Supertransporte donde se debe reportar a través del aplicativo vigía las infracciones de tránsito los primeros 10 días de cada mes.

5. Garantiza la impresión del Extracto de Contrato a través de un sistema de Seguridad que permite almacenar la información del Plan de Rodamiento en una Especie de código de barras de última generación llamado código QR donde Contiene la información básica del extracto de contrato (Contratante, origen, destino, placa del vehículo y fechas de origen y destino) para que las autoridades de control verifiquen digitalmente a través de sus medios tecnológicos la veracidad del extracto y obliga al conductor y/o propietario solicitar el extracto a la empresa por ser único código codificado de acuerdo al plan de viaje. Además genera una palabra código para que este sea consultado por internet de la empresa su información en caso de que no se tenga lector de código QR.

6. La Ficha de Mantenimiento de cada vehículo estén siempre al día de lo contrario el Software de Control de Vehículos de Servicio Especial en el momento de crear Planillas, y/o Extractos de Contratos no activa la opción de imprimir dejando una alarma para autorizar la generación del documento , ya que el software lleva un registro de las intervenciones de los mantenimientos preventivos y correctivos que se le hagan al vehículo de acuerdo con los **parámetros dados por la resolución 315 del 2013 del Ministerio de Transporte.**

7. Los Estados de cuenta de cada vehículo (Afiliación, Administración, Pólizas de Seguro y Extractos) estén siempre al día de lo contrario el Software de Control de Vehículos de Servicio Especial NO Genera Planillas, Extractos de Contratos y Órdenes por Prestación de Servicio, ya que el software **genera alarmas** e imprime Documento en formato Word con la información financiera para ser presentada al Asociado o Afiliado.

| | | |
|---|--|--|
| Elaborado: Harold Alberto Vargas Revisado Enero 2015 | Aprobado: Harold Alberto Vargas G Representante Legal | Autorizado por: Comité de Seguridad Vial y Presidente Consejo de Administración |
|---|--|--|

| | | |
|--|--|----------------|
|  | CONTROL DE DOCUMENTOS PLAN ESTRATEGICO DE SEGURIDAD VIAL Comité de Seguridad Vial | No. 1 |
| | | Pág. 81 de 111 |
| | | Versión 0 |

PROGRAMA DE MANTENIMIENTO VEHICULOS COOPTRAESCOL

Se tiene establecido el formato de Mantenimiento preventivo y correctivo para los vehículos afiliados a Cooptraescol, con la periodicidad y alarmas, el programa o software realiza las alarmas correspondientes

- Mantenimiento preventivo
- Mantenimiento correctivo
- Proveedores de mantenimiento

Proveedores de Mantenimiento y Revisión tecno-mecánica

PROVEEDORES DE MANTENIMIENTO:


- **REVISION TECNO MECANICA**
- IVESUR
- AUTOLISTO
- **TALLERES**
 RAPI-DIESEL
 MAZDA KIA
 FRENOS OBRERO
- **REPUESTOS**
 IMPORTADORA CALI
 BATERIAS TUDOR
 LUBRICANTES SERVI YA
 SERVI SERRANO
 SERVICENTRO CAPRI.
- **COMBUSTIBLE**
 TERPEL
 MOBIL SUR AUTOPISTA
 MOBIL CAPRI
- **CORREDOR DE SEGUROS RCC Y RC Y POLIZA TODO RIESGO**

Nombre Corredor de seguros que asesora a la empresa : GONSEGUROS

COMPAÑIAS DE SEGUROS: EQUIDAD SEGUROS en Pólizas RCC Y RC y en la póliza Todo Riesgo SEGUROS ALLIANZ.

AUDITORIAS DE MANTENIMIENTO

| | | |
|--|--|--|
| Elaborado: Harold Alberto Vargas Revisado: Enero 2015 | Aprobado: Harold Alberto Vargas G Representante Legal | Autorizado por: Comité de Seguridad Vial y Presidente Consejo de Administración |
|--|--|--|

| | | |
|--|--|----------------|
|  | CONTROL DE DOCUMENTOS PLAN ESTRATEGICO DE SEGURIDAD VIAL Comité de Seguridad Vial | No. 1 |
| | | Pág. 82 de 111 |
| | | Versión 0 |

- **AUDITORÍA TECNICA DE MANTENIMIENTO:** La función mantenimiento y la organización establecerán y mantendrán procedimientos de ejecución de auditorías técnicas, a la función mantenimiento, internas y/o externas, para:
 - ✓ Calificar las áreas y funciones de mantenimiento del vehículo, en escalas adecuadas.
 - ✓ Proponer acciones correctivas y preventivas orientadas a la mejora de la función mantenimiento.
- **AUDITORÍA DE MANTENIMIENTO:** La función mantenimiento y la organización establecerán y mantendrán procedimientos de ejecución de auditorías periódicas de Mantenimiento, internas y/o externas, para:
 - ✓ Verificar el cumplimiento de los requisitos y procedimientos especificados en las etapas del sistema de gestión de mantenimiento.
 - ✓ Verificar el cumplimiento de los planes y programas de mantenimiento.
 - ✓ Verificar del cumplimiento de acciones correctivas y preventivas determinadas.
 - ✓ Verificar el cumplimiento de requisitos estipulados en la etapa de reparación.
 - ✓ Verificar el tratamiento y sistematización de la información generada por las actividades de mantenimiento.
 - ✓ Retroalimentar la gestión de mantenimiento.
 - ✓ Presentar informes de auditoria, para fines de toma de decisiones.
 - ✓

PROCEDIMIENTOS DE INSPECCIÓN DIARIA DE LOS VEHÍCULOS


Existe el Formato de inspección diaria de vehículos y su procedimiento. VER ANEXOS

INDICADORES DE FACTOR VEHICULO

| | |
|--|--|
| EJECUCION DE MANTEMIENTOS PREVENTIVOS | No Mantenimientos preventivos mes / No Vehículos |
| EJECUCION DE MANTEMIENTOS CORRECTIVOS | No Mantenimientos correctivos mes / No de vehículos |
| VARADAS | No de Vehículos varados mes / Total parque automotor |
| COSTOS DE MANTENIMIENTO | Valor de manteamiento / No de Vehículos |

PROCEDIMIENTO DE ASCENSO Y DESCENSO DE PASAJEROS

| | | |
|---|--|--|
| Elaborado: Harold Alberto Vargas Revisado Enero 2015 | Aprobado: Harold Alberto Vargas G Representante Legal | Autorizado por: Comité de Seguridad Vial y Presidente Consejo de Administración |
|---|--|--|

| | | |
|--|--|----------------|
|  | CONTROL DE DOCUMENTOS PLAN ESTRATEGICO DE SEGURIDAD VIAL Comité de Seguridad Vial | No. 1 |
| | | Pág. 83 de 111 |
| | | Versión 0 |

La detención del bus para el ascenso o descenso de pasajeros debe realizarse en los sitios autorizados, aproximando el bus o microbús lo máximo posible al borde derecho de la calzada, realizando suavemente las paradas y arrancadas del bus o microbús, evitando movimientos bruscos, deteniendo completamente el bus o microbús y destinando el tiempo necesario para su ascenso o descenso.

El conductor debe mantener respeto y buen trato hacia los pasajeros.

En condiciones normales, el horario (itinerario de ruta) debe cumplirse con puntualidad, efectuando las paradas y controles establecidos.

ESTANDAR DE SEGURIDAD EN LOS VEHICULOS


Ley 769 establece lo mínimo que se debe portar como equipo de seguridad.

EQUIPO DE PREVENCIÓN Y SEGURIDAD:

- ❖ Todo vehículo deberá portar el siguiente equipo de seguridad :
- ✓ Cinturones de seguridad en todos los puestos.
- ✓ Gato o elevador mecánico o hidráulico y cruceta.
- ✓ Llanta de repuesto.
- ✓ Juego de herramienta para reparaciones de emergencia.
- ✓ Señales reflectivas, Conos.
- ✓ Botiquín de primeros auxilios.
- ✓ Extintor de incendios.
- ✓ Linterna.
- ✓ Chaleco Reflectivo.

3. TERCERA LINEA DE ACCIÓN:

| | | |
|---|--|--|
| Elaborado: Harold Alberto Vargas Revisado Enero 2015 | Aprobado: Harold Alberto Vargas G Representante Legal | Autorizado por: Comité de Seguridad Vial y Presidente Consejo de Administración |
|---|--|--|

| | | |
|--|--|----------------|
|  | CONTROL DE DOCUMENTOS PLAN ESTRATEGICO DE SEGURIDAD VIAL Comité de Seguridad Vial | No. 1 |
| | | Pág. 84 de 111 |
| | | Versión 0 |

