Centro Nacional de Memoria Histórica

2020

PLAN ESTRATEGICO DE SEGURIDAD VIAL

CENTRO NACIONAL DE MEMORIA HISTÓRICA
NIT: 900492141-5

	NOMBRE	CARGO	FECHA
ELABORÓ	Ilse Stella Peña Pertuz	Contratista	29/01/2020
REVISÓ	Tanya Muskus Cuervo	Profesional Especializado	30/01/2020
APROBÓ	Fernando Ramírez Ochoa	Director Administrativo y Financiero (e)	30/01/2020

TABLA DE CONTENIDO

Tabla de contenido requerida según la resolución 1231 de 2016 3
INTRODUCCIÓN 19
CONCEPTOS Y DEFINICIONES 21
1. FORTALECIMIENTO INSTITUCIONAL 24
1.1 OBJETIVOS DEL PESV 24
1.1.1 Objetivo general 24
1.1.2 Objetivos específicos 24
1.1.3 Directrices de la alta dirección 25
Generalidades 26
Localización 26
1.1 POLÍTICA DE SEGURIDAD VIAL 31
1.2 POLITICAS ESPECÍFICAS DE REGULACION VIAL 32
1.2.1 Política de Prevención y Control de Consumo de Alcohol, Tabaco y Drogas 32
1.2.2 Política de Regulación de horas de conducción y descanso 33
1.2.3 Política de Regulación de la Velocidad 33
1.2.4 Política de Uso del Cinturón de Seguridad 34
1.2.5 Política de no uso de equipos de comunicación móviles mientras se conduce .. 34
1.2.6 Política de Señalización y Demarcación de Vías Internas 34
1.2.7 Política de Uso Obligatorio de EPP 35
1.2.8 Política de Socialización de la Información 35
1.3 COMITÉ DE SEGURIDAD VIAL 35
1.3.1 Funciones del comité 35
1.3.2 Objetivo General del Comité de Seguridad Vial (CSE) 37
1.3.3 Integrantes del Comité 37
1.3.4 Reuniones del Comité 39
1.3.5 Divulgación de la Política de Seguridad Vial 40
1.4 DIAGNOSTICO DEL PESV 41
1.5 ELABORACION DEL PESV 41
1.6 IMPLEMENTACION DEL PESV 42
1.7 SEGUIMIENTO Y EVALUACION 43
1.7.1 Indicadores de resultado 43
1.7.2 Indicadores de actividad 44
1.8 AUDITORIAS 44
1.8.1 4.5.4 Información documentada 44
GUIA DE ACCIONES PARA EL DESARROLLO DEL PESV 45
2 COMPORTAMIENTO HUMANO 46
2.1 PROCEDIMIENTO DE SELECCIÓN DE CONDUCTORES PARA LOS CARGOS DE EJECUTIVO COMERCIAL, MENSAJERO Y REPORTE FOTOGRÁFICO. 46

2.2 PRUEBAS DE INGRESO 48
2.3 CAPACITACIÓN EN SEGURIDAD VIAL 48
2.3.1 Control de documentación de conductores 48
2.4 POLÍTICAS DE REGULACIÓN DE LA EMPRESA 49
2.4.1 Política de control de alcohol y drogas 49
2.4.2 Política de regulación de horas de conducción y descanso 49
2.4.3 Política de regulación de la velocidad 49
2.4.4 Política de uso del cinturón de seguridad 50
2.4.5 Política de no uso de equipos de comunicaciones móviles mientas se conduce 50
3 VEHICULOS SEGUROS 52
3.1 PLAN DE MANTENIMIENTO PREVENTIVO 52
3.1.1 Documentación del plan de mantenimiento 52
3.1.2 Idoneidad 52
3.2 Procedimientos de inspección de los vehículos 52
4 INFRAESTRUCTURA FISICA 53
4.1 RUTAS INTERNAS Y EXTERNAS 53
4.2 POLÍTICA DE SEÑALIZACIÓN Y DEMARCACIÓN: 53
4.3 APOYO TECNOLÓGICO: 53
4.3.1 Políticas de socialización y actualización de información 53
5 ATENCION A VICTIMAS 53

Tabla de contenido requerida según la resolución 1231 de 2016

FORTALECIMIENTO INSTITUCIONAL				
N°	**PARÁMETRO – DEFINICIÓN**	**NUMERAL**	**VARIABLE**	**CRITERIO DE AVAL**
1.1	**OBJETIVOS DEL PESV**	1.1.1.	OBJETIVO GENERAL DEL PESV	Se ha fijado un objetivo claro, concreto y realizable, así como su alcance y visión
		1.1.2.	OBJETIVOS ESPECÍFICOS DEL PESV	Los objetivos específicos se ajustan al objetivo general y de realizarse se cumpliría con los propósitos
		1.1.3.	DIRECTRICES DE LA ALTA DIRECCIÓN	Existe un documento que indique el compromiso de las directivas, para el desarrollo del PESV
1.2	**COMITÉ DE SEGURIDAD VIAL - Mecanismo de coordinación entre todos los involucrados y cuyo objetivo será planificar, diseñar, implementar y medir las acciones, para lograr los objetivos a favor de la seguridad vial.**	1.2.1.	ACTA DE COMITÉ DE SEGURIDAD VIAL	Existe un acta de conformación del comité de S.V.
		1.2.2.	OBJETIVOS DEL COMITÉ DE SEGURIDAD VIAL	Está definido el objetivo del comité de seguridad vial
		1.2.3.	INTEGRANTES DEL COMITÉ DE S.V.	El comité ha sido definido por la alta dirección
		1.2.4.	ROLES Y FUNCIONES DE LOS INTEGRANTES	Los integrantes del comité tienen relación con las labores y planes de acción inherentes al PESV
		1.2.5.	FRECUENCIA DE REUNIONES DEL COMITÉ DE SV	Está definida la frecuencia de las reuniones del comité de S.V.
1.3	**RESPONSABLE DEL PLAN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL**	1.3.1.	RESPONSABLE DEL PESV	Se designó un responsable del proceso de elaboración y seguimiento del PESV, indicando el cargo dentro de la organización.
		1.3.2.	IDONEIDAD DEL RESPONSABLE DEL PESV	El responsable es idóneo para el desarrollo, implementación y seguimiento del PESV y todas las acciones contempladas en este.

FORTALECIMIENTO INSTITUCIONAL				
N°	**PARÁMETRO – DEFINICIÓN**	**NUMERAL**	**VARIABLE**	**CRITERIO DE AVAL**
1.4	**POLÍTICA DE SEGURIDAD VIAL**	1.4.1.	ESTÁ DOCUMENTADA LA POLÍTICA DE SEGURIDAD VIAL	Existe un documento que permita identificar la política de Seguridad vial de la empresa
		1.4.2.	POLÍTICA DE SEGURIDAD VIAL	Existe política de seguridad vial documentada
		1.4.3.		Se adecuada al propósito de la organización.
		1.4.4.		Proporciona un marco de referencia para el establecimiento de los objetivos y de las metas del PESV
		1.4.5.		Incluye el compromiso de cumplir los requisitos aplicables y la mejora continua.
1.5	**DIVULGACIÓN DE LA POLÍTICA DE SEGURIDAD VIAL**	1.5.1.	DIVULGACIÓN DE LA POLÍTICA DE SEGURIDAD VIAL	¿Existe evidencia de su divulgación, como página web de la compañía, retablos en las instalaciones de la compañía u otros?
		1.5.2.		¿Existe evidencia de que se ha informado al personal sobre el PESV y la política de seguridad vial?
1.6	**DIAGNÓSTICO - CARACTERIZACIÓN DE LA EMPRESA**	1.6.1.	CARACTERÍSTICAS DE LA EMPRESA	Está descrita la actividad económica que realiza la empresa
		1.6.2.		Está documentado el análisis de la empresa, su contexto, actividades, su personal, desplazamientos, etc.
		1.6.3.		Están definidos los servicios que presta la compañía
		1.6.4.		Está definida la población de personal que hace parte de la compañía

FORTALECIMIENTO INSTITUCIONAL				
N°	**PARÁMETRO – DEFINICIÓN**	**NUMERAL**	**VARIABLE**	**CRITERIO DE AVAL**
		1.6.5.		Están definidos los vehículos automotores y no automotores puestos al servicio de la compañía.
		1.6.6.		Están definidas las ciudades de operación de la organización
		1.6.7.		Están documentados los mecanismos de contratación de los vehículos.
		1.6.8.		Están documentados los mecanismos de contratación de conductores.
1.7	**DIAGNÓSTICO - RIESGOS VIALES**	1.7.1.	ENCUESTA / INSTRUMENTO PARA DETERMINAR EL RIESGO VIAL	Se diseñó una encuesta u otro instrumento o mecanismo objetivo, para el levantamiento de información del riesgo vial.
		1.7.2.	APLICACIÓN DE LA ENCUESTA	Se ha aplicado la encuesta
		1.7.3.		Se han tenido en cuenta los riesgos de la operación in itinere y en misión
		1.7.4.	CONSOLIDACIÓN Y ANÁLISIS DE LA ENCUESTA	Se han consolidado los resultados de la encuesta y hecho un análisis de los resultados
		1.7.5.	DEFINICIÓN DE RIESGOS VIALES DE LA EMPRESA	Se han definido riesgos viales para el personal de la empresa, dependiendo de su rol en la vía (Peatón, pasajero, ciclista, conductor)
		1.7.6.	CALIFICACIÓN Y CLASIFICACIÓN DE RIESGOS VIALES	Se han calificado los riesgos viales identificados a través de la encuesta
		1.7.7.		La calificación de los riesgos se ha hecho basado en alguna norma o estándar

