

EMPRESA DE ENERGIA DE BOYACA S.A. E.S.P

SISTEMA DE GESTION DE LA SEGURIDAD VIAL

Plan Estratégico de Seguridad Vial

DIRECCION DE GESTION SOCIAL / COORDINACION GRUPO DE TRANSPORTES

2020



CERO INCIDENTES DE ALTO RIESGO

CONTENIDO

1.	INTRODUCCION	6
2.	OBJETIVOS	7
2.1.	OBJETIVO GENERAL.....	7
2.2.	OBJETIVOS ESPECÍFICOS	7
3.	ALCANCE	8
4.	DEFINICIONES.....	8
4.1.	SEGURIDAD VIAL	8
4.2.	SEGURIDAD ACTIVA	8
4.3.	SEGURIDAD PASIVA	8
4.4.	ACCIDENTE DE TRÁNSITO	8
4.5.	ACCIDENTE DE TRABAJO.....	8
4.6.	RIESGO.....	9
4.7.	AMENAZA.....	9
4.8.	VULNERABILIDAD	9
4.9.	PEATÓN	9
4.10.	PASAJERO.....	9
4.11.	CONDUCTOR.....	9
4.12.	SOAT	9
4.13.	ARL.....	9
5.	MARCO JURIDICO.....	10
6.	GENERALIDADES DE LA EMPRESA	12
6.1.	RESEÑA HISTÓRICA	12
6.2.	DESCRIPCIÓN DE LA EMPRESA	13
6.3.	CENTROS DE TRABAJO Y SUCURSALES.....	13
6.4.	MISIÓN DE LA EMPRESA	14
6.5.	VISION DE LA EMPRESA.....	14
6.6.	VALORES CORPORATIVOS.....	15
6.6.1.	Compromiso	15
6.6.2.	Integridad	15

6.6.3.	Respeto	15
6.6.4.	Seguridad	15
6.6.5.	Vocación de Servicio	15
6.6.6.	Trabajo en Equipo	15
7.	DIAGNOSTICO.....	16
7.1.	DISTRIBUCIÓN DE TRABAJADORES.....	16
7.2.	DISTRIBUCIÓN DE CONDUCTORES SEGÚN CENTRO DE TRABAJO	16
7.3.	DISTRIBUCIÓN PORCENTUAL DE VEHÍCULOS SEGÚN TIPO Y CLASE.....	17
7.4.	DISTRIBUCIÓN PORCENTUAL DE VEHÍCULOS SEGÚN MODELO	18
7.5.	DISTRIBUCIÓN DE CONDUCTORES SEGÚN CATEGORÍA LICENCIA DE CONDUCCIÓN.....	18
7.6.	DISTRIBUCIÓN CONDUCTORES SEGÚN AÑOS DE ANTIGÜEDAD EN LA EMPRESA.....	19
7.7.	DISTRIBUCIÓN SEGÚN EXPERIENCIA EN LA CONDUCCIÓN.....	19
8.	SISTEMA DE GESTION DE LA SEGURIDAD VIAL (PLAN ESTRATEGICO DE SEGURIDAD VIAL).....	20
8.1.	LIDERAZGO	21
8.1.1.	Compromiso Gerencial	21
8.1.2.	Planificación Estratégica.....	23
8.1.3.	Comité de seguridad Vial.....	26
8.2.	GESTION DEL RIESGO.....	28
8.2.1.	Análisis de Riesgo	28
8.2.2.	Reglas y Procedimientos	30
8.2.3.	Preparación Ante Emergencias	38
8.2.4.	Planificación de la seguridad	39
8.3.	EDUCACION.....	39
8.3.1.	Entrenamiento de conductores	40
8.3.2.	Reuniones de seguridad.....	41
8.3.3.	Promoción y comunicación	41
8.3.4.	Seguridad pública.....	42
8.4.	CONTROL	42
8.4.1.	Equipos de protección y señalización de vehículos.	43
8.4.2.	Inspecciones y mantenimiento.....	47

8.4.3.	Salud Ocupacional.....	Error! Bookmark not defined.
8.4.4.	Proveedores	52
8.5.	MONITOREO	53
8.5.1.	Observaciones de trabajo	53
8.5.2.	Gestión de incidentes	53
8.5.3.	Análisis estadístico	54
8.5.4.	Auditorías	54
9.	CRONOGRAMA	54

LISTA DE TABLAS

Tabla 1. Datos de la Empresa

Tabla 2. Centros y Sucursales de la Empresa

Tabla 3. Distribución de trabajadores

Tabla 4. Distribución de conductores según centro de trabajo

Tabla 5. Distribución Porcentual de vehículos según tipo y clase

Tabla 6. Distribución Porcentual de vehículos según modelo

Tabla 7. Distribución de conductores según categoría licencia de conducción

Tabla 8. Distribución conductores según años de antigüedad en la empresa

Tabla 9. Distribución según experiencia en la conducción

Tabla 10. Objetivos de Seguimiento y Metas propuestas

Tabla 11. Objetivos e indicadores específicos.

Tabla 12. Distribución de trabajadores según su rol dentro de la empresa

Tabla 13. Clasificación de trabajadores según su rol dentro de la vía

Tabla 14. Factores de riesgo

Tabla 15. Factores que motivan el riesgo

Tabla 16. Plan de capacitación específico de seguridad vía

Tabla 17. Rótulos de identificación para sustancias peligrosas manejados en EBSA

Tabla 18. Plan de mantenimiento preventivo de vehículos EBSA 2020

PLAN ESTRATEGICO DE SEGURIDAD VIAL

2020

1. INTRODUCCION

La Organización Mundial de la Salud, a través del Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial, ha indicado que anualmente mueren más de 1,2 millones de personas en accidentes de tránsito y diariamente se presentan aproximadamente 3.000 fallecidos. El 90% de las defunciones por accidentes de tránsito tienen lugar en los países de ingresos bajos y medianos donde se halla menos de la mitad de los vehículos matriculados en todo el mundo.

Además, entre 20 y 50 millones de personas sufren traumatismos no mortales provocados por accidentes de tránsito en carreteras del mundo. Tales traumatismos constituyen una causa de discapacidad, constituyendo un problema de salud pública mundial.

En ese contexto, Colombia no es ajena a esta problemática, las altas cifras de accidentalidad vial son alarmantes, según Fasecolda las víctimas que son atendidas a cargo del SOAT son cerca de 650.000 al año. Según datos contenidos en el informe sobre la situación mundial de la seguridad vial 2015 de la OMS en Colombia fallecen 16,8 por cada 100.000 habitantes a causa de accidentes de tránsito. Entre el período 2006-2015, en donde se obtiene una cifra representativa de casi 59.747 colombianos muertos y más de 379.836 heridos en accidentes de tránsito (fuente: Instituto Nacional de Medicina Legal), algo así como 11 víctimas diarias. En el 2020 entre los meses de enero y mayo se registran 1.956 fallecidos.

Esto además de plantear un panorama bastante serio en términos de salud pública, representa un reto para las empresas, lo cual nos debe estimular la necesidad de generar en nuestros trabajadores una conciencia de prevención alrededor de esta problemática social; todas estas personas en su condición bien sea de conductores, pasajeros y acompañantes o peatones, las cuales cada día pierden o cambian sus vidas radicalmente, necesitan saber que tanto el Estado, como la empresa y la ciudadanía en general, están dispuestos a generar una cultura del respeto y acatamiento de las normas, para evitar que hechos de esta naturaleza se vuelvan a presentar.

Según la Organización Mundial de la Salud “La seguridad vial no es accidental” por eso como empresa se debe trabajar en prevención y por medio del plan estratégico se establecen acciones coordinadas entre sí, para promover en las personas la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguras en la vía y en consecuencia, la formación de criterios autónomos, solidarios y prudentes para la toma de decisiones en situaciones de desplazamiento o de uso de la vía pública

EBSA en su compromiso de lograr cero incidentes de alto riesgo en seguridad y medio ambiente, establece el Plan Estratégico de Seguridad Vial implementando líneas de acción

acordes al desarrollo del sistema integrado de gestión de seguridad, salud y ambiente, donde el fortalecimiento de la gestión institucional, el comportamiento humano, vehículos seguros, infraestructura Segura y atención a víctimas están inmersas en el desarrollo de cada uno de los componentes del sistema integrado de gestión.

La implementación del Plan Estratégico de Seguridad Vial es la respuesta a esta problemática y pretende formar, informar y sensibilizar con metodologías participativas, a todo el equipo de trabajo de la empresa, implementando estrategias llamativas y con información de carácter práctico y formal.

Los beneficios del desarrollo del Plan Estratégico de Seguridad Vial se reflejan en la reducción de ocurrencia de incidentes de tránsito, protegemos la imagen corporativa y los efectos relacionados con un incidente o accidente de tránsito, se evita la depreciación del vehículo por accidentes y partes no cubiertas por el seguro entre otros aspectos.

Con lo anterior se pretende empoderar en la empresa, entidad u organización con la autogestión y cambios preventivos frente a la forma de asumir y practicar la conducta social en relación con la movilidad, es decir, asumir la cultura de la movilidad segura.

2. OBJETIVOS

2.1. OBJETIVO GENERAL

Diseñar e implementar un plan estratégico de seguridad vial brindando herramientas necesarias para la prevención de accidentes viales en la EMPRESA DE ENERGIA DE BOYACA S.A. E.S.P fortaleciendo la cultura de seguridad vial, para lograr cero incidentes de alto riesgo, cumpliendo con las políticas internas de la organización y el marco regulatorio.

2.2. OBJETIVOS ESPECÍFICOS

- Diseñar y establecer políticas, directrices y estrategias para garantizar la gestión y seguimiento del PESV.
- Implementar un plan específico para lograr comportamientos seguros en los trabajadores basado en la capacitación, entrenamiento y certificación médica y psicométrica.
- Garantizar vehículos seguros en operación mediante el cumplimiento de inspecciones y planes de mantenimiento.
- Establecer estrategias que minimicen la exposición a condiciones de riesgo en las vías.
- Diseño y divulgación de protocolos de bioseguridad, emergencia y atención a víctimas,

3. ALCANCE

Aplica a todas áreas, zonas y lugares que requieran el uso y manejo de vehículos, motos, grúas y montacargas de la Empresa de Energía de Boyacá S.A. E.S.P.

4. DEFINICIONES

4.1. SEGURIDAD VIAL

Se refiere al conjunto de acciones, mecanismos, estrategias y medidas orientadas a la prevención de accidentes de tránsito, o a anular o disminuir los efectos de los mismos, con el objetivo de proteger la vida de los usuarios de las vías.

4.2. SEGURIDAD ACTIVA

Se refiere al conjunto de mecanismos o dispositivos del vehículo automotor destinados a proporcionar una mayor eficacia en la estabilidad y control del vehículo en marcha para disminuir el riesgo de que se produzca un accidente de tránsito.

4.3. SEGURIDAD PASIVA

Son los elementos del vehículo automotor que reducen los daños que se pueden producir cuando un accidente de tránsito es inevitable y ayudan a minimizar los posibles daños a los ocupantes del vehículo.

4.4. ACCIDENTE DE TRÁNSITO

Evento generalmente involuntario, generado al menos por un vehículo en movimiento, que causa daños a personas y bienes involucrados en él, e igualmente afecta la normal circulación de los vehículos que se movilizan por la vía o vías comprendidas en el lugar o dentro de la zona de influencia del hecho (CNTT, 2002).

4.5. ACCIDENTE DE TRABAJO

Todo suceso repentino que sobrevenga con causa u ocasión del trabajo y que produzca en el trabajador una lesión orgánica, una perturbación funcional o psíquica, una invalidez o la muerte. Así como el que se produce durante la ejecución de órdenes del empleador o contratante, durante la ejecución de una labor bajo su autoridad, aún por fuera del lugar y horas de trabajo; igualmente el que se produzca durante el traslado de los trabajadores o contratistas desde su residencia a los lugares de trabajo y viceversa, cuando el transporte lo suministre el empleador (Ley 1562 de 2012).

4.6. RIESGO

Es la evaluación de las consecuencias de un peligro, expresada en términos de probabilidad y severidad, tomando como referencia la peor condición previsible.

4.7. ALTO RIESGO

Actividad que en caso de que se presente un incidente puede ocasionar la muerte, invalidez o una incapacidad permanente parcial.

4.8. AMENAZA

Se define como la probabilidad de ocurrencia de un suceso potencialmente desastroso, durante cierto período de tiempo en un sitio dado.

4.9. VULNERABILIDAD

Probabilidad de afectación, puede decirse también, de la susceptibilidad de ser afectado por una amenaza y su capacidad de sobreponerse.

4.10. PEATÓN

Persona que transita a pie por una vía (CNTI, 2002).

4.11. PASAJERO

Persona distinta del conductor que se transporta en un vehículo público (CNTI, 2002).

4.12. CONDUCTOR

Es la persona habilitada y capacitada técnica y teóricamente para operar un vehículo (CNTI, 2002).

4.13. SOAT

Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito - SOAT, el cual ampara los daños corporales que se causen a las personas en accidentes de tránsito e indemniza a los beneficiarios o las víctimas por muerte o incapacidad médica según el caso. Causen a las personas en accidentes de tránsito e indemniza a los beneficiarios o las víctimas por muerte o incapacidad médica según el caso.

4.14. ARL

La Administradora de Riesgos Laborales (ARL) es una entidad aseguradora de vida, encargada de afiliar a los empleados al sistema general de riesgos laborales y de prevenir, proteger y atender a los trabajadores contra todo evento riesgoso que puede haber en un ambiente laboral.¹

5. MARCO JURIDICO

La integridad en la salud y vida de los trabajadores constituye una preocupación de interés público, en la que participan el gobierno Nacional con la instauración de leyes que protegen al trabajador.

El marco legal está dado por lineamientos constitucionales, convenios internacionales de la OIT, normas generales del Código Sustantivo del Trabajo, además, el gobierno colombiano ha establecido normatividad específica para el desarrollo de los programas de salud ocupacional y el cumplimiento en riesgos profesionales, entre otras encontramos las siguientes:

- **La Ley 9ª de 1.979.** Establecer normas para preservar, conservar y mejorar la salud de los individuos en sus ocupaciones. Establece medidas sanitarias sobre protección del medio ambiente, suministro de agua, saneamiento, edificaciones, alimentos, drogas, medicamentos, vigilancia y control epidemiológico.
- **Resolución 2400 de 1.979,** por la cual se establecen disposiciones sobre vivienda, higiene y seguridad en los establecimientos de trabajo.
- **Decreto 614 de 1.984,** determina las bases de la administración de Salud Ocupacional en el país, establece niveles de competencia, determina responsabilidades y crea los Comités Seccionales de Salud Ocupacional.
- **Resolución 2013 de 1.986,** la cual crea y determina las funciones de los comités de medicina, higiene y seguridad industrial.
- **Resolución 1016 de 1.989.** reglamenta la organización, funcionamiento y forma de los Programas de Salud Ocupacional que deben desarrollar los patronos o empleadores del país.
- **Ley 100 de 1993 y Decretos 1295 del 1994** reformada por la ley 776 de 2002, 1771, 1772 de 1994, organizan el Sistema General de Riesgos Profesionales, a fin de fortalecer y promover las condiciones de trabajo y de salud de los trabajadores en los sitios donde laboran.
- **Decreto Ley 1295 de 1.994,** el cual determina la organización y administración del Sistema General de Riesgos Profesionales.

¹ Definiciones tomadas de la Resolución 1565 de 2014

- **Decreto 1772 de 1994**, por el cual, se reglamenta la afiliación y las cotizaciones al sistema General de riesgos profesionales.
- **Decreto 1609 de 2002**. Transporte de mercancías peligrosas
- **Resolución 2346 de 2007**, por la cual se regula la práctica de evaluaciones médicas ocupacionales y el manejo y contenido de las historias clínicas ocupacionales.
- **Resolución 1401 de 2007**, por la cual se reglamenta la investigación de incidentes y accidentes de trabajo.
- **Resolución 2646 de 2008**. Por la cual se establecen los criterios para implementar sistemas de vigilancia epidemiológica para factores de riesgo sicosocial
- **Ley 1562 de 2012**. Por la cual se modifica el sistema de riesgos laborales y se dictan otras disposiciones en materia de salud ocupacional
- **Ley 1503 de 2011**. Por la cual se promueve la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguras en la vía y se dictan otras disposiciones
- **Decreto 2851 de 2013**. Por el cual se reglamenta artículos 3,4,5,6,7,9,10, 12,13,18 y 19 de la Ley 1503 de 2011
- **Resolución 1565 de 2014**. Guía metodológica para la elaboración del plan estratégico de seguridad vial
- **Resolución 1223 de 2014**. Capacitación de conductores en transporte de mercancías peligrosas.
- **Decreto 1072 de 2015. Cap. 6** Disposiciones para la implementación del sistema de gestión de la seguridad y salud en el trabajo.
- **Resolución 1231 de 2016**. Guía para la evaluación de los planes estratégicos de seguridad vial.
- **Circular 68 de 2017**. Revisión de los planes estratégicos de seguridad vial.