ESTRATEGIAS SOBRE LA INFRAESTRUCTURA VIAL

- 1. AUDITORÍAS DE SEGURIDAD VIAL:** Procedimiento que persigue identificar los potenciales problemas de seguridad en los proyectos de infraestructura Vial a través de la inspección de la seguridad vial, con mecanismos de control periódico en la red vial. (Rutagramas)
- 2. OBJETIVO GENERAL:** Verificar mediante el procedimiento y control de calidad las condiciones de seguridad de la vía.
- 3. ASPECTOS A CONSIDERAR:** 1. Identificar las necesidades de seguridad vial que los legisladores y los diseñadores de vías deben tener en cuenta. 2. Elementos de seguridad vial a verificar en cuanto a su existencia y calidad mediante listas de chequeo. 3. Mejora en el rendimiento de la seguridad de una vía. 4. Datos y estadísticas de seguridad en las vías. 5. Incluir los criterios de seguridad vial en toda la normatividad técnica necesaria para el diseño y construcción de la infraestructura. 6. Elaborar una Guía para la realización de ASV urbanas y rurales 7. Propiciar mecanismos para la acreditación de Auditores con capacidades para evaluar la seguridad de los proyectos de infraestructura 8. Fomentar la formación de profesionales con conocimientos en seguridad vial 9. Exigir que todo proyecto tenga un responsable de la seguridad vial

| AUDITORIAS DE LAS VIAS – SEGURIDAD VIAL | | |
|---|--|--|
| ACCIONES A DESARROLLAR | INDICADORES DE GESTION | INDICADORES DE RESULTADO |
| Elaborado: Harold Alberto Vargas Revisado Enero 2015 | Aprobado: Harold Alberto Vargas G Representante Legal | Autorizado por: Comité de Seguridad Vial y Presidente Consejo de Administración |

| | | |
|--|---|--|
| <input type="checkbox"/> Promover la importancia de la auditoria vial (Rutagrama) en la mejora de las condiciones de seguridad viales realizando cada uno de los conductores el Rutagrama con el fin de tener establecidos la infraestructura vial por donde se desplazan los vehículos afiliados a Cooptraescol <input type="checkbox"/> Definir parámetros para la determinación de Sitios Críticos o de alta accidentabilidad. <input type="checkbox"/> Formulación de campañas que incentiven la elaboración de Rutagramas de la infraestructura vial por donde circulan los vehículos Cooptraescol. | <input type="checkbox"/> Proponer un manual de realización de rutagramas de la infraestructura vial. <input type="checkbox"/> Informe sobre la incidencia de la infraestructura vial en la accidentalidad del tránsito. Formulación de un mapa que identifique en la red vial los lugares con mayor concentración de accidentes de tránsito. <input type="checkbox"/> Estudios para la señalización de los lugares en la infraestructura que concentran la mayor cantidad de accidentes de tránsito. | <input type="checkbox"/> Número de Rutagramas realizada a la infraestructura vial para verificar la realización de las auditorías viales. <input type="checkbox"/> Número de auditorías viales realizadas. <input type="checkbox"/> Número de fallecidos heridos por vehículos/km. Disminución en el número de accidentes de tránsito registrados en los puntos negros identificados. <input type="checkbox"/> Publicación del mapa de puntos Críticos de la infraestructura Vial . |
|--|---|--|

VIAS SEGURAS


Rutas internas: La empresa Cooptraescol no cuenta con zonas de parqueos Internas, ni propias.

Rutas externas: Se debe elaborar un ruta grama para cada una de las Rutas o Recorridos que contenga las condiciones de la vías de circulación de los vehículos Cooptraescol lo que se busca con ello es priorizar los riegos o puntos críticos por donde circule los vehículos nuestros.

Puntos críticos de la vía:

Se establece como puntos críticos en la ruta los siguientes:

- ✓ Curvas de pequeño radio de curvatura
- ✓ Reducciones de calzada de tráfico.
- ✓ Foto detección de exceso de velocidad.
- ✓ Sitios de inestabilidad geológica
- ✓ Centros urbanos y caseríos
- ✓ Obstaculización de la intersección en trancones con luz verde y Giro a la derecha con luz roja.

| | | |
|--|--|----------------|
|  | CONTROL DE DOCUMENTOS PLAN ESTRATEGICO DE SEGURIDAD VIAL Comité de Seguridad Vial | No. 1 |
| | | Pág. 86 de 111 |
| | | Versión 0 |

- ✓ Diseño y entorno de la vía (capa de rodado, trazado, calzada, carril, berma, separador, señalización vertical, luminosa y demarcaciones en la vía).
- ✓ Pares.
- ✓ Prelación en la vía.
- ✓ Visibilidad Reducida.
- ✓ Cruces Viales.
- ✓ Pendientes fuertes de ascenso y descenso

Velocidades de circulación

Teniendo en cuenta que la velocidad representa un aspecto muy importante dentro de la Seguridad Vial en el transporte especial, no se debe circular con una velocidad mayor a:


- 80 KM/H En carreteras intermunicipales y autopistas si no se tiene restricción de velocidad
- 60 KM/ H: En vías Urbanas
- 30 KM/H Zonas Escolares y hospitales.

Horario de circulación vehículos Cooptraescol.

No se tiene restricción alguna para la circulación de nuestros vehículos.

4. CUARTA LINEA DE ACCIÓN

| | | |
|---|--|--|
| Elaborado: Harold Alberto Vargas Revisado Enero 2015 | Aprobado: Harold Alberto Vargas G Representante Legal | Autorizado por: Comité de Seguridad Vial y Presidente Consejo de Administración |
|---|--|--|

| | | |
|--|--|----------------|
|  | CONTROL DE DOCUMENTOS PLAN ESTRATEGICO DE SEGURIDAD VIAL Comité de Seguridad Vial | No. 1 |
| | | Pág. 87 de 111 |
| | | Versión 0 |

SISTEMA DE ATENCIÓN Y REHABILITACIÓN A VÍCTIMAS

1. **ATENCIÓN Y REHABILITACIÓN A VÍCTIMAS:** Implica la intervención de distintos organismos que, de manera coordinada, deban concurrir al sitio o lugar en que se ha producido un accidente de tránsito. A esto le sigue el tratamiento de rehabilitación en el período de hospitalización inmediatamente después de un accidente de tránsito, siendo primordial no sólo la recuperación en el plano físico sino especialmente el mental y emocional que le permita a la víctima volver a manejarse en forma independiente durante su vida cotidiana.
2. **OBJETIVO GENERAL:** Mejorar la coordinación y los tiempos de respuesta en la atención a las víctimas independientemente del lugar en que ocurre el siniestro, otorgando mayor y mejor asistencia legal y psicológica después del accidente, disminuyendo la mortalidad y lesiones graves derivados de este.
3. **ASPECTOS A CONSIDERAR:**
 1. Tiempo de respuesta tras un accidente por tipo de vía y geografía del lugar.
 2. Mejorar la coordinación de las entidades intervinientes después de un siniestro tránsito.
 3. Aumento de la atención hospitalaria a las víctimas.

MARCO METODOLÓGICO: MATRIZ DE HADDON

Este Plan Nacional, además de articular y coordinar, establecerá los lineamientos estratégicos de funcionamiento de la seguridad vial, en el cual se presentan los tres factores básicos del tránsito, el ser humano, el vehículo y el entorno; durante las tres etapas de un siniestro, es decir antes de la colisión o choque, durante la colisión o choque propiamente tal, y después de la colisión o choque.

La Matriz de Haddon representa un sistema dinámico y cada una de sus celdas puede entenderse como un área con posibilidades específicas de intervención para reducir las consecuencias derivadas de los siniestros de tránsito.


Cuadro Matriz de Haddon

| Fases | Factores | |
|--|--|--|
| Elaborado: Harold Alberto Vargas Revisado: Enero 2015 | Aprobado: Harold Alberto Vargas G Representante Legal | Autorizado por: Comité de Seguridad Vial y Presidente Consejo de Administración |

| | | Ser humano | Vehículo y equipamiento | Vías y entorno |
|-----------------------|--|---|--|---|
| Antes del Accidente | Prevención de Accidentes | <ul style="list-style-type: none"> - Información - Capacitación - Normativa - Fiscalización y control - Control de salud preventivo permanente | <ul style="list-style-type: none"> - Estado técnico (mantención permanente) - Luces - Frenos - Maniobrabilidad - Control de velocidad | <ul style="list-style-type: none"> - Diseño y trazado de la vía pública - Limitación de la velocidad - Vías peatonales |
| En el Accidente | Prevención de traumatismo durante el accidente | <ul style="list-style-type: none"> - Utilización de dispositivos de retención - Discapacidad - Primeros auxilios | <ul style="list-style-type: none"> - Dispositivo de retención de los ocupantes - Otros dispositivos de seguridad - Diseño protector contra accidentes | <ul style="list-style-type: none"> - Objetos protectores contra choques y colisiones |
| Después del Accidente | Conservación de la vida | <ul style="list-style-type: none"> - Acceso a atención médica | <ul style="list-style-type: none"> - Facilidad de acceso - Riesgo de incendio | <ul style="list-style-type: none"> - Servicios de socorro - Congestión - Diseño Vial |

El enfoque sistémico basado en la Matriz de Haddon permite identificar las cuatro posibles estrategias de reducción de las consecuencias derivadas de los siniestros de tránsito, esto es:

- ☐ La reducción en la exposición a los riesgos viales.
- ☐ La prevención de los accidentes de tránsito,
- ☐ La disminución de la gravedad de las lesiones en caso de accidente y
- ☐ La mitigación de las consecuencias de los traumatismos mediante una mejor atención del accidentado.

| | | |
|--|--|----------------|
|  | CONTROL DE DOCUMENTOS PLAN ESTRATEGICO DE SEGURIDAD VIAL Comité de Seguridad Vial | No. 1 |
| | | Pág. 89 de 111 |
| | | Versión 0 |

Según el análisis estadístico que se analizará más adelante en detalle veremos las principales causas de siniestros de tránsito como son; la imprudencia del conductor, la desobediencia a la señalización, la pérdida de control del vehículo, o la presencia de alcohol en el conductor por mencionar sólo algunas. Estas causas están asociadas al factor humano, principalmente al comportamiento del conductor, sin embargo no son las únicas, y se distinguen también otras causas como las fallas mecánicas o deficiencias viales que están insertas en el factor vehicular y en el factor vial respectivamente. Así, siguiendo a Haddon, podemos agrupar estas causas identificando el factor contribuyente al que pertenecen.


También podemos distinguir en cuanto al momento en que se producen; antes de que se produzca el siniestro (prevención del accidente), en el momento en que se produce (disminución de las lesiones y daños materiales) o finalmente después de que el siniestro de tránsito ha tenido lugar (conservación de la vida).

