

PLAN ESTRATEGICO DE SEGURIDAD VIAL PESV

**E.S.E DEPARTAMENTAL
MORENO Y CLAVIJO**

Arauca

TABLA DE CONTENIDO

1.	OBJETIVOS	5
1.1.	Objetivo General	5
1.2.	Objetivos Específicos	5
2.	CONCEPTOS Y DEFINICIONES	6
3.	MARCO NORMATIVO.....	10
4.	ALCANCE	12
5.	PLAN ESTATEGICO DE SEGURIDAD VIAL.....	13
5.1.	Comité de Seguridad Vial.....	13
5.1.1.	<i>Conformación del Comité de Seguridad Vial</i>	13
5.1.2.	<i>Objetivos del Comité de Seguridad Vial</i>	13
5.1.3.	<i>Funciones del Comité</i>	13
5.1.4.	<i>Funciones de la Alta Dirección</i>	14
5.1.5.	<i>Responsable del Plan Estratégico de Seguridad Vial</i>	14
5.2.	Política de Seguridad Vial	15
5.3.	Diagnostico	16
5.3.1.	<i>Generalidades de la Empresa</i>	16
5.3.2.	<i>Actividad Económica</i>	17
5.3.3.	<i>Características de la Empresa</i>	17
5.3.4.	<i>Evaluación del Riesgo</i>	17
5.3.5.	<i>Flota de Vehículos</i>	19
5.4.	Seguimiento y evaluación	20
5.4.1.	<i>Indicadores de resultado</i>	20
5.4.2.	<i>Indicadores de actividad</i>	22
5.4.3.	<i>Auditorías</i>	22
6.	GUIA DE ACCIONES PARA EL DESARROLLO DEL PESV	23
6.1.	Procedimiento de selección de conductores	23
6.2.	Pruebas de ingreso	24
6.3.	Capacitación en Seguridad vial	25
6.3.1.	<i>Capacitación para el Comité de seguridad vial y directivos de la empresa</i>	25
6.3.2.	<i>Capacitación para Conductores. Acordes a lo que se debe dictar</i>	25
6.4.	Control de documentos de conductores	26

6.5.	Políticas de regulación de la empresa	27
6.5.1.	<i>Política de control de NO alcohol y drogas.....</i>	27
6.5.2.	<i>Política de regulación de horas de conducción y descanso.....</i>	27
6.5.3.	<i>Política de regulación de la velocidad.</i>	28
6.5.4.	<i>Política de uso del cinturón de seguridad.....</i>	28
6.5.5.	<i>Política de no uso de equipos de comunicaciones móviles mientras se conduce..</i>	28
6.6.	Elementos de protección	29
7.	VEHICULOS SEGUROS	30
7.1.	Plan de mantenimiento preventivo	30
7.2.	Documentación del plan de mantenimiento.....	31
7.3.	Idoneidad	31
7.4.	Procedimiento de inspección diaria de los vehículos.....	31
7.5.	Control de documentación y registro de vehículos y su mantenimiento.....	31
8.	INFRAESTRUCTURA SEGURA.....	¡Error! Marcador no definido.
8.1.	Rutas Internas.....	¡Error! Marcador no definido.
8.2.	Rutas Externas.....	32
8.3.	Apoyo Tecnológico.....	33
9.	ATENCION A VICTIMAS	33

	SISTEMA DE INTEGRADO DE GESTIÓN	GSO-PR-007
	PLAN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL PESV	Versión 02
		Página 4 de 34

INTRODUCCION

Los accidentes de tránsito se identifican como una de las principales causas violentas de muerte en el mundo; en Colombia los accidentes de tránsito ocupan la segunda posición después de las muertes por homicidio. Es indispensable que las empresas demuestren desde el ámbito laboral toda la diligencia posible respecto del cuidado de los trabajadores, implementando modelos de prevención de riesgos y fomentar la cultura del cuidado.

Se hace necesario implementar planes de mejoramiento con políticas, presupuesto, vehículos en buen estado, conductores capacitados, pasajeros y peatones con valores, hábitos y actitudes de respeto por la vida humana en su totalidad, con sentimientos de sensibilidad social, de aprecio y valor por la vida, las personas, y la naturaleza.

Es importante que las empresas establezcan políticas claras que garanticen que la conducción de vehículos las hagan personas calificadas y entrenadas para ello. Esto asegura que haya una disminución de hasta el 10% de la mortalidad, por colisiones de tránsito.

En respuesta a esto, se ha definido como una prioridad y como una Política la seguridad vial, la cual se concreta en el Plan Estratégico de Seguridad Vial. En ese sentido, el Plan se convierte en una carta de navegación que orienta y propicia medidas concertadas, indicativas e integrales buscando generar conciencia entre el personal y lograr el compromiso de todos los colaboradores para emprender acciones y/o procedimientos a favor de la implementación de la política interna de Seguridad Vial.

El Plan Estratégico de Seguridad Vial que se presenta a continuación fue elaborado con el fin de que la E.S.E. DEPARTAMENTAL DE PRIMER NIVEL MORENO Y CLAVIJO, transforme su cultura vial, enfatizando en el conocimiento y cumplimiento voluntario de las normas de tránsito, el aumento de la percepción del riesgo al transitar y la corresponsabilidad al promover un uso solidario y responsable del espacio público, a través de la conciencia con inteligencia vial.

Este Plan Estratégico de Seguridad Vial se ha adecuado a lo establecido dentro del Plan Nacional de Seguridad Vial 2013 -2021, teniendo en cuenta las características de la ESE y en concordancia con el Sistema de Gestión de Salud y Seguridad del Trabajo implementado en la institución.

	SISTEMA DE INTEGRADO DE GESTIÓN	GSO-PR-007
	PLAN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL PESV	Versión 02
		Página 5 de 34

1. OBJETIVOS

1.1. Objetivo General

- ✓ Definir los lineamientos en materia de seguridad vial que permitirán a la ESE Departamental Moreno y Clavijo la prevención de los incidentes y accidentes de tránsito, promoviendo en los funcionarios de la ESE, comportamientos seguros como conductores y pasajeros en situaciones de uso de la vía pública, mediante la gestión con las áreas involucradas, los responsables y los mecanismos de evaluación y seguimiento en función del cumplimiento de las actividades establecidas en el presente plan.

1.2. Objetivos Específicos

- ✓ Fomentar en los funcionarios que la seguridad vial es responsabilidad de todos los actores que actúan en la vía y que esa responsabilidad es un asunto de interés público y objeto de debate entre los ciudadanos.
- ✓ Inculcar en los funcionarios la necesidad de lograr una movilidad racional y sostenible dentro de cualquiera de los roles que desempeñe en la movilidad, ya sea como peatón, pasajero o conductor.
- ✓ Concientizar en los funcionarios que la seguridad vial no se basa solo en el conocimiento de normas y reglamentaciones, sino también en hábitos, comportamientos y conductas viales seguras.
- ✓ Permitir en el funcionario establecer una relación e identidad entre el conocimiento teórico sobre las normas de tránsito y el comportamiento en la vía.
- ✓ Establecer la relación entre el Plan Estratégico de Seguridad Vial con el Sistema de Gestión de Salud y Seguridad del Trabajo de la ESE Departamental Moreno y Clavijo.
- ✓ Que el funcionario pueda asumir de manera propositiva, que la responsabilidad de la seguridad es compartida entre todos los usuarios de la vía.
- ✓ Definir una estructura conceptual y metodológica que permita la evaluación de la relación costo-beneficio del Plan Estratégico en Seguridad Vial institucional.
- ✓ Respaldar al estado Colombiano en la consecución de objetivos en materia de seguridad vial, mediante la aplicación de este documento, para conjuntamente alcanzar los objetivos propuestos.