FORTALECIMIENTO INSTITUCIONAL				
N°	**PARÁMETRO – DEFINICIÓN**	**NUMERAL**	**VARIABLE**	**CRITERIO DE AVAL**
1.8	**PLANES DE ACCIÓN DE RIESGOS VIALES**	1.8.1.	DEFINICIÓN DE	De acuerdo con los resultados del diagnóstico de riesgos viales, se han definido planes de acción para el FACTOR HUMANO
		1.8.2.		De acuerdo con los resultados del diagnóstico de riesgos viales se han definido planes de acción para el FACTOR VEHICULOS
		1.8.3.	PLANES DE ACCIÓN	De acuerdo con los resultados del diagnóstico de riesgos viales se han definido planes de acción para el INFRAESTRUCTURA SEGURA
		1.8.4.		De acuerdo con los resultados del diagnóstico de riesgos viales se han definido planes de acción para ATENCIÓN A VÍCTIMAS
		1.8.5.	VIABILIDAD DE PLANES DE ACCIÓN	Los planes de acción propuestos, describen la viabilidad para su implementación
1.9	**IMPLEMENTACION DE ACCIONES DEL PESV**	1.9.1.	CRONOGRAMA DE IMPLEMENTACION DE PLANES DE ACCIÓN DEL PESV	Existe un cronograma de implementación de planes de acción
		1.9.2.		El cronograma tiene fechas definidas para la implementación de los planes de acción
		1.9.3.		Los planes de acción tienen responsables definidos dentro de la organización.
		1.9.4	PRESUPUESTO PARA IMPLEMENTAR EL PESV	Se tiene definido un presupuesto para la implementación de los planes de acción, en donde se describa el costo por cada plan de acción
1.10	**SEGUIMIENTO Y EVALUACIÓN DE PLANES DE ACCIÓN**	1.10.1.	INDICADORES DEL PLAN ESTRATÉGICO DE	Se tiene definido indicadores para la implementación de las acciones del PESV (Tabla de indicadores del

FORTALECIMIENTO INSTITUCIONAL				
N°	**PARÁMETRO – DEFINICIÓN**	**NUMERAL**	**VARIABLE**	**CRITERIO DE AVAL**
	DEL PESV		SEGURIDAD VIAL	PESV)
		1.10.2.		Están definidos los responsables en la organización para la medición de los indicadores planteados dentro del PESV
		1.10.3.		Están definidas las fuentes y fórmulas para el cálculo de los indicadores
		1.10.4		Están definidas las metas de los indicadores
		1.10.5		Está definida la periodicidad para la medición de los indicadores
		1.10.6		Existe indicadores de número de personas capacitadas en seguridad vial
		1.10.7.		Existen indicadores de Número de accidentes de tránsito
		1.10.8.		Existen indicadores de mantenimiento preventivo
		1.10.9.	AUDITORÍAS DEL PLAN ESTRATÉGICO	Están definidos los planes de acción que se van auditar del PESV en la organización
		1.10.10.		Está descrita la metodología para el desarrollo de las auditorías
		1.10.11.		Están definidos los periodos sobre los cuales se va a desarrollar las auditorías

COMPORTAMIENTO HUMANO				
N°	**PARÁMETRO – DEFINICIÓN**	**NUMERAL**	**VARIABLE**	**CRITERIO DE AVAL**

COMPORTAMIENTO HUMANO				
N°	**PARÁMETRO – DEFINICIÓN**	**NUMERAL**	**VARIABLE**	**CRITERIO DE AVAL**
2.1.	**PROCEDIMIENTO DE SELECCIÓN DE CONDUCTORES**	2.1.1.	PERFIL DEL CONDUCTOR	Está definido el perfil del conductor en función al tipo de vehículo que va a conducir
		2.1.2.	PROCEDIMIENTO DE SELECCIÓN DE CONDUCTORES	Está documentado el procedimiento de selección de los conductores
2.2.	**PRUEBAS DE INGRESO DE CONDUCTORES**	2.2.2.	EXÁMENES MÉDICOS	Está documentado y se han fijado criterios para la realización de los exámenes médicos a los conductores
		2.2.3.	IDONEIDAD EN EXÁMENES MÉDICOS	La entidad o persona natural que realiza los exámenes médicos, cuenta con idoneidad (Es un centro médico certificado)
		2.2.4.	EXÁMENES PSICOSENSO-METRICOS	Está documentado y se han fijado criterios para la realización de los exámenes psicosensométricos a los conductores
		2.2.5.	IDONEIDAD EN EXÁMENES PSICOSENSO-MÉTRICOS	La entidad que realiza los exámenes psicosensométricos cuenta con idoneidad
		2.2.6.	PRUEBA TEÓRICA	Está documentado y se han fijado criterios para la realización de las pruebas teóricas a los conductores
		2.2.7.	IDONEIDAD EN EXAMENES TEORICOS	La entidad o persona natural que realiza y califica los exámenes teóricos cuenta con idoneidad
		2.2.8.	PRUEBA PRÁCTICA	Está documentado y se han fijado criterios para la realización de las pruebas práctica a los conductores
		2.2.9.	IDONEIDAD DE QUIEN REALIZA LAS PRUEBAS PRÁCTICAS	La entidad o persona natural que realiza las pruebas prácticas a los conductores, cuenta con idoneidad

COMPORTAMIENTO HUMANO				
N°	**PARÁMETRO – DEFINICIÓN**	**NUMERAL**	**VARIABLE**	**CRITERIO DE AVAL**
		2.2.10.	PRUEBAS PSICOTÉCNICAS	Está documentado y se han fijado criterios para la realización de las pruebas psicotécnicas a los conductores
		2.2.11.	IDONEIDAD DE QUIEN REALIZA LAS PRUEBAS PSICOTÉCNICAS	La entidad o persona natural que realiza las pruebas psicotécnicas a los conductores, cuenta con idoneidad
2.3.	**PRUEBAS DE CONTROL PREVENTIVO DE CONDUCTORES**	2.3.1.	PRUEBAS PREVENTIVAS A CONDUCTORES	Está definida la frecuencia para la realización de las pruebas de control a los conductores
		2.3.2.		Pruebas médicas de control
		2.3.3.		Pruebas psicosensométricas
		2.3.4.		Pruebas teóricas
		2.3.5.		Pruebas prácticas
		2.3.6.	IDONEIDAD DE LAS PRUEBAS	Está definida la idoneidad de las personas o entidades que realizarían las pruebas de control preventivo a los conductores
2.4.	**CAPACITACION EN SEGURIDAD VIAL**	2.4.1.	PROGRAMA DE CAPACITACIÓN EN SEGURIDAD VIAL - (Conductores propios)	Existe un programa documentado de capacitación en seguridad vial
		2.4.2.		Existe un cronograma de formación para conductores y personal de la organización
		2.4.3.		Está definido el responsable del programa de capacitación.
		2.4.4.		Incluye temas de normatividad
		2.4.5.		Incluye temas de sensibilización en los diferentes roles del factor humano
		2.4.6.		Incluye temas de cómo actuar frente a accidentes de tránsito.
		2.4.7.		Incluye temas basados en el

COMPORTAMIENTO HUMANO				
N°	**PARÁMETRO – DEFINICIÓN**	**NUMERAL**	**VARIABLE**	**CRITERIO DE AVAL**
				diagnóstico realizado a la empresa
		2.4.8.		El programa tiene definida la intensidad horaria.
		2.4.9.		El programa tiene temas acordes con los tipos de vehículos que opera la organización
		2.4.10		El programa tiene incluidos temas para conductores nuevos y conductores antiguos
		2.4.11.		El programa es exigido tanto a conductores propios como terceros
		2.4.12.		Se tiene establecido un modelo de evaluación de la capacitación
		2.4.13.		Está definido un mínimo de aciertos sobre las evaluaciones
		2.4.14.	PROGRAMA DE CAPACITACIÓN EN SEGURIDAD VIAL - (Conductores No propios)	Están documentados los requisitos mínimos exigidos a los conductores no propios sobre el cumplimiento de capacitación.
		2.4.15.		Está definida la frecuencia con que se deben presentar evidencias de las capacitaciones de los conductores no propios.
2.5.	**CONTROL DE DOCUMENTACION DE CONDUCTORES**	2.5.1	INFORMACIÓN DE LOS CONDUCTORES	La empresa documenta y registra un mínimo de información de cada uno de los conductores, de acuerdo con lo definido en la Resolución 1565.
		2.5.2		Existe un protocolo de control de documentación de los conductores, propios y tercerizados.
		2.5.3		La información consignada evidencia el control y trazabilidad de las acciones ejecutadas y definidas dentro del PESV de la empresa.

COMPORTAMIENTO HUMANO				
N°	**PARÁMETRO – DEFINICIÓN**	**NUMERAL**	**VARIABLE**	**CRITERIO DE AVAL**
		2.5.4	REPORTE DE COMPARENDOS	Se tiene definida la frecuencia de verificación de infracciones de tránsito por parte de los conductores
		2.5.5		Se cuenta con el registro de infracciones a las normas de tránsito por parte de los conductores propios y tercerizados.
		2.5.6		Se tiene establecido un procedimiento en caso de existir comparendos por parte de los conductores propios.
		2.5.7		Existe un responsable para la verificación y aplicación de los procedimientos en caso de presentar comparendos los conductores.
2.6.	**POLITICAS DE REGULACION DE LA EMPRESA**	2.6.1	POLÍTICAS DE CONTROL DE ALCOHOL Y DROGAS	Se han definido los protocolos para los controles de alcohol y drogas.
		2.6.2		Se definieron responsables, para la realización de las pruebas.
		2.6.3		Se han definido los mecanismos para la realización de las pruebas - Procedimiento
		2.6.4		Se ha definido la idoneidad de quien realiza las pruebas
		2.6.5		Se ha definido la periodicidad para la realización de las pruebas
		2.6.6		Están definidas las acciones a tomar, para aquellos conductores cuyo resultado del examen sea positivo.
		2.6.7	REGULACIÓN DE HORAS DE CONDUCCIÓN Y	Existe una política documentada para la regulación y control de horas máximas de conducción y descanso

COMPORTAMIENTO HUMANO				
N°	**PARÁMETRO – DEFINICIÓN**	**NUMERAL**	**VARIABLE**	**CRITERIO DE AVAL**
		2.6.8	DESCANSO	Se puede evidenciar el reporte de las jornadas laborales o la planificación de su jornada.
		2.6.9	VELOCIDAD	La empresa promueve y establece las políticas de aplicación de los límites de velocidad de los vehículos que prestan el servicio a la empresa, propios o tercerizados, para las zonas rurales, urbanas y la definición de la velocidad en las rutas internas.
		2.6.10		Se ha fijado unos límites de velocidad para las zonas urbanas y rurales.
		2.6.11		Los conductores conocen las políticas de velocidad fijadas en la empresa.
		2.6.12		La empresa cuenta con mecanismos de control de velocidad y los monitorea.
		2.6.13	POLITICA DE USO DEL CINTURON DE SEGURIDAD	Es manifiesta la obligatoriedad del uso de los cinturones de seguridad y se controla.
		2.6.14		Los conductores conocen las políticas de cinturón fijadas en la empresa
		2.6.15		La empresa cuenta con mecanismos de control de uso de cinturón de seguridad.
		2.6.16	POLÍTICA DE USO DE ELEMENTOS DE PROTECCIÓN PERSONAL	Se ha establecido una política de uso de elementos de protección personal de acuerdo con el tipo de vehículo a conducir.
		2.6.17		Los conductores conocen las políticas de uso de EPP fijadas en la empresa

COMPORTAMIENTO HUMANO				
N°	**PARÁMETRO – DEFINICIÓN**	**NUMERAL**	**VARIABLE**	**CRITERIO DE AVAL**
		2.6.18	POLÍTICA DE USO DE EQUIPOS BIDIRECCIONALES	Está expresa la prohibición del uso de equipos bidireccionales durante la conducción
		2.6.19		La empresa cuenta con mecanismos de control de uso de equipos bidireccionales durante la conducción.
		2.6.20		Se han fijado sanciones a los conductores que hacen uso de equipos bidireccionales durante la conducción.