Además de la estructura propia de la Matriz de Haddon, este Plan articulará las medidas propuestas entregando para cada una de ellas un sustento científico y técnico, además de describir de acuerdo a la metodología internacional los resultados que ellas han tenido en la disminución de siniestros de tránsito, lesionados y fallecidos.

ATENCION A VICTIMAS

| SISTEMA DE ATENCION A VICTIMAS | | |
|--|---|---|
| ACCIONES A DESARROLLAR | INDICADORES DE GESTION | INDICADORES DE RESULTADO |
| <input type="checkbox"/> Estudiar la experiencia comparada en otras empresas del sector sobre los sistemas de atención y rehabilitación a víctimas de siniestros de tránsito. <input type="checkbox"/> Realizar una estimación de los costos derivados de los siniestros de tránsito tanto para fallecidos como lesionados. | <input type="checkbox"/> Proponer un solo protocolo de intervención de la empresa Cooptraescol para la atención y rehabilitación de víctimas de accidentes de tránsito. <input type="checkbox"/> Mejorar la coordinación y los tiempos de respuesta en la atención a las víctimas independientemente del lugar en que ocurre el siniestro, otorgando mayor y mejor asistencia legal y psicológica después del accidente, disminuyendo la mortalidad y lesiones graves derivados del accidente. | <input type="checkbox"/> Aprobar y promocionar el protocolos de intervención para la atención y rehabilitación de víctimas de accidentes de tránsito. <input type="checkbox"/> Disminución en el número de fallecidos y lesionados graves de accidentes de tránsito en el lugar del accidente. <input type="checkbox"/> Número y porcentaje de víctimas de accidentes de tránsito rehabilitados |

| | | |
|--|--|--|
| Elaborado: Harold Alberto Vargas Revisado: Enero 2015 | Aprobado: Harold Alberto Vargas G Representante Legal | Autorizado por: Comité de Seguridad Vial y Presidente Consejo de Administración |
|--|--|--|

| | | |
|--|--|----------------|
|  | CONTROL DE DOCUMENTOS PLAN ESTRATEGICO DE SEGURIDAD VIAL Comité de Seguridad Vial | No. 1 |
| | | Pág. 90 de 111 |
| | | Versión 0 |

10.6 PROGRAMA DE SEGURIDAD VIAL COOPTRAESCOL

LA SEGURIDAD VIAL.

El tránsito de vehículos y todo en el sistema del tráfico, además de progreso, rapidez y comodidad de las personas que manejan vehículos de transporte especial de pasajeros y los que están en contacto con ellos, esto genera problemas, el principal son los accidentes de tráfico, siendo el factor humano el principal causante.

Para solucionar este problema de salud pública, una de las líneas de actuación imprescindible es la adquisición de **VALORES VIALES** en los conductores Cooptraescol, algo que constituye un paso más que el conocimiento de normas y señales de tránsito.

LA EDUCACIÓN VIAL, es el mejor camino para la formación de una conciencia vial entre los conductores.

La Educación Vial es parte de la Educación Social, siendo una eficaz base de actuación ciudadana, dado que trata de crear hábitos y actitudes positivas de convivencia, de calidad de vida, calidad medioambiental y la Seguridad Vial.

OBJETIVO.


La Educación vial tiene por objeto desarrollar en los conductores así sea en su rol ciudadano, pasajero, acompañante o peatón las aptitudes, destrezas, hábitos y el interés necesario para que disponga de mayor pericia, conocimiento, equilibrio mental; actúe de manera inteligente y razonable; comprenda y respete las leyes, reglamentos y normas vigentes de tránsito y transporte terrestre y así contribuya a prevenir y evitar accidentes viales.

JUSTIFICACIÓN.

El aumento de accidentes de tránsito y la problemática de movilidad que afrontan las principales ciudades del país, han aumentado el interés de las entidades relacionadas para la creación de campañas y actividades sobre la prevención vial.

La conducción defensiva es la actitud permanente de evitar pequeños incidentes y grandes siniestros. Pero como la siniestralidad no sólo depende de uno mismo, sino que compartimos el espacio con otros muchos usuarios de la vía, quien quiera ejercer la conducción defensiva debe tener en cuenta que cualquier situación se puede transformar en un problema.

| | | |
|---|--|--|
| Elaborado: Harold Alberto Vargas Revisado Enero 2015 | Aprobado: Harold Alberto Vargas G Representante Legal | Autorizado por: Comité de Seguridad Vial y Presidente Consejo de Administración |
|---|--|--|

| | | |
|--|--|----------------|
|  | CONTROL DE DOCUMENTOS PLAN ESTRATEGICO DE SEGURIDAD VIAL Comité de Seguridad Vial | No. 1 |
| | | Pág. 91 de 111 |
| | | Versión 0 |

Una de las bases de la conducción defensiva consiste en fomentar la anticipación del conductor.


Cuando el conductor observa activamente, obtiene una serie de informaciones, las selecciona, compara lo que ve con su experiencia, decide una respuesta adecuada a la situación y la ejecuta.

Además para la ley 1503 de 2012, es necesario tener y ofrecer el servicio a través en las empresas privadas y del sector público, se puede tener el espacio para desarrollar acciones pedagógicas de sensibilización en materia de la seguridad vial, que faciliten el acceso a la información sobre normas de tránsito, seguridad vial y conducción defensiva, como medio para disminuir los factores de riesgo que general e inciden en la accidentalidad vial como actores del tráfico: conductores, peatones, pasajeros y acompañantes., por lo anterior en las empresas se busca a través de Salud ocupacional la disminución de los factores de riesgo que generan incapacidades y por lo tanto la pérdida de su capacidad productiva, además de sustituir a uno de sus empleados, con el aumento del gasto para la contratación de un remplazo en el caso de los accidentes de tránsito y/o la necesidad de dar permisos por 3 o 4 horas, para que sus empleados puedan acceder a los descuentos con los cursos de normas de tránsito cuando tienen un comparendo por infringir las normas de tránsito, todo ello lleva a pérdida de la productiva, creando vacíos innecesarios dentro de los procesos y procedimiento, ya sea por los accidentes de tránsito y/o por los comparendos de tránsito.

Por tanto, se deben establecer lineamientos como estrategia para garantizar la seguridad laboral y profesional. Basado entonces, en la promoción para la construcción de entornos saludables para la salud laboral, al igual que para el control de riesgos, fomento de la afiliación a riesgos profesionales para microempresas y trabajadores independientes, identificación de sectores de alta accidentalidad para la implementación de planes de mitigación de riesgos y el fomento al desarrollo de sistemas de vigilancia para control de los riesgos laborales, considerando la integralidad del individuo y definir las estrategias de intervención para garantizar bienestar colectivo. Estos procedimientos de seguridad vial también deberán cubrir a personal subcontratado por la empresa y deberá garantizarse su completa y clara divulgación para todos los empleados de la empresa.

En el uso de la vía tanto como actor del tránsito y del transporte, normalmente se transmiten los conocimientos de generación en generación, por ello regularmente se omiten las medidas de seguridad que debemos tener cada uno. Por esto se invita a desarrollar actividades de sensibilización que permitan comprender a los empleados su rol frente a las medidas y procedimientos de seguridad vial con los que cuenta la empresa, normatividad aplicable a la Salud Ocupacional y Seguridad Industrial, lo que permite desarrollar la actividad de conducción sin poner en riesgo las personas. También, a largo plazo debe considerarse otras competencias que permitan contar con un personal capacitado para responder de la mejor forma a todas las

| | | |
|---|--|--|
| Elaborado: Harold Alberto Vargas Revisado Enero 2015 | Aprobado: Harold Alberto Vargas G Representante Legal | Autorizado por: Comité de Seguridad Vial y Presidente Consejo de Administración |
|---|--|--|

| | | |
|--|--|----------------|
|  | CONTROL DE DOCUMENTOS PLAN ESTRATEGICO DE SEGURIDAD VIAL Comité de Seguridad Vial | No. 1 |
| | | Pág. 92 de 111 |
| | | Versión 0 |

contingencias que se puedan presentar en el uso de las vías, por ello lo mínimo que debemos realizar, son los cuestionamientos relacionados con conocimientos técnicos del vehículo, procedimiento de alistamiento, código nacional de tránsito, disposiciones de seguridad más relevantes y procedimientos para atención de contingencias y aptitud física y mental frente a las adversidades en el uso de la vía, por ejemplo es importante definir:

- Conocimiento e identificación clara de las partes del vehículo.
- Conocimiento de los aspectos a considerar en la inspección previa a la marcha del vehículo (parte externa, comportamiento del motor, parte interna, etc.).
- Conocimiento de las señales de tránsito vigentes para zonas urbanas, rurales y carreteras (señales preventivas, reglamentarias, informativas).
- Conocimientos de los seguros y pólizas que cubren los vehículos de servicio público y especial, licencia de conducción, tarjeta de operación.
- Aplicación de buenos hábitos para la conducción y manejo defensivo.
- Conocimiento en procedimientos básicos frente a un accidente de tránsito que involucre o no lesionados.
- Conocimiento de información básica frente a sanciones por incumplimiento a las disposiciones de tránsito.
- Aptitud física para el oficio, por medio de la construcción de un perfil médico ocupacional definido en la Resolución 1555 de 2005 donde se especifica los requisitos necesarios para la expedición de certificados de actitud física, mental y de coordinación motriz para conductores de servicio público y servicios especiales (exámenes físicos de capacidad visual, auditiva, de coordinación motriz y capacidad física general).

Seguridad activa (Dirección, suspensión, frenos, sistema de tracción, sistemas electrónicos de estabilidad, frenos, alumbrado, espejos retrovisores y panorámico).

