	GESTIÓN DE SERVICIOS ACADÉMICOS Y BIBLIOTECARIOS		CÓDIGO	FO-GS-15
			VERSIÓN	02
	ESQUEMA HOJA DE RESUMEN		FECHA	03/04/2017
			PÁGINA	1 de 1
ELABORÓ		REVISÓ	APROBÓ	
Jefe División de Biblioteca		Equipo Operativo de Calidad	Líder de Calidad	

RESUMEN TRABAJO DE GRADO

AUTOR(ES): NOMBRES Y APELLIDOS

NOMBRE(S): KAREN LIZBETH APELLIDOS: FLÓREZ PÉREZ

NOMBRE(S): CAROLINA APELLIDOS: PACHECO LARA

FACULTAD: INGENIERÍA

PLAN DE ESTUDIOS: INGENIERÍA INDUSTRIAL

DIRECTOR:

NOMBRE(S): CLARA PAOLA APELLIDOS: BARRETO PEDRAZA

TÍTULO DEL TRABAJO (TESIS): DISEÑO DEL PLAN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL BAJO LOS REQUISITOS DE LA RESOLUCIÓN 1565 DE 2014 EXPEDIDA POR EL MINISTERIO DE TRANSPORTE PARA LA EMPRESA EQUIPOS E INVERSIONES HL S.A.S

El proyecto de grado presenta el diseño del plan estratégico de seguridad vial en la empresa Equipos e Inversiones HL SAS ubicada en la ciudad de Cúcuta (N.S), la cual tiene como actividad principal el alquiler de equipos para la construcción. La importancia del presente trabajo deriva de los altos índices de accidentalidad vial presentada en Colombia durante los últimos años, además de la exigencia normativa a las empresas en relación al tema de seguridad vial. Por consiguiente, en el desarrollo del proyecto se inicia con el diagnóstico inicial de la situación actual de la seguridad vial de la organización, se analizó y evaluó utilizando la observación como método y las hojas de cálculo y encuesta como herramientas; Seguidamente para el desarrollo del segundo objetivo asociado a la conformación del equipo de trabajo, se utilizó como técnica las reuniones y como instrumento actas de conformación y de designación del responsable del PESV. Finalmente, se desarrolló el tercer objetivo relacionado el establecimiento de acciones que permitan dar cumplimiento a los lineamientos instituidos en los pilares definidos en la resolución 1565 de 2014 expedida por el Ministerio de Transporte.

CARACTERÍSTICAS:

PÁGINAS: X PLANOS: _____ ILUSTRACIONES: _____ CD ROOM: _____

DISEÑO DEL PLAN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL BAJO LOS
REQUISITOS DE LA RESOLUCIÓN 1565 DE 2014 EXPEDIDA POR EL MINISTERIO DE
TRANSPORTE PARA LA EMPRESA EQUIPOS E INVERSIONES HL SAS

KAREN LIZBETH FLÓREZ PÉREZ

CAROLINA PACHECO LARA

UNIVERSIDAD FRANCISCO DE PAULA SANTANDER

FACULTAD DE INGENIERÍA

PLAN DE ESTUDIOS DE INGENIERÍA INDUSTRIAL

SAN JOSÉ DE CÚCUTA

2022

DISEÑO DEL PLAN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL BAJO LOS
REQUISITOS DE LA RESOLUCIÓN 1565 DE 2014 EXPEDIDA POR EL MINISTERIO DE
TRANSPORTE PARA LA EMPRESA EQUIPOS E INVERSIONES HL SAS.

KAREN LIZBETH FLÓREZ PÉREZ

CAROLINA PACHECO LARA

Proyecto de grado para optar por el título en Ingeniería Industrial

Director(a)

CLARA PAOLA BARRETO PEDRAZA

Ingeniera Industrial

UNIVERSIDAD FRANCISCO DE PAULA SANTANDER

FACULTAD DE INGENIERÍA

PLAN DE ESTUDIOS DE INGENIERÍA INDUSTRIAL

SAN JOSÉ DE CÚCUTA

2022

ACTA DE SUSTENTACIÓN DE TRABAJO DE GRADO

FECHA: 31 de Agosto de 2022
HORA: 4:30 p.m.
LUGAR: Oficina Plan de Estudios - Salón FU 109
PLAN DE ESTUDIOS: INGENIERÍA INDUSTRIAL

TÍTULO DE LA TESIS: "DISEÑO DEL PLAN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL BAJO LOS REQUISITOS DE LA RESOLUCIÓN 1565 DE 2014 EXPEDIDA POR EL MINISTERIO DE TRANSPORTE PARA LA EMPRESA EQUIPOS E INVERSIONES HL S.A.S."