6. GENERALIDADES DE LA EMPRESA

6.1. RESEÑA HISTÓRICA

La Empresa de Energía de Boyacá, S.A, E.S.P., EBSA, es una sociedad anónima, clasificada como una empresa de servicios públicos mixta, del orden nacional; vinculada al Ministerio de Minas y Energía, con autonomía administrativa, patrimonial y presupuestal, sometida a las Leyes 142 y 143 de 1994 y 698 de 2001. Mediante Escritura Pública No 0167 otorgada por la notaría cuarta de Tunja del 30 de enero de 2012, se reforman los estatutos sociales de la empresa, los principales cambios fueron:

a) La clase de sociedad: Se registra como una empresa de servicios públicos privada y del tipo de las anónimas; b) Se modifica el objeto social en los capítulos sobre asamblea general, junta directiva y gerente general.

En la actualidad el mayor accionista es BCIF HOLLIDINGS COLOMBIA I SAS con el 99.394% de las acciones. La EBSA es catalogada como una de las empresas más importantes de la región. Desde 1955 contribuye al desarrollo de la región, comercializando energía, jalonado proyectos eléctricos y creando valor en su gestión para responder con servicio al entorno al que se debe.

Ante la perspectiva del mercado energético y gracias a las estrategias del gobierno nacional, su fortaleza se ha concentrado en los negocios de distribución, transmisión y comercialización de energía, que le permiten mostrar los mejores indicadores en el sector eléctrico nacional.

El crecimiento de la EBSA se refleja en su gestión sobre el sistema de distribución, con inversiones significativas que benefician áreas rurales y urbanas en 123 municipios de Boyacá, y en el negocio de comercialización que se traduce en índices de recaudo, incremento en número de clientes y aumento en ventas beneficiando a más de 350000 usuarios.

La EBSA avanza con responsabilidad social y gestión comunitaria, trabajando con conciencia del compromiso y mejora continua, para cumplir con las expectativas de todos los actores sociales con quienes tiene relación, respetando la dignidad y el entorno de la comunidad.

6.2. DESCRIPCIÓN DE LA EMPRESA

Tabla 1. Datos de la Empresa

1. NOMBRE:	EMPRESA DE ENERGIA DE BOYACA S.A. E.S.P (EBSA)
2. NIT:	891800219-1
3. OFICINA PRINCIPAL:	TUNJA
4. TELÉFONO Y FAX:	7405000 Fax 7425787
5. ACTIVIDAD ECONÓMICA:	DISTRIBUCIÓN, TRANSMISIÓN Y COMERCIALIZACION DE ENERGIA ELÉCTRICA
6. PRODUCTOS Y SERVICIOS:	Prestación de servicio público domiciliario de energía eléctrica y sus actividades complementarias de generación, transmisión, distribución y comercialización de energía eléctrica. (anexo 7)
7. AÑO DE INICIACIÓN:	9 DE FEBRERO DE 1955
8. REPRESENTANTE LEGAL:	Ingeniero ROOSEVELT MESA MARTINEZ
9. ADMINISTRADORA DE RIESGOS LABORALES	AXA COLPATRIA
10. FECHA DE AFILIACIÓN:	01 de septiembre 2017
11. CLASE DE RIESGO:	I y IV
12. TAMAÑO DE LA EMPRESA	GRANDE
13. CENTROS DE TRABAJO:	Administrativo y Operativo
14. SUCURSALES	Una sede administrativa en Tunja, Ocho zonas y tres seccionales distribuidas en el Departamento de Boyacá

(Anexo 7)

6.3. CENTROS DE TRABAJO Y SUCURSALES.

La EMPRESA DE ENERGIA DE BOYACA S.A.E.S.P. ha establecido ocho Zonas y tres seccionales de trabajo.

Nota: Resolución 1530/1996; Art. 1. "Se entiende por CENTRO DE TRABAJO a toda edificación o área a cielo abierto destinada a una actividad económica en una empresa determinada, que sean independientes entre sí, como que los trabajadores de las otras áreas no laboren parcial o totalmente en la misma edificación o área a cielo abierto, ni viceversa".

Código de Comercio, Art. 263: "Son SUCURSALES los establecimientos de comercio abiertos por una sociedad, dentro o fuera de su domicilio, para el desarrollo de los negocios sociales o parte de ellos, administrados por mandatarios con facultades para representar a la sociedad".

Tabla 2. Centros y Sucursales de la Empresa

CENTROS / SUCURSALES	CLASE DE RIESGO	DIRECCIÓN
Zona Centro Tunja.	I y IV	Av. Central Norte N° 50-02
Seccional Villa de Leiva.	I y IV	Cra 7b No. 7 – 15
Seccional Tibaná.	I y IV	Calle 7 No. 4-23
Seccional Miraflores.	I y IV	Cra 11 No. 6-26
Zona Sugamuxi. Sogamoso	I y IV	Carrera 11 N° 22-58
Zona Tundama. Duitama	I y IV	Cra 12 N° 16-48
Zona Norte. Boavita	I y IV	Calle 5 N° 7-30
Zona Occidente. Chiquinquirá	I y IV	Cra 12 N° 16-41
Zona Oriente. Guateque	I y IV	Cra 4 N° 9-00
Zona Puerto Boyacá.	I y IV	Cra 3 N° 9-11
Zona Ricaurte. Moniquirá	I y IV	Cra 7 N° 16-36

6.4. MISIÓN DE LA EMPRESA

Suministramos servicios de energía eléctrica con calidad e innovación, para generar progreso y calidad de vida a las partes interesadas, en equilibrio con la seguridad, lo ambiental y lo social.

6.5. VISION DE LA EMPRESA

En el 2023 seremos líderes en calidad del servicio y en el desarrollo energético de la región, en equilibrio con la seguridad, lo ambiental y lo social.

6.6. VALORES CORPORATIVOS

La dinámica de la construcción de la EBSA se basa en principios y valores universales que constituyen el fundamento de todas las concepciones del mundo y que a la vez se convierten en guías para la convivencia social, a saber:

6.6.1. Compromiso

Sentimos propios los objetivos de la Empresa, buscando permanentemente la excelencia en la prestación de nuestros servicios.

6.6.2. Integridad

Actuamos conforme a principios éticos y sociales, haciendo siempre lo correcto, sin obtener ventajas particulares derivadas de nuestras del desarrollo de nuestra labor.

6.6.3. Respeto

Reconocemos y apreciamos el valor de las personas, la comunidad y el medio ambiente, promoviendo en todas las relaciones nuestra más alta consideración y cuidado sin exclusiones ni discriminaciones.

6.6.4. Seguridad

Protegemos la vida y promovemos la seguridad de las personas y el entorno, mediante la prevención de situaciones de riesgo, como parte fundamental de nuestras actividades y procesos

6.6.5. Vocación de Servicio

Damos respuesta oportuna a las necesidades de nuestros clientes y demás grupos de interés, de forma amable y efectiva.

6.6.6. Trabajo en Equipo

Integramos nuestros esfuerzos y reconocemos el trabajo de los demás para el logro exitoso de los objetivos de EBSA; tenemos claridad sobre lo que cada colaborador y/o proveedor debe aportar, manteniendo altos niveles de rendimiento y calidad.

7. DIAGNOSTICO

7.1. DISTRIBUCIÓN DE TRABAJADORES EBSA

Tabla 3. Distribución de trabajadores

DISTRIBUCION PORCENTUAL DE TRABAJADORES SEGÚN ZONAS EBSA		
ZONA	NUMERO	PORCENTAJE
Edificio Administrativo	219	40%
Zona Centro	100	18%
Zona Norte	29	5%
Zona Occidente	31	6%
Zona Oriente	26	5%
Zona Puerto Boyacá	19	3%
Zona Ricaurte	25	5%
Zona Sugamuxi	49	9%
Zona Tundama	46	9%
TOTAL	544	100%

7.2. DISTRIBUCIÓN DE CONDUCTORES SEGÚN CENTRO DE TRABAJO

La Empresa de Energía de Boyacá S.A E.S.P. cuenta con 99 conductores de vehículos, 52 conductores de moto y 83 vehículos distribuidos de la siguiente manera:

Tabla 4. Distribución de conductores según centro de trabajo

DISTRIBUCIÓN PORCENTUAL DE CONDUCTORES SEGÚN ZONAS EBSA	
ZONA	PORCENTAJE
Zona Centro	47%
Zona Tundama	15%

Zona Sugamuxi	10%
Zona Oriente	8%
Zona Norte	6%
Zona Puerto Boyacá	6%
Zona Ricaurte	5%
Zona Occidente	3%
TOTAL	100%

Tabla 5. Distribución de conductores de moto según centro de trabajo

DISTRIBUCIÓN PORCENTUAL DE CONDUCTORES DE MOTO SEGÚN ZONAS EBSA	
ZONA	PORCENTAJE
Zona Centro	69,2%
Zona Tundama	7,7%
Zona Norte	7,7%
Zona Ricaurte	7,7%
Zona Occidente	7,7%
TOTAL	100%

7.3. DISTRIBUCIÓN PORCENTUAL DE VEHÍCULOS SEGÚN TIPO Y CLASE

Tabla 5. Distribución Porcentual de vehículos EBSA según tipo y clase

TIPO DE VEHÍCULO	
TIPO DE VEHÍCULO	PORCENTAJE
Liviano	85,2%
Pesado	14,8%
TOTAL	100%
CLASE DE VEHÍCULO	
CLASE DE VEHÍCULO	PORCENTAJE
Camioneta	23%
Campero	60,1%
Grúa de Fuerza	7,7%

Grúa Línea Viva	2,7%
Camioneta Canasta	4,4%
Montacargas	1,1%
Automóvil	0,5%
Eléctrico	0,5%
TOTAL	100%

7.4. DISTRIBUCIÓN PORCENTUAL DE VEHÍCULOS SEGÚN MODELO

Tabla 6. Distribución Porcentual de vehículos según modelo

DISTRIBUCIÓN DE VEHÍCULOS SEGÚN MODELO	
MODELO	PORCENTAJE
Menor de 2000	1,1%
2001 -2005	0%
2006 - 2010	18,6%
2011 - 2015	14,2%
Mayor de 2016	66,1%
TOTAL	100%

7.5. DISTRIBUCIÓN DE CONDUCTORES SEGÚN CATEGORÍA LICENCIA DE CONDUCCIÓN

Tabla 7. Distribución de conductores según categoría licencia de conducción

DISTRIBUCIÓN DE CONDUCTORES SEGÚN CATEGORÍA LICENCIA DE CONDUCCIÓN	
CATEGORÍA	PORCENTAJE
A2 (Motocicletas y motociclos con cilindrada mayor a 125 c.c)	36%
B1(Automóviles, Camperos, Camionetas)	3%
B2 (Camiones Rígidos, Busetas y Buses)	4%
C1 (Automóviles, Camperos, Camionetas)	14%
C2 (Camiones, Busetas y Buses)	41%

C3 (Vehículos Articulados para el Servicio Particular)	2%
TOTAL	100%

7.6. DISTRIBUCIÓN CONDUCTORES SEGÚN AÑOS DE ANTIGÜEDAD EN LA EMPRESA

Tabla 8. Distribución conductores según años de antigüedad en la empresa

DISTRIBUCIÓN PORCENTUAL SEGÚN AÑOS DE ANTIGÜEDAD EN LA EMPRESA	
AÑOS DE ANTIGÜEDAD	PORCENTAJE
Menor a 10 años	7%
Entre 11 Y 20 años	47%
Entre 21 Y 30 años	42%
Mayor a 31 AÑOS	4%
TOTAL	100%

7.7. DISTRIBUCIÓN SEGÚN EXPERIENCIA EN LA CONDUCCIÓN

Tabla 9. Distribución según experiencia en la conducción

DISTRIBUCIÓN SEGÚN EXPERIENCIA EN LA CONDUCCIÓN	
EXPERIENCIA EN CONDUCCIÓN	PORCENTAJE
Menor a 10 Años	6%
Entre 11-20 Años	37%
Entre 21-30 Años	37%
Mayor a 31 Años	20%
TOTAL	100%

8. SISTEMA DE GESTIÓN DE LA SEGURIDAD VIAL (PLAN ESTRATEGICO DE SEGURIDAD VIAL)

El sistema de gestión de la seguridad vial que la EBSA plantea en este documento técnico está alineado con el sistema de gestión de la seguridad salud y ambiente que desarrolla actualmente y cumple con las políticas internas de la organización y con el capítulo 6 del decreto 1072 de 2015 del Ministerio de Trabajo. Sus aspectos generales fueron desarrollados para empresas

La resolución 1565 de 2014 propone algunos elementos que debe contener el Plan Estratégico de Seguridad Vial los cuales se verán reflejados en la estructura del sistema de gestión de seguridad, salud y ambiente de la Empresa de Energía de Boyacá S.A. E.S.P; dichos componentes se describirán a continuación:



8.1. LIDERAZGO

8.1.1. Compromiso Gerencial

8.1.1.1. Política y Principios de Seguridad

En EBSA se tiene una Política y principios de seguridad como empresa prestadora del servicio público de energía eléctrica, en la cual está inmerso el concepto de la seguridad vial y el compromiso de tener una mejora continua, es revisada anualmente por la alta dirección y divulgada a los trabajadores mediante diversos medios de información de la organización. Esta política y sus principios fueron revisados y actualizados con base en las necesidades de la empresa del marco legal vigente y se escribe a continuación:

“Lograr cero incidentes de alto riesgo y prevenir las enfermedades laborales”

(Anexo 5)

Los principios vigentes son:

- En EBSA la seguridad, la salud y el bienestar de los trabajadores, proveedores de servicios y comunidad en general están incorporadas en la estrategia corporativa. La prevención es parte fundamental de las actividades y procesos.
- La gestión de la seguridad y la salud en el trabajo son responsabilidad del Gerente General, Gerentes de Área, directores, Jefes de Departamento, Interventores, Profesionales, Coordinadores, Jefes de Cuadrilla, Empleados en General y Proveedores de Servicios.
- Todos los incidentes son evitables, por ello nuestros esfuerzos se focalizan en la identificación y eliminación de los peligros de alto riesgo para empleados, proveedores de servicios, visitantes y población afectada por nuestras actividades.
- Ningún trabajo, meta o emergencia, justifica que un trabajador propio o contratado y/o la comunidad en general sea expuesta a situaciones de riesgo no controladas.

- La alta dirección demuestra su compromiso con la seguridad y la salud en el trabajo a través de las observaciones de trabajo, inspecciones de seguridad, investigación de incidentes, reuniones de seguridad, participación en el entrenamiento a trabajadores y seguimiento a la gestión.
- Cumplimiento de la normatividad legal y demás requisitos aplicables a la naturaleza de la organización, relacionados con seguridad y la salud en el trabajo.
- Asignación de los recursos necesarios para la implementación de un sistema de gestión en seguridad y salud en el trabajo y **DE UN PLAN ESTRATÉGICO DE LA SEGURIDAD VIAL** con un componente proactivo hacia la mejora continua.

Anexo 5. Política de seguridad y salud en el trabajo.