Seguridad pasiva (Deformación de la carrocería, anclaje de las sillas, cinturones de seguridad, apoyacabezas y air bags)

CAPACITACION EN VIDEOS .

<http://www.seguridadvialenlaempresa.com/seguridad-empresas/biblioteca-recursos/videos/temas-clave.jsp>

| | | |
|---|--|--|
| Elaborado: Harold Alberto Vargas Revisado Enero 2015 | Aprobado: Harold Alberto Vargas G Representante Legal | Autorizado por: Comité de Seguridad Vial y Presidente Consejo de Administración |
|---|--|--|




10.6 CAMPAÑAS QUE CONTRIBUYEN A SEGURIDAD VIAL COOPTRAESCOL

Campaña fomentar el USO DEL CINTURON de SEGURIDAD entre los ocupantes: Se propone hacer una Calcomanía para colocar en el interior del

Elaborado: Harold Alberto Vargas
Revisado: Enero 2015

Aprobado: Harold Alberto Vargas G
Representante Legal

Autorizado por: Comité de Seguridad Vial
y Presidente Consejo de Administración

| | | |
|--|--|----------------|
|  | CONTROL DE DOCUMENTOS PLAN ESTRATEGICO DE SEGURIDAD VIAL Comité de Seguridad Vial | No. 1 |
| | | Pág. 94 de 111 |
| | | Versión 0 |

vehículo visible para todos los ocupantes “Póntelo te salva la vida “ “Abrochate a la vida “**así** mismo se elaborara un botón que debe usar las acompañantes de vehículos escolar.

Se propone hacer una Camiseta o chaleco con la misma leyenda.

Campaña Cero al Alcohol y Drogas. Vía avantel todos los días “**No al alcohol, No a las drogas si a la vida AMATE** “ la primera hora del día se radiara este mensaje.

Campaña de Control de la velocidad, se propone hacer una calcomanía

“Exija seguridad no velocidad “

Campaña Control al sueño y la fatiga, Se propone que todos los días vía avantel y carteleras promover el descanso y el sueño

“Descansa, duerme, mañana será otro día “


Se elaborara un Calcomanía para colocar en la parte trasera de los vehículos escolares, con la siguiente leyenda **“Niños a Bordo, transportamos el futuro de Colombia** “que sea visible para otros vehículos.

Se elaborara una **Guía de buenas prácticas en seguridad Vial** de permanente consulta entre los Conductores donde contiene las mejores prácticas nacionales o internacionales que podamos utilizar en nuestra empresa.

10.7 POLITICAS DE REGULACION

POLITICA DE NO ALCOHOL, DROGAS, TABACO Y FARMACODEPENDENCIA

| | | |
|---|--|--|
| Elaborado: Harold Alberto Vargas Revisado Enero 2015 | Aprobado: Harold Alberto Vargas G Representante Legal | Autorizado por: Comité de Seguridad Vial y Presidente Consejo de Administración |
|---|--|--|

| | | |
|--|--|----------------|
|  | CONTROL DE DOCUMENTOS PLAN ESTRATEGICO DE SEGURIDAD VIAL Comité de Seguridad Vial | No. 1 |
| | | Pág. 95 de 111 |
| | | Versión 0 |

La Cooperativa de Transporte Especial de Colombia COOPTRAESCOL considera que la drogadicción, el alcoholismo, el tabaquismo y la farmacodependencia afectan el ambiente de trabajo, agravan los riesgos ocupacionales, atentan contra la salud y la seguridad vial, constituyéndose en amenaza para la integridad física y mental para la población trabajadora en general.

“ NO AL ALCOHOL, NO A LA DROGADICCIÓN, NO AL TABAQUISMO Y NO A LA FARMACODEPENDENCIA “

Para garantizar el cumplimiento de la Ley 105 de 1993 en su Artículo 2º, la Resolución 1075 de 1994, la Resolución 1956 de 2008 y la Resolución 1282 de Marzo 30 de 2012 y demás normas reglamentarias con el fin de lograr un ambiente seguro y adecuado de trabajo, es política de la Cooperativa COOPTRAESCOL velar por el bienestar de sus, EMPLEADOS, ASOCIADOS y AFILIADOS TRANSPORTADORES en este aspecto, Por este motivo, se adoptan las siguientes reglas:

- Está prohibido el consumo de alcohol o cualquier otra sustancia psicoactiva dentro de la prestación del servicio de transportes escolar, empresarial y de turismo.
- Está prohibido Conducir bajo la influencia de alcohol o sustancias alucinógenas.
- Queda prohibido el consumo de cigarrillo o tabaco en los vehículos, oficinas de la Cooperativa, y en los lugares donde se preste el servicio de transporte Escolar, Empresarial y de Turismo.

Las normas sobre el consumo de cigarrillo, alcohol y drogas son aplicables para todo el personal de la Cooperativa, incluyendo los visitantes e invitados en general. En consecuencia COOPTRAESCOL adelantará campañas que desestimen el consumo de alcohol, drogas, cigarrillo y tabaco.


El Gerente y el Coordinador de Transporte prohibirán el ingreso de personas sean externos o empleados en el lugar que se preste el servicio de transporte Escolar, Empresarial y de Turismo a las cuales el conductor y acompañante se les encuentre bajo el consumo del alcohol o narcóticos, así como también a quienes los hayan consumido.

La violación de esta política representa un acto causal de terminación del contrato de trabajo por justa causa y el contrato de prestación de servicios.

POLÍTICA SOBRE EL CONTROL DE LA FATIGA Y EL SUEÑO.

Cooptraescol como empresa de transporte Escolar, Empresarial y de Turismo se compromete a gestionar e involucrar a todos sus asociados y vinculados transportistas con el control de la Fatiga y el sueño ,debido al potencial impacto de

| | | |
|---|--|--|
| Elaborado: Harold Alberto Vargas Revisado Enero 2015 | Aprobado: Harold Alberto Vargas G Representante Legal | Autorizado por: Comité de Seguridad Vial y Presidente Consejo de Administración |
|---|--|--|

| | | |
|--|--|----------------|
|  | CONTROL DE DOCUMENTOS PLAN ESTRATEGICO DE SEGURIDAD VIAL Comité de Seguridad Vial | No. 1 |
| | | Pág. 96 de 111 |
| | | Versión 0 |

la fatiga y el sueño en el bienestar, la seguridad y la productividad de la empresa , cualquier organización que tiene jornadas de trabajo extendidas y turnos y/o trabajo nocturno deberá gestionar la fatiga y el sueño entre sus asociados y vinculados transportistas porque la empresa está relacionada al transporte.

Definición de somnolencia : se define como la tendencia a dormir.

Definición de la fatiga: es la consecuencia de la pérdida de un sueño adecuado o la prolongada exposición a una carga física o mental que dificulta realizar la labor habitual.

La literatura médica describe que la aparición de trastornos de sueño podría devenir de los turnos de trabajo y pueden conllevar problemas de insomnios y somnolencia excesiva diurna, que ocurren como un fenómeno relacionado con la jornada laboral, esto es bastante evidente en trabajadores del transporte.


Cooptraescol como empresa responsable con sus trabajadores y clientes en general y siguiendo lineamientos corporativos, va a desarrollar un sistema de gestión de la fatiga y el sueño a partir del año 2015, con la cooperación de expertos e investigadores , el comité de seguridad vial y el comité de salud ocupacional y otras áreas de trabajo involucradas, y el uso de las herramientas de la mejora continua, el compromiso y apoyo de nuestros líderes

En concordancia con las políticas de Seguridad Vial de nuestra empresa considera que las buenas prácticas para el control de la fatiga y la somnolencia benefician a sus trabajadores, sus familias, los negocios y las comunidades donde opera. Por ello, fue considerado como una estrategia en la prevención de accidente e incidentes vehiculares para minimizar aquellos ocurridos por los efectos de la fatiga y/o somnolencia y, por lo tanto, desarrollar planes de acción con indicadores para su seguimiento periódico y revisión por la Dirección de Cooptraescol .

Cooptraescol debe generar estrategias para la prevención y control de la fatiga, elaborar esquemas de trabajo que provean tiempos adecuados de descanso, entrenamiento continuo en el trabajo seguro para la supervisión y el empleado, propiciar un ambiente de confianza para mantener una comunicación efectiva entre la supervisión y los trabajadores en temas referentes a fatiga y somnolencia y procedimientos para el seguimiento y manejo del trabajador fatigado.

Los conductores deben comprender su responsabilidad para presentarse a su puesto de trabajo en condiciones adecuadas de descanso y sueño, atender las capacitaciones y recomendaciones que se brindan y reportar los incidentes asociados a la fatiga. Para cumplir con estas directrices se conformó un comité que

| | | |
|---|--|--|
| Elaborado: Harold Alberto Vargas Revisado Enero 2015 | Aprobado: Harold Alberto Vargas G Representante Legal | Autorizado por: Comité de Seguridad Vial y Presidente Consejo de Administración |
|---|--|--|

| | | |
|--|--|----------------|
|  | CONTROL DE DOCUMENTOS PLAN ESTRATEGICO DE SEGURIDAD VIAL Comité de Seguridad Vial | No. 1 |
| | | Pág. 97 de 111 |
| | | Versión 0 |

elaboró una política específica para la gestión de la fatiga y la somnolencia, la cual fue difundida a través de comunicaciones internas, colocación en lugares visibles y durante las capacitaciones.

Diseño de horarios y jornadas de trabajo

Está descrito en la literatura médica que permanecer despierto en las noches y tratar de dormir en el día no es una condición fisiológica para los seres humanos. La causa de los trastornos asociados al trabajo en turnos es un trabajo extenuante en la noche acompañado de un descanso poco reparador. Esta situación puede predisponer al trabajador a la fatiga, aunque es bastante complicado demostrar relación causal, sobre todo en los efectos crónicos a la salud.