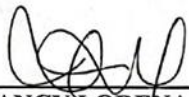
JURADOS: YOLANDA MEJÍA TORO
NANCY LORENA CUELLAR

DIRECTOR: CLARA PAOLA BARRETO PEDRAZA

NOMBRE DEL ESTUDIANTE	CÓDIGO	CALIFICACIÓN LETRA	NÚMERO
KAREN LIZBETH FLÓREZ PÉREZ	1192509	cuatro dos	4.2
CAROLINA PACHECO LARA	1192498	cuatro dos	4.2

APROBADA


YOLANDA MEJÍA TORO


NANCY LORENA CUELLAR


Vo.Bo **ÓSCAR MAYORGA TORRES**
Director Plan de Estudios
Ingeniería Industrial
Magda M.

Tabla de Contenido

Introducción	12
1. El Problema	14
1.1 Título	14
1.2 Planteamiento Del Problema	14
1.3 Formulación Del Problema	16
1.4 Justificación	16
1.5 Objetivos	17
1.6 Alcances y Limitaciones	17
2. Marco Referencial	19
2.1 Antecedentes	19
2.2 Marco Contextual	23
2.3 Marco Teórico	26
2.4 Marco Conceptual	37
2.5 Marco legal	39
3. Diseño Metodológico	41
3.1 Tipo de Investigación	41
3.2 Población y Muestra	42
3.3 Técnicas e Instrumentos para la Recolección de Información	42
3.4 Análisis de la Información	43
4. Desarrollo del Proyecto	44
4.1 Diagnóstico Inicial de la Situación Actual de la Seguridad Vial	45
4.2 Conformación del equipo de trabajo	62

4.3 Implementación de acciones para cada uno de los pilares	66
5. Conclusiones	91
6. Recomendaciones	93
Referencias	95
Bibliografía	96
Anexos	101

Lista de figuras

Figura 1. Organigrama de la empresa Equipos e Inversiones HL SAS	24
Figura 2. Sistema Social de Seguridad Vial	27
Figura 3. Matriz de Haddon	28
Figura 4. Proceso estratégico	31
Figura 5. Evaluación del pilar atención a victimas	46
Figura 6. Criterio de aval del pilar atención a victimas	47
Figura 7. Resultado final del diagnóstico inicial	48
Figura 8. Genero del trabajador	49
Figura 9. Edad del trabajador	50
Figura 10. Cargo que desempeña	50
Figura 11. Grupo de trabajo al que pertenece	51
Figura 12. Tipo de contrato	52
Figura 13. Experiencia en la conducción de vehículos	52
Figura 14. Accidente de tránsito	53
Figura 15. Incidentes de tránsito	54
Figura 16. Frecuencia de los desplazamientos en misión	54
Figura 17. Vehículo en desplazamiento	55
Figura 18. Desplazamientos planificados	55
Figura 19. Tiempo de antelación de las misiones	56
Figura 20. Medios de transporte casa- trabajo	57
Figura 21. Kilómetros recorridos trabajo-domicilio	57
Figura 22. Tiempo de desplazamiento trabajo-domicilio	58

Figura 23. Factores de riesgos en desplazamientos	59
Figura 24. Causas del riesgo	59
Figura 25. Licencia de conducción	61
Figura 26. Categoría de la licencia de conducción	61
Figura 27. Divulgación de la Política de Seguridad Vial	65
Figura 28. Lista de asistencia de divulgación de la política en seguridad vial	66
Figura 29. Logo Equipos E Inversiones HL SAS	67
Figura 30. vehículos utilizados en desplazamientos	70
Figura 31. Procedimiento de selección de conductores	71
Figura 32. Perfil del cargo	72
Figura 33. Procedimiento en caso de comparendos	76
Figura 34. Política de prevención de consumo de tabaco, alcohol y drogas	77
Figura 35. Procedimiento para pruebas de alcoholimetría	78
Figura 36. Política de regulación de la velocidad	80
Figura 37. Política uso de teléfono celulares/dispositivos electrónicos	81
Figura 38. Política uso de cinturón de seguridad	82
Figura 39. Hoja de vida vehicular	85
Figura 40. Plan de mantenimiento preventivo vehicular	86
Figura 41. Lista de chequeo vehicular-camioneta	87
Figura 42. Lista de chequeo vehicular – motocicletas	87
Figura 43. Rutograma	88
Figura 44. Protocolo de atención a víctimas	89
Figura 45. Tabla de accidentes	90
Figura 46. Tabla de incidentes	90

Lista de tablas

Tabla 1. Personal del área administrativa y horarios	25
Tabla 2. Personal del área operativa y horarios	25
Tabla 3. Indicadores de Resultados	36
Tabla 4. Indicadores de Actividad	37
Tabla 5. Comité de Seguridad Vial	63
Tabla 6. Características de la empresa	67
Tabla 7. Personal de la empresa	69
Tabla 8. Vehículos utilizados para desplazamientos	70
Tabla 9. Características de los Vehículos	70
Tabla 10. Información IPS exámenes médicos ocupacionales	73
Tabla 11. Información IPS exámenes psicosenométricos	74
Tabla 12. Capacitaciones en seguridad vial	74
Tabla 13. Elementos de protección personal conductores de automóvil	82
Tabla 14. Elementos de protección personal conductores de motocicleta	83