	SISTEMA DE INTEGRADO DE GESTIÓN	GSO-PR-007
	PLAN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL PESV	Versión 02
		Página 6 de 34

2. CONCEPTOS Y DEFINICIONES

Plan Estratégico de Seguridad Vial PESV: Es el instrumento de planificación que consignado en un documento contiene las acciones, mecanismos, estrategias y medidas que deberán adoptar las diferentes entidades, organizaciones o empresas del sector público y privado existentes en Colombia. Dichas acciones están encaminadas a alcanzar la seguridad vial como algo inherente al ser humano y así reducir la accidentalidad vial de los integrantes de las organizaciones mencionadas y de no ser posible evitar, o disminuir los efectos que puedan generar los accidentes de tránsito.

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

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

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

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

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

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

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

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

	SISTEMA DE INTEGRADO DE GESTIÓN	GSO-PR-007
	PLAN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL PESV	Versión 02
		Página 7 de 34

Peatón: Persona que transita a pie por una vía (CNTT, 2002).

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

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

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

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

Estrategia: Comprende las principales orientaciones y acciones encaminadas a lograr los objetivos de un plan. En un proceso regulable, conjunto de las reglas que aseguran una decisión óptima en cada momento.

Plan de acción: Corresponde a un documento que reúne el conjunto de actividades específicas, los recursos y los plazos necesarios para alcanzar objetivos de un proyecto, así como las orientaciones sobre la forma de realizar, supervisar y evaluar las actividades.

Empresa: La empresa es la unidad económico-social en la que el capital, el trabajo y la dirección se coordinan para realizar una producción socialmente útil, de acuerdo con las exigencias del bien común. Los elementos necesarios para formar una empresa son: capital, trabajo y recursos materiales.

Vehículo: Todo aparato montado sobre ruedas que permite el transporte de personas, animales o cosas de un punto a otro por vía terrestre pública o privada abierta al público (CNTT. 2002).

Edad del equipo automotor: Es el cálculo resultante de la diferencia entre el año en que se efectuó el análisis y el año modelo del vehículo.

Edad del parque automotor: Es el promedio ponderado de la edad de todo el equipo vinculado a la empresa, independiente de la clase de vehículo.

Medios de transporte sanitario: Medios destinados al transporte de enfermos o heridos, del personal sanitario y del equipo o materiales sanitarios.

	SISTEMA DE INTEGRADO DE GESTIÓN	GSO-PR-007
	PLAN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL PESV	Versión 02
		Página 8 de 34

Medios de transporte sanitario: Medios destinados al transporte de enfermos o heridos, del personal sanitario y del equipo o materiales sanitarios.

Ambulancia terrestre: Vehículo de emergencia autorizado para transitar con prioridad de acuerdo con la condición del paciente y acondicionada de manera especial y exclusiva para el transporte de pacientes, con recursos humanos y técnicos calificados para la atención y beneficio de aquellos. Es un vehículo automotor y como tal está regido por las normas nacionales pertinentes, expedidas por el Ministerio de Transporte, sin poseer ningún beneficio adicional al designado en esta definición. Por tanto, no tiene ninguna prerrogativa diferente a la de ser un vehículo con circulación prioritaria.

Transporte primario: Es el traslado de pacientes del lugar de ocurrencia del episodio patológico al hospital.

Transporte secundario: Traslado interhospitalario de pacientes, el traslado de estos hacia sus domicilios y/o transporte de pacientes limitados que no puedan movilizarse por sus propios medios y no presenten patología de urgencia.

Referencia: El envío de usuarios o de elementos de ayuda diagnóstica por parte de las unidades prestadoras de servicios de salud, a otras instituciones de salud para la atención o complementación diagnóstica, que de acuerdo con el grado de complejidad den respuesta a las necesidades de salud.

Contrareferencia: Es la respuesta que las unidades prestadoras de servicios de salud receptoras de la referencia, dan al organismo o a la unidad familiar. La respuesta puede ser la contra remisión del usuario con las debidas indicaciones a seguir o simplemente la información sobre la atención recibida por el usuario en la institución receptora, o el resultado de las solicitudes de ayuda diagnóstica.

Remisión: Procedimiento por el cual se transfiere la atención en salud de un usuario, a otro profesional o institución, con la consiguiente transferencia de responsabilidad sobre el cuidado del mismo.

Urgencia: Es la alteración de la integridad física y/o mental de una persona causada por un trauma o por una enfermedad de cualquier etiología que genere una demanda de atención médica inmediato y efectiva, tendiente a disminuir los riesgos de invalidez y muerte.

Atención Prehospitalaria: Es aquella que se otorga a una comunidad desde que se comunica el evento que amenaza la salud hasta que él o los individuos afectados reciben atención en el nivel asistencial apropiado.

Conductor de equipo de atención prehospitalaria: Responsable del transporte de los pacientes. Capacitado en atención prehospitalaria, por lo que actúa como un miembro

	SISTEMA DE INTEGRADO DE GESTIÓN	GSO-PR-007
	PLAN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL PESV	Versión 02
		Página 9 de 34

más del equipo en la asistencia de los pacientes. Se encarga además del mantenimiento del móvil en sus aspectos básicos y de su equipamiento.

CRUE: Centro regulador de urgencias y emergencias: El centro Regulador de Urgencias y Emergencias es una unidad de carácter operativo responsable de coordinar y regular en el territorio de su jurisdicción, el acceso a servicios de urgencias en las diferentes IPS para conseguir la atención en salud de la población afectada en situaciones de urgencia, emergencia o desastre.

Misión Médica: Es el conjunto de bienes, instalaciones, instituciones, transporte terrestre, aéreo, fluvial y marítimo, equipos y materiales necesarios para llevar a cabo las actividades propias de la prestación de servicios de salud, tales como, asistencia sanitaria, salud preventiva, educación en salud, administración y apoyo en la prestación de los servicios de salud, atención prehospitalaria, hospitalaria y extramural, conformado a su vez, por el personal profesional de la salud y otras disciplinas, con vinculación laboral o civil, que ejercen funciones sanitarias, en el marco de la misión humanitaria en situaciones o zonas de conflicto armado u otras situaciones de violencia que afecten la seguridad pública, desastres naturales y otras calamidades.

3. MARCO NORMATIVO

El Plan estratégico de Seguridad Vial de la E.S.E. Departamental Moreno y Clavijo, está enmarcado dentro del siguiente contexto jurídico, prevaleciendo el marco de la Constitución Política de Colombia, de las jurisprudencias derivadas y normatividad vial que aplica a esta temática.

NORMA	DESCRIPCION
Ley 105 de 1993	Por la cual se dictan disposiciones básicas sobre transporte, se redistribuyen competencias y recursos entre la Nación y las Entidades Territoriales, se reglamenta la planeación en el sector transporte y se dictan otras disposiciones.
Ley 191 de 1995	Por medio de la cual se dictan disposiciones sobre zonas de frontera.
Decreto 105 de 1995	Por el cual se reglamenta la Ley 105 de 1993.
Decreto 2263 de 1995	Por el cual se reglamenta la Ley 105 de 1993 y se modifica el Decreto 105 de 1995.
Ley 336 de 1996	Por el cual se adopta el estatuto nacional de transporte
Ley 769 de 2002	Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones. Art 28-50-52-30-31-120.
Resolución 1555 de 2005	por la cual se reglamenta el procedimiento para obtener el certificado de aptitud física, mental, y de coordinación motriz para conducir y se establecen los rangos de aprobación de la evaluación requerida
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.
Ley 1239 del 2008	Por medio de la cual se modifican los artículos 106 y 107 de la ley 769 del 2002 (límites de velocidad).
Ley 1383 de 2010	Reforma el Código de Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones
Decreto 015 de 2011	Por el cual se establecen los límites máximos de velocidad para garantizar la seguridad vial en el Estado de Emergencia Económica, Social y Ecológica.
Decreto 087 de 2011	Por medio del cual se modifica la estructura del ministerio de transporte, se determinan las funciones de sus dependencias, deroga el decreto 2053 de 2003.
Ley 1503 de 2011	Por la cual se promueve la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguros en la vía y se dictan otras disposiciones