Anexo 6. Estrategias de divulgación del PESV

Anexo 7. Evidencia divulgación PESV

8.1.1.2. Responsabilidades

El acto de gerencia No. 023 de 2013 asigna responsabilidades en seguridad, salud y ambiente para los diferentes niveles organizacionales de la empresa y es importante resaltar que dentro del concepto integral de seguridad está inmerso el concepto de seguridad vial. (anexo 1)

8.1.1.3. Compromiso Gerencial

La alta dirección muestra su compromiso hacia la seguridad y el ambiente a través de:

- Divulgación de la política y principios
- Revisión de la política y principios de seguridad
- Reuniones de seguridad
- Observaciones de seguridad
- Inspecciones de seguridad
- Inducción a nuevos empleados
- Investigación de incidentes
- Seguimiento al cumplimiento de planes y programas
- Informes mensuales a comité operativo
- Análisis de estadísticas
- Formulación y seguimiento a planes de acción

8.1.1.4. Responsable Plan Estratégico

El acto de gerencia N° 012 de 2015 determina que el responsable del plan estratégico será el **COORDINADOR GRUPO DE TRANSPORTES** quien diseñará, desarrollará, implementará y hará seguimiento al plan estratégico de seguridad vial. (Anexo 2) Además en dicho documento se expresa la voluntad de la alta dirección en el buen desarrollo del PESV.

8.1.1.5 Idoneidad del responsable PESV

Persona responsable, capaz, ético, con título profesional, experiencia en la administración de la flota de transportes EBSA, capacitaciones en seguridad vial y auditoría interna en sistemas de gestión de seguridad vial. (Anexo 4)

EMPRESA DE ENERGIA DE BOYACA S.A. E.S.P

8.1.2. Planificación Estratégica

8.1.2.1. Objetivos Estratégicos

La organización cuenta con un plan estratégico formulado para el periodo 2019 – 2023 dentro del cual estipula una perspectiva transversal denominada: PERSPECTIVA SEGURIDAD y uno de sus objetivos es **LOGRAR CERO INCIDENTES DE ALTO RIESGO EN SEGURIDAD Y AMBIENTE**. En la tabla siguiente se presentan los objetivos de seguimiento y las metas propuestas:

Tabla 10. Objetivos de Seguimiento y Metas propuestas

POLÍTICA DE GESTIÓN INTEGRAL	OBJETIVOS GENERALES	OBJETIVOS ESPECÍFICOS	INDICADOR
Lograr cero incidentes ambientales de alto riesgo y contribuir con el desarrollo del país y de la región	Minimizar y controlar los impactos ambientales negativos generados por el desarrollo de las actividades	Lograr cero incidentes ambientales de alto riesgo	No. de incidentes ambientales de alto riesgo (No. de incidentes ambientales reportados con investigación / No. de incidentes ambientales reportados) * 100
		Desarrollar el conocimiento y la cultura de la prevención de daños ambientales y riesgos a la seguridad pública	(No. de actividades de capacitación y entrenamiento realizadas / No. De capacitaciones de capacitación y entrenamiento programadas)

POLÍTICA DE GESTIÓN INTEGRAL	OBJETIVOS GENERALES	OBJETIVOS ESPECÍFICOS	INDICADOR
	Controlar los riesgos para la seguridad pública generados por el desarrollo de las actividades	Lograr cero incidentes de alto riesgo para la seguridad pública asociados a nuestras actividades	No. de incidentes de alto riesgo presentados a miembros del público imputables a la empresa
Lograr cero incidentes de alto riesgo y prevenir las enfermedades laborales	Mejorar las condiciones de trabajo, seguridad y salud laboral en la empresa	Lograr cero incidentes de alto riesgo	No. de incidentes de alto riesgo
			No. de accidentes de trabajo reportados con investigación / No. de accidentes de trabajo reportados) * 100
			(No. de acciones correctivas realizadas resultantes de la investigación de incidentes de alto riesgo / No. de acciones correctivas propuestas resultantes de la investigación de incidentes de alto riesgo) * 100
			No. de acciones realizadas resultantes de las inspecciones de seguridad / No. de acciones propuestas resultantes de las inspecciones de seguridad) * 100
	Garantizar el cumplimiento de los requisitos del Sistema de Gerenciamiento de Trabajo Seguro en EBSA	(No. de reuniones de seguridad en las que participó la Alta Dirección / No. de reuniones de seguridad programadas) * 100	
		(No. de observaciones de seguridad realizadas por la Alta Dirección / No. de observaciones de seguridad programadas para realizar por la Alta Dirección) * 100	
		(No. de actividades del sistema ejecutadas / No. de actividades del sistema programadas) * 100	
		(No. de actividades de capacitación y entrenamiento realizadas / No. de actividades de capacitación y entrenamiento programadas) * 100	
Desarrollar el conocimiento y la cultura de la prevención	Garantizar el cumplimiento de los requisitos de seguridad y salud ocupacional	(No. de acciones realizadas resultantes de las reuniones de COPASST / No. de acciones propuestas en las reuniones de COPASST) * 100	

Sin embargo, para cumplir con las exigencias metodológicas del sistema específico de gestión para la seguridad vial (plan estratégico) se formulan los siguientes objetivos e indicadores:

Tabla 11. indicadores específicos.

NOMBRE INDICADOR	DEFINICION	COMO SE MIDE	FUENTE DE INFORMACIÓN	RESPONSABLE	FRECUENCIA DE MEDICIÓN	INTERPRETACION	META
Cumplimiento del plan estratégico de seguridad vial	Relación de las actividades ejecutadas con respecto a las actividades programadas	(N° de actividades ejecutadas / N° actividades programadas del Plan estratégico de	Cronograma del Plan estratégico de seguridad vial	Coordinador grupo de Transportes	Trimestral	Porcentaje de cumplimiento	80%

	del Plan de Seguridad Vial en un periodo.	seguridad vial) X 100					
Porcentaje de actividades de capacitación en seguridad realizadas	Total, de actividades realizadas con respecto al total de las programadas en un periodo de tiempo	(N° de actividades de capacitación en seguridad y salud ejecutadas/ N° de actividades de capacitación programadas) x100	Registros de asistencia	Dirección de Talento Humano	Trimestral	Porcentaje de actividades de capacitación realizadas	80%
Cumplimiento del Plan de Mantenimiento preventivo del parque automotor EBSA	Total de actividades realizadas con respecto al total de las programadas en un periodo de tiempo	N° de órdenes de mantenimiento preventivo ejecutadas / Total den mantenimiento preventivo programadas X 100	Plan de Mantenimiento del parque automotor	Coordinador grupo de Transportes	Mensual	Porcentaje de cumplimiento	100%
Número de accidentes viales.	Número de incidentes viales de riesgo alto que se presentan en un periodo de tiempo determinado (incidente de riesgo alto es aquel que puede producir la muerte, invalidez o incapacidad permanente parcial)	Número de incidentes ocurridos / Total de vehículos X 100	Reporte	Coordinador Grupo de Transportes	Trimestral	Número de incidentes viales de riesgo alto	cero

Cada uno de estos indicadores tendrá su propia hoja de vida y definición de metas.

Para lograr cumplir con los objetivos y alcanzar las metas la organización desarrolla una estrategia anual establecida en este plan.

8.1.2.2. Control de documentación

Las directrices organizacionales referentes a la creación, revisión, aprobación, actualización y eliminación de los documentos que hagan parte de este plan estratégico se definen a través del procedimiento de calidad “**Control de Documentos del SIG**” PR-ME-02.

La documentación del Sistema está conformada por la política de gestión integral, objetivos, manual de seguridad, planes, programas, procedimientos e instructivos; y se administra a

través del software establecido, medio con el cual se garantiza el acceso y consulta a las versiones vigentes de los documentos, a todos los funcionarios de EBSA.

Los registros, como soportes físicos o magnéticos que recogen los resultados y documentan las evidencias, se controlan teniendo en cuenta lo dispuesto en el **Procedimiento “Tabla de retención documental-Control seguimiento y evaluación a la Gestión del SIG” TRD-CG-01**, metodología que asegura su identificación, clasificación, almacenamiento, protección, tiempo de retención, acceso y disposición de estos.

La documentación correspondiente a la información de los conductores reposará en la hoja de vida de cada uno de ellos controlada por el Departamento de Recursos Humanos. Así mismo para garantizar la confidencialidad de la información de la historia clínica ocupacional se cumple con lo estipulado en la Resolución 2346 de 2007 y en la Resolución 1918 de 2009.

8.1.3. Comité de seguridad Vial

El acto de gerencia número 012 establece y reglamenta la conformación del comité de seguridad vial de la Empresa de Energía de Boyacá S.A. E.S.P, cuyo objetivo estará enfocado en plantear, diseñar, implementar y medir las acciones que permitan generar conciencia entre el personal y alcanzar las metas de seguridad vial según lo estipulado en la resolución 1565 de 2014.

El Comité de Seguridad Vial está integrado por:

- Ingeniero Jorge Eliecer Suarez López, Gerente de Distribución (**presidente, representante de la alta dirección y moderador de la reunión**)
- Doctor Jorge Alfonso Sanabria Moyano, Gerente administrativo (**representante de la alta dirección**)
- Doctor Héctor Hernán Contreras Peña, Director de Gestión Social (**representante del sistema de gestión de seguridad, salud y ambiente en EBSA**)
- Doctora Analida Martínez, Director de Talento Humano (**gestión del recurso humano en EBSA**)
- Doctor Jaime Carvajal Márquez, Coordinador Grupo Transportes (**Responsable PESV**)
- Doctor Néstor Andrés García González, Coordinador Gestión Activos y Seguros (**Gestión en pólizas y seguros**)
- Ingeniero Carlos Julio Méndez Galán, Jefe Departamento Zona Centro (**representantes jefes de zona**)
- Ingeniero Oscar Agudelo, Representante de los trabajadores al comité de seguridad y salud en el trabajo.

- Angel Fabian Fernandez Avila, **(secretario)**

Este comité fue conformado a partir del acta de reunión N° 001 (Instalación del comité de seguridad vial) dentro del cual se socializa el acto de gerencia N° 012 que establece las funciones de los integrantes del comité. (Anexo 2 y 3).

El Comité de Seguridad Vial tendrá las siguientes funciones:

- Analizar los resultados obtenidos en el diagnóstico inicial y formular el plan estratégico conducente a reforzar los aspectos favorables encontrados, mitigar los riesgos y diseñar acciones para garantizar un cambio de actitud en los diversos actores de la movilidad en la compañía.
- Identificar los factores de riesgo para incidentes viales y establecer un plan de acción personalizado para cada uno de ellos.
- Diseñar, implementar y evaluar los programas académicos a desarrollar con los distintos actores en materia de seguridad vial según necesidades priorizadas.
- Evaluar los requerimientos y la oferta disponible, frente a proveedores y talleres para los procesos de diagnóstico, mantenimiento preventivo y mantenimiento correctivo de los vehículos.
- Programar fechas, tiempos y lugares para las capacitaciones con los conductores, sus equipos de trabajo y otros actores de la empresa, entidad u organización.
- Determinar las acciones de control o auditorías viales que se consideren pertinentes.
- Diseñar un plan de trabajo anual y evaluar su efectividad.
- Establecer los cronogramas de las diversas actividades a ejecutar y hacer seguimiento de estas.
- Preparar los informes periódicos para la alta Gerencia, Ministerio de Transporte, organismo de tránsito u otros interesados.

- Participar en la investigación de los incidentes de tránsito.
- Las demás que la normatividad y los procedimientos internos de EBSA exija.

Las reuniones deberán realizarse trimestralmente de manera ordinaria y extraordinariamente si se requiere por la ocurrencia de un incidente de alto riesgo vial o la identificación de comportamientos o condiciones de riesgo que ameriten su reunión. (Anexo 2 y 3)

8.2. GESTION DEL RIESGO

8.2.1. Análisis de Riesgo

La organización tiene un procedimiento denominado **PR-GS-23 PROCEDIMIENTO ANALISIS DE RIESGO** que aplica para las áreas, procesos y actividades relacionadas con la operación de la Empresa de Energía de Boyacá S.A. E.S.P. nuevas adquisiciones y nuevas instalaciones e involucra a todo el personal, proveedores de servicios y público en general y las actividades de los diferentes procesos incluida la conducción de vehículos.

En la matriz de identificación de peligros y evaluación de riesgos se identificó el peligro de tránsito y el riesgo de choque y/o volcamiento. Esta matriz se elabora siguiendo la metodología de gestión de riesgos descrita en el **PROCEDIMIENTO ANALISIS DE RIESGO PR-GS-23**. Para el control de los riesgos se aplica el concepto de la jerarquía de efectividad de los controles, en el cual se definen seis niveles, en el que lo más efectivo es Eliminar el riesgo y lo menos efectivo usar Elementos de Protección Personal. La mayor efectividad se logra usando barreras de diferentes niveles para que entre todas estas barreras se alcance mayor protección.

Para el control de los riesgos se utiliza la metodología de barreras de control, barreras de seguridad y barreras de apoyo. Las Barreras de Control tienen como función controlar la energía relacionada con los riesgos de seguridad. Por lo general son barreras físicas que no dependen de la acción humana para trabajar. Las Barreras de Seguridad son aquellas cuya función es proteger a la persona en un evento donde la energía se sale de control. Estas barreras actúan entre la energía no controlada y el trabajador, por ejemplo: el cinturón de seguridad, el air bag, la señalización, las inspecciones planeadas, las inspecciones preoperacionales, el mantenimiento de los vehículos, entre otras. Las Barreras de apoyo tienen como función aumentar la eficacia de las barreras de control y seguridad. Estas barreras dependen enteramente de la acción humana para funcionar como normas de seguridad, procedimientos escritos, capacitación, observadores dedicados.

Pero así mismo para cumplir con lo estipulado en la Resolución 1565 de 2014 se realizó la evaluación de riesgo con la metodología proporcionada. (Anexo 11)

8.2.1.1. Clasificación de trabajadores según su rol dentro de la empresa

Tabla 12. Distribución de trabajadores según su rol dentro de la empresa

GRUPO DE TRABAJO	NUMERO	PORCENTAJE
Distribución	285	52,4%
Administrativo	206	37,8%
Comercial	53	9,8 %
TOTAL	544	100%

8.2.1.2. Clasificación de trabajadores según su rol dentro de la vía

Tabla 13. Clasificación de trabajadores según su rol dentro de la vía

ROL DENTRO DE LA VIA	NUMERO	PORCENTAJE
Pasajero	160	64%
Conductor	89	36%

8.2.1.3. Factores y causas que motivan el riesgo, análisis y consolidación de encuesta.

Mediante encuestas aplicadas a los conductores de la Empresa de Energía de Boyacá para establecer el panorama de los riesgos viales tal y como lo indica la resolución 1565 de 2014. Se tabulo la información recogida obteniendo siguientes resultados. (Anexo 11)

Anexo 9. Encuesta sobre identificación del riesgo vial.

Tabla 14. Factores, calificación y clasificación de riesgos viales basados en la encuesta.

FACTORES DE RIESGO	NUMERO	NIVEL DE RIESGO
Estado de la Infraestructura / Vía mi Vehículo	63%	Alto
Mi Propia Conducción	22%	Medio
La Organización del Trabajo	9%	Bajo
Otros	6%	Bajo

De acuerdo con los resultados arrojados en las encuestas el factor de riesgo vial de mayor incidencia es la infraestructura vial, es conocido que el departamento de Boyacá no cuenta con una malla vial en excelentes condiciones por lo tanto se deben implementar estrategias preventivas fortaleciendo comportamientos seguros y vehículos en perfectas condiciones de operación.

Tabla 15. Tablas que motivan el riesgo vial

CAUSAS QUE MOTIVAN EL RIESGO	NUMERO	NIVEL DE RIESGO
Intensidad del Trafico	22%	Alto
Condiciones Climatológicas	19%	Alto
Estado de la Infraestructura/ Vía	15%	Alto
Otros Conductores	11%	Medio
Su Estado Psicofísico	8%	Medio
Falta de Información o Formación en Seguridad Vial	8%	Medio
Tipos de Vehículo o sus Características Estado del Vehículo	7%	Medio
Organización del Trabajo	6%	Bajo
Su Propia Conducción	4%	Bajo
Otros	1%	Bajo

Acorde a los resultados de la etapa de evaluación de los riesgos y las acciones a plantear se establece un plan de acción enfocado en los cinco pilares para prevenir la ocurrencia de accidentes de tránsito. (Anexo 12)

8.2.2. Reglas y Procedimientos

8.2.2.1. Requisitos legales

La Empresa de Energía de Boyacá cuenta con el procedimiento “identificación, acceso y evaluación del cumplimiento de requisitos” PR-GJ-07 con el fin de establecer la metodología para la identificación, acceso, comunicación y evaluación del cumplimiento de requisitos legales, y otros que suscriba la organización incluyendo legislación en materia de seguridad vial, esto se realiza mediante la matriz de requisitos legales y otros FT-GJ-01(Incluye: Leyes, Decretos, Resoluciones, Circulares y Jurisprudencia)

Además, la empresa tiene un Reglamento Interno de Trabajo y la convención colectiva, que proporciona a los empleados las normas y regulaciones internas relativas a sus funciones; los cuales son socializados en las inducciones al puesto de trabajo.