Actualmente es incierto establecer cuáles son los horarios y jornadas de trabajo con menos probabilidad de causar fatiga en los trabajadores de turnos, sin embargo, existen las siguientes recomendaciones: (I) esquemas de trabajo que permitan oportunidades de descanso durante el trabajo nocturno, (II) entrenamiento hacia los trabajadores para el máximo descanso en sus días libres a través de una adecuada higiene de sueño; y (III) optimizar el ambiente de trabajo y los controles de ingeniería para maximizar la vigilia de los trabajadores que evite la aparición de errores que inicien un incidente laboral.


Planes de Acción

Planes de acción para minimizar los efectos de la fatiga corresponden a la empresa, otros están bajo el control de los conductores. Como establecimos en nuestra política, corresponde al trabajador comunicar cualquier situación que altere su adecuado estado de alerta en el trabajo, para lo cual la empresa debe brindar los recursos necesarios.

Entre los planes de acción ampliamente utilizados, tenemos la educación orientada al desarrollo de estilos de vida saludables para obtener adecuados descansos, para lo cual será necesario involucrar a la familia. Esta contiene los peligros de trabajar mientras se está fatigado y los beneficios de un buen descanso, el impacto de la fatiga en la salud física y mental, así como en la calidad de vida, aceptar que la fatiga no puede ser eliminada pero si manejada y mitigada, garantizar una adecuada cantidad y calidad de sueño, conocimientos básicos en la fisiología del sueño y ritmos circadiano, higiene del sueño, trastornos del sueño, la importancia de una adecuada dieta, el ejercicio, el manejo del estrés, automedicación y el manejo de otras situaciones de salud que afecten el buen descanso, cómo reconocer los signos y síntomas de la fatiga, uso de estrategias para la alerta y el desarrollo de la comunicación con la familia y los compañeros de trabajo.

La información para los trabajadores será comunicada a través de capacitaciones presenciales, entrega de boletines trimestrales, recomendaciones de seguridad,

| | | |
|--|--|--|
| Elaborado: Harold Alberto Vargas Revisado: Enero 2015 | Aprobado: Harold Alberto Vargas G Representante Legal | Autorizado por: Comité de Seguridad Vial y Presidente Consejo de Administración |
|--|--|--|

| | | |
|--|--|----------------|
|  | CONTROL DE DOCUMENTOS PLAN ESTRATEGICO DE SEGURIDAD VIAL Comité de Seguridad Vial | No. 1 |
| | | Pág. 98 de 111 |
| | | Versión 0 |

publicaciones en revistas internas se debe entender los objetivos estratégicos de la empresa en relación a la gestión de la fatiga, los planes de acción y la ejecución de los mismos.

La adecuada vigilancia de los conductores expuestos a turnos de trabajo excesivo es otro de los planes de acción importantes.

La evaluación clínica (presencia de hipertensión arterial, obesidad) puede ser complementada con estudios auxiliares y encuestas dirigidas a recolectar información de los estilos de vida y hábitos de los trabajadores, sobre todo los relacionados al descanso y situaciones donde la somnolencia estuvo presente en el trabajo.


Las campaña, de la empresa Cooptraescol se centrará en cuatro intervenciones: **DISMINUCIÓN DE VELOCIDAD**, ya que esta se asocia a alrededor del 30% de los accidentes y de las muertes, **CERO CONSUMO DE ALCOHOL AL CONDUCIR**, puesto que está demostrado que cualquier nivel de alcohol en la sangre aumenta el riesgo de accidente, **USO DE CINTURÓN DE SEGURIDAD Y SILLAS INFANTILES**, cuyo uso disminuye las lesiones graves o fatales hasta en 50%, y **VISIBILIDAD**, tomando en consideración que un tercio de los peatones atropellados indican que no vieron el vehículo que los impacto.

Cooptraescol en su Estrategia de Prevención de Accidentes Viales a estas cuatro intervenciones, traducidas al ámbito laboral tanto en sus aspectos de traslados desde y hacia los lugares de trabajo (accidentes de trayecto), como aquellos relacionados con el desempeño del trabajo en el sistema vial como son conductores

POLITICA DE USO DEL CINTURON DE SEGURIDAD

Para todos los vehículos afiliados a Cooptraescol el uso del cinturón es Obligatorio, El conductor y el usuario que utilicen asientos con cinturón de seguridad instalado, deberán utilizarlo de manera apropiada durante la conducción normal del vehículo de tal forma que no limite la libertad de movimiento del conductor y del usuario y se reduzca el riesgo de daños corporales en un accidente eventual.

| | | |
|---|--|--|
| Elaborado: Harold Alberto Vargas Revisado Enero 2015 | Aprobado: Harold Alberto Vargas G Representante Legal | Autorizado por: Comité de Seguridad Vial y Presidente Consejo de Administración |
|---|--|--|

| | | |
|--|--|----------------|
|  | CONTROL DE DOCUMENTOS PLAN ESTRATEGICO DE SEGURIDAD VIAL Comité de Seguridad Vial | No. 1 |
| | | Pág. 99 de 111 |
| | | Versión 0 |

La resolución No 19200 de 2002 del Ministerio de Transportes y con la implementación del artículo 82 del Código Nacional de Tránsito Terrestre que se hizo obligatorio el uso del cinturón de seguridad en Colombia, Los cinturones de seguridad que portarán los vehículos Públicos que transitan por las vías del territorio nacional, incluyendo las urbanas deberán cumplir con ciertas características técnicas.

Que es el cinturón de seguridad

Un conjunto de cintas, con una hebilla de seguridad, dispositivos de ajuste y accesorios, el cual se puede anclar en el interior de un vehículo automotor y está diseñado para disminuir el riesgo para la vida y lesiones corporales de la persona que lo usa en el caso de un accidente, aceleración o desaceleración abrupta del vehículo, al limitar la movilidad del cuerpo que lo lleva puesto. Este arreglo se conoce generalmente como "el conjunto del cinturón" y este término también incluye cualquier dispositivo para absorber energía o para retraer el cinturón.

“El cinturón de seguridad es la herramienta más eficaz en la prevención de las consecuencias de accidentes de tráfico “

Importancia del cinturón de seguridad

Para comprender la importancia del cinturón de seguridad es necesario saber qué ocurre dentro del vehículo durante un accidente. En realidad se producen dos impactos: el primero es el choque colisión como tal, y el segundo, producido como reacción, es el choque de los ocupantes del vehículo con el vidrio del parabrisas, e incluso fuera del auto. Este segundo impacto es el que causa las lesiones, o la muerte. Las estadísticas demuestran que una persona despedida fuera del vehículo tiene 5 veces más probabilidades de ser muerta que aquella que permanece en el interior del vehículo.

El Cinturón de Seguridad en Colombia.


En el país no fue sino hasta diciembre de 2002 Res. 19200 de 2002 del Ministerio de Transportes y con la implementación del artículo 82 del Código Nacional de Tránsito Terrestre que se hizo obligatorio el uso del cinturón de seguridad .

En este mismo documento, se obligó a las ensambladoras de automóviles y a los importadores a que implementaran cinturones de seguridad en las sillas traseras del vehículo en todos los modelos fabricados o introducidos a partir de 2004.

La sanción económica por no utilizar este elemento de seguridad es de 15 salarios mínimos diarios (SMDLV), es decir, más o menos \$308.000.00 pesos.

Sin embargo, y a pesar de todas las campañas, durante el 2013 la Policía de

| | | |
|---|--|--|
| Elaborado: Harold Alberto Vargas Revisado Enero 2015 | Aprobado: Harold Alberto Vargas G Representante Legal | Autorizado por: Comité de Seguridad Vial y Presidente Consejo de Administración |
|---|--|--|

| | | |
|--|--|-----------------|
|  | CONTROL DE DOCUMENTOS PLAN ESTRATEGICO DE SEGURIDAD VIAL Comité de Seguridad Vial | No. 1 |
| | | Pág. 100 de 111 |
| | | Versión 0 |

Tránsito del país impuso 1.105.958 comparendos por no utilizar el cinturón de seguridad.

Normatividad

Resolución 19200 de 2002 y Art 82 del código nacional del tránsito reglamentan el uso del cinturón de seguridad

El Ministerio Reglamentó el uso e instalación del cinturón de seguridad con la Resolución 19320 del 20 de diciembre de 2002.

Artículo 1°. 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.

Los vehículos de transporte público colectivo municipal de pasajeros que sean importados, ensamblados o carrozados en el país están en la obligación de instalar cinturones de seguridad, en los asientos del conductor y del usuario adjunto. Además de lo anterior, los vehículos de transporte público colectivo de pasajeros por carretera, deberán poseer cinturones de seguridad en los puestos que no tengan al frente otros asientos, incluyendo el transporte escolar, especial, turístico y de discapacitados.


Los menores de diez años no podrán viajar en el asiento delantero del vehículo. Por razones de seguridad, los menores de dos años solo podrán viajar en el asiento posterior haciendo uso de una silla que garantice su seguridad y que permita su fijación a él, siempre y cuando el menor viaje únicamente en compañía del conductor.

Artículo 2°. Los cinturones de seguridad que portarán los vehículos que transitan por las vías del territorio nacional, incluyendo las urbanas deberán cumplir con las características técnicas, de fijación o anclaje contempladas en la norma lcontec NTC-1570, o la norma que la modifique o sustituya.

Artículo 3°. El uso del cinturón de seguridad es obligatorio para todos los vehículos automotores. El conductor y el usuario que utilicen asientos con cinturón de seguridad instalado, deberán utilizarlo de manera apropiada durante la conducción normal del vehículo de tal forma que no limite la libertad de movimiento del conductor y del usuario y se reduzca el riesgo de daños corporales en un accidente eventual.