Resolución 315 de 2013	Por la cual se adoptan unas medidas para garantizar la seguridad en el transporte público terrestre automotor y se dictan otras disposiciones.
Decreto 2851 de 2013	Por el cual se reglamentan los artículos 3, 4,5,6,7,9, 10, 12, 13,18 y 19 de la ley 1503 de 2011 y se dictan otras disposiciones.
Resolución 1565 de 2014	Por el cual se expide la Guía metodológica para la elaboración del Plan Estratégico de Seguridad Vial
Decreto 1047 de 2014	Por el cual se establecen normas para asegurar la afiliación al Sistema Integral de Seguridad Social de los conductores del servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en vehículos taxi, se reglamentan algunos aspectos del servicio para su operatividad y se dictan otras disposiciones.
Decreto 348 de 2015	Por el cual se reglamenta el servicio público de transporte terrestre automotor especial y se adoptan otras disposiciones.
Decreto 1079 de 2015	Por medio de la Cual se expide el decreto único reglamentario del sector Transporte.
Resolución 1069 de 2015	Por la cual se reglamenta el artículo 14 del Decreto número 348 de 2015 y se dictan otras disposiciones.
Decreto 1310 de 2016	Por el cual se modifica el Decreto 1079 de 2015, en relación con el Plan Estratégico de Seguridad Vial.
Ley 2050 de 2020	Por medio de la cual se modifica y adiciona la Ley 1503 de 2011 y se dictan otras disposiciones en seguridad vial y tránsito.
NTC 3729	Tipología vehicular para ambulancias.
GTC 45	Guía Técnica Colombiana para la identificación de los peligros y la valoración de los riesgos en seguridad y salud ocupacional

	SISTEMA DE INTEGRADO DE GESTIÓN	GSO-PR-007
	PLAN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL PESV	Versión 02
		Página 12 de 34

4. ALCANCE

El Plan Estratégico de Seguridad Vial debe ser aplicado por todos aquellos trabajadores de Transportes Especiales adscritos a la E.S.E Departamental Moreno y Clavijo, que en determinado momento sean asignados como conductores de la misma y para todas aquellas personas que de una u otra forma hagan parte de los procesos de movilidad ya sea dentro o fuera de la institución, también establecerá los lineamientos estratégicos de funcionamiento de la seguridad vial, en el cual se presentan los factores básicos del tránsito, el ser humano, el vehículo y el entorno; durante las tres etapas de un siniestro, es decir antes de la colisión o choque, durante la colisión o choque, y después de la colisión o choque.

	SISTEMA DE INTEGRADO DE GESTIÓN	GSO-PR-007
	PLAN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL PESV	Versión 02
		Página 13 de 34

5. PLAN ESTATEGICO DE SEGURIDAD VIAL

5.1. Comité de Seguridad Vial

5.1.1. Conformación del Comité de Seguridad Vial

La ESE Departamental Moreno y Clavijo, mediante Resolución 191 del 17 de Agosto de 2016, crea el Comité Estratégico de Seguridad Vial, para así dar cumplimiento a la Resolución 1565 de 2014 emitida por el Ministerio de Transporte.

Se designan como integrantes de este comité a los siguientes funcionarios

- ✓ Gerente
- ✓ Jefe Oficina Asesora de Planeación
- ✓ Sub Gerente en Salud
- ✓ Sub Gerente Administrativo y Financiero
- ✓ Profesional de Almacén
- ✓ Profesional de Talento Humano
- ✓ Coordinador SST

El comité Estratégico de Seguridad Vial se reunirá de forma ordinaria semestralmente para tratar temas concernientes al mismo y de forma extraordinaria cuando la situación así lo requiera.

5.1.2. Objetivos del Comité de Seguridad Vial

- ✓ Plantear, diseñar, implementar y medir las acciones que permitan generar conciencia entre el personal y lograr los objetivos a favor de la seguridad vial en la institución y la vida cotidiana de sus funcionarios.
- ✓ Asegurar el cumplimiento del Plan estratégico de Seguridad Vial.
- ✓ Diseñar medidas que aporten al Plan estratégico de Seguridad Vial.
- ✓ Implementar acciones que mitiguen los incidentes y accidentes viales de nuestros conductores, pasajeros y peatones.
- ✓ Lograr la puesta en marcha del Plan Estratégico de Seguridad vial.

5.1.3. Funciones del Comité

- ✓ Se analizarán los resultados obtenidos en el diagnóstico inicial y se formulará la hoja de ruta a seguir, conducente a reforzar los aspectos favorables encontrados.
- ✓ Mitigar los riesgos y diseñar acciones para garantizar un cambio de actitud en los diversos actores de la movilidad en la Empresa.
- ✓ Identificar los factores de riesgo y establecer un plan de acción personalizado para cada uno de ellos.

	SISTEMA DE INTEGRADO DE GESTIÓN	GSO-PR-007
	PLAN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL PESV	Versión 02
		Página 14 de 34

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

5.1.4. Funciones de la Alta Dirección

- ✓ Liderar el proceso de creación e implementación del Plan Estratégico de Seguridad Vial.
- ✓ Garantizar que en la creación de los objetivos participe un representante de cada área.
- ✓ Asegurar el presupuesto necesario para la implementación de las medidas necesarias para llevar a cabo el Plan Estratégico.
- ✓ Definir en el manual de funciones los roles y funciones que tengan que ver con la actividad de conducción en cada cargo.
- ✓ Garantizar la participación del personal de la Compañía en las campañas del Plan Estratégico de Seguridad Vial.
- ✓ Garantizar el tiempo necesario para las reuniones del comité.
- ✓ Tomar decisiones oportunamente para llevar a buen término las medidas que se propongan.
- ✓ Garantizar que el personal cumpla con lo establecido en el Plan estratégico de Seguridad Vial y los documentos aplicables.

5.1.5. Responsable del Plan Estratégico de Seguridad Vial

La ESE Departamental Moreno y Clavijo deberá garantizar el mecanismo adecuado que le permita contar con un responsable idóneo para el diseño, desarrollo, implementación y seguimiento del Plan Estratégico de Seguridad Vial y todas las acciones contempladas en este.

CARGO	OBSERVACION
Gerente	Administra el Plan Estratégico de Seguridad Vial
Responsable del SG-SST	Se encarga de la ejecución del Plan Estratégico de Seguridad Vial
Director de cada Hospital	Se encarga de la revisión pre operacional de los vehículos

5.2. Política de Seguridad Vial

La ESE Departamental Moreno y Clavijo, responde y se compromete a buscar e implementar programas de prevención, control y mitigación de todos los factores de riesgo causantes de incidentes y accidentes de tránsito en los cuales se puedan ver involucrados tanto funcionarios como comunidad en general, establece la siguiente política de seguridad vial, con los siguientes compromisos, que son de obligatorio cumplimiento:

- ✓ Se debe ser cortés y respetar a otros conductores y usuarios de la vía
- ✓ Difundir actividades de manejo defensivo para el personal que opere vehículos.
- ✓ Controlar para que ningún funcionario conduzca un vehículo de la empresa sin permiso y ni autorización.
- ✓ Velar para que NADIE y por ningún motivo, opere un vehículo al estar o haya estado bajo la influencia de alcohol y/o sustancias alucinógenas.
- ✓ Establecer los mecanismos necesarios para velar y auditar el cumplimiento del plan vial establecido.
- ✓ Obedecer las leyes y regulaciones nacionales y locales emanadas por el Ministerio de Transporte o entidades reguladoras del tránsito.
- ✓ Establecer mecanismos de Mejoramiento continuo.
- ✓ El uso del cinturón de seguridad debe hacerse en todo momento y de carácter obligatorio.
- ✓ Todo conductor debe comportarse de forma que no obstaculice, perjudique o ponga en riesgo a los demás y debe conocer y cumplir con las regulaciones, normas de tránsito y transporte terrestre vigente, especificaciones técnicas y al Programa de Seguridad Vial de la institución.
- ✓ Todo conductor debe portar la documentación requerida por las autoridades de tránsito y la empresa.
- ✓ Previo a cada viaje el conductor o a quien designe el director de cada hospital, debe realizar inspección pre-operacional al vehículo para garantizar la operatividad del mismo.
- ✓ El uso de teléfonos celulares y el envío de mensajes se debe hacer únicamente cuando el vehículo se encuentre estacionado en un lugar seguro a un lado de la carretera, de modo que no represente una situación de riesgo que pueda causar un accidente.
- ✓ Todo conductor debe haber descansado y estar en condiciones físicas óptimas para el desplazamiento.