8.2.2.2. Procedimientos de trabajo

La organización proporciona a los conductores el **Manual de Seguridad Vial MA – SL – 01** en el cual se dan directrices de manejo seguro, así como las condiciones para realizar el transporte seguro de mercancías peligrosas durante la ejecución de las actividades desarrolladas por la Empresa de Energía de Boyacá S.A. E.S.P.

Por ello la empresa de Energía de Boyacá:

- Establece reglas para el uso seguro de vehículos en el cual se establece normatividad EBSA para su uso
- Cuenta con un Procedimiento escrito para la elaboración de normas, reglas, procedimientos de trabajo seguro y análisis seguro de trabajo para proporcionar instrucciones específicas a los trabajadores (PR – GS – 26).

8.2.2.3. Política Empresarial sobre alcohol, sustancias psicoactivas y tabaco

La EMPRESA DE ENERGIA DE BOYACA S.A. E.S.P reconoce que la ingesta y abuso del alcohol, el consumo de sustancias psicoactivas y tabaco, por parte de los funcionarios genera no solo deterioro en las condiciones de salud del trabajador, sino que además repercute de una manera significativa en el rendimiento individual y colectivo de los miembros de la organización.

El síndrome de dependencia al alcohol y el consumo de sustancias psicoactivas son un problema de salud pública, pero son condiciones susceptibles de tratamiento y rehabilitación y como tal lo acepta y lo reconoce nuestra organización. La organización como estrategia preventiva, implementa un programa de Prevención de Consumo de Alcohol, Sustancias Psicoactivas y Tabaco, por lo cual los trabajadores deben ser partícipes de este. Los empleados que sospechen tener problemas de dependencia a estas sustancias deben buscar asesoramiento y seguir un tratamiento y rehabilitación apropiado, para ello cuenta con el apoyo de la Coordinación de Bienestar Social.

Es Política de La EMPRESA DE ENERGÍA DE BOYACÁ, que, en horas de trabajo, en instalaciones de la organización, sitios habituales de trabajo o en el transporte que suministre la organización, los empleados no hagan uso, posesión, manufactura o distribución ilegal de bebidas alcohólicas o sustancias psicoactivas, por esta razón la empresa se encargará de sensibilizar y educar a sus funcionarios en el tema.

Ante el incumplimiento de esta política por parte de los empleados la Organización tomará las medidas disciplinarias según las normas y directrices establecidas en el Reglamento Interno de Trabajo. El personal contratista también está cubierto por esta Política y aquellos que la violen serán retirados de las instalaciones y se aplicaran las acciones pertinentes.

Esta política permanentemente se está socializando a través de información escrita y verbal por ejemplo en talleres, reuniones de seguridad y observaciones de seguridad.

Con base en la sentencia SL 8002-2014 de la CORTE SUPREMA DE JUSTICIA próximamente se estará implementando un procedimiento interno que permita como estrategia preventiva realizar **ALCOHOLIMETRIAS** a los trabajadores incluidos los conductores. MIRAR LA GUIA DE TOMA DE PRUEBAS DE ALCOHOLIMETRIA.

8.2.2.4. REGULACIONES ESPECIFICAS

8.2.2.4.1. Deberes y Prohibiciones de los Conductores:

Los conductores tienen los siguientes deberes:

- Tener licencia de conducción expedida por la autoridad competente de acuerdo con la clasificación del vehículo que vaya a conducir.
- Sujetar a la estructura del vehículo equipos, herramientas y otros accesorios
- Colocar triángulos y encender las luces de parqueo una vez quede varado.
- Revisar la altura de la carga o los equipos para asegurarse que haya suficiente espacio para pasar por debajo de puentes u otros objetos colgantes.
- No exceder las capacidades de carga de los vehículos y el conductor será el responsable por el cargue adecuado del equipo.
- Garantizar que al ingresar a las subestaciones haya la distancia de seguridad requerida entre cualquier accesorio del vehículo y equipos energizados.
- Solicitar su reemplazo por otro conductor calificado o suspender su trabajo y notificar a su jefe inmediato si se siente somnoliento o tiene cualquier condición física que pueda afectar la seguridad
- Durante la marcha del vehículo atender a cualquier ruido anormal, olor extraño, indicación irregular de los instrumentos del tablero, humos raros o cualquier otro aspecto que indique algún funcionamiento incorrecto; en caso de notar cualquiera de los anteriores síntomas, detener inmediatamente el vehículo en un lugar seguro, tratar de investigar la causa, comunicarse inmediatamente con el jefe inmediato y/o coordinación de transportes, solicitar servicio de grúa para llevar vehículo a taller autorizado y transporte de personal a su cede de trabajo.
- Realizar inspección preoperacional del vehículo.
- Participar de las inspecciones programadas.
- Participar de la planificación de la seguridad previo al desplazamiento.

- No asumir comportamientos intolerantes con peatones, pasajeros y otros conductores.
- Velar por que se cumpla con las especificaciones dadas por el fabricante respecto a: número de pasajeros, capacidad de carga de su vehículo, mantenimiento preventivo y correctivo entre otras.
- Abastecer de combustible con el vehículo apagado

Los conductores tienen prohibido:

- Conducir cualquier vehículo bajo la influencia del alcohol y/o efectos de sedantes, o alucinógenos
- La posesión de armas de fuego, armamento y explosivos peligrosos en horas laborales, en vehículos de la compañía
- Realizar otra actividad simultánea mientras se conduce cualquier tipo de vehículo.
- Conducir más de tres horas seguidas sin haber realizado una pausa activa de por lo menos quince minutos
- Usar el celular o radio teléfono mientras conduce aun cuando los equipos cuenten con dispositivos manos libres.
- Transportar personal no autorizado en vehículos de la compañía.
- Sobrepasar los límites de velocidad (En zona residencial 30 Km/h, zona urbana 60Km/h y en carretera 80 Km/h).
- Transportar personal en la parte posterior de un vehículo (Platón, plataforma o carrocería)
- Saltar o bajarse del vehículo cuando esté en movimiento
- Infringir las señales de tránsito ubicadas en las vías.
- Poner en movimiento el vehículo si todos los ocupantes no tienen puesto el cinturón de seguridad
- Poner el vehículo en movimiento si las puertas están abiertas u oscilantes.
- Parquear en áreas que interfieran el tráfico vehicular o peatonal.
- Remolcar a otro vehículo o ser remolcado con otro vehículo que no sea una grúa.

8.2.2.4.2. Normas para Pasajeros

- Está terminantemente prohibido viajar sin la utilización del cinturón de seguridad

- No deben consumir alimentos, bebidas alcohólicas dentro del vehículo ni fumar dentro del mismo
- Identificar las condiciones y comportamientos de riesgo e implementar acciones de control inmediatas
- Exigir el cumplimiento de los estándares de seguridad por parte del conductor
- No presionar al conductor para que exceda los límites de velocidad
- Planear con antelación la hora de salida para evitar presiones innecesarias al conductor que lo lleven a asumir comportamientos de riesgo
- No debe ser irrespetuoso o distraer la atención del conductor de cualquier manera
- No lanzar basura por las ventanas
- Contribuir al cuidado del vehículo

8.2.2.4.3. Normas para Peatones

- Caminar siempre por el andén o acera, nunca por la calle.
- Utilizar los puentes peatonales.
- Cruzar siempre por las cebras peatonales cuando el semáforo en verde lo indique.
- Mirar en ambos sentidos de la vía antes de cruzar una calle.
- Evitar pasar las calles haciendo zigzag.
- No cruzar nunca por la mitad de la vía. Debe cruzarse desde las esquinas o donde la vía lo señale prudente.
- Evitar distraerse mientras se camina. No escuchar música a alto volumen ni distraerse y mucho menos utilizar equipos móviles como celulares.
- Evitar cruzar una calle con objetos que dificulten la visibilidad de lo que está ocurriendo en la vía.
- Bajarse en los paraderos de transporte público correspondientes. No caminar entre los carriles de la vía ni bajarse de un auto en la mitad de la calle.
- No asumir que se tiene prioridad para cruzar una calle. Primero cerciorarse que ya se ha cedido el paso por parte de los conductores.
- Nunca soltar de la mano a niños pequeños mientras se cruza la calle.
- Evitar pasar una cebra cuando el semáforo se encuentre en amarillo. Es muy peligroso quedar atrapado en la mitad de la vía.

- Ser precavido con atravesar calles cuando el día está lluvioso. A los conductores se les dificulta la visibilidad por causa de la lluvia.
- Se debe tener precaución al caminar dentro de parqueaderos públicos y privados. Muchas personas no ponen la suficiente atención cuando reversan su vehículo.

8.2.2.4.4. Conductor de Motocicleta

Los conductores de moto tienen los siguientes deberes:

- Tener licencia de conducción expedida por la autoridad competente de acuerdo con la clasificación del vehículo que vaya a conducir.
- Diligenciar el formato inspección preoperacional de moto.
- Participar de las inspecciones programadas.
- Portar y hacer uso correcto de los elementos de protección suministrados por la empresa (Casco para motociclista, guantes, coderas, rodilleras).
- Transitar por la derecha de las vías a distancia no mayor de un (1) metro de la acera u orilla.
- Respetar los límites de velocidad en zonas rurales donde las velocidades máximas serán de treinta (30) kilómetros por hora, La velocidad máxima permitida en vías urbanas será de sesenta (60) Kilómetros por hora.
- Utilizarán el carril libre a la izquierda del vehículo a sobrepasar.
- Participar de la planificación de la seguridad previo al desplazamiento.
- No asumir comportamientos intolerantes con peatones, pasajeros y otros conductores.
- Velar por que se cumpla con las especificaciones dadas por el fabricante respecto mantenimiento preventivo y correctivo entre otras.

Los conductores de moto tienen prohibido:

- Conducir la motocicleta en estado de embriaguez, bajo los efectos de sustancias psicoactivas o en condiciones no apropiadas que limiten las facultades físicas y mentales.

- Usar el celular o equipos de comunicación mientras se conduce. El conductor deberá detener la marcha y parquear en forma segura antes establecer comunicación. Esta restricción aplica aun cuando los equipos cuenten con dispositivos manos libres.
- Transitar sobre las aceras, lugares destinados al tránsito de peatones y por aquellas vías en donde las autoridades competentes lo prohíban.
- Adelantar a otros vehículos por la derecha o entre vehículos que transiten por sus respectivos carriles.
- Realizar actos de acrobacia en las vías públicas o agarrarse de otro vehículo para ser remolcado.
- Llevar pasajeros o transportar cargas mayores a la capacidad de la motocicleta.

8.2.2.4.5. Operador de grúa

Además de las responsabilidades y obligaciones generales debe cumplir con lo siguiente:

- El operador debe estar certificado en operación de Grúas
- El operador de la grúa debe cumplir con el procedimiento de trabajo seguro PTS-MS-36 Operación segura de grúa.
- Las carreteras y caminos que cruzan el área de trabajo deben estar cerradas mientras se opera la grúa (se debe solicitar el cierre de la vía con la autoridad competente)
- Se debe señalizar el área de trabajo para evitar la circulación de cualquier persona que no esté directamente implicado en los trabajos de la grúa
- El conductor de la grúa debe conocer y tener en cuenta la altura total, los pesos por eje y el peso total (la grúa, los equipos auxiliares y la carga incluidos) del vehículo
- Antes de iniciar la marcha se deberá verificar:
 - ✓ El correspondiente aseguramiento de la grúa y del sistema estabilizador
 - ✓ Los gatos estabilizadores y las vigas de estabilizador están totalmente retraídos y debidamente asegurados.
 - ✓ La grúa (bomba hidráulica) está desconectada.

8.2.2.4.6. Operador de montacargas

- Debe diligenciar el formato inspección preoperacional de montacargas.
- Es obligatorio el uso de cinturón de seguridad
- Debe mantener las manos y los pies dentro de la cabina
- Debe asegurarse que las plataformas estén bien colocadas y aseguradas.
- Debe asegurarse que la carga no le obstruya la vista.
- Debe estar siempre atento a los peatones.
- No exceder la capacidad de carga de su vehículo.
- No permitir pasajeros en los montacargas, ni el levantamiento de personas sobre las uñas.

8.2.2.4.7. Conductor que transporta mercancías y residuos peligrosos

Si en la ejecución de sus actividades se deben transportar mercancías y residuos peligrosos tener siempre en cuenta:

- Identificar en una placa el número de las Naciones Unidas (UN) correspondiente al material que se transporte, de acuerdo con lo establecido en el capítulo **8.4.1.** del presente documento.
- Utilizar rótulos de identificación de las mercancías peligrosas a transportar.
- Usar los elementos básicos para atención de emergencias tales como: extintor de incendios, ropa protectora, linterna, botiquín de primeros auxilios, y los demás equipos y dotaciones especiales de acuerdo con lo estipulado en la Tarjeta de Emergencia.
- Portar el kit de derrames para el manejo de contingencias, el cual debe contener: absorbente, overol antifluidos, monogafas, masilla epóxica, mascarilla, guantes de nitrilo, cepillo y recogedor antichispas.
- Portar la tarjeta de emergencia del residuo peligroso a transportar.
- Portar mínimo dos (2) extintores tipo multipropósito en sitio de fácil acceso y que se pueda disponer de él rápidamente en caso de emergencia.
- Contar con un dispositivo sonoro o pito, que se active en el momento en el cual el vehículo se encuentre en movimiento de reversa.
- Diseñar el Plan de Contingencia para la atención de accidentes durante las operaciones de transporte de mercancías peligrosas, teniendo en cuenta la tarjeta de emergencia y el Decreto 321 de 1999.
- Estar capacitado en transporte de mercancías peligrosas según la Resolución 1223 de 2014

Para complementar lo descrito y referente a este numeral dentro del sistema de gestión de la seguridad se elaboró y socializó con los conductores el **MANUAL DE SEGURIDAD VIAL MA-SL-01**

8.2.3. Preparación Ante Emergencias

EBSA cuenta con un Plan de Emergencias para cada zona y seccional que permite adaptarse a las condiciones reales de sus amenazas y vulnerabilidades, con el propósito de proteger la vida humana (trabajadores y comunidad), la infraestructura, bienes (empresa y de terceros), proporcionando conocimientos y aptitudes organizativas y operativas a los trabajadores de la organización.

El plan contiene: Plan Estratégico, Plan Informativo y Plan Operativo, el cual facilita la identificación de riesgos, su preparación, mitigación y atención, en el antes, durante y después de una emergencia.

Cada zona cuenta con un plan de emergencias, el cual consta de planes de contingencia y procedimientos operativos normalizados, con métodos de actuación en caso de accidentes de tránsito y derrames de aceite de transformadores.

Cabe resaltar que los vehículos de la Empresa de Energía de Boyacá portan (1) extintor tipo multipropósito cerca de la carga, en sitio de fácil acceso para que se pueda disponer de él rápidamente en caso de emergencia, y contar con personal preparado para su utilización.

Cuando se requiere transportar transformadores, estos se ubican sobre la bandeja antiderrames y el vehículo contara con el kit de contingencias ambientales y las tarjetas de emergencia, para mitigar impactos ambientales en caso de derrame de aceite de transformador, tal y como lo indica el “Plan de Contingencias Ambientales”.

Así mismo se elaboró y socializó un **MANUAL DE PRIMEROS AUXILIOS MA – GS- 02** y dentro del plan de capacitación y entrenamiento a conductores está estipulado mejorar las competencias de actuación en caso de la ocurrencia de un incidente de seguridad o ambiental como estrategias de mitigación.

Para el caso de investigación de incidentes y accidentes de tránsito la empresa cuenta con el procedimiento **“Reporte, investigación y análisis de accidentes de trabajo” PR-GS-01**, donde se define la metodología para realizar el reporte, la investigación, el análisis y el seguimiento por medio de la implementación de planes de acción.