Lista de anexos

Anexo 1. Instrumento de Calificación PESV	102
Anexo 2. Encuesta diagnostica de seguridad vial para el trabajador	115
Anexo 3. Acta Conformación del Comité de Seguridad Vial	122
Anexo 4. Acta de designación del responsable del PESV	125
Anexo 5. Política de Seguridad Vial	127
Anexo 6. Procedimiento de selección de conductores	128
Anexo 7. Perfil de Cargos	132
Anexo 8. Licencia de Prestación de Servicios	134
Anexo 9. Resolución del Ministerio de Transporte	136
Anexo 10. Certificación de Cumplimiento de las Condiciones de Habilitación	139
Anexo 11. Acreditación de la ONAC	140
Anexo 12. Prestación de servicios	141
Anexo 13. Certificado de exámenes realizados	142
Anexo 14. Plan de trabajo anual	144
Anexo 15. Control de Documentación de Conductores	146
Anexo 16. Procedimiento en caso de comparendo	147
Anexo 17. Política de prevención de consumo de tabaco, alcohol y drogas	150
Anexo 18. Procedimiento para pruebas de alcoholimetría	151
Anexo 19. Política de Regulación de Horas de Conducción y Descanso	155
Anexo 20. Política de Regulación de la Velocidad	157
Anexo 21. Política Uso de teléfonos celulares/dispositivos electrónicos	159
Anexo 22. Política uso del cinturón de seguridad	160

Anexo 23. Matriz de elementos de protección personal	162
Anexo 24. Hoja de vida vehicular	166
Anexo 25. Formato para plan de mantenimiento preventivo	168
Anexo 26. Lista de chequeo vehicular - Camioneta	170
Anexo 27. Lista de chequeo vehicular - Motocicleta	175
Anexo 28. Rutogramas	178
Anexo 29. Protocolo de atención a víctimas	183
Anexo 30. Tabla de accidentes	187
Anexo 31. Tabla de incidentes	188

Introducción

En la actualidad para la mayoría de empresas es de vital importancia el control de los peligros y riesgos a los cuales se exponen los trabajadores durante la realización de sus actividades; estos riesgos pueden incidir de forma negativa en el bienestar físico y mental del personal, así mismo puede afectar desfavorablemente los recursos materiales y financieros de la organización. Dentro de estos riesgos se encuentran los relacionados con la seguridad vial, en donde debido a los desplazamientos que se realizan en determinado vehículo se puede producir accidentes o incidente viales perjudicando la salud del personal y el normal desarrollo de las actividades.

La seguridad vial hace referencia al conjunto de acciones, instrumentos y técnicas utilizadas para la prevención de accidentes viales, buscando minimizar al máximo los riesgos y peligros presentados en el desarrollo de su labor y los efectos de los mismos. Por lo anterior, es fundamental que toda empresa diseñe e implemente un plan estratégico de seguridad vial, teniendo como referencia los lineamientos estipulados por la normatividad vigente. (Ministerio de Transporte, 2013, pág. 3)

La empresa Equipos e Inversiones HL SAS ha venido presentando un crecimiento en el número de trabajadores y en los vehículos que se disponen para el desarrollo de las actividades, es por esto que se requirió el diseño de un plan estratégico de seguridad vial, con la intención de evitar que los trabajadores puedan sufrir accidentes viales al realizar sus actividades, así mismo, lograr mantener un alto desempeño laboral, reflejado en el cumplimiento de las necesidades de clientes.

El proyecto presento el diseño del plan estratégico de seguridad vial en la empresa Equipos e Inversiones HL SAS. Por consiguiente, para la realización del primer objetivo relacionado con el diagnóstico inicial de la seguridad vial de la organización, se analizó y evaluó utilizando la observación como método y las hojas de cálculo y encuesta como herramientas; Seguidamente para el desarrollo del segundo objetivo asociado a la conformación del equipo de trabajo, se utilizó como técnica las reuniones y como instrumento actas de conformación y de designación del responsable del PESV. Finalmente, se desarrolló el tercer objetivo relacionado el establecimiento de acciones que permitan dar cumplimiento a los lineamientos instituidos en los pilares definidos en la resolución 1565 de 2014 expedida por el Ministerio de Transporte.

Capítulo 1.

El Problema

1.1 Título

Diseño del Plan Estratégico de Seguridad Vial Bajo los Requisitos de la Resolución 1565 De 2014 Expedida por el Ministerio de Transporte para la Empresa Equipos e Inversiones HL SAS.

1.2 Planteamiento Del Problema

La empresa Equipos e Inversiones HL SAS, es un negocio familiar, fundado en 1987 bajo el nombre del propietario Libardo Hernández Acosta, calificada en la prestación del servicio de alquiler de equipos de construcción en donde cada miembro tiene un numero específico de acciones. En el 2013 se cambió el nombre de la empresa a Equipos e Inversiones HL SAS, con sede en la calle 1B número 6-87 del barrio la unión, prestando además servicios en consultoría y obras civiles.