- ✓ Todo conductor debe velar por el cuidado del vehículo asignado, así como de darle buen uso del mismo, cumpliendo con las actividades contratadas y la finalidad del vehículo
- ✓ Es responsabilidad del conductor hacer uso adecuado de la unidad de transporte y todos sus componentes, el equipo de carretera, los elementos de seguridad personal y demás elementos proporcionados por la institución, así como de informar sobre cualquier irregularidad y/o falta de suministros dentro del vehículo.

5.3. Diagnostico

5.3.1. Generalidades de la Empresa

Nombre de la Empresa: **EMPRESA SOCIAL DEL ESTADO DEPARTAMENTAL DE PRIMER NIVEL MORENO Y CLAVIJO**

NIT: **900.034.131- 8**

Sector: **Público**

SEDE PRINCIPAL	
Departamento	Arauca
Ciudad	Tame
Dirección	Calle 15 # 11-36 20 de Julio
Teléfono	
Nombre de la ARL	POSITIVA COMPAÑÍA DE SEGUROS
Clase de riesgo:	I, III, IV y V

RED HOSPITALARIA	
Nombre de las sedes	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Hospital San Antonio de Tame ✓ Hospital San Francisco de Fortul ✓ Hospital San Lorenzo de Arauquita ✓ Hospital San Ricardo Pampuri de la Esmeralda ✓ Hospital San Juan de Dios de Puerto Rondón ✓ Hospital San José de Cravo Norte ✓ Centro de Salud Juan de Jesús Coronel de Puerto Jordán ✓ Centro de Salud de Panamá.
Departamento	Arauca
Municipios	<ul style="list-style-type: none"> -Tame - Fortul - Arauquita - Puerto Rondón - Cravo Norte.

	SISTEMA DE INTEGRADO DE GESTIÓN	GSO-PR-007
	PLAN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL PESV	Versión 02
		Página 17 de 34

5.3.2. Actividad Económica

La E.S.E Departamental Moreno y Clavijo, es una Institución Prestadora de Servicios en salud, dedicada a la prestación de servicios con énfasis en protección específica y detección temprana, con calidad, seguridad, accesibilidad y atención humanizada, garantizando la satisfacción de los usuarios, además de atención de Urgencias y Hospitalización; al contar con la cobertura en cinco de los siete municipios que conforman el Departamento y cubrir gran parte del área rural, se hace necesario contar con transporte para el personal, con el fin de prestar un servicio más humano y accesible, además del traslado de paciente a instituciones con otros niveles de atención, por lo cual el Plan Estratégico de Seguridad Vial es considerado de vital importancia para la institución.

Debemos decir además que el tiempo promedio de conducción de nuestros funcionarios es de 08 horas repartidas en turnos de trabajo de lunes a domingo.

5.3.3. Características de la Empresa

La ESE Departamental Moreno y Clavijo cuenta con 515 funcionarios vinculados al 30 de Noviembre de 2016, todos pertenecientes a la Prestación de Servicios de Salud.

En la actualidad contamos con personal con contrato por Prestación de Servicios de salud como conductor de vehículo, el cual corresponde a 21 personas, sin embargo debido a las actividades que desempeñamos para nuestros usuarios estamos catalogados en nivel de riesgo grado IV.

Dentro de las actividades que estos 21 funcionarios tienen contempladas dentro de su contrato esta el transporte de usuarios, insumos y equipos que son requeridos para la óptima prestación de los servicios de salud.

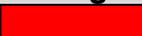
5.3.4. Evaluación del Riesgo

Con el objetivo de identificar los peligros, evaluar y controlar los riesgos viales, tener en cuenta las medidas de prevención y control a los actores de riesgo encontrados en las actividades rutinarias y no rutinarias realizadas en la ESE tanto por el personal de planta, como por contratistas, se ha diseñado la “Matriz de identificación de peligros, evaluación y valoración de riesgos”. Contendida en el SG-SST de la ESE; igualmente se aplica la el formato GSO-FO-018 Encuesta Plan Estratégico de Seguridad Vial a todos los conductores, con el fin de obtener datos sobre la accidentalidad y los factores de riesgo a los cuales se encuentran expuestos en su actividad diaria, con estas dos herramientas se procedió a realizar el análisis de los riesgos que son de importancia para el Plan Estratégico de Seguridad Vial.

La matriz de identificación de peligros nos permite evaluar, aprobar, registrar y comunicar todos los cambios que se llegaran a presentar en la institución como compra de vehículos y equipo sanitario; contratación de servicios de transporte, diseño del sitio de trabajo, procesos e instalaciones.

Con base a la información de la situación actual de la seguridad vial de la institución, haciendo una caracterización de los usuarios de la vía, el rol de las personas dentro de la empresa, la percepción del riesgo vial que las personas tienen en este momento, el análisis de accidentalidad a nivel regional y nacional, se establecen los siguientes niveles de riesgo por grupo de trabajo:

Riesgo Vial	Conductor de Vehículo	Acción de Mejora
Intensidad del tráfico	4,8%	Mantener estándares de seguridad vial
Condiciones climatológicas	2,4%	Mantener estándares de seguridad vial
Tipo de vehículo o sus características	2,4%	Mantener estándares de seguridad vial
Estado del vehículo	31,0%	Revisión constante del estado físico del vehículo. Ejecución constante de los mantenimientos preventivos e inmediatos de los correctivos
Su propia conducción	0%	Mantener estándares de seguridad vial
Estado de la infraestructura / vía	38,1%	Conocimiento de los factores de riesgo que se encuentran en la vía. Desarrollo de la cultura de la prevención en el tráfico.
Su estado psicofísico (cansancio, estrés, sueño, etc.)	14,3%	Mantener estándares de seguridad vial
Falta de información o formación en seguridad vial	2,4%	Conocimiento de los factores de riesgo
Otros conductores	4,8%	Mantener estándares de seguridad vial

Nivel de Riesgo	
Alto	
Medio	
Bajo	

Por el anterior análisis se determina que el estado de la infraestructura / vía, el estado del vehículo y estado psicofísico representan un nivel de riesgo alto para los conductores de la ESE Moreno y Clavijo.

Lo anterior se tendrá en cuenta para el planteamiento de las acciones correctivas y de mejora en la seguridad vial de la institución.

En las vías por donde se realizan los desplazamientos requeridos por los funcionarios y usuarios se mantienen el tránsito constante de animales (semovientes y/o pequeñas especies) debido a que la mayor parte de la circulación se realiza por áreas rurales y además de la presencia ocasional de menores de edad y adultos jóvenes y mayores, así mismo no en todas las vías contamos con las concesiones que el Gobierno Nacional ha entregado a diferentes empresas con el fin de garantizar el buen estado de la vía ofreciendo la seguridad de la misma donde se genera servicio de asistencia mecánica, primeros auxilios y traslado de personas, por tal razón es importante el compromiso de nuestros conductores como responsables directos de su movilización.