Una vez se obtienen los resultados de la investigación se preparan las lecciones aprendidas para que estas sean divulgadas en las diferentes reuniones de las zonas y seccionales de la Empresa de Energía de Boyacá.

La organización dentro de su sistema de gestión de la seguridad y ambiente:

- Desarrolla y comunica los planes de preparación para emergencias
- Desarrolla y comunica planes para la prevención y mitigación de incendios
- Desarrolla y comunica los planes para primeros auxilios

- Desarrolla y pone en práctica los procedimientos de rescate y evacuación
- Realiza simulacros anualmente en todas las zonas
- Cuenta con Procedimientos Operativos Normalizados para Atención de Emergencia e incluye uno específico para Accidente de Tránsito

Para la atención de emergencias ambientales durante el transporte de residuos peligrosos, se cuenta con los siguientes documentos:

- **“Plan de Contingencias Ambientales”** documento en el cual se expone el marco general para la prevención, mitigación, control y respuesta a posibles contingencias ambientales; teniendo en cuenta los lineamientos del Decreto 321 de 1999.
- **“Procedimiento Manejo de Contingencias Ambientales” PR-GS-16.** El cual establece la metodología adoptada por EBSA, para el manejo de contingencias ambientales y cuenta con los instructivos **“Control y remediación de rompimiento de bombillas con mercurio, TRC y LCD” IN-GS-04** y **“Control y remediación de derrames de aceite y otras sustancias químicas” IN-GS-05.**

8.2.4. Planificación de la seguridad

La Empresa de Energía de Boyacá elaboró e implementó un procedimiento denominado **“Planeamiento de Seguridad y Ambiente” PR-GS-18** como estrategia fundamental dentro de la prevención que tiene como objetivo principal identificar los peligros y riesgos y sobre ésta identificación estructurar las barreras de control e intervención. Esta planificación obliga a que diariamente se realice y permite a los trabajadores realizarla en la sede administrativa y en el sitio de la ejecución. La información recolectada y analizada es responsabilidad de todo el grupo de trabajo y se consigna en el formato de seguridad **“Plan diario de seguridad y ambiente” FT-MS-14.**

La operación de la Empresa se da en el Departamento de Boyacá, en los 123 municipios en área rural y urbana, por tanto se tiene que transitar por vías en buen estado, regular estado y mal estado (**rutas externas**), por tanto éste tipo de riesgos deben ser identificados durante la planificación y plantear las estrategias de intervención si se requiere.

Ningún conductor está autorizado a realizar su actividad si se expone a un riesgo alto por las condiciones del vehículo, por las condiciones climatológicas o del terreno, pero no debe olvidar que la única manera de identificar estas condiciones es en la planificación diaria o durante la ejecución de las mismas.

Dentro de las actividades propuestas para la ejecución de este plan estratégico está realizar un estudio de rutas por zonas y seccionales.

8.3. EDUCACION

8.3.1. Entrenamiento de conductores

A nivel de capacitación y formación se cuenta con un procedimiento documentado de **“Capacitación y Formación del Recurso Humano” PR-GH-02**, donde a partir de la identificación de necesidades de formación y capacitación por parte de los diferentes procesos se diseña y ejecuta un plan de capacitación anual que tiene dentro de sus propósitos fortalecer competencias técnicas y sociales de los trabajadores (Anexo 17)

La empresa establece el perfil de sus conductores indicando las competencias requeridas para la labor a través del procedimiento **“Selección, contratación e inducción de personal” PR-GH-01** (Anexo 10) **y el manual de funciones y competencias por cargo**, (Anexo 14) los cuales proporcionan orientación al nuevo personal en las responsabilidades de seguridad y ambiente.

En la tabla siguiente se presenta el plan de capacitación específico para fortalecer la seguridad vial:

Tabla 16. Plan de capacitación específico de seguridad vial

Nombre	Objetivo	Población	Periodicidad
Actualización legal en normas de tránsito	Proporcionar conceptos referentes a nuevas normas aplicables a la seguridad vial y tránsito en general	Todos los conductores	Anual
Operación segura de montacargas	Proporcionar estándares comportamentales y técnicos como estrategia preventiva	Operadores de montacargas	Anual

Operación segura de grúas	Proporcionar estándares comportamentales y técnicos como estrategia preventiva	Operadores de grúa	Anual
Primeros auxilios	Suministrar conocimientos teórico prácticos que les permita actuar oportunamente y con calidad cuando se presente un incidente	Conductores	Anual
Transporte de mercancías peligrosas	Sensibilizar hacia la adopción de buenas prácticas en transporte de mercancías y residuos peligrosos	Conductores de distribución, operadores de grúas	Anual
Planificación de la seguridad y ambiente	Proporcionar elementos conceptuales que les permita ser partícipes de la identificación de peligros riesgos e implementación de controles	Conductores de comercial y distribución	Anual

Cada módulo deberá ser evaluado y se llevará registro en cada una de las hojas de vida. Inicialmente cada actividad será presencial pero la Dirección de Talento Humano está liderando la implementación de modalidad virtual para algunos de estos cursos si el contenido lógicamente lo permite.

Los mecanismos de capacitación en Seguridad Vial que implementen las organizaciones, empresas o entidades públicas o privadas deberán contar para su elaboración con la participación de personas naturales o jurídicas con conocimiento especializado en tránsito, transporte o movilidad. (Anexo 19)

8.3.2. Reuniones de seguridad

La Empresa de Energía de Boyacá establece la realización de reuniones periódicas de seguridad y dentro de sus objetivos está analizar, evaluar y reportar información relacionada con la salud, la seguridad en el trabajo y la gestión del medio ambiente, por tanto, este es un excelente espacio de información, capacitación y sensibilización hacia la seguridad vial. La metodología y la periodicidad de las reuniones de seguridad están contempladas en el **Acto de Gerencia 046 de 2014** y su cumplimiento es monitoreado por la Oficina de Control de Gestión.

8.3.3. Promoción y comunicación

La organización promueve la seguridad vial para fomentar comportamientos seguros en la vía, sensibilizando al personal en la adopción de buenas prácticas y conductas seguras de movilidad, tanto en el ámbito laboral como en lo cotidiano; para lo cual EBSA:

- Proporciona material de salud, seguridad y bienestar
- Proporciona material educativo para fomentar la seguridad fuera del trabajo

- Fomenta el reconocimiento y exalta los éxitos y logros de seguridad
- Realiza talleres de prevención de consumo de alcohol, consumo de sustancias psicoactivas y tabaquismo

La Comunicación abarca la utilización de diferentes medios como reuniones de seguridad y ambiente, actos de gerencia, eventos de capacitación y/o formación, intranet, e-mail, software del SIG, boletines informativos, revistas, folletos, carteleras, campañas institucionales, página web y demás publicaciones en medio físico; estos medios serán utilizados para fortalecer el concepto cultural de seguridad vial en conductores, pasajeros y peatones. (Anexo 6)

Las anteriores actividades se definen en el “**Plan de comunicaciones**” gestionado por la Oficina de Comunicación quienes efectúan seguimiento y monitoreo a dichas estrategias, considerando los lineamientos del documento “**Comunicaciones e Imagen Corporativa**” PR-DE-03.

8.3.4. Seguridad pública

Los sistemas de gestión de la seguridad y ambiente tienen un elemento muy importante como es la Seguridad Pública y desde algunas de las estrategias que se desarrollan en este programa la organización contribuirá a fortalecer el concepto cultural de seguridad vial a través de:

- **Comunicación externa.** La estrategia para la divulgación de información externa consiste, dependiendo el tipo de comunicación, en realizar comunicados, folletos, boletines, revistas, campañas institucionales, página web, cuñas radiales, eucoles, vallas, prensa, revistas, comercial y redes sociales, considerando los lineamientos del documento “**Comunicaciones e Imagen Corporativa**” PR-DE-03.
- **Gestión del cambio cultural:** Se implementan programas con menores tendientes a fortalecer competencias en seguridad, medio ambiente y derechos humanos en programas como: EBSA ES ESCUELA, VIVAMOS CON ENERGIA, VACACIONES CON ENERGIA, DIA DEL NIÑO Y DINAMICAS FAMILIARES y así mismo con adultos desde actividades como: ENCUENTRO NACIONAL DE DOCENTES y otros.

8.4. CONTROL

8.4.1 Seguridad Industrial

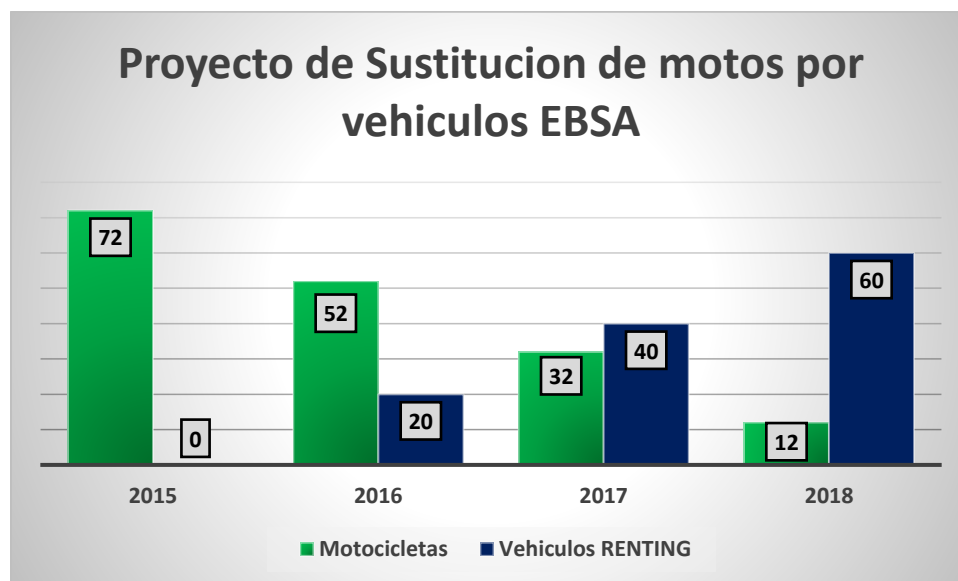
8.4.1. Modelo Renting

la política de seguridad y salud de la EBSA que es LOGRAR CERO INCIDENTES DE ALTO RIESGO obliga permanentemente a buscar estrategias de intervención de los peligros que generan riesgo alto, uno de ellos, la conducción de motocicleta. La estrategia central de la seguridad es minimizar el riesgo, es decir disminuir la probabilidad de que se presente un incidente por la exposición a determinado peligro, por ello, en EBSA través del modelo renting (renta de vehículos) se busca sustituir las motos para lograr la disminución del riesgo por el desplazamiento en el desarrollo de nuestras actividades, los beneficios que se lograban a través de este mecanismo de contratación de vehículos son los siguientes:

- Garantizar el mantenimiento preventivo y correctivo del vehículo
- Vida útil del vehículo a cinco años
- Continuidad del servicio cuando haya necesidad de parar el vehículo por mantenimiento o siniestros
- Control por GPS
- Optimización de costos generados por control administrativo

El desarrollo del proyecto de sustitución de motos por vehículos se realizó como lo ilustra la siguiente gráfica:

Grafico 1. Proyecto de Sustitución de motos por vehículos



8.4.2. Equipos de protección y señalización de vehículos.

La Coordinación de grupo de Transportes lidera el programa de mantenimiento y las revisiones técnico-mecánicas, cumpliendo con los estándares definidos por el Gobierno Nacional.

Es responsabilidad del funcionario que tiene asignado el vehículo, verificar que éste cuente con los documentos vigentes que acrediten el cumplimiento de la legislación aplicable.

Para el caso de los vehículos contratados, dicha responsabilidad es del contratista o proveedor y su cumplimiento deberá ser verificado por el interventor del contrato de alquiler.

La dotación de cada uno de los vehículos debe estar acorde con las exigencias del artículo 30 de la ley 769 de 2002 y será responsabilidad de los conductores identificar las necesidades y de los responsables de la administración de los vehículos en cada área gestionar su sistemática reposición si se requiere. Cada uno de los vehículos debe tener:

- Un gato con capacidad para elevar el vehículo incluida la carga
- Una cruceta
- Dos señales de carretera en forma de triángulo en material reflectivo y provistas de soportes para ser colocadas en forma vertical o lámparas de señal de luz amarilla intermitentes o de destello

Un botiquín de primeros auxilios, si bien el Código de Transporte no fija el contenido de este, se recomienda que contenga:

- Antisépticos: Sustancias cuyo objetivo es la prevención de la infección evitando el crecimiento de los gérmenes que comúnmente están presente en toda lesión. Entre estos se encuentra el agua oxigenada.
- Material de curación: gasas estériles, compresas de agua, vendas de gasa, vendas elásticas, vendas adhesivas de diversos tamaños resistentes al agua, esparadrapo y algodón, se utilizan para controlar hemorragias, limpiar, cubrir heridas o quemaduras y prevenir la contaminación e infección.
- Instrumental: tijeras, guantes estériles desechables.
- Manual de primeros auxilios
- Algunos vehículos del proceso operativo deben tener camilla para transporte de lesionados si se requiere.
- Un extintor de polvo químico seco con la capacidad exigida para el tipo de vehículo.
- Dos tacos para bloquear el vehículo
- Caja de herramientas básica que contenga como mínimo: alicate, destornilladores, llave expansión y llaves fijas.
- Llanta de repuesto
- Linterna

Los requerimientos de seguridad para los vehículos que transportan mercancías o residuos peligrosos se enuncian a continuación, pero así mismo están estipulados dentro del **“Manual de Seguridad Vial” MA-SL-01**:

- Ningún vehículo automotor que transporte mercancías peligrosas podrá transitar por las vías públicas con carga que sobresalga por su extremo delantero.
- Todos los vehículos que transporten transformadores deben tener bandejas para ubicar los transformadores e impermeables para cubrirlos.
- Todos los vehículos que transporten mercancías peligrosas en contenedores por las vías públicas, deberán fijarlos al vehículo mediante el uso de dispositivos de sujeción utilizados especialmente para dicho fin, de tal manera que, garanticen la seguridad y estabilidad de la carga durante su transporte.
- Cuando un vehículo incluya residuos o mercancías no peligrosas y residuos o mercancías peligrosas que sean compatibles, éstas deben ser estibadas separadamente.
- La carga en el vehículo deberá estar debidamente acomodada, estibada, apilada, sujeta y cubierta de tal forma que no presente peligro para la vida de las personas y el medio ambiente; que no se arrastre en la vía, no caiga sobre esta, no interfiera la visibilidad del conductor, no comprometa la estabilidad o conducción del vehículo, no oculte las luces, incluidas las de frenado, direccionales y las de posición, así como tampoco los dispositivos y rótulos de identificación reflectivos y las placas de identificación del número de las Naciones Unidas UN de la mercancía peligrosa transportada.
- Los rótulos son una indicación de que una unidad de transporte contiene sustancias químicas peligrosas que, de otra manera, no serían identificadas como tales de manera inmediata. Cuando ocurre un accidente, dichos rótulos alertan al personal de emergencias sobre la presencia de sustancias químicas peligrosas y hacen posible tomar las precauciones necesarias para evitar lesiones y daños materiales y ambientales.



Los rótulos deben estar ubicados en todas las caras visibles de la unidad de transporte y la parte delantera de la cabina del vehículo, a una altura media que permita su lectura. Cuando se transportan sustancias con diferentes características de peligrosidad la unidad de transporte debe poseer un rótulo de identificación por cada clase de material peligroso.






La unidad de transporte debe tener el rótulo de identificación de la sustancia peligrosa y la placa con el número de las naciones unidas - UN ubicada en todas las caras visibles, como se observa en las fotos.