Esta empresa ha venido presentando un crecimiento en el número de los trabajadores y en el número de vehículos que son utilizados para el desarrollo de las actividades, es por esto que se requirió realizar el diseño de un plan estratégico de seguridad vial, buscando reducir y controlar los riesgos generados de transitar por las vías externas en la región, previniendo a los trabajadores de sufrir accidentes viales al realizar sus actividades. Adicionalmente, al crear el “PESV” la empresa está dando cumplimiento a la legislación colombiana y estimula la participación activa

de los trabajadores, al establecer actividades en donde se capacite y se forme al personal dependiendo de su rol en la vía en temas como: causas de accidentalidad, prevención de accidentes, infracciones de tránsito. Entre otros.

En Colombia se preregistraron 1.621 (mil seiscientos veintiún) defunciones entre los meses de enero y marzo de 2021, lo cual representa un aumento del 11,4% que equivalen a 166 víctimas fallecidas adicionales con respecto al mismo periodo de 2020, para el total nacional. Los usuarios de motocicletas representan el 55,9% del total de fallecidos a causa de siniestros de tránsito; los peatones representan el 18,4% de los fallecidos, los usuarios de automóviles representan el 9,32% del total de muertes y, por último, los ciclistas representan el 6, 91% de las muertes por accidentes de tránsito en todo el país. (Agencia Nacional de Seguridad Vial, 2021)

De acuerdo a lo anterior, se hizo indispensable la formulación del PESV en la empresa Equipos e Inversiones HL SAS, a fin de prevenir la accidentalidad vial, a través de la realización de acciones como: identificar condiciones de riesgo vial, crear cultura del autocuidado, establecer e implementar recorridos seguros y eficientes. Con esto la empresa pudo observar cambios positivos en sus trabajadores, en donde el recurso más importante de ella es el factor humano. Asimismo, sirvió de apoyo a la empresa para cumplir con las leyes estipuladas por la nación, mejorando su ámbito laboral, clima organizacional y disminuir los riesgos potenciales de accidente que atentan contra la integridad de los trabajadores.

1.3 Formulación Del Problema

¿El diseño del plan estratégico de seguridad vial bajo los requisitos establecidos en la resolución 1565 de 2014 expedida por el Ministerio de Transito ayudo a la empresa Equipos e Inversiones HL SAS a reducir significativamente los accidentes de tránsito a los que se expone el personal en el desarrollo de sus actividades y funciones?

1.4 Justificación

1.4.1 A Nivel de la Organización. El desarrollo del presente proyecto en la empresa Equipos e Inversiones HL SAS, permitió: dar cumplimiento con la reglamentación establecida en materia de seguridad vial, evitando multas por incumplimiento a las normas de tránsito, controlar los riesgos de seguridad vial, así como disminuir las incapacidades laborales, mantener un bajo índice por lesiones o muertes por accidentes de tránsito, mantener y mejorar continuamente su sistema de seguridad y salud en el trabajo y garantizar la protección de la vida de los miembros de la empresa.

1.4.2 A Nivel Del Estudiante. Con el desarrollo del presente proyecto permitió al estudiante cumplir con un requisito para obtener el título de ingeniero industrial. Así mismo, le permitió poner en práctica las competencias adquiridas durante su formación en áreas como: salud ocupacional, formulación y evaluación de proyectos, legislación laboral y comercial y metodología de la investigación, logrando formarse como un ingeniero integro con capacidad de dar opciones de solución a las diferentes situaciones que se presenten en su entorno laboral en materia de seguridad vial.

1.5 Objetivos

1.5.1 Objetivo General. Diseñar un Plan Estratégico de Seguridad Vial bajo los requisitos de la resolución 1565 de 2014 expedida por el Ministerio de Transito para la empresa Equipos e Inversiones HL SAS.

1.5.2 Objetivos Específicos. Realizar un diagnóstico inicial de la situación actual de la seguridad vial en la empresa Equipos e Inversiones HL SAS, de acuerdo a las tareas que realizan con base en la resolución 1565 de 2014 expedida por el Ministerio de Transporte.

Conformar el equipo de trabajo de acuerdo a los lineamientos establecidos en la resolución 1565 de 2014 expedida por el Ministerio de Transporte.

Establecer las acciones necesarias para dar cumplimiento a los lineamientos establecidos en los pilares definidos por la resolución 1565 de 2014 (Fortalecimiento institucional, comportamiento humano, vehículos seguros, infraestructura segura y atención a víctimas).

1.6 Alcances y Limitaciones

1.6.1 Alcances. El presente proyecto abarco las siguientes etapas (diagnostico, conformación del equipo de trabajo, elaboración del PESV) de la Guía para la Elaboración del Plan Estratégico de Seguridad Vial establecida en la Resolución 1565 de 2014 expedida por el Ministerio de Transporte.

1.6.2 Limitaciones. Como potenciales de dificultad en la realización del presente proyecto de grado se tuvieron: desconocimiento del personal sobre temas en seguridad vial, poca disponibilidad de tiempo por parte de los trabajadores debido a que cuentan con tareas asignadas las cuales deben cumplir en su turno laboral y la restricción a encuentros presenciales del grupo de trabajo debido a la emergencia sanitaria desatada por el Covid 19.