Las estadísticas nacionales nos reflejan la accidentalidad y el aumento significativo que estas han tenido, donde las políticas de seguridad del gobierno se colocan entre dicho, la seguridad de los vehículos y las campañas de seguridad vial no funciona.

El cambio de cultura de cada uno de nosotros es la solución, que con la normatividad y campañas del Gobierno se generan soluciones y disminución de la accidentalidad.

De acuerdo al resultado del diagnóstico realizado se puede evidenciar que la falta de políticas en relación de la seguridad vial, incide en la ocurrencia de incidentes y eventos catastróficos a nivel de tránsito, con graves consecuencias tanto en la pérdida de vidas humanas, lesiones incapacitantes y pérdidas materiales para las empresas, por tal motivo la institución en conjunto con el comité de seguridad vial formulara y desarrollara los objetivos y acciones que se deben seguir con el fin de mitigar los factores que influyen el alto riesgo vial, tanto para los funcionario como para los usuarios que son transportados constantemente.

5.3.5. Flota de Vehículos

Actualmente la ESE Moreno y Clavijo cuenta con el siguiente parte automotor para el cumplimiento de las actividades propias de la empresa

Ítem	Marca	Clase	Modelo	Placa	Ubicación
1	Toyota	TAB	2006	OZC867	Hospital San Antonio De Tame
2	Toyota	TAB	2005	OZC834	Hospital San Ricardo Pampuri
3	Toyota	PYP	2008	OZC903	Hospital San Juan De Dios Rondón
4	Chevrolet	Móvil	2006	OZC866	Hospital San Lorenzo De Arauquita
5	Toyota	PYP	2008	OZC905	Hospital San Lorenzo De Arauquita
6	Toyota	PYP	2008	OZC904	Hospital San Ricardo Pampuri
7	Toyota	TAB	2007	OZC893	Centro De Salud Panamá
8	Toyota	TAB	2007	OZC890	Hospital San Juan De Dios Rondón
9	Chevrolet	TAB	2007	OZC880	Hospital San Francisco De Fortul
10	Toyota	Móvil	2007	OZC891	Hospital San Francisco De Fortul
11	Toyota	TAB	2007	OZC892	Hospital San Antonio De Tame
12	Toyota	TAB	2005	OZC835	Hospital San Antonio De Tame

13	Chevrolet	TAB	2007	OZC879	Hospital San Antonio De Tame
14	Chevrolet	Móvil	2015	OEU847	Hospital San Antonio De Tame
15	Chevrolet	TAB	2013	OYX014	Hospital San Antonio De Tame
16	Chevrolet	TAB	2013	OYX015	Hospital San Lorenzo De Arauquita
17	Chevrolet	TAB	2013	OYX016	Hospital San Francisco De Fortul
18	Toyota	TAB	2013	OYX013	Hospital San Juan De Dios Rondón
19	Toyota	TAB	2013	OYX018	Hospital San José De Cravo Norte
20	Toyota	TAB	2013	ODS689	Hospital San José De Cravo Norte
21	Toyota	TAB	2013	ODS688	Hospital San Ricardo Pampuri
22	Toyota	TAB	2015	OEU828	Hospital San José De Cravo Norte
23	Toyota	TAB	2015	OEU846	Hospital San Antonio De Tame
24	Toyota	TAB	2015	OEU843	Hospital San Ricardo Pampuri
25	Toyota	TAB	2015	OEU845	Centro De Salud Pto Jordán

5.4. Seguimiento y evaluación

5.4.1. Indicadores de resultado

Son aquellos indicadores que van a permitir conocer el grado de cumplimiento de los objetivos que se han propuesto:

DESCRIPCION	DEFINICION	FUENTE DE INFORMACION	META	PERIODO DE MEDICION
Número de incidentes y accidentes de tránsito, en un periodo determinado	Número de incidentes y accidentes de tránsito.	Reportes de incidentes y accidentes	1	Trimestral
Tasa de accidentalidad Vehicular	Número de accidentes de tránsito reportados/ Número de personas expuestas al riesgo de tránsito * 100	Reportes de accidentes de la ARL	1%	Trimestral
Impacto económico de los incidentes de tránsito	Costos directos + Costos indirectos	Reporte de mantenimiento taller de servicios contratado	Por definir	Semestral
Impacto económico de los accidentes de tránsito	Costos directos + Costos indirectos	Reporte de mantenimiento taller de servicios contratado	Por definir	Semestral
Frecuencia de accidentes de tránsito	Número de accidentes de tránsito en un período/ tamaño de la flota	Reporte de accidentes de la ARL	1%	Trimestral

% de afectación de lesiones	Número de conductores lesionados en accidentes de tránsito /Total de accidentes de tránsito del período *100	Reporte de accidentes de la ARL	1%	Trimestral
% de afectación de incapacidad	Número de días de incapacidad por accidentes de tránsito/Total de accidentes de tránsito del período *100	Reporte de accidentes de la ARL	1%	Trimestral
% de afectación de no disponibilidad de vehículos	Número de días con vehículos no disponibles por accidentes de tránsito /Total de accidentes de tránsito del período*100	Reporte de mantenimiento taller de servicios contratado	1%	Trimestral
Cambio de comportamientos	Número de comportamientos seguros/Total de personas observadas *100	Auditoria comportamental	80%	Anual
Porcentaje de observaciones realizadas	Número de observaciones realizadas / Total de observaciones programadas en el período *100	Inspecciones programadas	90%	Semestral
Porcentaje de personas capacitadas.	Número de personas capacitadas en el período/ Total de personas programadas en dicho período *100	Seguimiento a programas	90 %	Semestral
Porcentaje de Investigación de accidentes	Número de investigaciones realizadas /Total de accidentes en el período *100	Reporte de COPASST	100%	Semestral
Investigación de incidentes	Número de investigaciones realizadas / Total de incidentes en el período *100	Reporte de COPASST	100%	Semestral

5.4.2. Indicadores de actividad

Son aquellos indicadores que ofrecen información sobre el grado de consecución de las acciones que conforman el plan:

DESCRIPCION	DEFINICION	FUENTE DE INFORMACION	META	PERIODO DE MEDICION
Número de personal formado en Seguridad Vial.	Número de personas formadas / Total de personas formar en seguridad vial * 100	Seguimiento a programas de capacitación	80%	Semestral
Cumplimiento en los programas de mantenimiento de los vehículos.	Número de mantenimientos realizados / Total de mantenimientos programados * 100	Reporte de mantenimiento taller de servicios contratado	100%	Semestral
Número de evaluaciones prácticas de los conductores.	Número de evaluaciones realizadas / Total de evaluaciones programados * 100	Registro de evaluaciones y seguimiento a programas	80%	Semestral

5.4.3. Auditorias

La ESE Moreno y Clavijo debe garantizar, además de la medición de los indicadores, auditorías internas y externas, en intervalos de tiempo planificados y que deben de proporcionar información acerca del cumplimiento del plan estratégico de seguridad vial.