La información para los rótulos de identificación correspondientes a cada clase de mercancías o residuos peligrosos que se maneja en la Empresa de Energía de Boyacá S.A. E.S.P., tomando como base el Sistema Internacional de Clasificación de la Organización de las Naciones Unidas y conforme a los lineamientos establecidos en la Norma Técnica Colombiana 1692 “Transporte de mercancías peligrosas. Clasificación, etiquetado y rotulado”, se presenta en la siguiente tabla:

Tabla 17. Rótulos de identificación para sustancias peligrosas manejados en EBSA

TIPO DE RESIDUO	CLASE UN	NUMERO UN	ETIQUETA
Aceite dieléctrico sin PCB (Sustancia líquida potencialmente peligrosa para el medio ambiente, n.e.p.)	9	3082	
Ácido sulfúrico con un máximo de 51% de ácido o Electrolito ácido para baterías	8	2796	

TIPO DE RESIDUO	CLASE UN	NUMERO UN	ETIQUETA
Baterías de Ion litio	9	3480	
Bombillería de alumbrado público de sodio y/o de mercurio (Sustancia sólida potencialmente peligrosa para el medio ambiente n.e.p.)	9	3077	
Residuos eléctricos y electrónicos RAEE	9	3077	
Tubos fluorescentes con mercurio (Sustancia sólida potencialmente peligrosa para el medio ambiente n.e.p.)	9	3077	
Crucetas y postes de madera inmunizada	6.1	1559	

Todos los vehículos deben tener cinturones de seguridad en los asientos delanteros y traseros que reúnan las características de seguridad.

A partir de la fecha para la compra o alquiler de un vehículo se tendrá en cuenta que tengan airbag y será uno de los estándares a cumplir y exigir.

8.4.3. Inspecciones y mantenimiento

8.4.3.1. Inspecciones

El procedimiento **INSPECCIONES PR-GS-25** establece la metodología, responsabilidades y consideraciones generales para la realización de las inspecciones preoperacionales y periódicas o planeadas y dentro de ellas está definida la obligatoriedad de hacer seguimiento a los vehículos, así como la necesidad de implementar planes de acción derivados de los hallazgos.

8.4.3.2. Mantenimiento

8.4.3.2.1. Plan de mantenimiento preventivo

La empresa cuenta con un plan de mantenimiento preventivo de sus vehículos controlado desde el software SAP, en el cual se da a conocer la información, especificaciones técnicas y la trazabilidad de las operaciones realizadas por cada vehículo, garantizando su cumplimiento. (Anexo 21)

El plan de mantenimiento preventivo se establece según el kilometraje de recorrido del vehículo el cual se presenta a continuación:

Tabla 18. Plan de mantenimiento preventivo de vehículos EBSA 2016

ITEM	ACTIVIDADES	KMS DE RECORRIDO
1	CAMBIO DE ACEITE MOTOR	5000 KMS
	CAMBIO DE FILTROS DE ACEITE	5000 KMS
	CAMBIO FILTROS DE AIRE MOTOR	5000 KMS
	REVISION Y/O CAMBIO DE VALVULINAS ACEITES SINTETICOS DIFERENCIALES	5000 KMS
	REVISION Y/O CAMBIO DE VALVULINAS O ACEITES SINTETICOS TRASMISIONES O CAJAS	5000 KMS
	CAMBIO DE FILTROS DE COMBUSTIBLE	5000 KMS
	REVISION Y/O CAMBIO REFRIGERANTE	5000 KMS
	REVISION Y /O CAMBIO DE LIQUIDO DE FRENOS	5000 KMS
	ENGRASE CRUSETAS, TERMINALES ETC	5000 KMS
	ENGRASE GENERAL EQUIPO HIDRAULICO GRUAS	5000 KMS
REVISION LLENADO AGUA DE VATERIA	5000 KMS	
2	REVISION Y/O CAMBIO REFRIGERANTE	10000 KMS
	REVISION Y /O CAMBIO DE LIQUIDO DE FRENOS	10000 KMS
	ENGRASE CRUSETAS, TERMINALES ETC	10000 KMS
	REVISION LLENADO AGUA DE VATERIA	10000 KMS
	ALINEACION DE DIRECCION	10000 KMS
	BALANCEO DE LLANTAS	10000 KMS
3	REVISION Y/O ROTACION LLANTAS	10000 KMS
	REVISION Y/O ENGRASE DE RODAMIENTOS DELANTEROS	20000 KMS
	REVISION Y/O ENGRASE DE RODAMIENTOS TRASEROS	20000 KMS

	REVISION Y/ O CAMBIO DE PASTILLAS DE FRENOS DELANTEROS	20000 KMS
	REVISION Y/ O CAMBIO DE PASTILLAS DE FRENOS TRASEROS	20000 KMS
	REVISION Y/O CAMBIO DE CRUCETAS CARDAN	20000 KMS
	REVISION Y /O CAMBIO DE BANDAS DE FRENOS	20000 KMS
4	REVISION Y/O ENGRASE PATINES POLEAS CORREAS MOTOR	50000 KMS
	REVISION Y/O CAMBIO DE CAUCHOS AMORTIGUADORES DELANTEROS Y TRASEROS	50000 KMS
	REVISION Y/O CAMBIO DE BUJIAS, INSTALACION ALTA MOTOR	50000 KMS
	REVISION Y ESCANER DE MOTOR	50000 KMS
	REVISION PLANTA ELECTRICA	50000 KMS
	REVISION SISTEMA ENCENDIDO (Arranque)	50000 KMS
	CAMBIO DE CORREA Y PATIN DE REPARTICION	50000 KMS
	REVISION Y CAMBIO DE VALVULINAS O ACEITES SINTETICOS	50000 KMS
	REVISION Y CAMBIO DE REFRIGERANTE	50000 KMS
	REVISION AJUSTE CARROCERIA PUERTAS CHAPAS	50000 KMS
	REVISION MUELLES, PASADORES, TORNILLOS	50000 KMS

La Empresa de Energía de Boyacá realiza revisiones técnico-mecánicas y de gases a sus vehículos 1 vez al año, cumpliendo con los estándares definidos por el Ministerio de Transporte.

Para mantener un control efectivo sobre los vehículos automotores de ebsa se documenta y registra una base de datos por cada vehículo. (Anexo 22)

8.4.3.2.2. Mantenimiento Correctivo

Ante cualquier daño o falla que presente el vehículo éste se enviará al concesionario o taller contratado para realizar su respectivo diagnóstico y posterior corrección; este mantenimiento es controlado mediante el sistema de información SAP, el cual permite a la organización hacer seguimiento mediante las hojas de vida de los vehículos.

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

8.4.3.2.3. Documentación

La Empresa documentará y registrará la información de cada uno de los vehículos y se ajustará según lo establecido en la Ley de Habeas Data.

Esta documentación será actualizada sistemáticamente según necesidades y reposará en la Coordinación del Grupo de Transportes y/o en cada una de las zonas donde se ubique u opere el vehículo.

La información mínima será la exigida en la Resolución 1565 de 2014 numeral 8.2.5

8.4.4. Gestión de la salud en el trabajo.

8.4.4.1. Evaluaciones médicas ocupacionales

La resolución 2346 de 2007 define los criterios que deben seguir o cumplir las empresas en materia de evaluaciones médicas ocupacionales, por tanto, en la EBSA se practicarán las siguientes evaluaciones tendientes a determinar la compatibilidad de los conductores con los factores de riesgo a los cuales estarán expuestos y así mismo para coadyuvar en el diagnóstico temprano de patologías no solo laborales sino comunes y definir criterios de referencia.

- Evaluaciones médicas de ingreso
- Evaluaciones médicas periódicas
- Evaluaciones médicas de retiro
- Evaluaciones médicas postincapacidad o cambio de ocupación.

Estas pruebas serán practicadas por médico especialista en salud ocupacional con licencia

La periodicidad específicamente para los conductores será anual y complementada con pruebas o exámenes sicométricos en centros de reconocimiento debidamente autorizados y contempla:

- Visiometría
- Audiometría
- Exámenes de coordinación motriz
- Examen de sicología
- Evaluación médica

La ebsa documenta esta metodología a través del procedimiento **PR-GS-03 “Evaluaciones medicas ocupacionales”** (Anexo 15) y se garantiza la idoneidad de las entidades prestadoras del servicio de salud. (Anexo 16)

8.4.4.2. Sistemas de vigilancia epidemiológica ocupacional

Con el objeto de prevenir patologías y de ser partícipes de la identificación temprana de signos y síntomas y de realizar la referencia a centros médicos si lo requieren se implementan acciones específicas para vigilancia de los factores de riesgo biomecánicos y psicosociales los cuales son liderados por especialistas en los temas. Básica y prioritariamente pretenden prevenir lesiones osteomusculares y enfermedades derivadas del estrés; asociadas a las actividades de conducción de vehículos livianos y pesados.

Se continuará con la intervención del programa de vigilancia epidemiológica en riesgo psicosocial derivados de los diagnósticos subjetivos y objetivos realizados a la población objeto.

Así mismo, dentro de la vigilancia epidemiológica para factores de riesgo biomecánicos se identificarán los conductores que presenten desordenes musculo esqueléticos, según el nivel de exposición clasificados en leve, moderado y severo, y posterior a ello se realizará la intervención respectiva según priorización, como estrategia de promoción y prevención.

La Empresa de Energía de Boyacá ha establecido protocolos de seguridad con estricto cumplimiento en todas las áreas de la organización para proteger la salud de sus funcionarios, proveedores y clientes respecto a la pandemia Covid – 19. A continuación se describe las guías que ha implementado EBSA.

- **GU-GS-01:** Guía de comportamiento seguro y saludable para proceso de atención telefónica Call Center Línea 115: Pandemia Covid – 19.
- **GU-GS-02:** Guía de comportamiento seguro y saludable en centros de recaudo: Pandemia Covid – 19.
- **GU-GS-03:** Guía de Comportamiento seguro y saludable para proceso de Transportes: Pandemia Covid – 19.
- **GU-GS-04:** Guía de comportamiento seguro y saludable de trabajadores de almacén de Tunja y zonas: Pandemia Covid – 19.
- **GU-GS-05:** Guía de comportamiento seguro y saludable de trabajadores del centro del control: Pandemia Covid – 19.
- **GU-GS-07:** Guía de comportamiento seguro y saludable de trabajadores operativos en distribución y comercialización en municipios: Pandemia Covid – 19.
- **GU-GS-08:** Guía de comportamiento seguro y saludable de trabajadores operativos en distribución y comercialización: Pandemia Covid – 19.
- **GU-GS-09:** Guía de comportamiento seguro y saludable para procesos de programa de recuperación de perdidas de energía: Pandemia Covid – 19.
- **GU-GS-10:** Guía de comportamiento preventivo oficina de servicio al cliente: Pandemia Covid – 19.
- **GU-GS-11:** Guía de comportamiento seguro y saludable ingreso a Subestaciones: Pandemia Covid – 19.
- **GU-GS-12:** Guía de comportamiento seguro y saludable para proceso de toma de lecturas y entrega de facturas: Pandemia Covid – 19.
- **GU-GS-13:** Guía de comportamiento seguro y saludable para proceso de seguridad y vigilancia: Pandemia Covid – 19.
- **GU-GS-14:** Guía de comportamiento seguro y saludable para aseo y desinfección: Pandemia Covid – 19.
- **GU-GS-15:** Guía de atención servicios centro de documentación en contingencia de la Pandemia Covid – 19.
- **GU-GS-16:** Guía de comportamiento seguro y saludable para proceso de suspensión y reconexión: Pandemia Covid – 19.
- **GU-GS-17:** Guía de comportamiento preventivo para estar en casa: Pandemia Covid – 19.

- **GU-GS-18:** Guía de comportamiento preventivo para el manejo de residuos y elementos de bioseguridad en Pandemia Covid – 19.
- **GU-GS-19:** Guía de comportamiento seguro y saludable para proceso interventoria programa de recuperación de perdidas de energía: Pandemia Covid – 19.
- **GU-GS-20:** Guía mantenimiento correctivo fronteras: Pandemia Covid – 19.
- **GU-GS-21:** Guía de comportamiento seguro y saludable plan de acción en el hogar frente Pandemia covid – 19.
- **GU-GS-22:** Guía de comportamiento seguro y saludable para la vigilancia y salud de los trabajadores en Pandemia Covid – 19.
- **GU-GS-23:** Guía de comportamiento seguro y saludable para la vigilancia y salud de los proveedores en pandemia Covid – 19.
- **GU-GS-24:** Guía de comportamiento seguro y saludable para trabajo en casa en Pandemia Covid – 19.
- **GU-GS-25:** Guía de comportamiento seguro y saludable para trabajo en oficina en pandemia Covid – 19.
- **GU-GS-26:** Guía de comportamiento seguro y saludable para lavado de manos en Pandemia Covid – 19.
- **GU-GS-27:** Guía de comportamiento seguro y saludable para uso de tapabocas en Pandemia Covid – 19.
- **GU-GS-28:** Guía de comportamiento preventivo para desarrollo de proyectos de STR en pandemia Covid – 19.
- **GU-GS-29:** Guía de limpieza, Desinfección de EPP, equipos y herramientas: Pandemia Covid – 19.
- **GU-GS-30:** Guía de comportamiento seguro y saludable para laboratorio de Medidores en Pandemia Covid – 19.

8.4.5. Proveedores

Para la adquisición de vehículos la empresa establece requerimientos para contar con productos idóneos que den conformidad para la prestación del servicio, para su cumplimiento la organización cuenta con el procedimiento PR-CO-07 “Contratación” con el cual se genera un contrato de suministro automotor. (Anexo 8 último contrato de adquisición).

Los controles establecidos para la contratación de la prestación del servicio de transporte o contratación de proveedores para la ejecución de actividades misionales o de apoyo que requieren tener vehículos o cualquier otro tipo de transporte se determinan en el “Procedimiento Gestión de Seguridad Salud y Ambiente de Proveedores de Servicios (Contratistas /Subcontratistas)” PR-CO-08 y en el “Manual de obligaciones en Seguridad, Salud y Ambiente para el proveedor de Servicios” MA-CO-01; los cuales definen requisitos como el cumplimiento del presente plan estratégico de seguridad vial, condición que será exigida expresamente en el contrato de servicios para su suscripción y cumplimiento, y la

responsabilidad del mantenimiento preventivo, asumiendo su costo; entre otras obligaciones.

8.5. Monitoreo

8.5.1. Observaciones de trabajo

El Procedimiento de **OBSERVACIONES DE SEGURIDAD Y AMBIENTE PR-GS-19** define criterios para hacer seguimiento a los comportamientos seguros y de riesgo y el seguimiento que se le debe hacer a la calidad exigida de las mismas. Dada la importancia de la actividad dentro de la prevención es liderada directamente por la alta Dirección

La organización para lograr los objetivos:

- Proporciona formación sobre la realización de observaciones de trabajo seguro
- Programa y evalúa las observaciones de los gerentes, directivos, supervisores e interventores
- Evalúa los registros de las observaciones realizadas para medir la calidad de las observaciones y la calidad de las observaciones
- Establece planes de acción derivados de las observaciones, de las evaluaciones de registros y de evaluaciones en campo.

8.5.2. Gestión de incidentes

En el **PROCEDIMIENTO PR – GS- 01 INVESTIGACIÓN DE INCIDENTES Y ACCIDENTES DE TRABAJO** se establece la metodología para reportar, investigar y plantear estrategias preventivas para las causas probables identificadas con base en los requerimientos internos y lo establecido en la Resolución 1401 de 2007. Coherente con lo anterior:

- Capacita al personal en técnicas modernas de investigación
- Establece un proceso de seguimiento a acciones preventivas y correctivas
- Gestiona la Compensación a los Trabajadores accidentados
- Realiza modificación a los programas de trabajo para reincorporación de trabajadores lesionados.

Si se presenta un incidente de alto riesgo en las primeras 24 horas se debe elaborar una **ALERTA DE RIESGO** la cual debe ser enviada a la alta dirección y éstos incidentes siempre serán investigados por un grupo de expertos externos independiente del requerimiento legal que ordena conformar un comité investigador.

Por lo expuesto los incidentes viales serán investigados según el procedimiento establecido y enunciado

8.5.3. Análisis estadístico

La organización presenta informes estadísticos sobre indicadores de desempeño de seguridad y dentro de ellos se encuentran los que permiten monitorear y analizar el plan estratégico de seguridad vial. Semanalmente se informa el comportamiento de los incidentes de alto riesgo y mensualmente se hace al comité operativo para análisis y seguimiento. Trimestralmente se hará análisis de los indicadores propuestos para este plan estratégico y se preparará informe para comité de seguridad vial y alta dirección.