VEHÍCULOS SEGUROS				
N°	**PARÁMETRO – DEFINICIÓN**	**NUMERAL**	**VARIABLE**	**CRITERIO DE AVAL**
3.1	**MANTENIMIENTO PREVENTIVO**	3.1.1	HOJAS DE VIDA DE LOS VEHÍCULOS	Se tiene, en físico o digital, en la empresa y disponible, la carpeta de cada uno de los vehículos propios y no propios
		3.1.2		Se cuenta con información como - Placas del vehículo, número de motor, kilometraje – fecha, especificaciones técnicas del vehículo, datos del propietario, datos de la empresa afiliada, etc.
		3.1.3		SOAT – fecha de vigencia, seguros - fechas de vigencia, revisión técnico mecánica, reporte de comparendos.
		3.1.4		Reporte de incidentes, reporte de accidentes.
		3.1.5	RECOMENDACIONES TÉCNICAS DE OPERACIONES DE MANTENIMIENTO	Debe conocerse toda la información y especificaciones técnicas de los vehículos, incluyendo los sistemas de

VEHÍCULOS SEGUROS				
N°	**PARÁMETRO – DEFINICIÓN**	**NUMERAL**	**VARIABLE**	**CRITERIO DE AVAL**
				seguridad activa y pasiva, registradas por escrito en carpeta independiente para cada vehículo.
		3.1.6	CRONOGRAMA DE INTERVENCIONES DE VEHÍCULOS PROPIOS	Se cuenta con una programación para las intervenciones programadas de mantenimiento preventivo a los vehículos
		3.1.7	VERIFICACIÓN DE MANTENIMIENTO PARA VEHÍCULOS AFILIADOS (TERCEROS)	En el evento de que los vehículos sean contratados para la prestación del servicio de transporte, la empresa contratante verificará que la empresa contratista cuente y ejecute el plan.
		3.1.8	IDONEIDAD	Se cuenta con instalaciones propias y/o personal idóneo en la empresa para este proceso, o se tiene contrato con un centro mecánico para ello.
3.2	**MANTENIMIENTO CORRECTIVO**	3.2.1	REGISTRO	Se llevan registros de los mantenimientos correctivos realizados a los vehículos
		3.2.2	PROTOCOLO	En caso de fallas de los vehículos, se tienen establecidos protocolos de atención.
		3.2.3	IDONEIDAD	Se cuenta con instalaciones propias y/o personal idóneo en la empresa para este proceso, o se tiene contrato con un centro mecánico para ello.
3.3	**CHEQUEO PREOPERACIONAL**	3.3.1	INSPECCIÓN PREOPERACIONAL	Se han establecido protocolos y formatos de inspección diaria a los vehículos.

VEHÍCULOS SEGUROS				
N°	**PARÁMETRO – DEFINICIÓN**	**NUMERAL**	**VARIABLE**	**CRITERIO DE AVAL**
		3.3.2		Los operadores o conductores diligencian diariamente el formato de chequeo preoperativo.
		3.3.3		Se adelantan auditorías verificando el debido diligenciamiento del listado de chequeo.

INFRAESTRUCTURA SEGURA				
N°	**PARÁMETRO – DEFINICIÓN**	**NUMERAL**	**VARIABLE**	**CRITERIO DE AVAL**
4.1.	RUTAS INTERNAS - Vías internas de la empresa, en donde circulan los vehículos	4.1.1	REVISIÓN ENTORNO FÍSICO DONDE SE OPERA	Existe un plano de las vías internas con la descripción de la revisión.
		4.1.2		Existe conflicto en la circulación entre los vehículos, peatones, zonas de descargue y parqueaderos
		4.1.3	DESPLAZAMIENTO EN LAS ZONAS PEATONALES DE LAS INSTALACIONES	Señalizadas
		4.1.4		Demarcadas
		4.1.5		Iluminadas
		4.1.6		Separadas de las zonas de circulación de los vehículos
		4.1.7		Se privilegia el paso de peatones sobre el paso vehicular
		4.1.8	VÍAS INTERNAS DE CIRCULACIÓN DE LOS VEHÍCULOS	Señalizadas
		4.1.9		Demarcadas
		4.1.10		Iluminadas
		4.1.11		Está definida la velocidad máxima de circulación de los vehículos
		4.1.12		Existen elementos en la vía que

INFRAESTRUCTURA SEGURA				
N°	**PARÁMETRO – DEFINICIÓN**	**NUMERAL**	**VARIABLE**	**CRITERIO DE AVAL**
				favorezcan el control de la velocidad
		4.1.13	PARQUEADEROS INTERNOS	Señalizados
		4.1.14		Demarcados
		4.1.15		Iluminados
		4.1.16		Están definidas zonas de parqueo según el tipo de vehículo
		4.1.17	MANTENIMIENTO DE SEÑALES	La empresa tiene definida una política y/o procedimiento para el mantenimiento de las vías internas y señalización.
4.2.	RUTAS EXTERNAS: Desplazamiento fuera del entorno fisico de la empresa	4.2.1	ESTUDIO DE RUTAS	Se ha realizado un estudio de rutas, desde el punto de vista de seguridad vial y generado "rutogramas", cuando corresponda.
		4.2.2		Se han identificado los puntos críticos y establecido las estrategias de prevención frente a los mismos.
		4.2.3	POLÍTICAS DE ADMINISTRACIÓN DE RUTAS	Se planifica el desplazamiento del personal
		4.2.4		Se tienen definidos los horarios de llegada y salida en la empresa y las jornadas de trabajo.
		4.2.5	APOYO TECNOLÓGICO	Se hace monitoreo y retroalimentación en los comportamientos viales.
		4.2.6		El monitoreo de las tecnologías usadas permite generar acciones preventivas.

INFRAESTRUCTURA SEGURA				
N°	**PARÁMETRO – DEFINICIÓN**	**NUMERAL**	**VARIABLE**	**CRITERIO DE AVAL**
		4.2.7	POLÍTICAS DE SOCIALIZACIÓN Y ACTUALIZACIÓN DE INFORMACIÓN: para todo el personal que haga parte de su operación, informando sobre los factores que debe tener en cuenta a la hora de realizar los desplazamientos en las vías internas y externas:	La empresa ha establecido mecanismos de socialización e información preventiva y ha desplegado la misma en toda la organización.

ATENCIÓN A VÍCTIMAS				
N°	**PARÁMETRO – DEFINICIÓN**	**NUMERAL**	**VARIABLE**	**CRITERIO DE AVAL**
5.1.	ATENCIÓN A VICTIMAS	5.1.1.	PROTOCOLOS	Existen protocolos de atención a víctimas en caso de accidentes de tránsito.
		5.1.2.	DIVULGACIÓN DE PROTOCOLOS	Los empleados conocen el procedimiento a seguir en los casos en que ocurra un accidente de tránsito.
5.2.	INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO	5.2.1.	INFORMACIÓN DOCUMENTADA DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO	Existe registros sobre los accidentes de tránsito que ha tenido la empresa
		5.2.2.	ANÁLISIS DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO	Existen variables de análisis en los casos de accidentes de tránsito (gravedad, histórico de datos, etc.)

ATENCIÓN A VÍCTIMAS				
N°	**PARÁMETRO – DEFINICIÓN**	**NUMERAL**	**VARIABLE**	**CRITERIO DE AVAL**
		5.2.3.	LECCIONES APRENDIDAS	Se ha hecho divulgación de lecciones aprendidas de los accidentes de tránsito ocurridos
		5.2.4.	FUENTE DE INFORMACIÓN	Está definida la fuente de los registros para obtener información sobre los accidentes de tránsito en la organización
		5.2.5.	PROCEDIMIENTO PARA LA INVESTIGACIÓN DE A.T.	Está definido un procedimiento para la investigación de accidentes de tránsito.
		5.2.6.	INDICADORES	Se elaboran indicadores de accidentes de tránsito.

INTRODUCCIÓN

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

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

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

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

La seguridad vial tiene un vector muy importante que es la educación para la conducción y comportamiento en calles y rutas. De ahí la gran relevancia y acato que se merece la Ley 1503 de 2011 y la resolución 1565 de 2014. En la primera en su Artículo 1 la presente ley tiene por objeto definir lineamientos generales en educación, responsabilidad social empresarial y acciones estatales y comunitarias para promover en las personas la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguras en la vía y en consecuencia, la formación de criterios autónomos, solidarios y prudentes para la toma de decisiones en situaciones de desplazamiento o de uso de la vía pública.