Son aspectos fundamentales de este proceso:

- ✓ Planear y efectuar las auditorías internas y externas con personal competente, mediante la aplicación de técnicas de auditoria debidamente definidas.
- ✓ Determinar el alcance y la frecuencia de las auditorías internas y externas, con base en el riesgo de la actividad.
- ✓ Asegurar el cierre oportuno del ciclo de auditoria por los responsables de los procesos, tomando acciones correctivas eficaces que eliminen la causa de los hallazgos reportados.
- ✓ Hacer seguimiento a los resultados de auditoria interna y externa.
- ✓ Proveer información sustentada para establecer si las acciones implementadas en el PESV cumplen con la normatividad legal.
- ✓ En el plan de implementación se establecen las frecuencias de la revisión del PESV frente a la normatividad.
- ✓ Es responsabilidad del Sistema de Gestión de Seguridad y Salud del Trabajo el apoyo a la programación y preparación de estas auditorías. En el comité de seguridad vial

	SISTEMA DE INTEGRADO DE GESTIÓN	GSO-PR-007
	PLAN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL PESV	Versión 02
		Página 23 de 34

se revisarán, analizarán y hará seguimiento los resultados generales y particulares de las auditorías y se definirán acciones, pasos a seguir y estrategias.

6. GUIA DE ACCIONES PARA EL DESARROLLO DEL PESV

6.1. Procedimiento de selección de conductores

El Procedimiento de Selección y Contratación de la ESE, tiene como principal objetivo, establecer los parámetros necesarios para garantizar que la vinculación de personal, específicamente los conductores de la institución, se lleve a cabo de la forma más idónea posible, procurando que los colaboradores contratados, se ajusten a los conocimientos, habilidades y condiciones específicas exigidas para el puesto de trabajo y necesidades de la organización.

El alcance que tendrá este procedimiento será marcar la obligatoriedad para Conductores de Vehículos propios y la referencia para vehículos de terceros.

Se requiere que el personal que se selecciones demuestre experiencia en cuanto al tiempo en años que lleva conduciendo vehículos de transporte sanitario, pasajeros y materiales; las regiones geográficas por las que ha transitado como conductor; la experiencia en accidentes de tránsito, si la ha tenido; y la experiencia en actividades de instituciones prestadoras del servicio de salud, el cual debe ser mínimo de 3 años.

En cuanto al estado de salud que debe tener el candidato al cargo de conductor, se tendrán en cuenta los siguientes ítem, demostrables por medio del examen físico ocupacional:

- ✓ Visión y audición: No debe tener deficiencias que no puedan ser corregidas por prescripción médica.
- ✓ Percepción de colores y de profundidad: No debe sufrir de daltonismo y el tiempo de reacción a estímulos deben ser normales.
- ✓ No debe tener prótesis en piernas o brazos.
- ✓ No debe padecer enfermedades como: Epilepsia, coronarias del corazón, mentales o elevadas concentraciones de colesterol, azúcar o triglicéridos.
- ✓ Habilidad mental y estabilidad emocional dentro de parámetros normales
- ✓ No debe tener conducta agresiva, paranoica o esquizofrénica.
- ✓ No debe tener propensión al consumo de alcohol o drogas

Adicional a estos aspectos físicos, se tendrán en cuenta los siguientes aspectos cognitivos y actitudinales:

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

El funcionario a contratar deberá demostrar, mediante la presentación de certificación de evaluación y/o certificados de competencias laborales, avalados por una institución idónea para expedir este tipo de certificaciones, el conocimiento en lo siguiente:

- ✓ Primeros auxilios.
- ✓ Maniobras y destrezas en pacientes politraumatizados a nivel prehospitalario APH.
- ✓ Soporte vital básico.
- ✓ Control de incendios en vehículos.
- ✓ Normas básicas de comportamiento en el tránsito nacional y local.
- ✓ Mecánica básica y avanzada: conocimiento de los sistemas del vehículo.
- ✓ Manejo defensivo.
- ✓ Conocimientos en inspección básica de un vehículo.
- ✓ Manejo de productos o equipos médicos.
- ✓ Atención de emergencias en carretera.
- ✓ Curso OVEM COVE Manejo de ambulancias para Auxiliares

6.2. Pruebas de ingreso

Dentro de las pruebas de ingreso requeridas, se encuentran las establecidas por la ley, con la forma y periodicidad establecida por el Ministerio de Trabajo o Ministerio de protección Social y Salud, así como los exámenes requeridos para la obtención de la licencia de conducción.

El Sistema de Gestión de la Seguridad y Salud en el Trabajo (SG-SST) de la ESE establece que los exámenes medico ocupacionales para los conductores; al ingreso, al retiro y los de verificación del estado de salud del conductor se deben realizar periódicamente como mínimo una vez al año, de acuerdo a lo establecido por la ley.

Dentro de estos exámenes se encuentran:

- ✓ Exámenes Psicosenso-métricos.
 - Visiometría
 - Audiometría
 - Exámenes de coordinación motriz
 - Examen de psicología

 MORENO & CLAVIJO <small>Empresa Social del Estado Departamental</small>	SISTEMA DE INTEGRADO DE GESTIÓN	GSO-PR-007
	PLAN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL PESV	Versión 02
		Página 25 de 34

6.3. Capacitación en Seguridad vial

La ESE Moreno y Clavijo implementara los mecanismos de capacitación en seguridad vial, a través de personas naturales o jurídicas idóneas, con conocimiento y experiencia en seguridad vial, transito, transporte o movilidad.

La toma de conciencia, el conocimiento, la comprensión, y la capacidad se pueden obtener y mejorar gracias a la formación, la educación, la experiencia laboral, los proyectos de demostración o la contratación de personal cualificado, por esto es importante nominar personas o establecer procesos que fomenten y que consideren habitualmente las nuevas tecnologías, técnicas y enfoques que puedan mejorar el desempeño de la seguridad vial.

A continuación, se presentan los contenidos generales del programa de capacitación en Seguridad Vial de acuerdo al grupo de usuarios que hacen parte del Plan Estratégico de Seguridad Vial de la ESE Moreno y Clavijo.

6.3.1. Capacitación para el Comité de seguridad vial y directivos de la empresa.

Se capacitará en los componentes del modelo y otros aspectos relacionados con la normatividad legal y el manejo de contratistas de transporte. Deben quedar en condiciones de diferenciar las etapas del ciclo de mejora para garantizar la administración efectiva de los procedimientos y los resultados de la intervención. De igual forma será capacitado con módulos educativos que apunten a fortalecer tanto las habilidades técnicas como sociales, de modo que queden en capacidad de ser los promotores del cambio de cultura en seguridad vial de la empresa.

Temas administrativos básicos de capacitación:

- ✓ Modelo para la prevención de Accidentes de Transito
- ✓ Responsabilidad Legal de la empresa frente a los Accidentes de Transito
- ✓ Diagnostico administrativo del riesgo en transito

Temas técnicos básicos de capacitación:

- ✓ Responsabilidad legal de la empresa frente a los accidentes de tránsito
- ✓ Liderazgo motivacional
- ✓ Seguridad basada en valores
- ✓ Estándares de seguridad vial
- ✓ Momento Sincero

6.3.2. Capacitación para Conductores. Acordes a lo que se debe dictar

Temas técnicos básicos de capacitación:

- ✓ Sensibilización de comportamiento en la conducción

- ✓ Código Nacional de Transito CNT
- ✓ Responsabilidad civil en Accidente de Transito
- ✓ Que hacer en caso de Accidente de Transito
- ✓ Técnicas de Conducción y claves para viajeros seguros
- ✓ Seguridad activa y pasiva
- ✓ Normatividad vigente y de la institución en transporte prehospitalario y sanitario.

El anterior programa de capacitación será adoptado por el Plan de Formación contenido en el Sistema de Gestión de la Seguridad y Salud en el trabajo (SG- SST) de la ESE Moreno y Clavijo en el subprograma de medicina preventiva y del trabajo y en el cronograma de actividades del mismo subprograma.

6.4. Control de documentos de conductores

La ESE Moreno y Clavijo debe documentar y registrar un mínimo de información de los conductores que operen vehículos de la institución de tal manera que permita controlar el cumplimiento de fechas sobre la documentación de la ley requerida, así como el control y trazabilidad de las acciones ejecutadas y definidas dentro del Plan Estratégico de Seguridad Vial; dicha documentación reposara dentro de la hoja de vida de cada funcionario y/o contratista, las cuales se encuentran en la Oficina de la Sede Central de la institución.