Capítulo 2.

Marco Referencial

2.1 Antecedentes

En el presente proyecto se consultaron diversos trabajos de investigación a nivel internacional, nacional y regional, los cuales aportan componentes importantes y referentes para el desarrollo de la propuesta. Los proyectos se enuncian a continuación:

Moreno Samaniego, (2019). *Estrategias institucionales para la mejora de la seguridad vial en Ecuador y Chile, caso de análisis de los pilares 3 y 4 del Decenio de Acción*. (Tesis para la obtención del título de Magister en Relaciones Internacionales con mención Economía y Finanzas). Universidad Andina Simón Bolívar, Quito, Ecuador. Recuperado de: <https://repositorio.uasb.edu.ec/bitstream/10644/6848/1/T2931-MRI-Moreno-Estrategias.pdf>

En el presente proyecto se presenta un análisis comparativo del pilar 3 (vehículo mas seguro) y el pilar 4 (usuarios más seguros) establecidos en cada uno de los planes estratégicos de seguridad vial desarrollados por los países de Chile y Ecuador para los años 2012 y 2017, con el fin de evaluar la eficacia de las estrategias implementadas en materia de seguridad y vial, permitiendo conocer las falencias que se presentan frente al mismo. Este estudio se fundamenta en el alto número de fallecidos por accidentes de tránsito que se presentan en la región, donde a pesar de tener establecidas políticas públicas en materia de seguridad vial no se ha logrado reducir la incidencia de accidentes viales.

El anterior proyecto, contribuyo a complementar la estructura del planteamiento del problema, dado que menciona aspectos importantes en relación con la seguridad vial a nivel mundial, con los cuales se aclara al lector sobre las situación del mundo que llevo a que países latinoamericanos como Colombia visualizara esta problemática y realizaran acciones legales como construir la resolución 1565 de 2014 donde se expide la Guía Metodológica para la elaboración del Plan Estratégico de Seguridad Vial.

Arias Cárdenas & Ruíz Esguerra, (2017). *Plan estratégico de seguridad vial bajo requisitos legales aplicables para la empresa Cootransmundial Ltda. Con el fin de mejorar su calidad y reducir el índice de accidentalidad.* (Proyecto de Grado de Ingeniería Industrial). Universidad Libre, Bogotá, Colombia. Recuperado de: <https://repository.unilibre.edu.co/handle/10901/10595>

El presente proyecto presenta la propuesta de elaboración de un plan estratégico de seguridad vial para la empresa Cootransmundial Ltda. En este documento se identifican los riesgos y amenazas que se generan en seguridad vial a causa de múltiples factores como son: la actuación de los peatones y conductores, las condiciones de los automóviles, el estado de las vías, situaciones climáticas entre otros. Del mismo modo, se realiza la revisión del estado mecánico de cada autobús, con el objetivo de verificar que el automotor presente la documentación al día y se encuentre en óptimas condiciones para operar, y se constata que los conductores cuenten con habilidades y actitudes para desempeñar dicho cargo. Mediante la realización de las acciones descritas se contribuirá a mejorar la seguridad de los colaboradores, de la comunidad en general y los bienes materiales de la empresa.

El proyecto anterior, fue un apoyo para la ejecución del actual proyecto en el marco legal puesto que se establece bajo los lineamientos de la resolución 1565 de 2014 expedida por el Ministerio de Transporte para el sector trabajo, en el cual no importa la naturaleza de la empresa, se debe diseñar y desarrollar un plan estratégico de seguridad vial que contribuya a minimizar los riesgos viales a los cuales se encuentran expuestos el personal.

Ojeda Merchán, (2018). *Elaboración del Plan Estratégico de Seguridad Vial del Proveedor de Servicio de Transporte de la Empresa Cargando S.A.* (Trabajo de Grado presentado como requisito para optar por el título de ingeniero de transporte y vías). Universidad Pedagógica y Tecnológica de Colombia, Tunja, Colombia. Recuperado de: https://repositorio.uptc.edu.co/bitstream/001/3074/1/TGT_1638.pdf

El presente trabajo de investigación, contiene el proceso a seguir para desarrollar un plan estratégico de seguridad vial para los proveedores de transporte de la empresa Cargando SA. En proyecto se desarrolla siguiendo unas etapas como son: conformación del grupo de trabajo, recopilación de información primaria y secundaria proporcionada por la organización, tabulación y análisis de la información, elaboración y divulgación del PESV y finalmente el documento final en donde se indican las acciones a tomar para prevenir y reducir el número de accidentes viales.

Actualmente en las empresas es importante conocer la magnitud de los peligros presentes en las vías, es por ello, que en el proyecto anterior realizan un diagnóstico de estos riesgos viales, siguiendo unas etapas en donde se inicia con la conformación del grupo de trabajo y finaliza con la elaboración y presentación del documento final. El proyecto apporto con la construcción del

marco conceptual ya que muestra un listado detallada de conceptos que son muy importantes aclara dentro del proyecto.