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

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

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

ENFOQUE DEL MÉTODO

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

- ✓ Fortalecimiento de la gestión institucional.
- ✓ Acciones para el desarrollo del Plan Estratégico de Seguridad Vial en el comportamiento humano.
- ✓ Acciones para el desarrollo del Plan Estratégico de Seguridad Vial en vehículos seguros.
- ✓ Acciones para el desarrollo del Plan Estratégico de Seguridad Vial en infraestructura segura.
- ✓ Acciones para el desarrollo del Plan Estratégico de Seguridad Vial en atención a víctimas.

CONCEPTOS Y DEFINICIONES

¿Plan estratégico de seguridad vial? 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.

¿Para qué sirve el plan estratégico de seguridad vial? La finalidad del Plan Estratégico de Seguridad Vial, es definir los objetivos y las acciones o intervenciones concretas que se deben llevar a cabo para alcanzar los propósitos en materia de prevención de los accidentes de tránsito, facilitando la gestión de la organización al definir las áreas involucradas, los responsables y los mecanismos de evaluación y seguimiento en función del cumplimiento de las actuaciones definidas.

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

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

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

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

Accidente de trabajo: Todo suceso repentino que sobrevenga con causa u ocasión del trabajo y que produzca en el trabajador una lesión orgánica, una perturbación funcional o psíquica, una invalidez o la muerte. Así como el que se produce durante la ejecución de órdenes del empleador o contratante, durante la ejecución de una labor bajo su autoridad, aún por fuera del lugar y horas de trabajo; igualmente el que se produzca durante el traslado de los trabajadores o contratistas

desde su residencia a los lugares de trabajo y viceversa, cuando el transporte lo suministre el empleador. (Ley 1562 de 2012).

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

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

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

Peatón: Persona que transita a pie por una vía (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.

HSEQ: Es un sistema de gestión por medio de cual se garantiza el manejo responsable de todas las actividades de la organización, promoviendo y mejorando la salud del personal, garantizando un trabajo sin riesgo de lesiones a éste o a los demás, promoviendo la protección del medio ambiente y asegurando la calidad en los procesos.

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

Visión: Es un elemento de la planeación estratégica que enuncia un estado futuro de lo que desea alcanzar una organización en un tiempo determinado, expresado de manera realista y positiva en términos de objetivos.

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

Entidad: Colectividad considerada como unidad. Especialmente, cualquier corporación, compañía, institución, etc. "tomada como persona jurídica".

Organización: Asociación de personas regulada por un conjunto de normas en función de determinados fines.

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

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

Vehículo de tracción animal: Vehículo no motorizado halado o movido por un animal (CNTT. 2002).

Vehículo no automotor: Vehículo que se desplaza por el esfuerzo de su conductor.

1. FORTALECIMIENTO INSTITUCIONAL

1.1 OBJETIVOS DEL PESV

1.1.1 Objetivo general

Contribuir a la prevención de accidentes e incidentes en la vía a los funcionarios y contratistas de la CNMH, con el propósito de mantener una cultura de responsabilidad personal en todos los actores viales que laboran en la Entidad, mediante la implementación de actividades, campañas y capacitaciones, de forma que se contribuya a la reducción de cualquier evento de tránsito cuyas consecuencias alteren (afecten) las condiciones laborales de la organización.

1.1.2 Objetivos específicos

- ✓ Diseñar e implementar un Plan Estratégico de Seguridad Vial (PESV) realmente aplicable, dinámico y que se mantenga en el tiempo, dirigido a todo el personal que presta sus servicios en la CNMH, con el propósito de contribuir a la disminución de los riesgos viales.
- ✓ Optimizar los procedimientos aplicables al PESV, de manera que se contribuya al fortalecimiento de la Entidad.
- ✓ Contribuir al desarrollo de una cultura personal de excelencia en la movilidad, acorde con los diversos roles desempeñados en la vía, con base en los parámetros establecidos por la normatividad vigente.
- ✓ Proyectar y mejorar los planes de mantenimiento a los vehículos propiedad de la Entidad a fin de mantener una flota de vehículos en condiciones operativas adecuadas y de alta calidad.
- ✓ Revisar las herramientas y estrategias de mantenimiento a los vehículos de propiedad de la Entidad, a fin de mantener una flota de vehículos en condiciones operativas de alta calidad.
- ✓ Evaluar, mantener y mejorar la infraestructura física en la sede principal y en todas las sedes regionales de la CNMH, en las áreas de oficinas, espacios peatonales, parqueaderos internos y en las áreas externas de tránsito, con el propósito de optimizar las condiciones de movilidad de todo el personal que presta sus servicios a la Entidad.

- ✓ Diseñar, ejecutar y documentar el protocolo de atención integral a víctimas de accidentes e incidentes viales, brindando apoyo a los servidores y a las personas que se vean afectadas en este tipo de eventos

- ✓ Realizar acciones que permitan mantener los estándares de calidad que se exigen al interior de la CNMH, de manera que se mejoren continuamente las condiciones laborales de nuestros servidores y se mejoren las condiciones en los desplazamientos realizados.

1.1.3 Directrices de la alta dirección

- ✓ La creación e implementación del Plan Estratégico de Seguridad Vial de la CNMH, busca el compromiso de toda la Entidad en la generación de acciones que minimicen los accidentes de tránsito o sus efectos en los diferentes actores viales. El cumplimento de los objetivos en materia de seguridad vial, comprende los mecanismos de coordinación y organización institucional en cabeza de la Alta Dirección de la Entidad.

- ✓ El fortalecimiento de la Gestión Institucional para la CNMH comprende el nombramiento del Comité de Seguridad Vial encargado de la planificación, diseño, implementación y medición de las acciones para el cumplimiento de los objetivos del PESV. De igual manera todos los empleados de la Entidad estarán comprometidos en el desarrollo, implementación y seguimiento del Plan Estratégico de Seguridad Vial como una oportunidad valiosa en el desarrollo de su misión, para este efecto se propone:

- ✓ Realizar actividades periódicas, dirigidas a promover las buenas prácticas y los buenos hábitos de las personas que hacen uso de las vías teniendo en cuenta sus actividades laborales.

- ✓ Ejecutar y coordinar actividades de mejoramiento de infraestructura que ayuden a disminuir el riesgo de los usuarios, siempre y cuando se cuente con el soporte técnico, legal y los recursos presupuestales.

- ✓ Realizar seguimiento y control sobre la ejecución de las diferentes actividades contempladas en el PESV, con el ánimo de tomar las medidas necesarias a tiempo para el desarrollo adecuado de las actividades misionales de la Entidad.

- ✓ Contribuir, dentro de su ámbito de competencia, a la labor de información y concienciación de todos los colaboradores de la Entidad en materia de seguridad vial.

- ✓ Difundir adecuadamente el plan de acción en seguridad vial, facilitando su conocimiento e implicando a todos los componentes de la Entidad.

- ✓ Facilitar las condiciones para que los desplazamientos relacionados con las actividades que realiza la Entidad sean seguras.

- ✓ La Dirección General solicitará un informe semestral para verificar los avances en la implementación del PESV, con base en la misionalidad que nos caracteriza.

- ✓ Se invita a todos los empleados de la CNMH a aplicar las directrices establecidas en este documento, con el propósito de contribuir a la disminución de riesgos viales.

Generalidades

Establecimiento público del orden nacional, adscrito al Departamento para la Prosperidad Social (DPS), que tendrá como objeto reunir y recuperar todo el material documental, testimonios orales y por cualquier otro medio relativos a las violaciones de que trata el artículo 147 de la Ley de Víctimas y restitución de Tierras. La información recogida será puesta a disposición de los interesados, de los investigadores y de los ciudadanos en general, mediante actividades museísticas, pedagógicas y cuantas sean necesarias para proporcionar y enriquecer el conocimiento de la historia política y social de Colombia.

Localización

La única sede del Centro Nacional de Memoria Histórica (CNMH) se encuentra ubicada en la Carrera 7 #27-18, en el Edificio Itaú en los Pisos 20, 21, 22, 23 y 24.

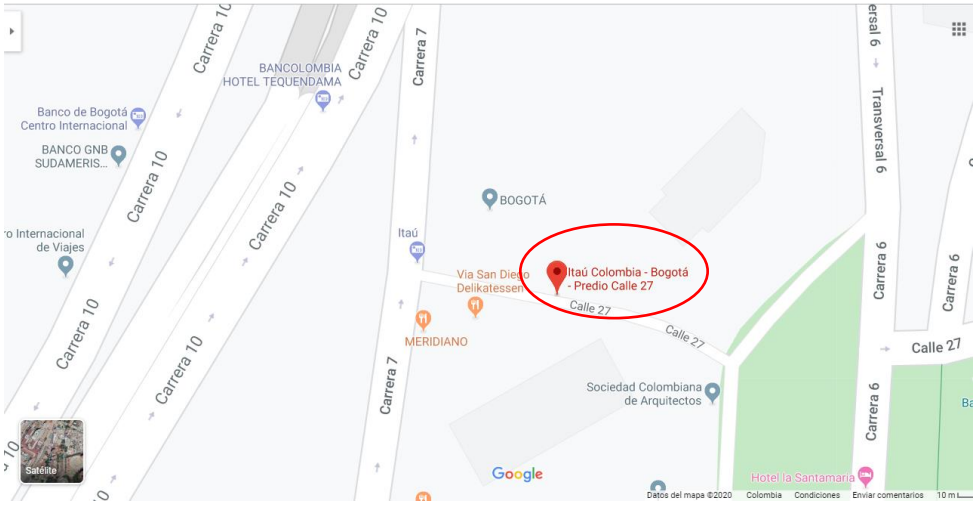

Ilustración 1. Localización CNMH
Fuente: Google Maps

PELIGROS

Peligro / Riesgo	Objetivo	Acciones	Mejores practicas	Recursos
No acatar las señales de transito	Respetar las señales de transito	Sensibilizar al personal de la importancia de respetar las señales de tránsito. Verificar que hayan recibido capacitación en ello.	Estar atento a la hora de conducir sin dejarse presionar por el afán	Empresa y conductores
Distracciones	Minimizar al máximo las conductas que causan la distracción	Revisar que todos los conductores cuenten con los implementos necesarios que minimicen el riesgo, dándoles también orientación de los riesgos expuestos.	Hacer uso de manos libres, no conducir en estado de embriaguez y trasnochado, estar concentrado cuando se conduce, si requiere tomar nota de algunos datos estacionarse.	Empresa y conductores