La información y su manejo, debe ajustarse según lo definido en la ley de Habeas Data.

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

Adicionalmente de los documentos que soportan la Hoja de Vida como son:

- ✓ Formato único de Hoja de Vida
- ✓ Declaración juramentada de bienes y rentas

- ✓ Fotocopia de Cedula de Ciudadanía
- ✓ Copia de la Licencia de conducción (B1 o superior)
- ✓ Copia del Rut
- ✓ Antecedentes Judiciales, Disciplinarios y Fiscales)
- ✓ Copia de libreta militar
- ✓ Certificado de afiliaciones al Sistema de Seguridad Social (EPS – AFP)
- ✓ Las demás que sean determinadas por el proceso de Gestión de Talento Humano.

6.5. Políticas de regulación de la empresa

6.5.1. Política de control de NO alcohol y drogas

Es política de la E.S.E Departamental Moreno y Clavijo, propender por la salud física y mental de sus empleados. Por lo tanto se prohíbe terminantemente la posesión, uso o consumo de bebidas alcohólicas, drogas psicoactivas y/o cigarrillos, al igual que laborar bajo sus efectos, dentro de las instalaciones de la empresa.

Teniendo en cuenta que conducir se considera como una actividad de alto riesgo, se harán mediciones periódicas a conductores seleccionados aleatoriamente por la Gerencia, dichas medición las realizará el coordinador del Sistema de Gestión de Seguridad y Salud del Trabajo y/o quien en su defecto autorice la Gerencia para tal fin.

Las pruebas se realizaran al inicio de la jornada y contarán con la aprobación del personal seleccionado para éstas.

Se realizan mediante la toma de muestra de sangre, la cual será analizada en los laboratorios de la Red de Hospitales adscritos a la ESE Moreno y Clavijo que sean designados por la Gerencia.

Si las pruebas salen positivas la Gerencia tomara medidas especiales como llamados de atención y/o despidos en el caso de que sea reincidente.

El comité de Seguridad Vial, revisará anualmente la política y la actualizará de ser necesario

6.5.2. Política de regulación de horas de conducción y descanso

A los conductores se les permite transitar en turnos de lunes a domingo sin exceder la jornada de 08 horas de conducción al día. Sí, se requiere hacer una movilización fuera del horario establecido ésta debe ser autorizada por la empresa. Se debe hacer pausas cada 3 horas, para estas pausas el conductor debe buscar un lugar seguro para parquear el vehículo y poder realizar una caminata corta que le ayude a oxigenar sus piernas,

	SISTEMA DE INTEGRADO DE GESTIÓN	GSO-PR-007
	PLAN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL PESV	Versión 02
		Página 28 de 34

hidratarse y hacer inspección visual del vehículo. El tiempo estipulado para estas paradas es de 15 minutos.

Mediante la adopción de esta política, la organización busca garantizar un óptimo desempeño de sus operaciones dentro del marco de la seguridad vial e industrial. Igualmente dentro de estas políticas se implementará la práctica de pausas activas como una medida obligatoria para promover y regular el adecuado descanso de los conductores.

6.5.3. Política de regulación de la velocidad.

Los conductores se deben acoger a la reglamentación que rige en Colombia, el Código de Tránsito quien establece los límites de velocidad en las calles y carreteras de todo el territorio nacional así:

En vías urbanas y municipales el límite de velocidad quedó establecido en máximo 60 kilómetros por hora, y en vías residenciales y escolares, este límite quedó en no más de 30 kilómetros por hora.

En las carreteras nacionales sólo se puede conducir a una velocidad límite de 80 kilómetros por hora. Los vehículos de transporte público y escolar podrán conducir máximo a 80 kilómetros por hora. En caso de que la carretera no esté señalizada, los vehículos deberán tener una velocidad máxima de 80 kilómetros por hora.

De todas maneras, las secretarías de tránsito de cada municipio y departamento tienen la capacidad de establecer un límite de velocidad diferente al asignado en el Código de Tránsito. Quiere decir que dichas autoridades tienen el poder de decidir si el límite de velocidad establecido en la ley es aplicable para los conductores en las calles y carreteras de su jurisdicción.

6.5.4. Política de uso del cinturón de seguridad

Todos nuestros funcionarios deben usar el cinturón de seguridad en el momento de ser transportados en un vehículo de la Empresa por corto que sea el trayecto, el conductor es responsable por que cada uno de los ocupantes del vehículo lo usen de manera apropiada y segura en todo momento.

6.5.5. Política de no uso de equipos de comunicaciones móviles mientras se conduce

Está prohibido el uso de teléfonos celulares inclusive si se cuenta con dispositivos manos libres mientras se conduce.

Los siguientes son los requisitos mínimos de operación:

- ✓ El uso de teléfonos móviles, asistentes digitales personales (PDA), impresoras, dispositivos de mano, tabletas, dispositivos convergentes, dispositivos de mensajes de texto, computadoras y otros dispositivos electrónicos móviles (ya sea de otra persona o de propiedad de la ESE) está prohibido cuando el vehículo está en movimiento. El uso de dispositivos de manos libres mientras el vehículo está en movimiento también está prohibido
- ✓ Si es necesario realizar una llamada del teléfono móvil en cualquier momento mientras se conduce un vehículo, el conductor deberá detener el vehículo en un lugar seguro donde pueda realizar la llamada.
- ✓ Los conductores no llevarán auriculares u otros dispositivos mientras se conduce un vehículo.
- ✓ Los sistemas de GPS se programarán antes de iniciar el viaje y no durante el transcurso de la operación del vehículo. El uso de mapas para planificar rutas también debe ser completado antes de operar el vehículo.
- ✓ Para poder recibir o realizar una llamada debe estacionarse completamente el vehículo de manera apropiada y en un lugar seguro.

6.6. Elementos de protección

Las especificaciones y requerimientos de uso de los elementos de protección personal en las actividades de la ESE son de obligatorio cumplimiento por parte del personal de Planta, por prestación de servicios, pacientes y visitantes.

 MORENO & CLAVIJO <small>Empresa Social del Estado Departamental</small>	SISTEMA DE INTEGRADO DE GESTIÓN	GSO-PR-007
	PLAN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL PESV	Versión 02
		Página 30 de 34

7. VEHICULOS SEGUROS

7.1. Plan de mantenimiento preventivo

Su objetivo es programar, controlar y ejecutar el mantenimiento preventivo y correctivo de todos los vehículos al servicio de la ESE Moreno y Clavijo, que apoyan la atención asistencial básica, transporte sanitario, de pasajeros y materiales; para su disponibilidad y conservación en condiciones seguras, de acuerdo a recomendaciones del fabricante contenidas en el manual de operación y mantenimiento del vehículo, políticas de la institución y normatividad vigente (Decreto 1079 de 2015, Resolución 0315 de 2013 y Resolución 1565 de 2015).

Los conductores diariamente deberán revisar el estado de los vehículos y para esto se cuenta con el formato “GSO-FO-020. Lista de Chequeo antes de marcha del vehículo”. Allí se verifica y registra las condiciones de seguridad para la operación; al detectarse una condición insegura en cualquiera de los sistemas, el vehículo se debe inmovilizar identificándolo para que no vaya ser utilizado por otro conductor y se pone a disposición de la persona idónea para su mantenimiento, de acuerdo a los procedimientos de la ESE.