Rodriguez & Granados, (2020). *Plan Estratégico de Seguridad Vial para la Inmobiliaria la Fontana de la Ciudad de Cúcuta*. (Propuesta de investigación presentado como requisito de la especialización en seguridad y salud en el trabajo). Universidad Libre, Cúcuta, Colombia. Recuperado de: <https://repository.unilibre.edu.co/handle/10901/18474>

El presente proyecto está enfocado en elaborar un plan estratégico de seguridad vial en la empresa Inmobiliaria La Fontana SAS, situada en la ciudad de Cúcuta departamento de Norte de Santander. Para esto se tiene como referencia lo dispuesto en la resolución 1565 de 2014, en donde se indican las acciones o lineamientos que se deben desarrollar para reducir y prevenir los riesgos que con llevan a sufrir accidentes viales. En este proyecto se realizó una encuesta para diagnosticar el nivel del riesgo en seguridad vial a los que se exponen los colaboradores y se implementaron acciones concretas para minimizar la posibilidad de materializarse el riesgo y afectar tanto a personal como los bienes de la empresa.

En el proyecto anterior, se puede evidenciar la importancia de diseñar y ejecutar en las empresas un plan estratégico de seguridad vial, debido a que contribuye a disminuir las posibilidades de presentarse accidentes de tránsito al realizar la revisión y planificación de rutas de recorrido seguras y confiables, mejorando la calidad del servicio de transporte de pasajeros y mercancías. El proyecto sirvió como referente en su metodología para la creación de la política de seguridad vial en el presente proyecto.

2.2 Marco Contextual


El presente proyecto fue realizado en la empresa Equipos e Inversiones HL SAS, empresa líder en el sector de construcción de otras obras de ingeniería civil de la ciudad de Cúcuta departamento de Norte de Santander. Para la aplicación del proyecto se hizo necesario tener conocimiento de las diferentes áreas de la empresa y los cargos que se tienen, por esta razón, como base contextual se explicara como está organizada la empresa, personal que labora y turnos que laboran y actividades que se desarrollan en la empresa.

Reseña Histórica. La empresa Equipos e Inversiones HL SAS, es un negocio familiar, fundado en 1987 bajo el nombre del propietario Libardo Hernández Acosta, calificada en la prestación del servicio de alquiler de equipos de construcción en donde cada miembro tiene un numero específico de acciones. En el 2013 cambió el nombre a Equipos e Inversiones HL SAS, con sede en la calle 1B número 6-87 del barrio la unión, prestando además servicios en consultoría, construcción y obras civiles.

Misión. Prestar un servicio de excelente calidad y cumplimiento. Igualmente, satisfacer los requerimientos puntuales o integrales propuestos por nuestros clientes, de manera eficiente en el menor tiempo y con el valor más óptimo.

Visión. Equipos e Inversiones HL SAS evolucionará en cada uno de sus pilares de servicio. Aspirando ser reconocida en el año 2023 en las ciudades de Cúcuta, Barranquilla y Sincelejo como una empresa eficiente, fuerte y eficaz en su campo de acción, una empresa líder se adapta a las condiciones del medio ingenieril en el que actúa.

Organigrama. La empresa se encuentra conformado por dos actividades económicas principales las cuales son alquiler de equipos para construcción y construcción de otras obras de ingeniería civil. A continuación, se indica los cargos y las dependencias de esto en el organigrama.