Artículo 4°. A partir del año 2004 los vehículos fabricados, ensamblados o importados se les exigirán el uso de cinturones de seguridad en los asientos

| | | |
|---|--|--|
| Elaborado: Harold Alberto Vargas Revisado Enero 2015 | Aprobado: Harold Alberto Vargas G Representante Legal | Autorizado por: Comité de Seguridad Vial y Presidente Consejo de Administración |
|---|--|--|

| | | |
|--|--|-----------------|
|  | CONTROL DE DOCUMENTOS PLAN ESTRATEGICO DE SEGURIDAD VIAL Comité de Seguridad Vial | No. 1 |
| | | Pág. 101 de 111 |
| | | Versión 0 |

traseros, con las características técnicas de fijación y anclaje contempladas en el artículo 2° del presente acto administrativo.

Parágrafo. Los vehículos de transporte público colectivo de pasajeros y/o mixto se excluirán de esta exigencia.


Si llevamos a cabo estas recomendaciones no solo dejamos de exponer a la empresa a las posibles sanciones por infracciones, además, ayudamos a reducir la siniestralidad laboral, nuestro gran objetivo.

POLITICA DE NO USO DE EQUIPOS DE COMUNICACIÓN MIENTRAS SE CONDUCE

La comunicación es un componente indispensable que aporta de manera significativa a la consecución de los objetivos organizacionales de nuestra empresa y por ende, al éxito de su gestión.

La empresa promueve la **NO** utilización de equipos de comunicación mientras se conduce, se deberá utilizar los Manos libres, Audífonos o Bluetooth con el fin de evitar el riesgo de un accidente de tránsito.

| | | |
|---|--|--|
| Elaborado: Harold Alberto Vargas Revisado Enero 2015 | Aprobado: Harold Alberto Vargas G Representante Legal | Autorizado por: Comité de Seguridad Vial y Presidente Consejo de Administración |
|---|--|--|

| | | |
|--|--|-----------------|
|  | CONTROL DE DOCUMENTOS PLAN ESTRATEGICO DE SEGURIDAD VIAL Comité de Seguridad Vial | No. 1 |
| | | Pág. 102 de 111 |
| | | Versión 0 |

Este aspecto ha sido elevado a la categoría de Proceso Estratégico dentro del Plan Estratégico de seguridad vial para COOPTRAESCOL 2015- 2016 en el cual la Gerencia formaliza una Política de Comunicaciones que apoya la construcción de una visión compartida

Se prohíbe a los conductores Cooptraescol el uso de cualquier medio de comunicación, celular, avantel o Radios de comunicación sin el respectivo uso de del dispositivo manos Libres o Bluetooth.

Ningún Empleado, Asociado o vinculado podrá en nombre de la cooperativa dar Declaraciones de prensa, las declaraciones para radio, prensa y televisión las realizará el Gerente o en su defecto el presidente del consejo de administración.

Se establece los siguientes códigos de Comunicación Bidereccional .

| <u>CODIGOS DE COMUNICACIÓN</u> | |
|---------------------------------------|------------------------|
| COD. | SIGNIFICADO |
| 5 – 4 | ENTENDIDO |
| 5 – 5 | PASE EL COMUNICADO |
| 5 – 6 | OCUPADO, ESPERE. |
| 5 – 7 | FUERA DE SERVICIO |
| 5 – 8 | EN SERVICIO |
| 5 – 9 | REPITA EL COMUNICADO |
| 5 – 18 | PRESENTESE EN |
| 5 – 20 | LUGAR DE UBICACIÓN |
| 5 – 21 | LLAME POR TELEFONO |
| 5 – 32 | APOYO URGENTE DE PONAL |
| 5 – 60 | POSITIVO |
| 5 – 61 | NEGATIVO |
| 5 – 66 | UN MOMENTO |
| 5 – 67 | GRACIAS |
| 9 – 01 | HOMICIDIO |
| 9 – 04 | HURTO CALIFICADO |
| 9 – 10 | HERIDOS |

| | | |
|---|--|--|
| Elaborado: Harold Alberto Vargas Revisado Enero 2015 | Aprobado: Harold Alberto Vargas G Representante Legal | Autorizado por: Comité de Seguridad Vial y Presidente Consejo de Administración |
|---|--|--|

| | |
|--------|-----------------------|
| 9 – 11 | DISPAROS |
| 9 – 26 | EMBRIAGUES |
| 9 – 42 | ACCIDENTE DE TRANSITO |
| 9 – 43 | CONGESTION VEHICULAR |
| 9 – 44 | MANIFESTACIONES |

POLITICA DE ATENCION A VICTIMAS

Protocolo en caso de Accidentes, Averías y contratiempos

Averías


- Estacione donde no haya peligro para la circulación y señalice la parada.
 - Informe a coordinador de transporte cualquier incidencia y de que se trata. Confirme la avería y estime si la podrá reparar o no y cuánto tiempo le llevará.
 - Intente hacer la reparación con medios propios (herramientas y repuestos). Si no es posible, comuníquese a coordinador de transporte y espere instrucciones.
- No abandone el vehículo en ningún caso

Accidentes

- Intente estacionar donde no haya peligro para la circulación y señalice la parada.
Compruebe los posibles daños del vehículo y evalúe las posibilidades de continuar. Si los daños le impiden circular normalmente, llame al coordinador de transporte y espere instrucciones.

Contratiempos

- Avise a coordinador de transporte si ha de detenerse, modificar la ruta o reducir sensiblemente la velocidad por manifestaciones, cierres de vías, derrumbes, lluvia y otros fenómenos adversos.
- En caso de robo o asalto, presente la denuncia inmediatamente y avise a la Gerencia y al coordinador de transporte.
- Si hay derrame de combustible o lubricantes, el conductor debe evitar que éste se esparza y actuar siguiendo los siguientes lineamientos generales:
 - Ponerse a salvo.
 - Actuar con calma.
 - Identificar y dimensionar el derrame.
 - Aislar y señalizar la zona de derrame y alertar a las personas y/u otros vehículos.
 - Comprobar si hay lesionados para auxiliarlos.
 - Identificar los riesgos.
 - Si es posible contener y/o reducir el derrame sin poner en riesgo su integridad física.

| | | |
|--|--|-----------------|
|  | CONTROL DE DOCUMENTOS PLAN ESTRATEGICO DE SEGURIDAD VIAL Comité de Seguridad Vial | No. 1 |
| | | Pág. 104 de 111 |
| | | Versión 0 |

- Limpiar el área recogiendo todo lo usado.
- Identificar la causa que originó el derrame y aplicar el correctivo adecuado que garantice la continuidad del transporte en forma segura.
- Si la caída o derrame es mayor y no sea posible su control y esto impida la continuación del viaje; el vehículo deberá ser retirada a un costado de la calle o carretera donde no implique riesgo para los demás vehículos que circulan por ella.
- Coloque todos los dispositivos de seguridad dispuestos por el Reglamento de Tránsito.
- Comunicar, por el medio más rápido, a la Gerencia o al coordinador de transporte, y la autoridad policial local más cercana o a la Policía de carreteras si el caso lo requiere.

En Caso de Incendio.

Los incendios pueden presentarse durante el transporte o en cualquier estacionamiento; por lo que se debe aplicar lo siguiente:

- Si el fuego se produce, retirar el vehículo a una zona que no impida el libre tránsito.
- Apagar el motor accione el freno de mano y luego desconecte la batería.
- Emplear el extintor de tipo ABC para apagar el fuego.
- Si esto no es posible retirarse de la zona del siniestro y solicitar ayuda a otros conductores y/o comunicar con los Bomberos más cercanos, a la Gerencia o al coordinador de transporte y a la policía de carreteras si el caso lo amerita.
- Establecer contacto con GONSEGUROS para informar el incidente.
- Si el caso ocurre en zonas pobladas, evitar la aglomeración de personas extrañas al sofocamiento del siniestro.
- Prevenir a todas las personas del área comprometida sobre el peligro existente.
- Debe evitarse la presencia de personas extrañas, que no se relacionen directamente, con la emergencia.
- Comunicar a la autoridad local más cercana o a la Policía de Carreteras si el caso lo requiriese para efectos de los trámites correspondientes a GONSEGUROS para efectos del Seguro.

Conatos o Amago de incendios o siniestros menores


Incendio menor es aquel que se produce en el vehículo y no compromete la salud del conductor, carga, ni seriamente las partes del vehículo, pudiendo éste continuar su marcha.

- Retirar el vehículo a una zona donde no impida el libre tránsito.
- Apagar el motor, accione el freno de mano y luego desconecte la batería.
- Utilizar los extintores, según sea el requerimiento de la emergencia.

Incendio o siniestros de gravedad mayor son aquellos incendios que se produce muy cerca al vehículo y/o en el vehículo mismo que pone en riesgo la salud del conductor, y de los pasajeros y de terceros, así como al vehículo en su conjunto.

- Comunicar inmediatamente a la Gerencia y/o a la Policía de Carreteras.

| | | |
|---|--|--|
| Elaborado: Harold Alberto Vargas Revisado Enero 2015 | Aprobado: Harold Alberto Vargas G Representante Legal | Autorizado por: Comité de Seguridad Vial y Presidente Consejo de Administración |
|---|--|--|

| | | |
|--|--|-----------------|
|  | CONTROL DE DOCUMENTOS PLAN ESTRATEGICO DE SEGURIDAD VIAL Comité de Seguridad Vial | No. 1 |
| | | Pág. 105 de 111 |
| | | Versión 0 |

- Evacuar tan pronto como sea posible al vehículo de la zona siniestrada, y evitar la presencia de otros vehículos en la zona donde se ha producido el accidente.
- Cuando llegue el personal de Bomberos, apoyar en las acciones de extinción y orden, sin interferir las acciones que provengan de estos.
- Debe evitarse la presencia de personas extrañas que no se relacionen directamente con la emergencia
- Dar los primeros auxilios a las personas heridas, en lo posible evitar moverlos, mientras no llegue el apoyo del personal especializado.