Este plan debe tomar en cuenta al menos lo siguiente:

- ✓ Se deben adelantar inspecciones periódicas de cada vehículo y equipo para verificar su estado de puesta en servicio. Estas inspecciones deben estar debidamente documentadas y registradas.
- ✓ Cronogramas para mantenimiento preventivo, de acuerdo con las especificaciones del fabricante.
- ✓ Documentación y registro de los trabajos de mantenimiento y reparación realizados en cada vehículo y equipo, incluidos los repuestos e insumos utilizados.
- ✓ La directriz gerencial que establece que para mantenimientos y reparaciones únicamente se utilicen partes (repuestos) originales del fabricante o compatibles equivalentes.
- ✓ Información técnica de los vehículos: Se lleva el registro en el formato “Ficha Técnica del Vehículo”. En donde se expone la historia del estado, mantenimientos, condiciones técnicas, mecánicas y ambientales del vehículo de acuerdo a las especificaciones del fabricante.
- ✓ Proveedores de servicio de mantenimiento y suministro de repuestos para los vehículos: Registro de almacenes de suministro de repuestos, talleres o empresas que prestan el servicio de mantenimiento y diagnostican el estado tecnicomecanico de los vehículos de acuerdo con la resolución 1122 del 26 de Mayo de 2005.

La metodología para llevar a cabo el proceso de compras y control de proveedores, dentro de los cuales están los proveedores de servicio de mantenimiento y suministro de repuestos para vehículos automotores de la ESE Moreno y Clavijo, garantizando que el

	SISTEMA DE INTEGRADO DE GESTIÓN	GSO-PR-007
	PLAN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL PESV	Versión 02
		Página 31 de 34

suministro de materiales y servicios requeridos para el desarrollo de los procesos sea de manera idónea y eficaz, y cumpliendo con la ley, se soporta en el “Manual de contratación” de la institución.

7.2. Documentación del plan de mantenimiento

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

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

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

7.3. Idoneidad

La empresa debe garantizar que la implementación del plan de mantenimiento se realice a través de personal idóneo, utilizando la tecnología adecuada y guiado por los protocolos y recomendaciones del fabricante del vehículo.

7.4. Procedimiento de inspección diaria de los vehículos

De conformidad con el numeral 8.2.4 de la Resolución 1565 de 2014 del Ministerio de Transporte, la ESE ha establecido los protocolos de inspección diaria a los vehículos a su servicio, en donde se revisen los elementos críticos de seguridad activa y pasiva, que se registran en el formato “GSO-FO-020. Lista de Chequeo antes de marcha del vehículo”.

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

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

La ESE Moreno y Clavijo documenta y registra la información de los vehículos, de tal manera que permita controlar el cumplimiento de fechas sobre la documentación de ley requerida, así como el control y trazabilidad de las acciones ejecutadas y definidas dentro del Plan Estratégico de Seguridad Vial.

 MIC MORENO & CLAVIJO <small>Empresa Social del Estado Departamental</small>	SISTEMA DE INTEGRADO DE GESTIÓN	GSO-PR-007
	PLAN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL PESV	Versión 02
		Página 32 de 34

La información registrada contiene la siguiente información de los vehículos:

- ✓ Placas del vehículo
- ✓ Número VIN
- ✓ Número de motor
- ✓ Kilometraje – fecha
- ✓ Especificaciones técnicas del vehículo
- ✓ Datos del propietario
- ✓ SOAT – Fecha de vigencia
- ✓ Seguros – Fechas de vigencia
- ✓ Revisión Técnico Mecánica
- ✓ Reporte de comparendos
- ✓ Reporte de incidentes – fecha, lugar, área rural/urbana
- ✓ Reporte de accidentes – fecha, lugar, área rural/urbana
- ✓ Plan de mantenimiento preventivo – fechas
- ✓ Control de acciones de mantenimiento
 - Sistemas de seguridad activa
 - Sistemas de seguridad pasiva

Política de señalización y demarcación

Las áreas consideradas como vías internas en Hospitales y Centros de Salud que pertenecen a la E.S.E. Moreno y Clavijo deben estar demarcadas de forma que cumplan con su función preventiva. La demarcación debe ser visible y se mantendrá en óptimas condiciones de limpieza. Además estas señales deben cumplir con la normatividad vigente.

7.6. Rutas Externas

Para traslados de personal fuera de las áreas de las empresas que conforman la E.S.E. Departamental Moreno y Clavijo se usara como método de apoyo el Rutograma o planilla de Misión Medica, en este se tendrán en cuenta todos aquellos riesgos que puedan incidir en la conducción. Para desplazamientos dentro y fuera de la ciudad, se debe tener en cuenta el Manual de Manejo defensivo, el cual presenta pautas para que la conducción sea más segura.

En el caso de presentarse accidentes de tránsito se debe comunicar directamente con el Gerente y al Coordinador del Sistema de Gestión de Seguridad y Salud del Trabajo de la Sede Central.

	SISTEMA DE INTEGRADO DE GESTIÓN	GSO-PR-007
	PLAN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL PESV	Versión 02
		Página 33 de 34

7.7. Apoyo Tecnológico

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

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

8. ATENCION A VICTIMAS

Para la atención de emergencias de tránsito existe implementado dentro de la ESE Moreno y Clavijo el Plan de Emergencias (GSO-PR-006 Plan de emergencias), donde se establece el procedimiento a realizar en caso de presentarse un accidente de tránsito que involucre alguno de los vehículos que conforman el parte automotor y el procedimiento en caso de accidente laboral, ya que en muchos casos, se ve involucrado personal asistencial dentro del transporte de pacientes entre instituciones de salud de diferentes niveles de atención.

Todos los incidentes y accidentes viales que se presenten deben ser documentados y de cada uno de ellos se generara una lección por aprender la cual se le debe divulgar a todo el personal, adicionalmente las recomendaciones se tendrán en cuenta dentro del programa de riesgo psicosocial.

En caso de accidente solo daños:

- ✓ Conserve la calma.
- ✓ Asegure el vehículo: freno de emergencia.
- ✓ Asegure el área: acordonar, colocar señalización (conos)
- ✓ Realizar cadena de llamadas según procedimiento interno de la empresa que contenga como mínimo: aviso al jefe inmediato, aviso a la aseguradora, aviso a las autoridades competentes (línea 123, en carretera #767)
- ✓ Si hay incendio: lleve el vehículo a una parte segura, asegure el vehículo con el freno de emergencia, de la orden de evacuación al personal, active cadena de llamadas, acordone el área, si está capacitado trate de controlar el conato con el extintor.
- ✓ Espere la llegada de las autoridades competentes.
- ✓ El conductor no debe movilizar el vehículo hasta que la autoridad competente haya realizado el respectivo informe.
- ✓ En la medida de lo posible se deben tomar fotografías al lugar de los hechos.
- ✓ Registrar los nombres y teléfonos de los testigos.

	SISTEMA DE INTEGRADO DE GESTIÓN	GSO-PR-007
	PLAN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL PESV	Versión 02
		Página 34 de 34

- ✓ En todo momento se debe garantizar el orden, el comportamiento y la seguridad de los ocupantes del vehículo.

En caso de accidente con lesión a terceros:

- ✓ Tenga en cuenta el procedimiento anterior (En caso de accidente solo daños)
- ✓ Si hay lesionados: no mueva al paciente.
- ✓ No abandone el área.
- ✓ Preste el primer auxilio si está debidamente capacitado, si cuenta con equipo de bioseguridad controle hemorragia y signos vitales.
- ✓ Traslade a la víctima al centro asistencial más cercano.

En caso de accidente de trabajo:

- ✓ El trabajador accidentado debe recibir oportunamente los primeros auxilios necesarios.
- ✓ El trabajador accidentado debe ser remitido al centro asistencial de urgencia más cercano si el caso lo requiere.
- ✓ Informe inmediatamente del hecho al Director del Hospital para que el accidente sea reportado al área de Seguridad y Salud en el Trabajo.