8.5.4. Auditorías

La empresa realizará control, seguimiento y evaluación a la gestión de este plan estratégico según lo determinado en los procedimientos internos.

8.5.5 Rastreo Satelital

La Empresa de Energía de Boyacá firmo contrato con la empresa Road Track que presta servicio de arrendamiento de GPS y plataforma de monitoreo vehicular para realizar seguimiento a los vehículos de propiedad de EBSA. De igual manera Renting Colombia tiene convenio con la empresa Monitoreo inteligente para realizar seguimiento de la flota Rentada a EBSA.

9. CRONOGRAMA

En el **Anexo. 1** se presenta el cronograma con las actividades planteadas para 2017 que permitan cumplir los objetivos y alcanzar las metas propuestas.

10. BIBLIOGRAFIA

Organización Mundial de la salud OMS

https://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/report/web_version_es.pdf?ua=1

https://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/report/gsrss_summary_es.pdf?ua=1

https://www.who.int/roadsafety/decade_of_action/plan/plan_spanish.pdf?ua=1

<https://www.who.int/bulletin/volumes/87/10/09-071829/es/>

Observatorio Nacional de Seguridad vial

<https://ansv.gov.co/observatorio/index.html>

<file:///C:/Users/afernandez/Downloads/265-Texto%20del%20art%C3%ADculo-506-1-10-20180215.pdf>

Observatorio Nacional de Seguridad vial

<https://ansv.gov.co/observatorio/index.html>

<file:///C:/Users/afernandez/Downloads/265-Texto%20del%20art%C3%ADculo-506-1-10-20180215.pdf>

10. PRE-EVALUACIÓN DEL PLAN ESTRATEGICO DE SEGURIDAD VIAL 2018

1. PILAR FORTALECIMIENTO DE LA GESTIÓN INSTITUCIONAL

1.1 OBJETIVOS DEL PESV.

- 1.1.1 Objetivo general del PESV, este debe ser claro y estar vinculado con las políticas de la empresa y la seguridad vial. Debe definir alcance y visión del PESV.

Diseñar e implementar un plan estratégico de seguridad vial brindando herramientas necesarias para la prevención de accidentes viales en la EMPRESA DE ENERGIA DE BOYACA S.A. E.S.P fortaleciendo la cultura de seguridad vial, para lograr cero incidentes de alto riesgo, cumpliendo con las políticas internas de la organización y el marco regulatorio.

Nota: se encuentra en el numeral 2.1 del PESV

- 1.1.2 Objetivos específicos del PESV, debe existir un objetivo específico por cada pilar.

- Diseñar y establecer políticas, directrices y estrategias para garantizar la gestión y seguimiento del PESV.
- Implementar un plan específico para lograr comportamientos seguros en los trabajadores basado en la capacitación, entrenamiento y certificación médica y psicométrica.
- Garantizar vehículos seguros en operación mediante el cumplimiento de inspecciones y planes de mantenimiento.
- Establecer estrategias que minimicen la exposición a condiciones de riesgo en las vías.
- Diseño y divulgación de protocolos de emergencia y atención a víctimas.

Nota: se encuentra en el Numeral 2.2 del PESV

- 1.1.3 Directrices de la alta dirección, debe estar especificado la voluntad de la alta dirección en el buen desarrollo del PESV. Debe evidenciar el documento firmado por la alta dirección.

(Anexo 1).

Nota: se encuentra en el numeral 8.1.1.2 del PESV

(Anexo 2)

Nota: se encuentra en el numeral 8.1.1.4 del PESV

1.2 COMITÉ DE SEGURIDAD VIAL

- 1.2.1 Acta de conformación del comité de seguridad vial, debe incluir el documento y este debe llevar fecha de conformación del comité, funciones de cada integrante, datos de contacto y firmada por los integrantes.

(Anexo 3).

Se encuentra en el numeral 8.1.3 del PESV.

- 1.2.2 Objetivos del comité de seguridad vial.

(Anexos 2 y 3)

Nota: se encuentra en el numeral 8.1.3 del PESV

- 1.2.3 Integrantes del comité de seguridad vial, debe especificar los integrantes y sus cargos.

(Anexo 2 y 3).

Nota se encuentra en 8.1.3 del PESV

- 1.2.4 Roles y funciones de los integrantes, debe especificar los integrantes y sus cargos.

(Anexo 2 y 3).

Nota se encuentra en el numeral 8.1.3 del PESV.

- 1.2.5 Frecuencia de reuniones del comité de seguridad vial.

(Anexo 2 y 3)

Nota: se encuentra en el numeral 8.1.3 del PESV.

1.3 RESPONSABLE DEL PESV

- 1.3.1 Responsable del PESV.

(Anexo 2)

Nota se encuentra en el numeral 8.1.1.4 del PESV.

- 1.3.2 Idoneidad del responsable del PESV, debe incluir los estudios realizados y experiencia si aplica de la persona responsable.

(Anexo 4)

Nota: se encuentra en el numeral 8.1.1.5 del PESV.

1.4 POLITICA DE SEGURIDAD VIAL

- 1.4.1 Documento Política de seguridad vial, debe incluir el documento que cita la política de seguridad vial de la empresa. Firmado por la alta dirección

(Anexo 5)

Nota: se encuentra en el numeral 8.1.1.1 del PESV

- 1.4.2 Existe política de seguridad vial.

Nota: se encuentra en el numeral 8.1.1.1 del PESV

- 1.4.3 Política de seguridad vial de la organización.

(Anexo 5)

Nota: se encuentra en el numeral 8.1.1.1 del PESV

- 1.4.4 Marco de referencia de objetivos y metas del PESV.

Nota: se encuentra en el numeral 8.2.1 del PESV.

- 1.4.5 Compromisos de mejora, debe incluir en el documento la intención de realizar una mejora continua del PESV, acorde a las necesidades encontradas.

(Anexo 5)

Nota: se encuentra en el numeral 8.1.1.1 del PESV

1.5 DIVULGACIÓN DE LA POLITICA DE SEGURIDAD VIAL

- 1.5.1 Evidencia de la divulgación del PESV. Se debe incluir la evidencia de la divulgación de las políticas de seguridad vial en la empresa.

(Anexo 6)

Nota: se encuentra en el numeral 8.3.3 del PESV

- 1.5.2 Evidencia de información al personal del PESV. Debe mostrar la evidencia de informar el medio por el cual se realizó la divulgación del PESV, y política de seguridad vial al personal de la organización.

(Anexo 6)

Nota: se encuentra en el numeral 8.3.3 del PESV

1.6 DIAGNOSTICO-CARACTERIZACIÓN DE LA EMPRESA

- 1.6.1 Actividad económica, debe incluir la cámara de comercio y complementar la descripción de las actividades de la organización en el informe, tamaño de la empresa y segmento al que pertenece.

(Anexo 7)

Nota: se encuentra en el numeral 6.2 del PESV.

- 1.6.2 Análisis de la empresa, personal y desplazamientos.

Nota: se encuentra en el numeral 6.3 del PESV.

- 1.6.3 Servicios que presta la empresa, debe incluir un subcapítulo donde se informe de todos los servicios que ofrece la empresa.

(Anexo 7)

Nota: se encuentra en el numeral 6.2 del PESV.

- 1.6.4 Definir la población de personal

Nota se encuentra en el numeral 7.1 del PESV.

- 1.6.5 Definición de vehículos automotores y no automotores.

Nota se encuentra en el numeral 7.3 del PESV

- 1.6.6 Ciudades de operación

Nota se encuentra en el numeral 7.1 del PESV.

- 1.6.7 Mecanismos de contratación de vehículos, debe especificar los mecanismos utilizados para la contratación de vehículos. Evidencie el documento de contratación de vehículos.

(Anexo 8)

Nota se encuentra en el numeral 8.4.5 del PESV.

- 1.6.8 Mecanismos de contratación de conductores, debe especificar los mecanismos utilizados para la contratación de conductores; evidencie el documento de contratación de conductores.

(Anexo 10)

Nota: se encuentra en el numeral 8.3.1 del PESV.

1.7 DIAGNOSTICO RIESGOS VIALES

- 1.7.1 Encuesta o instrumento para el levantamiento de la información del riesgo vial, debe contar con la evidencia del modelo de encuesta aplicada para registrar el riesgo vial.

(Anexo 11)

Nota se encuentra en el numeral 8.2.1 del PESV.

- 1.7.2 Aplicación de la encuesta, debe incluir evidencia de la aplicación de la encuesta con base de datos necesarios para el análisis y obtención de resultados de este plan. Describa el procedimiento, metodología o herramienta estadística utilizada.

(Anexo 11)

Nota se encuentra en el numeral 8.2.1 del PESV.

- 1.7.3 Riesgos viales de operación in-itinere y misión, se requiere presentar la evidencia de los riesgos que se tuvieron en cuenta en la encuesta, in-itinere y en misión.

(Anexo 11)

Nota se encuentra en el numeral 8.2.1.3 del PESV.

- 1.7.4 Consolidación análisis de la encuesta, debe presentar la evidencia de la base de datos y análisis de la consolidación de la información y resultados obtenidos de la encuesta aplicada al interior de la organización.

(Anexo 11)

Nota se encuentra en el numeral 8.2.1.3 del PESV.

- 1.7.5 Definición riesgos viales de la empresa, debe incluir los riesgos viales evidenciados para cada personal de la empresa discriminada según el tipo de actor y presentar el soporte.

Nota se encuentra en el numeral 8.2.1.3 del PESV.

- 1.7.6 Calificación y clasificación de riesgos viales, debe calificar riesgos viales y aclarar la metodología utilizada. (Resolución N° 15656/2014 Numeral 7.2)

Nota se encuentra en el numeral 8.2.1.3 y 8.2.1 del PESV.

- 1.7.7 Calificación y clasificación de riesgos viales según norma, informar la norma utilizada para su calificación.

Nota se encuentra en el numeral 8.2.1.3 y 8.2.1 del PESV.

1.8 PLANES DE ACCION DE RIESGOS VIALES

- 1.8.1 Planes de acción para el factor humano, deben presentarse acorde a los resultados de la etapa de evaluación de los riesgos y las acciones a plantear, estas deben ser viables para su implementación.

(Anexo 12)

Nota se encuentra en el numeral 8.2.1.3 del PESV.

- 1.8.2 Planes de acción para el factor vehículos, deben presentarse acorde a los resultados de la etapa de evaluación de los riesgos y las acciones a plantear, estas deben ser viables para su implementación.

(Anexo 12)

Nota se encuentra en el numeral 8.2.1.3 del PESV.

- 1.8.3 Planes de acción para el factor infraestructura, deben presentarse acorde a los resultados de la etapa de evaluación de los riesgos y acciones a plantear, estas deben ser viables para su implementación.

(Anexo 12)

Nota se encuentra en el numeral 8.2.1.3 del PESV.

- 1.8.4 Planes de acción para el factor a víctimas, deben presentarse acorde a los resultados de la etapa de evaluación de los riesgos y acciones a plantear, estas deben ser viables para su implementación.

(Anexo 12)

Nota se encuentra en el numeral 8.2.1.3 del PESV.

- 1.8.5 Viabilidad a planes de acción, todos los planes de acción antes definidos deben contar con viabilidad, estas deben ser viables para su implementación.

(Anexo 12)

Nota: se encuentra en el numeral 8.2.1.3 del PESV.

1.9 IMPLEMENTACION DE ACCIONES DEL PESV

- 1.9.1 Cronograma de implementación de planes de acción, debe incluir el cronograma para todas las actividades propuestas en el plan, para cada uno de los pilares

(Anexo 12)

Nota se encuentra en el numeral 8.2.1.3 del PESV.

- 1.9.2 Fechas de implementación de planes de acción, debe incluir el cronograma con fechas establecidas para la ejecución de todas las acciones.

(Anexo 12)

Nota se encuentra en el numeral 8.2.1.3 del PESV.

- 1.9.3 Responsable de planes de acción, debe incluir por cada plan de acción un responsable definido.

(Anexo 12)

Nota se encuentra en el numeral 8.2.1.3 del PESV.

- 1.9.4 Presupuesto para la implementación de los planes de acción, debe incluir claramente el costo presupuestado para cada plan de acción, este puede ser variable acorde a los ajustes del PESV.

1.10 SEGUIMIENTO Y EVALUACION DE PLANES DE ACCION DEL PESV.

- 1.10.1 Indicadores de implementación del PESV.

Nota se encuentra en el numeral 8.1.2.1 Tabla 11 del PESV

- 1.10.2 Responsables de la medición de los indicadores del PESV.

Nota se encuentra en el numeral 8.1.2.1 Tabla 11 del PESV

- 1.10.3 Definir las fuentes y fórmulas para el cálculo de los indicadores

Nota se encuentra en el numeral 8.1.2.1 Tabla 11 del PESV

- 1.10.4 Metas de los indicadores

Nota se encuentra en el numeral 8.1.2.1 Tabla 11 del PESV

- 1.10.5 Periodicidad de los indicadores

Nota se encuentra en el numeral 8.1.2.1 Tabla 11 del PESV

- 1.10.6 Indicar el número de personas capacitadas en seguridad vial, debe especificar claramente el número de personas capacitadas y en qué temas.

- 1.10.7 Indicadores de número de accidentes, se debe definir además de la formulación, la meta y el periodo de medición, también la línea base para su comparación.

Nota se encuentra en el numeral 8.1.2.1 Tabla 11 del PESV

- 1.10.8 Mantenimiento preventivo, presentar indicadores y número de vehículos a los que se les aplica.

Nota se encuentra en el numeral 8.1.2.1 Tabla 11 del PESV

- 1.10.9 Planes de acción que se auditan, debe especificar cuáles de los planes de acción se van auditar.

- 1.10.10 Metodología de la auditoria, debe explicar claramente la metodología utilizada para la auditoria.

- 1.10.11 Periodicidad de la auditoria, debe explicar cada cuanto se va a realizar la auditoria.

2. PILAR COMPORTAMIENTO HUMANO

2.1 PROCEDIMIENTO DE SELECCIÓN DE CONDUCTORES

- 2.1.1 Perfil del conductor, debe incluir específicamente los requerimientos solicitados por tipo de vehículo (Resolución 1565 de 2014)

(Anexo 14)

Nota: se encuentra en el numeral 8.3.1 del PESV.

- 2.1.2 Procedimiento de selección de conductores, debe informar la metodología utilizada para el procedimiento de selección y esta debe estar documentada. (Resolución 1565 de 2014)

(Anexo 10)

Nota: se encuentra en el numeral 8.3.1 del PESV.

2.2 PRUEBAS DE INGRESO DE CONDUCTORES

- 2.2.2. Exámenes Médicos, es necesario informar los exámenes médicos que se solicitan y estar documentados. (Resolución 1565 de 2014)

(Anexo 15)

Nota: se encuentra en el numeral 8.4.4.1 del PESV.

- 2.2.3. Idoneidad en exámenes médicos, es necesario informar con cual entidad realizó los exámenes, presentar certificado resolución 1565 de 2014

(Anexo 16)

Nota: se encuentra en el numeral 8.4.4.1 del PESV

- 2.2.4. Exámenes Psicométricos, definir criterios para la realización de los exámenes y deberá estar evidenciado. (Resolución 1565 de 2014)

(Anexo 16)

Nota: se encuentra en el numeral 8.4.4.1 del PESV

- 2.2.5. Idoneidad en los exámenes Psicométricos. Incluir la idoneidad de la entidad que realiza los exámenes. Anexar evidencia. (Resolución 1565 de 2014)

(Anexo 16)

Nota: se encuentra en el numeral 8.4.4.1 del PESV

- 2.2.6. Prueba teórica, debe fijar los criterios de la prueba teórica, documentar y evidenciar modelo prueba teórica. (Resolución 1565 de 2014)

(Anexo 17)

Nota: se encuentra en el numeral 8.3.1 del PESV

- 2.2.7. Idoneidad en exámenes teóricos. Incluir la idoneidad de la entidad o persona que realiza los exámenes teóricos y documentar (hoja de vida y certificados) (Resolución 1565 de 2014)

(Anexo 17)

Nota: se encuentra en el numeral 8.3.1 del PESV

- 2.2.8. Prueba práctica, debe fijar los criterios y documentar la prueba practica (Resolución 1565 de 2014)

- 2.2.9. Idoneidad de quien realiza las pruebas prácticas, debe informar sobre la idoneidad del personal que aplica la prueba práctica.