 EQUIPOS E INVERSIONES HL SAS	ORGANIGRAMA	CODIGO: HL-FO-007
		FECHA: 09/07/19
		VERSIÓN: 03

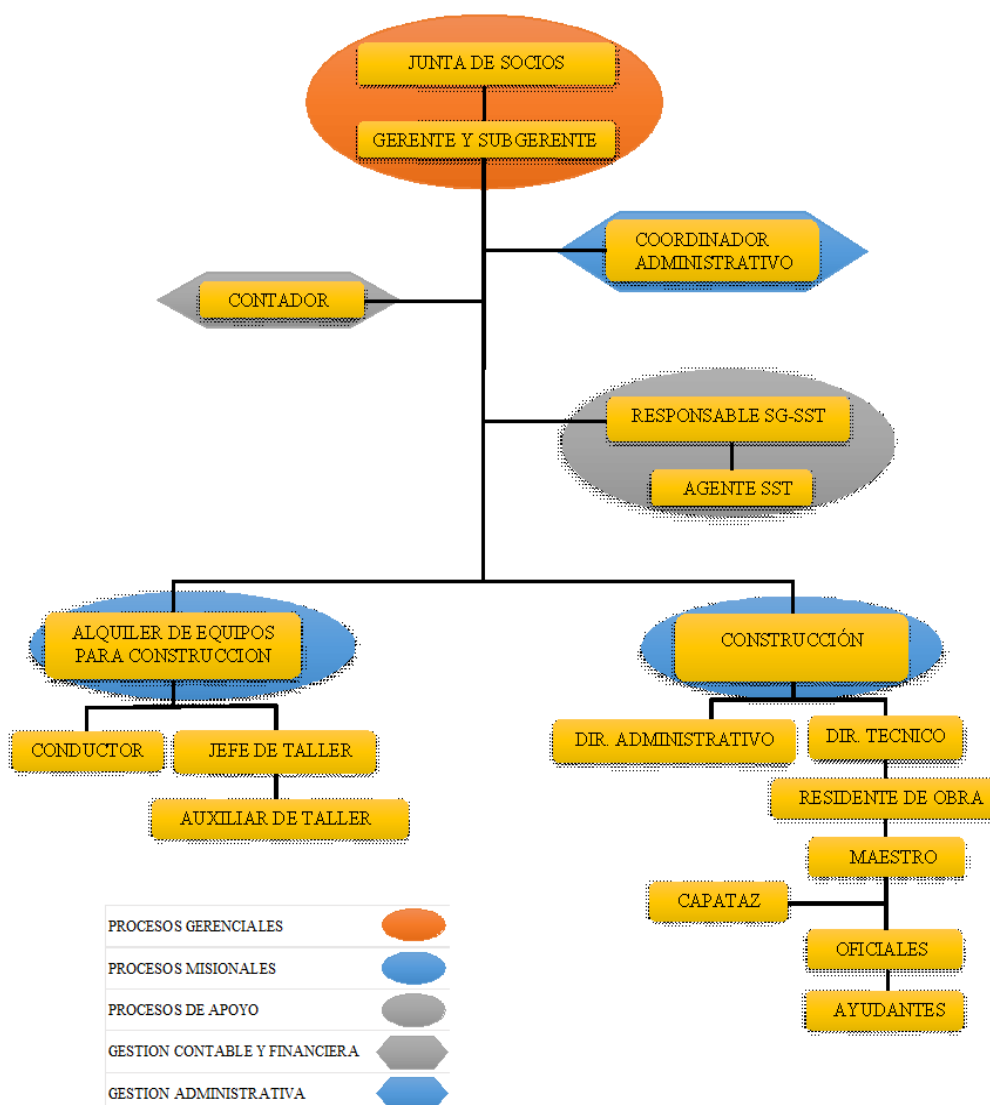


Figura 1. Organigrama de la empresa Equipos e Inversiones HL SAS

Fuente: Equipos E Inversiones HL SAS

Horarios y Personal. La empresa Equipos e Inversiones HL SAS, actualmente cuenta con 7 trabajadores en nómina, 2 trabajadores por prestación de servicio y 4 trabajadores por obra labor para un total de 13 empleados, los cuales están distribuidos en las diferentes áreas de trabajo y deben cumplir con ciertos horarios establecidos, a excepción de los trabajadores por prestación de servicio que no tienen establecido un horario, solo cumplen con las actividades encomendadas dentro de su contrato; como se muestra a continuación: (ver Tablas 1 y 2).

Tabla 1. *Personal del área administrativa y horarios.*

ÁREA ADMINISTRATIVA		
HORARIO	PERSONAL QUE LABORA	NUMERO DE PERSONAS
Lunes a viernes De 8 :00 am a 12:00 m y de 2:00 pm a 6:00 pm Y sábados de 8:00 am a 12: 00 m	Gerente	1
	Subgerente	1
	Coordinador administrativo	1
	Coordinador administrativo de obra	1
(No cumplen horario)	Director de Ventas	1
	Profesional SG-SST	1
TOTAL		6

Fuente: Equipos e Inversiones HL SAS

Tabla 2. *Personal del área operativa y horarios*

ÁREA OPERATIVA		
HORARIO	PERSONAL QUE LABORA	NUMERO DE PERSONAS
Lunes a viernes de 7:00 am a 5:00 pm	Jefe de taller	1
	Conductor	1
Y sábados de 7:00 am a 10:00 am	Agente SST	1
	Trabajadores de obra	4
TOTAL		7

Fuente: Equipos e Inversiones HL SAS

2.3 Marco Teórico

Para el desarrollo del proyecto se consultaron diversos autores que exponen teorías, metodologías e instrumentos relacionados con la temática objeto de estudio y los objetivos propuestos.

2.3.1 Sistema de Seguridad Vial. Nazif (2011) menciona: “la seguridad vial debe analizarse como un sistema social, es decir, una descripción integral de las actividades y/o procesos ejecutados por diferentes partes (organizaciones, personas, entre otros) que interactúan en el medio físico mediante el uso de automotores y vehículos no motorizados” (pág. 11).

Este modelo se basa en un enfoque idealista, donde no habrá conflicto, siempre prevalecerá la vida de las personas y la infraestructura o los elementos materiales no provocarán cambios en el sistema; Sin embargo, lo más importante para el sistema es que los actores actúen de manera coordinada, distinguiéndose entre actores que son participantes directos del sistema, como pasajeros, ciclistas, peatones y conductores de vehículos automotores. En este sentido, cada actor desarrolla un rol y unas funciones específicas que ayudan a equilibrar el sistema, por lo que se necesita algún modelo social en el que todos los actores contribuyan al sistema de seguridad vial (Rincón Echeverry, 2016, págs. 41-42).