Exceso de velocidad	Manejar lo permitido por ley.	Revisar historial de partes y comparendos por exceso de velocidad, haciendo seguimiento de la frecuencia y sensibilizar a los conductores.	Conducir lo que esté permitido en la zona ciudad 60 kh y carretera 80 Kh, manejo del estrés y la presión.	Empresa y conductores

IMPLEMENTACION DEL PESV

ACTIVIDAD	LINEAMIENTO	RECURSOS
Sensibilizar al personal sobre la importancia de las señales de transito	Capacitaciones, videos, habladores y charlas.	Empresa y económicos
Revisar que los conductores cumplan con la documentación básica para transitar.	Solicitar copia de la documentación de cada conductor.	Empresa
Revisar que los conductores cuenten con un sistema de manos libres en su vehículo.	Se revisará cada vehículo y conductor el sistema de manos libres que tengan	Empresa
Fortalecer la competencia de conducir	Capacitación en manejo defensivo para conductores en vehiculó y motos	ARL
Mejorar el manejo de estrés en la hora de conducir	Talleres sobre manejo del estrés y control de las emociones	Empresa-ARL-económicos
Prevenir la accidentalidad por fallas mecánicas	Vigilar que los conductores le hagan las revisiones pertinentes a los vehículos.	Empresa

4.2 SEGUIMIENTO Y EVALUACION

4.5.1 Indicadores de resultado

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	Cero accidentes	Cada tres meses
Tasa de accidentalidad Vehicular	Número de accidentes de tránsito reportados/ Número de personas expuestas al riesgo de	Reportes de accidentes en la ARL	Cero accidentes	Cada tres meses

	transito * 100			
Tasa de vehículos inspeccionados	Numero vehículos inspeccionados / Numero de vehículos *100	Base de datos de la empresa	Cumplir al 100%	Cada tres meses
Porcentaje de personas capacitadas.	Número de personas capacitadas en el período/ Total de personas programadas en dicho período *100	Planilla de asistencia	70% capacitado en el periodo	Cada tres meses
Porcentaje de Investigación de accidentes.	Número de investigaciones realizadas /Total de accidentes en el período *100	Reporte de accidentes	Cero investigaciones	Cada tres meses

4.2.2 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	Planillas de asistencia a la actividad	Cumplir mínimo un 80%	Cada tres meses
Cumplimiento en los programas de mantenimiento de los vehículos.	Número de revisiones tecno-mecánicas realizadas / Total de vehículos registrados para revisión * 100	Revisión tecno-mecánica	Cumplir al 100%	Cada tres meses revisar vencidos

Auditorías

La empresa CENTRO DE MEMORIA HISTÓRICA realizará revisiones del plan vial una vez por año para establecer nuevas actividades de acuerdo con los resultado obtenidos después de su implementación y lo actualizará cada dos años.

Para realizar esta auditoría, la empresa utilizará el mismo cuestionario que se les aplico para el diagnóstico donde podrá identificar qué aspectos se mejoraron y cuales ameritan refuerzo o mejoramiento.

Información documentada

Para tener presente todos los aspectos del plan estratégico de seguridad vial se llevará a cabo un archivo en Excel donde se estará alimentando la información de cada vehículo y el procedimiento que se lleva a cabo con cada uno de ellos.

1.1 POLÍTICA DE SEGURIDAD VIAL

El Centro Nacional de Memoria Histórica se compromete a promover y establecer dentro de la organización una cultura de autocontrol y autocuidado frente a los riesgos asociados al tránsito y transporte, para lo cual define dentro de sus procedimientos, manuales y demás documentos que forman parte de su Sistema de Gestión de Seguridad y Salud en el Trabajo (SG – SST) actividades, controles y seguimiento con el fin de preservar la integridad física, mental y social de los funcionarios y la comunidad en general, así como la conservación de los equipos y del ambiente.

Para cumplir dicho propósito el CNMH, ha establecido las siguientes disposiciones:

a) Cumplir con la reglamentación establecida en el Código Nacional de Tránsito Terrestre según la ley 769 de 2002, que se enmarca en principios de seguridad, calidad, la preservación de un ambiente sano y la protección del espacio público.

b) Conformar un equipo interdisciplinario para llevar a cabo todas las actividades que se deriven del diagnóstico inicial y de las nuevas que se puedan generar en el curso normal del seguimiento y evaluación de indicadores del Plan Estratégico de Seguridad Vial.

c) Desarrollar programas de mantenimiento preventivo y correctivo, con el objeto de mantener un desempeño óptimo de sus vehículos, estableciendo las medidas de control para evitar la ocurrencia de accidentes que puedan generar daños al individuo o a terceros.

d) Establecer estrategias de concientización a los funcionarios a través de capacitaciones de orientación a la prevención de accidentes de tránsito y respeto por las señales de tránsito vehicular, que permitan la adopción de conductas proactivas frente al manejo defensivo.

e) La empresa destinará los recursos financieros, humanos y técnicos necesarios para dar cumplimiento a esta política.

1.2 POLITICAS ESPECÍFICAS DE REGULACION VIAL

El CNMH ha establecido las siguientes políticas de regulación vial de manera complementaria con la Política de Control y Seguimiento de Seguridad Vial Empresarial, a las cuales se realizará el respectivo seguimiento para su cumplimiento por parte de la responsable del Sistema de Gestión de Seguridad y Salud en el Trabajo. Para tal fin, se crearon las siguientes políticas que incluyen los mecanismos de control para la aplicación de las políticas de uso de cinturón de seguridad, los límites de velocidad, regulación de las horas de descanso, uso de equipos tecnológicos mientras conducen, control de consumo de alcohol y sustancias psicoactivas, uso de EPP (si es necesario).

De igual forma, se establecen las medidas a tomar en los casos de infracción e incumplimiento de las políticas de regulación vial y se llevará registro de los mismos en un formato definido para esto, de acuerdo a lo establecido en este Plan Estratégico de Seguridad Vial.

1.2.1 Política de Prevención y Control de Consumo de Alcohol, Tabaco y Drogas

El Centro de Memoria, implementa acciones de prevención y control para mantener un ambiente de trabajo seguro, exento del consumo de alcohol, tabaco y drogas; propendiendo por la conservación del bienestar integral de todos los funcionarios y demás partes interesadas, el fomento de estilos de vida saludable y el mantenimiento de lugares óptimos de trabajo. La empresa es consciente que el alcoholismo, la drogadicción y el abuso de sustancias alucinógenas y enervantes por parte de los funcionarios, tienen efectos adversos en la capacidad de desempeño y afectan considerablemente la salud, seguridad, eficiencia y productividad de los empleados y de la empresa en general. Por tal razón el CNMH han definido las siguientes disposiciones:

a) Está prohibido el uso, posesión y/o comercialización de drogas ilícitas, bebidas embriagantes y tabaco, al igual que el uso inapropiado de sustancias psicotrópicas o químicas controladas, tanto en las instalaciones como los vehículos de la empresa y en las actividades de trabajo fuera de ellas, en cuyo caso, el cargo de mayor jerarquía será responsable del cumplimiento de esta política.

b) Está prohibido a todos los empleados presentarse al sitio de trabajo bajo la influencia del alcohol, estupefacientes o sustancias psicotrópicas (Drogas que tienen la habilidad de alterar los sentimientos, percepciones o humor del individuo (afectan el sistema nervioso

central), produciendo excitación e incoordinación psicomotora), así como consumirlas y/o incitar a consumirlas en dicho sitio.

c) Está igualmente prohibido el uso de cualquier sustancia que atente contra la seguridad propia o la de otros empleados en el normal desempeño laboral.

d) El trabajador que por prescripción médica use medicamentos controlados (Ansiolíticos, antidepresivos, anti convulsionantes, analgésicos fuertes entre otros), deberá informar inmediatamente al responsable de la Seguridad y Salud en el Trabajo de la empresa para la implementación de las medidas preventivas pertinentes.

e) La empresa podrá realizar pruebas de alcohol y drogas directamente o a través de terceros, cuando existan razones para sospechar de abuso de alcohol y drogas, cuando un trabajador o contratista esté involucrado en un accidente y deba descartarse una relación con uso o abuso de estos o cuando el grupo empresarial lo considere pertinente dentro de sus medidas preventivas.

1.2.2 Política de Regulación de horas de conducción y descanso

En el Centro Nacional de Memoria Histórica, comprometidos con la implementación y aplicación de las conductas viales seguras establece como intervalos máximos de conducción continua dos (02) horas y/o 150 Kilómetros de recorrido, lo primero que se cumpla, al término del cual el conductor deberá tomar un descanso o pausa activa de quince (15) minutos para reanudar su actividad diaria de conducción. Así mismo, en su actividad diaria mantendrá la regla máxima de 16 horas despierto por 8 horas de descanso continuo.

1.2.3 Política de Regulación de la Velocidad

Todo el personal que realiza labores de conducción dentro de su actividad misional para el CNMH, debe cumplir con los límites de velocidad establecidos en la normatividad vigente (Código Nacional de Tránsito). Sin perjuicio de lo anterior, en ningún caso, los vehículos de la empresa, deberán exceder la velocidad de 80 Km/h en carreteras nacionales o departamentales, 60 Km/h en vías urbanas y carreteras municipales y 30 Km/h en zonas escolares o residenciales.

Todo conductor está obligado a respetar los límites de velocidad establecidos y a tener en cuenta, además, sus propias condiciones físicas y psíquicas, las características del estado de la vía, del vehículo y de su carga, las condiciones meteorológicas, ambientales y de circulación y, en general, cuantas circunstancias concurran en cada momento, a fin de adecuar la velocidad de

su vehículo a las mismas, de manera que siempre pueda detenerlo dentro de los límites de su campo de visión y ante cualquier obstáculo que pueda presentarse.

Las velocidades máximas fijadas para las vías rápidas y rutas convencionales que no discurran por suelo urbano sólo pueden ser rebasadas en 20 Km/h, por automóviles y motocicletas, cuando adelanten a otros vehículos que circulen a velocidad inferior a aquéllas.