(Anexo 17)

Nota: se encuentra en el numeral 8.3.1 del PESV

- 2.2.10. Pruebas psicotécnicas, debe fijar los criterios y documentar las pruebas psicotécnicas. (Resolución 1565 de 2014)

- 2.2.11. Idoneidad de quien realiza las pruebas psicotécnicas, debe informar sobre la idoneidad del personal que realiza la prueba.

2.3 PRUEBAS DE CONTROL PREVENTIVO DE CONDUCTORES

- 2.3.1 Frecuencia para la realización de las pruebas de control a los conductores, es necesario especificar la periodicidad con que se va a aplicar las pruebas de control.

(Anexo 10)

Nota: se encuentra en el numeral 8.3.1 del PESV.

- 2.3.2 Pruebas médicas de control, es necesario especificar la periodicidad con que se va a aplicar las pruebas de control.

(Anexo 10)

Nota: se encuentra en el numeral 8.3.1 del PESV.

- 2.3.3 Pruebas psicosenométricas, es necesario especificar la periodicidad con que se va a aplicar las pruebas psicosenométricas.

(Anexo 10)

Nota: se encuentra en el numeral 8.3.1 del PESV.

- 2.3.4 Pruebas teóricas, es necesario especificar la periodicidad con que se va a aplicar las pruebas teóricas.

- 2.3.5 Pruebas prácticas, es necesario especificar la periodicidad con las que se va a aplicar las pruebas prácticas.

- 2.3.6 Idoneidad de las pruebas, se debe informar sobre la idoneidad de la entidad o persona natural que realiza las pruebas. (Resolución 1565 de 2014)

2.4 CAPACITACIÓN EN SEGURIDAD VIAL

- 2.4.1 Programa documentado de capacitación en seguridad vial, debe presentar el programa de capacitaciones a realizar especificando temas, priorizando los temas que surgen del diagnóstico, incluyendo tiempo de capacitación. Esté deberá ser elaborado por personal idóneo.

(Anexo 19)

Nota: se encuentra en el numeral 8.3.1 del PESV

- 2.4.2 Cronograma de formación para conductores y personal de la organización, debe presentar el cronograma de capacitaciones con fechas de aplicación y personal objetivo, debe incluir a terceros si aplica para la organización, así como el personal nuevo (Inducción y reinducción).

(Anexo 19)

Nota: se encuentra en el numeral 8.3.1 del PESV

- 2.4.3 Responsable del programa de capacitación, debe especificar el o los responsables de los programas de capacitaciones los cuales deberán contar con la respectiva idoneidad.

(Anexo 19)

Nota: se encuentra en el numeral 8.3.1 del PESV

- 2.4.4 Temas de normatividad legal, es necesario que en el temario de capacitación se incluyan temas de normatividad legal vigente, tránsito, transporte, movilidad, seguridad vial, otros.

(Anexo 19)

Nota: se encuentra en el numeral 8.3.1 del PESV

- 2.4.5 Temas de sensibilización en los diferentes roles del factor humano, se requiere agregar a los temas de capacitación, acciones de sensibilización en los diferentes roles y la vulnerabilidad de cada uno de los actores viales. (Peatón, ciclista, motociclista, conductor, pasajero y acompañante)

(Anexo 19)

Nota: se encuentra en el numeral 8.3.1 del PESV

- 2.4.6 Temas para actuar frente a accidentes de tránsito, debe incluirse en la capacitación.

- 2.4.7 Temas basados en el diagnóstico realizado a la empresa, es necesario incluir dentro de la capacitación temas basados en el diagnóstico obtenido de la empresa, con el fin de establecer las mejoras a realizar.

(Anexo 19)

Nota: se encuentra en el numeral 8.3.1 del PESV

- 2.4.8 Intensidad horaria, definir tiempo de capacitaciones, estas deben ser dinámicas, claras y concisas.

(Anexo 19)

Nota: se encuentra en el numeral 8.3.1 del PESV

- 2.4.9 Tipos de vehículos que opera en la organización, debe priorizar temas de seguridad vial acorde con los vehículos que utiliza la organización, sin dejar de lado el resto de temarios para los demás actores viales.

(Anexo 19)

Nota: se encuentra en el numeral 8.3.1 del PESV

- 2.4.10 Inclusión de temas para conductores nuevos y conductores antiguos, es necesario realizar la capacitación incluyendo los temas para cada caso.

- 2.4.11 Exigencia a conductores propios como terceros, debe aclarar y demostrar que se está capacitando a conductores propios y terceros.

- 2.4.12 Modelo de evaluación de la capacitación, es necesario establecer un control de asimilación de la capacitación a través de una evaluación.

- 2.4.13 Mínimo de aciertos sobre las evaluaciones, la evaluación es presentada para verificar la asimilación de la charla, debe contar con una escala de aciertos mínimos. Describa la metodología.

- 2.4.14 Requisitos mínimos exigidos a conductores no propios sobre el cumplimiento de la capacitación.
- 2.4.15 Frecuencia para presentar evidencias de capacitación por parte de conductores no propios.

2.5 CONTROL DE DOCUMENTACIÓN DE CONDUCTORES

- 2.5.1 Documentación y registro de información de cada uno de los conductores, de acuerdo con la resolución 0001565, debe adjuntar de forma organizada la documentación exigida en la norma, en documentos escaneados y claramente rotulados.
- 2.5.2 Protocolo de control de documentación de los conductores, propios y tercerizados, debe existir un protocolo de solicitud, organización y suministro actualizado de la documentación de conductores, propios y tercerizados. Adjuntar evidencia.

(Anexo 10)

Nota: se encuentra en el numeral 8.3.1 del PESV.

- 2.5.3 Evidencia control y trazabilidad de las acciones ejecutadas y definidas dentro del PESV de la empresa, debe generar una base de datos donde se evidencie el control y la trazabilidad de las acciones ejecutadas por el PESV. Adjuntar evidencia.
- 2.5.4 Frecuencia de verificación de infracciones de tránsito por parte de los conductores, debe definir la frecuencia de verificación de infracciones por parte de los conductores, partiendo de una línea de base al momento de realizar su contratación. Adjuntar evidencia.
- 2.5.5 Registro de infracciones a las normas de tránsito por parte de los conductores propios y tercerizados, debe contar con el historial del conductor, tanto para conductores propios como tercerizados. Adjunte evidencia.
- 2.5.6 Procedimiento en caso de existir comparendos por parte de los conductores propios, debe establecer un procedimiento de verificación, seguimiento y control en caso de tener infracciones donde los conductores propios y tercerizados se hagan responsables y realice el pago del comparendo. Adjunte evidencia del procedimiento.
- 2.5.7 Responsable en caso de presentarse comparendos a conductores, a partir del procedimiento establecido, debe designar un encargado de verificar y aplicar este procedimiento y esto debe realizarse periódicamente. Indique datos del responsable.

2.6 POLITICAS DE REGUALCIÓN DE LA EMPRESA

- 2.6.1 Protocolos para controles de alcohol y drogas, debe elaborarse un protocolo donde se evidencie el procedimiento claro y conciso para los controles de alcohol y drogas que deben realizarse a todos los conductores incluye conductores tercerizados.

- 2.6.2 Responsables para la realización de las pruebas, con el protocolo presentado de control de alcohol y drogas, debe evidenciarse el responsable de la realización de estas pruebas.
- 2.6.3 Mecanismos para la realización de las pruebas-procedimiento, establecer claramente los procedimientos a ejecutar para la realización de estas pruebas.
- 2.6.4 Idoneidad de quien realiza las pruebas, el personal que ejecute estas pruebas debe demostrar su idoneidad.
- 2.6.5 Periodicidad para la realización de las pruebas, establecer claramente en el protocolo la periodicidad a realizar de estas pruebas.
- 2.6.6 Acciones a tomar para aquellos conductores cuyo resultado del examen sea positivo, el protocolo debe incluir las acciones a seguir en caso de que el resultado a las pruebas realizadas dé positivas y sus sanciones en caso positivo y de reincidencia.
- 2.6.7 Regulación y control de horas máximas de conducción y descanso, debe generar una política de regulación y demostrar cómo se controla su aplicación para las horas máximas de conducción y toma de descansos.
- 2.6.8 Reporte de las jornadas laborales o la planificación de su jornada, debe estar evidenciado la jornada laboral de los conductores y sus periodos de descanso efectivos.
- 2.6.9 Políticas de aplicación de los límites de velocidad y definición de la velocidad en las rutas, debe generar una política de límites de velocidad en función de vías a transitar y las rutas habituales a seguir, en estas se debe evidenciar que la infraestructura por donde se traza la ruta habitual esté acorde al tipo de vehículo que transita.
- 2.6.10 Límites de velocidad para las zonas urbanas y rurales, en la política establecida para los límites de velocidad debe fijar claros de acuerdo al entorno.
- 2.6.11 Los conductores conocen las políticas de velocidad fijadas por la empresa, debe evidenciar la forma de dar a conocer a todos los conductores las políticas de velocidad fijadas aclarando el porqué del criterio de selección de la velocidad.
- 2.6.12 Mecanismos de control de velocidad y monitoreo, debe presentar los mecanismos de control con los cuales monitorea y controla la velocidad.
- 2.6.13 Obligatoriedad y control del uso de los cinturones de seguridad, establecer en el PESV la obligatoriedad del uso del cinturón de seguridad, la organización debe establecer mecanismos para el control de uso.
- 2.6.14 Conocimiento de las políticas de cinturón de seguridad fijadas por la empresa, anexar evidencia de los medios utilizados por la empresa para dar a conocer las políticas del uso del cinturón de seguridad para los funcionarios de la empresa.
- 2.6.15 Mecanismos de control del uso de cinturón de seguridad, informar y evidenciar los mecanismos aplicados para el control de este elemento.
- 2.6.16 Política de uso de elementos de protección personal de acuerdo con el tipo de vehículo a conducir, para cada vehículo debe establecerse el tipo de protección personal a utilizar, mostrar evidencia de uso.

- 2.6.17 Los conductores conocen las políticas de uso de EPP fijadas en la empresa, evidenciar los medios utilizados para dar a conocer las políticas de uso de los EPP.
- 2.6.18 Prohibición del uso de equipos bidireccionales durante la conducción, debe informar la política de la empresa ante esta prohibición.
- 2.6.19 Mecanismos de control de uso de equipos bidireccionales durante la conducción, debe informar y evidenciar los mecanismos utilizados para el control de uso de estos equipos.
- 2.6.20 Sanciones a los conductores que hacen uso de equipos bidireccionales durante la conducción, debe establecer claramente las sanciones a aplicar en caso de uso de estos equipos, adicionalmente debe establecer la sanción en caso de reincidencia.

3. PILAR VEHICULOS SEGUROS

3.1 MANTENIMIENTO PREVENTIVO

- 3.1.1 Carpeta en físico o digital de cada uno de los vehículos propios y no propios, debe generar la carpeta en físico y anexarla en digital de los vehículos propios y tercerizados.

(Anexo 21)

Nota: se encuentra en el numeral 8.4.3.2.2 del PESV

- 3.1.2 Base de datos con información de los vehículos, como placas del vehículo, numero de motor, kilometraje, fecha, especificaciones técnicas del vehículo datos del propietario, datos de la empresa afiliada, etc. Esta debe estar actualizada y debe venir con los anexos del PESV.

(Anexo 21)

Nota: se encuentra en el numeral 8.4.3.2.2 del PESV

- 3.1.3 Documentos al día del vehículo, la base de datos de los vehículos debe contar con los campos SOAT, seguros, revisión tecno mecánica, reporte de comparendos con vigencias y debe estar evidenciada en los anexos del PESV.

(Anexo 22)

Nota: se encuentra en el numeral 8.4.3.2.2 del PESV

- 3.1.4 Reporte de incidentes y accidentes, debe generar los reportes de todos los incidentes y accidentes que ocurran con el vehículo, estos eventos socializarse en las lecciones aprendidas.
- 3.1.5 Recomendaciones técnicas de operaciones de mantenimiento, debe tener claro las especificaciones para cada vehículo acorde a los manuales de cada vehículo, esto debe incluir los sistemas de seguridad

pasiva y activa con que cuenta cada vehículo y realizar una lista de chequeo para estos elementos.

- 3.1.6 Cronograma de intervenciones de vehículos propios, debe establecerse el cronograma para cada vehículo de las revisiones programadas de mantenimiento preventivo, esto debe llevarse en la base de datos para cada vehículo y agregar la evidencia del PESV.
- 3.1.7 Verificación de mantenimiento para vehículos afiliados (terceros), debe contarse con el cronograma y la base de datos de los vehículos, así como con la evidencia del mantenimiento preventivo realizado.
- 3.1.8 Idoneidad, debe informar si la empresa realiza esta revisión en sus propias instalaciones con personal idóneo o informar en donde se realiza la revisión y demostrar su idoneidad del sitio.

3.2 MANTENIMIENTO CORRECTIVO

- 3.2.1 Registro mantenimiento correctivo, debe agregar a la base de datos de cada vehículo los mantenimientos correctivos realizados con fecha y tener evidencia de los procedimientos realizados.
- 3.2.2 Protocolo en caso de fallas del vehículo, debe establecer un protocolo y darlo a conocer a todos los conductores en caso de fallas presentadas por el vehículo, debe presentar evidencia de la ejecución.
- 3.2.3 Idoneidad, debe informar si la empresa realiza esta revisión en sus propias instalaciones con personal idóneo, o informar en donde se realiza la revisión y demostrar la idoneidad del sitio.

3.3 CHEQUEO PREOPERACIONAL

- 3.3.1 Protocolos y formatos de inspección diaria de los vehículos, debe de generar una lista de chequeo para realizar la inspección diaria realizada antes y después de cada jornada, esta lista de chequeo debe estar evidenciada en los anexos del PESV. Para cada vehículo.
- 3.3.2 Diligenciamiento diario de formatos de chequeo preoperativo, por parte de los operadores o conductores, debe generar mecanismos de verificación y control del formato de chequeo preoperativo y anexar evidencia.
- 3.3.3 Auditorias verificando el debido diligenciamiento del listado de chequeo, es necesario establecer las auditorias de control a la verificación del listado de chequeo.

4. PILAR INFRAESTRUCTURA SEGURA

- 4.1.1 Plano de las vías internas con la descripción de la revisión, debe presentar plano de las vías internas por donde circulen vehículos, así como ingresos y salidas de todo el personal desde y hacia sus instalaciones.

- 4.1.2 Conflicto de circulación entre vehículos, peatones, zonas de descargue y parqueaderos, debe evidenciar donde se presentan estos conflictos y dar la solución para realizar el paso de cada actor con seguridad.
- 4.1.3 Zonas peatonales señalizadas, debe generar zonas peatonales señalizadas y mostrar evidencia.
- 4.1.4 Zonas peatonales demarcadas, debe generar zonas peatonales demarcadas claramente y anexar evidencia.
- 4.1.5 Zonas peatonales separadas iluminadas, las zonas peatonales

11. ANEXOS

Anexo 1. Acto de gerencia N° 023

Anexo 2. Acto de gerencia N° 12

Anexo 3. Acta de conformación del comité de seguridad vial

Anexo 4. Perfil responsable PESV

Anexo 5. Política de seguridad y salud en el trabajo.

Anexo 6. Evidencia de divulgación del PESV

Anexo 7. Cámara de comercio y RUT

Anexo 8. Contrato de adquisición automotor

Anexo 9. Procedimiento PR-CO-08

Anexo 10. Procedimiento PR-GH-01

Anexo 11. Encuesta realizada como Diagnostico.

Anexo 12. Plan de acción 2017 PESV

Anexo 13.

Anexo 14. Perfil del conductor

Anexo 15. Procedimiento de evaluaciones medicas ocupacionales

Anexo 16. Idoneidad de exámenes médicos

Anexo 17. Certificados de idoneidad de entidades de prestación de servicios de capacitación.

Anexo 18. Pruebas

Anexo 19. Cronograma de capacitación

Anexo 20. Reglamento uso seguro de vehículos

Anexo 21. Soportes de hoja de vida de los vehículos

Anexo 22. Base de datos de cada uno de los vehículos

Anexo 23.

HUGO EMIRO VEGA
Gerente de Distribución (E)