Accidentes de tránsito: choques, volcaduras, atropellos

Estos accidentes pueden ser leves, graves o fatales.

Producido el accidente el conductor involucrado, si fuera el caso realizaran lo siguiente:


- Si le es posible, sacar el vehículo, poner el freno de mano o de emergencia
- Encender las luces de emergencia
- Verificar daños personales cuidando su integridad física, la de los pasajeros y la de los involucrados
- Estacionar el vehículo en un lugar seguro
- Aislar la zona del accidente con conos o triángulos de seguridad

Accidentes a peatones

Si el accidente es grave y si es posible prestarle auxilio proceda de la siguiente forma:

- Evite la movilización innecesaria de la víctima, cuidando que mantenga sus signos vitales (respiración, circulación, temperatura y estado de conciencia)
- Asistir a las víctimas en la medida de sus posibilidades aplicando sus conocimientos en primeros auxilios, siempre y cuando las lesiones sean leves.
- Coordinar su traslado a un centro de salud, Hospital o Clínica más cercana al lugar de los hechos.
- Buscar ayuda especializada para proceder a su traslado al centro de salud más cercano.
- Dentro de lo posible, velar porque la atención del paciente sea en un lugar seguro, alejado del lugar del siniestro.
- Si el accidente es fatal, no mover el cuerpo y comunicar por el medio más rápido a la policía, Guardas de tránsito o policía de carreteras más cercana para seguir sus instrucciones y comunicar el hecho a la Gerencia, coordinador de transportes y Goseguros.
- En todos los casos el conductor involucrado o su acompañante se comunican con la Gerencia, coordinador de transporte para recibir instrucciones y cuando el caso lo amerite con la Policía, guardas de tránsito o policía de carreteras o el centro de salud más próximo.

| | | |
|--|--|--|
| Elaborado: Harold Alberto Vargas Revisado: Enero 2015 | Aprobado: Harold Alberto Vargas G Representante Legal | Autorizado por: Comité de Seguridad Vial y Presidente Consejo de Administración |
|--|--|--|

| | | |
|--|--|-----------------|
|  | CONTROL DE DOCUMENTOS PLAN ESTRATEGICO DE SEGURIDAD VIAL Comité de Seguridad Vial | No. 1 |
| | | Pág. 106 de 111 |
| | | Versión 0 |

Choques

Según sus posibilidades:

- Cuidar de su integridad física y de la de los pasajeros.
- Informar a las autoridades correspondientes, a la Gerencia y al coordinador de transporte
- Seguir las instrucciones de la Gerencia
- Esperar por ayuda y colaborar en la medida de sus posibilidades con la policía, Guardas de tránsito, Policía de carreteras para actividades de rescate.

Desperfecto del vehículo en carretera o en vía Pública

En caso la Unidad de Transporte sufra algún desperfecto, el Conductor deberá efectuar lo siguiente:

- Estacionar la Unidad de Transporte en algún lugar seguro.
- Poner freno de mano.
- Encender las luces de emergencia.
- Realizar el bloqueo de llantas con cuñas de madera.
- Colocar sus conos de seguridad en la parte posterior del vehículo.
- Comunicarse por Avantel, teléfono, celular u otro medio que disponga con el coordinador de transporte para coordinar el auxilio correspondiente.
- Nunca abandone el vehículo.

Asaltos y/o actos vandálicos en la Calle o en carretera

No hay un plan concreto a seguir, debido a la rapidez de las acciones, del número de asaltantes, del lugar de las acciones, etc. Sin embargo, en todo momento se debe mantener la serenidad tratando de no desesperar a los asaltantes, para lo cual se efectuará, hasta donde sea posible, lo siguiente:


- Parar el vehículo en un lugar seguro de la carretera o en la calle, apagar el motor.
- Efectuar las indicaciones que digan los asaltantes, no ofrecer resistencia.
- Realizada la acción delincuencia y después de haberse retirado los delincuentes, se deberá estacionar el vehículo o llevarlo a un lugar más seguro cumpliendo con las normas de seguridad de transporte y tránsito.
- Comunicarse por el medio más rápido con la Policía Local o de Carreteras.
- Comunicarse con la Gerencia y el coordinador de transporte para tomar las acciones más apropiadas.

Desastres naturales: terremotos, derrumbes, niebla, Lluvia torrencial otros

En al caso de terremotos, derrumbes y Niebla, Lluvia torrencial parar y apagar el vehículo en una zona libre de este desastre natural hasta donde sea posible.

- Poner el sistema de freno de mano.
- Encender el sistema de luces de emergencia.
- Una vez pasado el desastre natural bajarse del vehículo, para evaluar los daños al vehículo y de la carretera o vía publica

| | | |
|---|--|--|
| Elaborado: Harold Alberto Vargas Revisado Enero 2015 | Aprobado: Harold Alberto Vargas G Representante Legal | Autorizado por: Comité de Seguridad Vial y Presidente Consejo de Administración |
|---|--|--|

| | | |
|--|--|-----------------|
|  | CONTROL DE DOCUMENTOS PLAN ESTRATEGICO DE SEGURIDAD VIAL Comité de Seguridad Vial | No. 1 |
| | | Pág. 107 de 111 |
| | | Versión 0 |

- Reubicar al Vehículo en un lugar de estacionamiento seguro. Apagar el motor, colocar el freno de mano, encender las luces de emergencia, colocar las cuñas de bloqueo de las llantas y colocar en un lugar visible para los otros vehículos, los conos o triángulos de seguridad en la parte delantera y posterior del mismo.
- No continuar el viaje hasta que se lo indique por Avantel, celular o teléfono u otro medio de comunicación de la coordinación de transporte.
- En el caso de neblina o lluvias torrenciales deberá encender el sistema de luces para manejar en neblina y encender sus luces de emergencia y reducir la velocidad hasta que le permita manejar sin poner en riesgo su salud y la de sus pasajeros

Cuando la niebla es muy intensa y la visibilidad es menor a 50 metros. el conductor deberá estacionar el vehículo en un lugar seguro, fuera de la carretera, que no ponga en riesgo a su vehículo ni el paso de otros, encendiendo la luz de emergencia.

Comunicaciones con la Empresa

- En el caso de que una situación implique un retraso en la ruta o recorrido (accidente, trancones, manifestaciones, retenciones, entre otras) notifíquelo a la Coordinación de transporte para que avisen al cliente o Colegio o empresa.
- Cuando se haya iniciado o terminado la ruta o el servicio comuníquese con el coordinador de transporte, para informar su conformidad.
- Cuando se presente algún problema, incidencia o emergencia o tenga alguna duda (debe aplicarse el plan de contingencia establecido.)

Procedimientos después de la emergencia

Investigación y Reporte de incidente, una vez ocurrido el incidente Gonsseguros y la Gerencia coordinarán las operaciones de investigación la misma que se efectuará de manera conjunta con la finalidad de determinar las causas, el personal involucrado, daños materiales, ocasionados.


Esta investigación se efectuará basándose en los informes emitidos por las autoridades y los involucrados directamente en el incidente. La investigación concluirá determinando las causas inmediatas, los factores personales y de trabajo así como las fallas de control que contribuyeron a la ocurrencia investigada, finalmente recomendará las medidas que deben adoptarse.

El informe de la investigación realizada debe ser entregado a la Gerencia, a Gonsseguros y el cliente (Colegio o empresa).

POLÍTICA DE PLAN DE CONTIGENCIA O DE CONTINUIDAD

OBJETIVO:

| | | |
|---|--|--|
| Elaborado: Harold Alberto Vargas Revisado Enero 2015 | Aprobado: Harold Alberto Vargas G Representante Legal | Autorizado por: Comité de Seguridad Vial y Presidente Consejo de Administración |
|---|--|--|

| | | |
|--|--|-----------------|
|  | CONTROL DE DOCUMENTOS PLAN ESTRATEGICO DE SEGURIDAD VIAL Comité de Seguridad Vial | No. 1 |
| | | Pág. 108 de 111 |
| | | Versión 0 |

Generar un marco normativo de funciones, procedimientos y conductos regulares a seguir para el procedimiento de reemplazos de conductores en COOPTRAESCOL.

PLAN DE CONTINGENCIA O DE CONTINUIDAD

Se entiende por PLAN DE CONTINGENCIA los procedimientos alternativos al orden normal de una empresa, cuyo fin es permitir el normal funcionamiento de esta, aun cuando alguna de sus funciones se viese dañada por un accidente interno o externo.

Que la organización prepare sus planes de contingencia, no significa que reconozca la ineficacia de su empresa, sino que supone un avance a la hora de superar cualquier eventualidad que puedan acarrear pérdidas o importantes pérdidas y llegado el caso no solo materiales sino personales.

El Plan de Contingencia se debe hacer de cara a futuros acontecimientos para los que hace falta estar preparado, hacer un directorio de personas o vehículos para hacer reemplazos.

La **función** principal de un Plan de Contingencia es la continuidad de las operaciones de la empresa su elaboración la dividimos en cuatro etapas:

1. Evaluación.
2. Planificación.
3. Pruebas de viabilidad.
4. Ejecución.

Las tres primeras hacen referencia al componente preventivo y la última a la ejecución del plan una vez ocurrido el siniestro.