Salvo en caso de inminente peligro, todo conductor, para reducir considerablemente la velocidad de su vehículo, deberá cerciorarse que puede hacerlo sin riesgo para otros conductores y está obligado a advertirlo previamente y a realizarlo de forma que no produzca riesgo de colisión con los vehículos que circulan detrás del suyo.
Todo conductor de un vehículo que circule detrás de otro debe dejar entre ambos un espacio libre que le permita detenerse, en caso de frenado brusco, sin colisionar con él, teniendo en cuenta especialmente la velocidad y las condiciones de adherencia y frenado.

1.2.4 Política de Uso del Cinturón de Seguridad

El CNMH establece el Uso del Cinturón de Seguridad de carácter Obligatorio para todos los conductores de vehículos propios o al servicio de la empresa independientemente de la distancia de los trayectos o de las vías por donde se transite.

1.2.5 Política de no uso de equipos de comunicación móviles mientras se conduce

El Centro Nacional de Memoria Histórica establece que está prohibido el uso de equipos de comunicación móviles mientras se conduce algún vehículo al servicio de la empresa, por consiguiente, se prohíbe expresamente a los conductores del grupo empresarial usar dispositivos móviles, así se cuente con manos libres, tales como teléfonos móviles, asistentes digitales personales, computadores portátiles y demás equipos electrónicos, salvo en el caso de contar con equipos de conexión bluetooth.

En el caso de ser necesario realizar o contestar una llamada a través del teléfono móvil mientras se conduce el vehículo, el conductor deberá detenerlo en un lugar seguro donde pueda realizar la llamada. Si se requiere activar el sistema GPS o utilizar mapas para la planificación de las rutas, deberá programarse antes de operar el vehículo e iniciar el recorrido.

1.2.6 Política de Señalización y Demarcación de Vías Internas

El Centro de Memoria Histórica se compromete a instalar y a mantener las señales y demarcaciones en las vías internas y en los accesos a las instalaciones de la empresa en forma

óptima, para mantener informados y advertidos de los peligros y riesgos viales a los conductores internos, externos y a los peatones.

1.2.7 Política de Uso Obligatorio de EPP

a) El Centro de Memoria Histórica se compromete a suministrar a los trabajadores los Elementos de Protección Personal (EPP), acordes a los peligros identificados en su actividad laboral ajustados a las normas legales vigentes.

b) Es obligación de los trabajadores usar y mantener adecuadamente los equipos y Elementos de Protección Personal y participar en las actividades preventivas establecidas por la empresa. El incumplimiento por parte del trabajador de las instrucciones y normas de seguridad conllevará a sanciones disciplinarias establecidas en el Reglamento Interno de Trabajo.

1.2.8 Política de Socialización de la Información

El Centro Nacional de Memoria Histórica establece mecanismos que faciliten la socialización e información a todo el personal propio y contratistas sobre los peligros y riesgos que se puedan presentar en el momento de desplazarse por las vías internas y externas, que tengan relación con la actividad comercial y las áreas de desplazamiento de la empresa.

De igual forma, socializará toda la información relacionada con las políticas, procedimientos y lineamientos generales establecidos en el Plan Estratégico de Seguridad Vial de la empresa a través de las jornadas de capacitación, sensibilización, inducción y re inducción, circulares y sistemas de información interna; la cual se actualizará anualmente por el Comité de Seguridad Vial.

1.3 COMITÉ DE SEGURIDAD VIAL

1.3.1 Funciones del comité

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

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

El Centro Nacional de Memoria Histórica conformara su Comité de PESV para las dos regionales teniendo un represente con sus suplentes en cada regional encabezado por el área de Gestión Humana como responsable del seguimiento y control.

En dicho Comité:

- Se analizarán los resultados obtenidos en el diagnóstico inicial y se formulará la hoja de ruta a seguir, conducente a reforzar los aspectos favorables encontrados, mitigar los riesgos y diseñar acciones para garantizar un cambio de actitud en los diversos actores de la movilidad en la compañía.

- Identificar los factores de riesgo y establecer un plan de acción personalizado para cada uno de ellos.

- Se presentarán, discutirán y determinarán los programas académicos a desarrollar con los distintos actores.

- Se considerará la adopción de un estándar de seguridad, que garantice la integridad y bienestar y minimice los riesgos de un accidente de tránsito.

- Se programaran fechas, tiempos y lugares para las capacitaciones con los conductores.

- Se determinaran las acciones de control o auditorías viales que se consideren pertinentes.

- Se presentarán las campañas y acciones de acompañamiento a desarrollar durante todo el año.

- Se establecerán los cronogramas de las diversas actividades a ejecutar y hará seguimiento de las mismas.

- Se elaborarán los informes periódicos para la Gerencia, Ministerio de Transporte, organismo de tránsito u otros interesados, que den cuenta de las acciones y programas,

adelantadas y por ejecutar, analizando el impacto, costo-beneficio y aporte en la generación de hábitos, comportamientos y conductas favorables a la seguridad vial del país.

- El comité será el ente encargado de definir la visión, los objetivos y alcances del Plan Estratégico de Seguridad Vial para la empresa, acorde con los mínimos establecidos por la autoridad correspondiente.

- El Comité se reunirá cada tres meses para revisar los avances y reuniones extraordinarias cuando se requiera por ejemplo en casos fortuitos con algún conductor, igualmente este comité se renovará cada dos años.

1.3.2 Objetivo General del Comité de Seguridad Vial (CSE)

Constituir un escenario estratégico en el proceso de participación, para la planeación y ejecución de las distintas fases del Plan Estratégico de Seguridad Vial, conforme lo establecido en la Ley 1503 de 201, Decreto 2851 de 2013 y la Resolución 1565 de 2014 expedida por el Ministerio de Transporte, desarrollando acciones que permitan generar conciencia entre funcionarios y contratistas de la Entidad, en busca de prevenir escenarios no deseados en torno al tema de seguridad vial, tanto al interior de la entidad como en la vida cotidiana del personal, lo cual redundará en beneficio de todos.

Conformación del Equipo de Trabajo

En las instalaciones del Centro Nacional de Memoria Histórica – CNMH, se llevará a cabo reunión con todos los integrantes del comité designados para conformar el Comité de Seguridad Vial, el cual constituirá el órgano competente y responsable de la formulación del PESV, su implementación y seguimiento, conforme la normatividad vigente. A*nexo 1.* Acta de reunión 001 del 2019. Conformación del Comité de Seguridad Vial.

1.3.3 Integrantes del Comité

La resolución conformó el Comité de Seguridad Vial estará integrado de la siguiente manera:

a. El Director Administrativo y Financiero o su designado.
b. El Profesional Especializado de Talento Humano o su designado en calidad de Coordinador del Plan Estratégico de Seguridad Vial.
c. El Profesional Especializado de la Estrategia de Comunicaciones o su designado.
d. El Profesional Universitario con funciones de Recursos Físicos o su designado.

e. Conductor Mecánico despacho de la dirección general y conductores asignados a los vehículos del Centro de Memoria Histórica.
f. Distribución y manejo de correspondencia interna y externa.

En la Resolución se determinó, que la asistencia de los funcionarios a las reuniones del Comité, es de carácter obligatorio e indelegable.

Coordinador Técnico del Comité

El acto administrativo establece como Coordinador Técnico del Comité de Seguridad Vial del Centro Nacional de Memoria Histórica - CNMH al Profesional Especializado de Talento Humano quien debe coordinar el diseño, desarrollo, implementación y seguimiento del Plan Estratégico de Seguridad Vial.

Funciones del Comité de Seguridad Vial

La Resolución N˚ 484 de 2016, estipuló las siguientes funciones para el Comité de Seguridad Vial:

ARTÍCULO 4º. FUNCIONES. Las funciones del Comité de Seguridad Vial, estarán enmarcadas dentro de la planeación, implementación, evaluación y seguimiento al Plan Estratégico de Seguridad Vial (PESV), de conformidad con lo establecido en la Ley 1503 de 2011, Decreto 2851 de 2013 y la Resolución 1565 de 2014; en virtud de ello, son funciones del Comité:

1. Formular e implementar el Plan Estratégico de Seguridad Vial (PESV) del Centro Nacional de Memoria Histórica - CNMH conforme a lo establecido en la Ley.

2. Analizar los resultados obtenidos en el diagnóstico inicial y formular 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 operación en la entidad.

3. Identificar los factores de riesgo, establecer un Plan de Acción personalizado para cada uno de ellos.

4. Presentar, discutir y determinar los programas de capacitación a desarrollar con los distintos actores involucrados en la Seguridad vial.

5. Considerar la adopción de estándares de seguridad que garanticen la integridad, bienestar y minimice los riesgos de los accidentes de tránsito.

6. Establecer fechas, tiempos y lugares para las capacitaciones dirigidas a los conductores, sus equipos de trabajo y las demás personas de la entidad, involucrados en la seguridad vial.

7. Determinar las acciones de control o auditorías viales que se consideren necesarias.

8. Presentar las campañas y acciones de acompañamiento a desarrollar durante todo el año.

9. Establecer los cronogramas de las diversas actividades a ejecutar en materia de SEGURIDAD VIAL y hacer seguimiento de las mismas.

10. Elaborar los informes periódicos para la el Instituto Departamental de Tránsito y Transporte, Ministerio de Transporte, Superintendencia de Puertos y Transporte o demás autoridades que lo requieran.

11. Acompañar y supervisar la implementación de la catedra Educación en Tránsito y Seguridad Vial para todos los colaboradores de la entidad, en los niveles preescolar, básica primaria, básica secundaria y media vocacional, de conformidad con lo establecido en la Ley 1503 de 2011.

1.3.4 Reuniones del Comité

ARTÍCULO 7º. REUNIONES DEL COMITÉ. El Comité de Seguridad vial se reunirá de la siguiente manera:

1. Reunirse como mínimo cuatro (4) veces al año de forma ordinaria de acuerdo al calendario fijado en la reunión de apertura y convocarse con cinco (5) días hábiles de anticipación; así mismo, enviar a los integrantes junto con la convocatoria el orden del día indicando fecha, hora y lugar de la reunión.

2. Reunirse de forma extraordinaria cada vez que se considere necesario a solicitud de cualquiera de sus integrantes y debe convocarse con tres (03) días hábiles de anticipación adjuntando orden del día e indicando fecha, hora y lugar de la reunión.

3. En cada reunión, el Comité debe analizar y evaluar las novedades presentadas, hacer seguimiento al cumplimiento de las acciones e indicadores trazados en el PESV, diseñar las actividades, planes y cronogramas a desarrollar en el período siguiente; así mismo, el seguimiento a los acuerdos será informado en la siguiente reunión ordinaria.

4. Los integrantes del Comité, podrán enviar sus sugerencias e inquietudes sobre los temas a tratar con cinco (05) días hábiles de anticipación para las reuniones de carácter ordinario, y con tres (03) días hábiles de anticipación para las reuniones de carácter extraordinario, salvo casos o eventos de urgencia en los que deba convocarse de forma inmediata, el Coordinador Técnico del Comité, remitirá a los demás integrantes, la citación con el orden del día, adjuntando los antecedentes documentales.

1.3.5 Divulgación de la Política de Seguridad Vial

Para llevar a cabo la divulgación de la política de Seguridad Vial y todas las que conforman el PESV, la entidad enviará vía correo electrónico masivo a todos los funcionarios y contratistas dichas Políticas, además de realizar su publicación vía intranet del CNMH.

1.4 DIAGNOSTICO DEL PESV

Para hacer el diagnostico, el Centro Nacional de Memoria Histórica elabora un encuesta y solicita copia de la documentación de los colaboradores que tienen su vehículo al servicio de la organización, con el objeto de tener información clara y precisa de cómo están ellos en mantenimiento, documental y mecánico de su vehículos y que comportamientos están emitiendo que ponen en riesgo su seguridad.

Una vez obtenida esta información se inicia con la planeación de las actividades de prevención que nos ayude a minimizar los riesgos detectados.

Como el objetivo principal del PESV del Centro Nacional De Memoria Histórica es vigilar, las actividades estarán más centradas en la parte de auditoria y reforzaremos la competencia de los conductores con capacitaciones y/o talleres en la parte de manejo defensivo y sensibilización de las normas de tránsito. (Ver Anexo 1)

Algunos riesgos que pueden presentar nuestros colaboradores por el origen de sus actividades son:

- Falta de mantenimiento preventivo a sus vehículos.
- Falta de conocimiento técnico y realización de acciones inseguras para la operación de los vehículos.
- Incumplimiento de las normas técnicas y legales vigentes.
- Falta de cultura en el manejo de los equipos de comunicación.
- Falta de control y manejo de la presión por el tiempo de los desplazamientos.

1.5 ELABORACION DEL PESV

Peligro / Riesgo	Objetivo	Acciones	Mejores practicas	Recursos
No acatar las señales de transito	Respetar las señales de transito	Sensibilizar al personal de la importancia de respetar las señales de tránsito. Verificar que hayan recibido capacitación en ello.	Estar atento a la hora de conducir sin dejarse presionar por el afán	Empresa y conductores
Distracciones	Minimizar al máximo las conductas que causan la distracción	Revisar que todos los conductores cuenten con los implementos necesarios que minimicen el riesgo, dándoles también orientación de los	Hacer uso de manos libres, no conducir en estado de embriaguez y trasnochado, estar concentrado cuando se	Empresa y conductores

Peligro / Riesgo	Objetivo	Acciones	Mejores practicas	Recursos
		riesgos expuestos.	conduce, si requiere tomar nota de algunos datos estacionarse.	
Exceso de velocidad	Manejar lo permitido por ley.	Revisar historial de partes y comparendos por exceso de velocidad, haciendo seguimiento de la frecuencia y sensibilizar a los conductores.	Conducir lo que esté permitido en la zona ciudad 60 kh y carretera 80 Kh, manejo del estrés y la presión.	Empresa y conductores

1.6 IMPLEMENTACION DEL PESV

ACTIVIDAD	LINEAMIENTO	RECURSOS	RESPONSABLES
Sensibilizar al personal sobre la importancia de las señales de transito	Capacitaciones, videos, habladores y charlas.	Empresa y económicos	Equipo SG-SST
Revisar que los conductores cumplan con la documentación básica para transitar.	Solicitar copia de la documentación de cada conductor.	Empresa	Equipo SG-SST
Fortalecer la competencia de conducir	Capacitación en manejo defensivo y normatividad legal para conductores en vehículo y motos y primeros auxilios	ARL	Equipo SG-SST
Realizar el seguimiento a reportes por infracciones o comparendos registrados en SIMIT, SIMUR o cualquier organismo de tránsito y transporte que facilite esta información	Verificar por número de cédula del (de los) conductor (es) en las páginas de internet de dichos organismos	Empresa	Equipo SG-SST
Mejorar el manejo de estrés en la hora de conducir	Talleres sobre manejo del estrés y control de las emociones	Empresa-ARL-económicos	Equipo SG-SST
Prevenir la accidentalidad por fallas mecánicas	Vigilar que los conductores le hagan las revisiones pertinentes a los vehículos.	Empresa	Equipo SG-SST - Conductores

1.7 SEGUIMIENTO Y EVALUACION

1.7.1 Indicadores de resultado

DESCRIPCION	DEFINICION	FUENTE DE INFORMACION	META	PERIODO DE MEDICION	RESPONSABLE
Número de incidentes y accidentes de tránsito, en un periodo determinado	Número de incidentes y accidentes de tránsito.	Reportes de incidentes y accidentes	Cero o un accidente máximo por vehículo	Cada tres meses	Equipo SG-SST
Tasa de accidentalidad Vehicular	Número de accidentes de tránsito reportados/ Número de personas expuestas al riesgo de transito * 100	Reportes de accidentes en la ARL	Cero o un accidente máximo por vehículo	Cada tres meses	Equipo SG-SST
Tasa de vehículos inspeccionados	Numero vehículos inspeccionados / Numero de vehículos *100	Base de datos de la empresa	Cumplir al 95%	Cada tres meses	Equipo SG-SST
Porcentaje de personas capacitadas.	Número de personas capacitadas en el período/ Total de personas programadas en dicho período *100	Planilla de asistencia	80% capacitado en el periodo	Cada tres meses	Equipo SG-SST
Porcentaje de Investigación de accidentes.	Número de investigaciones realizadas /Total de accidentes en el período *100	Reporte de accidentes	Cero o un accidente máximo por vehículo	Cada tres meses	Equipo SG-SST

1.7.2 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	RESPONSABLE
Número de personal formado en Seguridad Vial.	Número de personas formadas / Total de personas formar en seguridad vial * 100	Planillas de asistencia a la actividad	Cumplir mínimo un 80%	Cada tres meses	Equipo SG-SST
Cumplimiento en los programas de mantenimiento de los vehículos.	Número de revisiones tecno-mecánicas realizadas / Total de vehículos registrados para revisión * 100	Revisión tecno-mecánica	Cumplir al 95%	Cada tres meses revisar vencidos	Equipo SG-SST

1.8 AUDITORIAS

El Centro Nacional De Memoria Histórica realizará revisiones del plan vial una vez por año para establecer nuevas actividades de acuerdo con los resultados obtenidos después de su implementación y lo actualizará cada dos años.

Para realizar esta auditoría, la empresa utilizará el mismo cuestionario que se les aplico para el diagnóstico donde podrá identificar qué aspectos se mejoraron y cuales ameritan refuerzo o mejoramiento.

1.8.1 4.5.4 Información documentada

Para tener presente todos los aspectos del plan estratégico de seguridad vial se llevará a cabo un archivo en Excel donde se estará alimentando la información de cada vehículo y el procedimiento que se lleva a cabo con cada uno de ellos.

GUIA DE ACCIONES PARA EL DESARROLLO DEL PESV

2 COMPORTAMIENTO HUMANO

2.1 PROCEDIMIENTO DE SELECCIÓN DE CONDUCTORES PARA LOS CARGOS DE EJECUTIVO COMERCIAL, MENSAJERO Y REPORTE FOTOGRÁFICO.

AUTOMÓVILES

Objetivo:	El objetivo básico adicional de las competencias del cargo como tal, es buscar que cuenten con niveles adecuados para el manejo de su vehículo
Experiencia:	Para los cargos de la empresa es importante que la persona cuente como mínimo de tres años de experiencia conduciendo, si ha tenido accidentes revisar la causa y la frecuencia de accidentes que ha tenido lo que nos da una idea de su comportamiento en las calles.
Edad:	De acuerdo al cargo está en un rango de 20 a 60 años.
Estado de salud en general:	**Visión y audición:** No debe tener deficiencias que no puedan ser corregidas por prescripción médica. **Percepción de colores y de profundidad:** No debe sufrir de daltonismo y el tiempo de reacción a estímulos deben ser normales. No debe tener prótesis en piernas o brazos. No debe padecer enfermedades como: Epilepsia, crónicas del corazón, mentales o elevadas concentraciones de colesterol o triglicéridos. Habilidad mental y estabilidad emocional dentro de parámetros normales. No debe tener conducta agresiva, paranoica o esquizofrénica. No debe tener propensión al consumo de alcohol o drogas.
Conocimientos y habilidades:	Conocimiento general de la cultura e idiosincrasia de la región. Conocimientos básicos de comprensión de lectura, escritura y operaciones aritméticas. Habilidades básicas para presentación de reportes sencillos. Habilidades para operar el tipo de vehículo de su competencia. Actitud positiva hacia la seguridad. Conocimientos básicos los cuales si no los tienen al momento de ingreso la empresa se los suministrará: Primeros auxilios. Control de incendios en vehículos. Normas básicas de comportamiento en el tránsito nacional y local.

	Manejo defensivo. Conocimientos en inspección básica de un vehículo. Atención de emergencias en carretera.