La planificación aumenta la capacidad de organización en caso de siniestro sirviendo como punto de partida para las respuestas en caso de emergencia.


Toda Planificación debe tener en cuenta al personal que participar directamente en ella desde el personal que lo planifica hasta aquellos que operativamente participarían en el accidente. Debemos tener en cuenta los procedimientos para la revisión del Plan, quien lo actualizará y como, esa información, llegara a los afectados.

El Plan de Emergencia

Una Planificación de Contingencias debe ser también un Plan de Emergencia que contenga los siguientes **elementos**:

- a) Identificación del escenario
- b) Objetivos operativos
- c) Medidas que se deben adoptar

| | | |
|--|--|--|
| Elaborado: Harold Alberto Vargas Revisado: Enero 2015 | Aprobado: Harold Alberto Vargas G Representante Legal | Autorizado por: Comité de Seguridad Vial y Presidente Consejo de Administración |
|--|--|--|

| | | |
|--|--|-----------------|
|  | CONTROL DE DOCUMENTOS PLAN ESTRATEGICO DE SEGURIDAD VIAL Comité de Seguridad Vial | No. 1 |
| | | Pág. 109 de 111 |
| | | Versión 0 |

- d) Investigación
- e) Conclusiones

Objetivos Generales

- a) Minimizar las perdidas

Objetivos Particulares

- b) Gestión y coordinación, asignación de responsabilidades
- c) Activación del Plan de Emergencia
- d) Minimizar las perdidas

Contenido del Plan de Contingencia


- a) La naturaleza de la contingencia
- b) Las repercusiones operativas de la contingencia
- c) Las respuestas viables
- d) Las implicaciones financieras de las respuestas
- e) Cualquier efecto en otro proceso

Se deberán valorar los diferentes escenarios, esta actividad es la más intuitiva y sin embargo una de las más importantes ya que sienta las bases de toda la planificación posterior. Para establecer escenarios es necesario formular distintas hipótesis, aunque estas se basen en todos los conocimientos disponibles, nunca se debe eliminar el elemento de imprevisibilidad.

EL PROCEDIMIENTO GENERAL DE REEMPLAZOS DEBERÁ SER EJECUTADO DE ACUERDO A LOS SIGUIENTES LINEAMIENTOS:

- 1) Sólo podrá ser reemplazado los conductores y empleados que ejecute labores indispensables para la atención de Clientes y público en General.
- 2) En ningún caso se podrá reemplazar o cubrir con horas extraordinarias ausencias derivadas de permisos administrativos en personal, La ausencia por este motivo deberá ser autorizada por la Gerencia el cual se responsabilizará de la continuidad de la atención del servicio.
- 3) Todo reemplazo derivado de una ausencia programada deberá de ser solicitado a la Gerencia por lo menos con 1 día hábil de anticipación y debe ser aprobada antes de proceder a su ejecución.
- 4) En el caso de una ausencia no programada del personal deberá comunicarse con la Gerencia para cubrir la ausencia lo antes posible y dar continuidad al servicio.
- 5) Todo reemplazo del personal que cumpla la función de atención a Público debe ser reemplazado.
- 6) El funcionario responsable de solicitar el reemplazo será el coordinador de transporte

| | | |
|---|--|--|
| Elaborado: Harold Alberto Vargas Revisado Enero 2015 | Aprobado: Harold Alberto Vargas G Representante Legal | Autorizado por: Comité de Seguridad Vial y Presidente Consejo de Administración |
|---|--|--|

| | | |
|--|--|-----------------|
|  | CONTROL DE DOCUMENTOS PLAN ESTRATEGICO DE SEGURIDAD VIAL Comité de Seguridad Vial | No. 1 |
| | | Pág. 110 de 111 |
| | | Versión 0 |

7) Todo reemplazo a través de suplencias o contratos transitorios serán autorizados exclusivamente por la Gerencia.

ACCIONES DE RESPUESTA FRENTE A:


Accidentes de Tránsito.

Producido el accidente de tránsito:

1. Mantener la calma, pensar claramente y proteger el sitio.
2. Advertir al tráfico en ambas direcciones sobre el accidente a través de los conos, triángulos o señales de advertencia.
3. Advertir a todos los que están en el área de los riesgos y no dejar que la gente se acerque.
4. Reportar todos los accidentes por Avantel, Celular o teléfono al Gerente y al coordinador de transporte.
5. Controlar su temperamento.
6. Solicitar apoyo si es del caso a los bomberos, entidades hospitalarias, Policía o guardas de tránsito.
7. Si hubiese heridos sin otras emergencias, brindarles atención y primeros auxilios.
8. En el caso de lesiones, quemaduras u otros se deberán aplicar las técnicas de Primeros auxilios y brindar la atención inmediata por un médico, paramédico y/o trasladar al Accidentado al centro de salud más cercano.
10. Obtenga la siguiente información:
 - Del otro conductor: Nombre, dirección y número de licencia.
 - De los vehículos involucrados: Número de placa o registro, marca, año, modelo y Daños causados.
 - De los pasajeros de los vehículos: Nombres, dirección, naturaleza y tipo de lesiones.
 - Testigos: Nombres y dirección.
 - Guardas de tránsito/ policías: Nombres, números de placas.
11. Refiera cualquier pregunta de personal de prensa, radio o TV a la Gerencia

ORGANISMOS DE APOYO AL PLAN DE CONTINGENCIA

| | | |
|---|--|--|
| Elaborado: Harold Alberto Vargas Revisado Enero 2015 | Aprobado: Harold Alberto Vargas G Representante Legal | Autorizado por: Comité de Seguridad Vial y Presidente Consejo de Administración |
|---|--|--|

| | | |
|--|--|-----------------|
|  | CONTROL DE DOCUMENTOS PLAN ESTRATEGICO DE SEGURIDAD VIAL Comité de Seguridad Vial | No. 1 |
| | | Pág. 111 de 111 |
| | | Versión 0 |

Policía, Bomberos, Guardas de tránsito, Compañías de Seguros. Hospitales y Clínicas

| | | |
|---|--|--|
| Elaborado: Harold Alberto Vargas Revisado Enero 2015 | Aprobado: Harold Alberto Vargas G Representante Legal | Autorizado por: Comité de Seguridad Vial y Presidente Consejo de Administración |
|---|--|--|

Tabla No. 1 - EVALUACIÓN DE RIESGOS

| RELACIÓN DE CARGOS DE LA EMPRESA | CANTIDAD (5) | CLASIFICACIÓN SEGÚN SU ROL (6) | ROL EN LA VÍA (7) | | | TIPOS DE DESPLAZAMIENTOS | | RELACIÓN DE SUS ACTIVIDADES CON EL RIESGO VIAL (10) |
|----------------------------------|--------------|--------------------------------|-------------------|----------|-----------|--------------------------|----------------|---|
| | | | PEATÓN | PASAJERO | CONDUCTOR | EN MISIÓN (8) | IN-ITINERE (9) | |
| EMPLEADOS DIRECTOS | | | | | | | | (*) |
| Gerente General | | Administrativo | | | X | | X | |
| | | | | | | | | |
| | | | | | | | | |
| | | | | | | | | |
| | | | | | | | | |
| | | | | | | | | |
| | | | | | | | | |
| | | | | | | | | |
| | | | | | | | | |
| | | | | | | | | |
| | | | | | | | | |
| | | | | | | | | |
| | | | | | | | | |
| | | | | | | | | |

(*) Trasladar los riesgos priorizados de la TABLA No.2 – Clasificación de Riesgos.

| | | |
|---|--|--|
| Elaborado: Harold Alberto Vargas Revisado Enero 2015 | Aprobado: Harold Alberto Vargas G Representante Legal | Autorizado por: Comité de Seguridad Vial y Presidente Consejo de Administración |
|---|--|--|


**TABLA 2 - EVALUACIÓN DE PELIGROS VIALES -
CLASIFICACIÓN Y PRIORIZACIÓN DE LOS RIESGOS DEL PERSONAL**

| Id | CARGO | RIESGOS | | ALTO | MEDIO | BAJO |
|----|-------|--------------------------------|--------------------|------|-------|------|
| | | RIESGO POR HÁBITOS Y CONDUCTAS | RIESGO POR ENTORNO | | | |
| 1 | | | | | | |
| 2 | | | | | | |
| 3 | | | | | | |
| 4 | | | | | | |
| 5 | | | | | | |
| 6 | | | | | | |
| 7 | | | | | | |
| 8 | | | | | | |
| 9 | | | | | | |
| 10 | | | | | | |
| 11 | | | | | | |
| 12 | | | | | | |

Elaborado: Harold Alberto Vargas
Revisado Enero 2015

Aprobado: Harold Alberto Vargas G
Representante Legal

Autorizado por: Comité de Seguridad Vial
y Presidente Consejo de Administración

| | | |
|---|--|----------------|
|  | CONTROL DE DOCUMENTOS PLAN ESTRATEGICO DE SEGURIDAD VIAL Comité de Seguridad Vial | No. 1 |
| | | Pág 112 de 112 |
| | | Version 0 |

12. ANEXOS

- **TABLA NO 1 EVALUACION DE RIESGOS**
- **TABLA NO 2 EVALUACIÓN DE PELIGROS VIALES**
- **PLANILLA DE REVISION DIARIA DEL VEHICULOS**
- **PLANILLA DE MANTENIMIENTO PREVENTIVO Y CORRECTIVO**
- **PLANILLA**
- **PLANILLA**

| | | |
|---|--|--|
| Elaborado: Harold Alberto Vargas Revisado Enero 2015 | Aprobado: Harold Alberto Vargas G Representante Legal | Autorizado por: Comité de Seguridad Vial y Presidente Consejo de Administración |
|---|--|--|