MOTOCICLETAS

Objetivo:	El objetivo básico adicional de las competencias del cargo como tal, es buscar que cuenten con niveles adecuados para el manejo de su moto.
Experiencia:	Para los cargos de la empresa es importante que la persona cuente como mínimo de dos años de experiencia conduciendo, si ha tenido accidentes revisar la causa y la frecuencia de accidentes que ha tenido lo que nos da una idea de su comportamiento en las calles.
Edad:	De acuerdo al cargo está en un rango de 20 a 60 años.
Estado de salud en general:	**Visión y audición:** No debe tener deficiencias que no puedan ser corregidas por prescripción médica. **Percepción de colores y de profundidad:** No debe sufrir de daltonismo y el tiempo de reacción a estímulos deben ser normales. No debe tener prótesis en piernas o brazos. No debe padecer enfermedades como: Epilepsia, crónicas del corazón, mentales o elevadas concentraciones de colesterol o triglicéridos. Habilidad mental y estabilidad emocional dentro de parámetros normales. No debe tener conducta agresiva, paranoica o esquizofrénica. No debe tener propensión al consumo de alcohol o drogas.
Conocimientos y habilidades:	Habilidad para conducir la motocicleta asignada. Actitud positiva hacia la seguridad. Conocimientos básicos de comprensión de lectura, escritura y operaciones aritméticas. Conocimiento de normas básicas de comportamiento en el tránsito. Manejo defensivo. Inspección general de una motocicleta. Actitud positiva hacia la seguridad.

2.2 PRUEBAS DE INGRESO

La siguiente tabla se presenta como guía para que se seleccionen los exámenes que la organización defina para cada uno de sus cargos.

Pruebas	Conductor de automóvil	Conductor de moto
Examen Psicosensométrico		X
Visiometría	X	X
Audiometría	X	X
Coordinación motriz	X	X
Prueba de Psicología	X	X
Prueba Teórica	X	X

2.3 CAPACITACIÓN EN SEGURIDAD VIAL

La siguiente tabla se presenta los temas de formación en seguridad vial según el cargo y según las habilidades requeridas a desarrollar.

CARGO	FRECUENCIA	Habilidades Administrativas		Habilidades Sociales				Habilidades Técnicas				
		Plan de trabajo	Control de estrés	Tolerancia	Respeto	Autocontrol	Empatía	Manejo defensivo motociclista	Manejo defensivo conductor	Revisión técnica básica	Primeros auxilios	Control de incendio
Mensajero	Una vez año	X	X	X	X	X	X	X		X	X	X
Conductor Mecánico	Una vez año	X	X	X	X	X	X		X	X	X	X
Conductores	Una vez año	X	X	X	X	X	X		X	X	X	X

2.3.1 Control de documentación de conductores

Dentro de las funciones del Comité de PESV del Centro Nacional de Memoria Histórica, es llevar el control de la documentación de cada conductor donde no solo emplearemos el archivo de Excel que anteriormente se mencionó sino también se tendrá la evidencia física archivada. (Ver anexo 2)

2.4 POLÍTICAS DE REGULACIÓN DE LA EMPRESA

2.4.1 Política de control de alcohol y drogas

2.4.2 Política de regulación de horas de conducción y descanso

El Centro Nacional de Memoria Histórica, para mitigar los riesgos de accidentes de tránsito por cansancio o agotamiento físico regula las horas de conducción y descanso para los conductores de la empresa estableciendo que no pueden exceder de ocho (8) horas de conducción, ampliándola máximo a diez (10) horas en un mismo turno. Después de tres horas seguidas conduciendo deberá hacer una pausa de 15 minutos donde realizará estiramiento muscular.

Es responsabilidad de cada colaborador reportar a su jefe inmediato o a la persona responsable de Salud Ocupacional cuando no se sienta en capacidad de conducir debido a su fatiga o cuando no haya descansado lo necesario, para lo cual se le recomienda que se desplace en trasporte público o se revisará algunas opciones para que pueda cumplir con sus funciones.

2.4.3 Política de regulación de la velocidad

El Centro Nacional de Memoria Histórica, para mitigar los riesgos de accidentes de tránsito por exceso de velocidad, tomará como norma el cumplimiento según el código de tránsito en Colombia en el Titulo III, capítulo XI, artículo 106. Límites de velocidad en zonas urbanas público. En vías urbanas las velocidades máximas serán de sesenta (60) kilómetros por hora excepto cuando las autoridades competentes por medio de señales indiquen velocidades distintas, y en el Artículo 107. Límites de velocidad en zonas rurales. La velocidad máxima permitida en zonas rurales será de ochenta (80) Kilómetros por hora. En los trayectos de las autopistas y vías arterias en que las especificaciones de diseño y las condiciones así lo permitan, las autoridades podrán autorizar velocidades máximas hasta de (100) kilómetros por hora por medio de señales adecuadas.

El conductor que reciba cualquier infracción de tránsito, asumirá el costo de las multas que resulten de estas acciones y quedaran sujetos a las disposiciones disciplinarias correspondientes.

2.4.4 Política de uso del cinturón de seguridad

El Centro Nacional de Memoria Histórica, para minimizar la gravedad de accidente de tránsito por el no uso del cinturón de seguridad la empresa dará cumplimiento según el código de tránsito en Colombia en el Titulo III capítulo III, artículo 82. Cinturón de seguridad. En el asiento delantero de los vehículos, solo podrán viajar, además del conductor, una (1) o dos (2) personas de acuerdo con las características de ellos.
Es obligatorio el uso del cinturón de seguridad por parte del conductor y de los pasajeros ubicados en los asientos delanteros del vehículo en todas las vías del territorio nacional, incluyendo las urbanas.

El conductor que reciba cualquier infracción de tránsito, asumirá el costo de las multas que resulten de estas acciones y quedaran sujetos a las disposiciones disciplinarias correspondientes.

2.4.5 Política de no uso de equipos de comunicaciones móviles mientas se conduce

Redactar/anexar la Política de la empresa

El Centro Nacional de Memoria Histórica, para mitigar el riesgo de accidentes de tránsito por distracción y maniobras inadecuadas por el usos de celular a la hora de conducir establece que está prohibido usar sistemas móviles de comunicación o teléfonos al momento de conducir exceptuando si están utilizando accesorios o equipos auxiliares que permitan tener las manos libres, en el evento que no tenga dichos accesorios debe parquearse, orillarse, colocar las estacionarias y en ese momento puede atender la llamada.

El conductor que reciba cualquier infracción de tránsito, asumirá el costo de las multas que resulten de estas acciones y quedaran sujetos a las disposiciones disciplinarias correspondientes.

5.1.6 Elementos de protección

La siguiente tabla se presenta los elementos de protección según los riesgos a los cuales están expuestos los trabajadores.

ELEMENTO DE PROTECCIÓN PERSONAL	GRAFICO	MENSAJERO	CONDUCTOR
Casco para moto		X	N/A
Guantes		X	N/A
Chaqueta		X	N/A
Pantalón		X	N/A
Chaleco Reflectivo		X	N/A
ELEMENTOS DE SEGURIDAD PASIVA	**GRÁFICo**	**Mensajero**	**Conductor**
Cinturón de seguridad		NA	X
Airbag o Bolsa de Aire		NA	X

Reposacabezas		NA	X

3 VEHICULOS SEGUROS

3.1 PLAN DE MANTENIMIENTO PREVENTIVO

Debido que los vehículos son externos a la compañía, El Centro Nacional de Memoria Histórica para vigilar el mantenimiento solicitará la revisión tecno mecánica a sus propietarios y se apoyará con el mantenimiento adicional al que cada empleado le haga a su vehículo.

3.1.1 Documentación del plan de mantenimiento

Se archivará junto con la documentación toda la información del plan de mantenimiento de cada vehículo, para que esté registrada, lo que nos va a permitir obtener información histórica y trazabilidad de las operaciones hechas, de tal manera que se garantice el cumplimiento del plan de mantenimiento.

3.1.2 Idoneidad

Se verificara que el certificado tecno mecánico sea expedido por una entidad certificada y el chequeo lo hará el comité luego de una capacitación que lo haga idóneo para esta revisión.

3.2 Procedimientos de inspección de los vehículos

En complemento con el plan de mantenimiento preventivo, la empresa El Centro Nacional de Memoria Histórica establece como mecanismo de control chequeo mensual que se realizará a los vehículos de cada conductor, en donde se revisen los elementos de seguridad activa y pasiva más relevantes, que permiten conocer su estado. Así mismo es responsabilidad de cada conductor hacer una revisión previa todos los días antes de iniciar su recorrido. (Ver anexo 3)

Si se llega a detectar algún problema crítico en la revisión se le informará por escrito a su conductor (empleado), para que tome las medidas respectivas y se le hará seguimiento por medio del Comité.

4 INFRAESTRUCTURA FISICA

No es aplicable para la empresa porque no se cuenta con parqueaderos propios.

4.1 RUTAS INTERNAS Y EXTERNAS

No aplicable para el objetivo del PESV del Centro Nacional de Memoria Histórica.

4.2 POLÍTICA DE SEÑALIZACIÓN Y DEMARCACIÓN:

No aplicable la empresa no cuenta con parqueaderos propios

4.3 APOYO TECNOLÓGICO:

No aplicable para la empresa no cuenta con carros propios.

4.3.1 Políticas de socialización y actualización de información

El Centro Nacional de Memoria Histórica, difundirá el PESV a todo el personal actual y aquellos que ingresen dentro del proceso de inducción y realizará las actualizaciones pertinentes cada año o cuando exista alguna modificación de los procedimientos.

Es responsabilidad de todos los trabajadores entregar la documentación de sus vehículos como reportar cualquier novedad de cambio, mantenimiento o incidente o accidente en la vía en horas de trabajo.

5 ATENCION A VICTIMAS

Procedimiento para el reporte del Accidente de tránsito y su atención. (Ver anexo 4)

ANEXOS

1. Encuesta PESV
2. Control de Documentos de Conductores
3. Inspección de Vehículos
4. Procedimiento reporte y atención de accidentes de tránsito
5. Ruto gramas

CONTROL DE CAMBIOS			
ACTIVIDADES QUE SUFRIERON CAMBIOS	**CAMBIOS EFECTUADOS**	**FECHA DEL CAMBIO**	**VERSIÓN**
No Aplica	Elaboración del documento	19/12/2013	001
Todo el documento	Información básica de la Entidad, Actualización de Marco Legal, Organigrama, Política de Seguridad Vial, Políticas Específicas de Regulación Vial, Rutas, Infraestructura Física, Plan de Mantenimiento.	30/01/2020	002