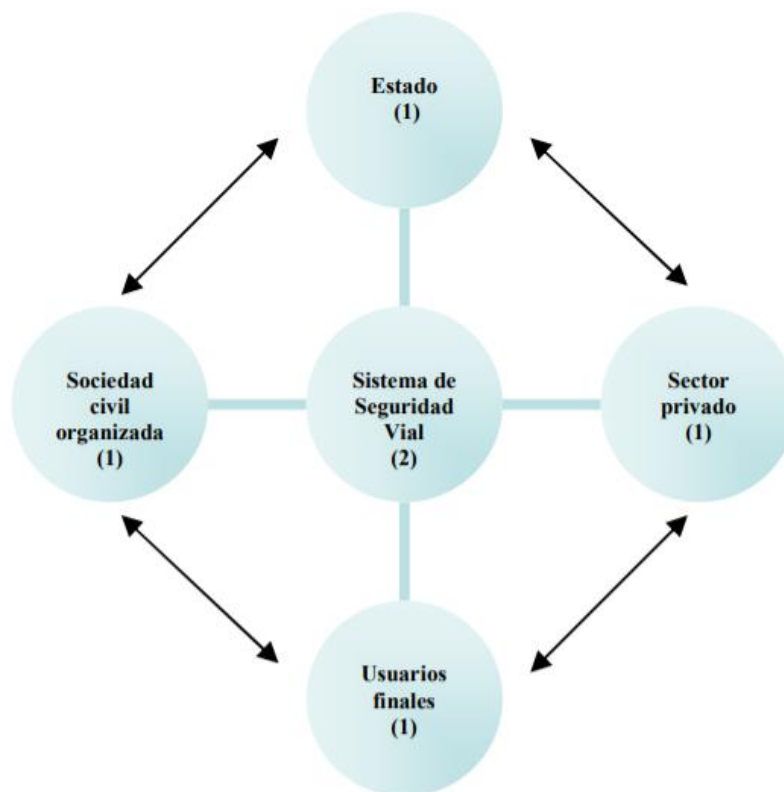


Figura 2. Sistema Social de Seguridad Vial

Fuente: Nazif, 2011, pág. 12.

2.3.1.1. Modelo de William Haddon. En este modelo se proporcionan elementos importantes para la investigación, prevención de accidentes concernientes al tráfico y la seguridad vial. En este se entiende el sistema de transporte como un fenómeno dinámico en el que interfiere pilares fundamentales como el comportamiento humano, vehículos y el medio ambiente, que es necesario tener en cuenta en la aparición, ocurrencia y secuencia de los accidentes viales. El análisis de los componentes de la matriz de Haddon es importante en la investigación e identificación de las causas de los accidentes de tránsito y en el desarrollo de planes de prevención de accidentes de tránsito (Lozada Escalante, 2021, págs. 41-42).

Haddon identificó tres etapas en la serie temporal de conflictos que ocurren en los sistemas de transporte: i) previa, ii) colisión/impacto y iii) posterior. Además de los factores anteriores, también existen factores ambientales, humanos, de vehículos y equipamiento. Este enfoque permite identificar e incidir en las principales fuentes de desorden que contribuyen directa o indirectamente a los desequilibrios en el sistema social, así como las consecuencias provocadas por estos hechos (Nazif, 2011, pág. 13).

Fase		Factores		
		Humano	Vehículos y equipamiento	Ambiental
Antes del choque	Prevención de los choques	Información Actitudes Disminución de las facultades Aplicación de la ley	Condiciones mecánicas Luces Frenos Maniobrabilidad Gestión de la velocidad	Diseño y trazado del camino Límites de la velocidad Elementos de seguridad peatonal
Choque	Prevención de traumatismos durante el choque	Uso de dispositivos de protección Disminución de las facultades	Cinturones de seguridad Otros dispositivos de seguridad Diseño vehicular ante choque	Elementos protectores a los costados de los caminos
Después del choque	Preservación de la vida	Nociones de primeros auxilios Acceso a la atención médica	Facilidad de acceso Riesgo de incendio	Equipamiento de socorro Congestión

Figura 3. Matriz de Haddon

Fuente: Nazif, 2011, pág. 13.

2.3.2. Plan estratégico de seguridad vial “PESV”. Es un documento que contiene un conjunto de acciones que se coordinan entre sí para lograr un objetivo común. En este contexto, el PESV se entiende como un documento en el que una organización establece sus estrategias, compromisos y acciones para la seguridad vial, definiendo claramente sus obligaciones para su ejecución, mecanismos de seguimiento, control de resultados y mejora continua, asegurando la reducción de accidentes (Monclus, 2010, pág. 75).

Según la resolución en 1565 2014 del Ministerio de Trabajo, estableció como un requisito normativo los planes estratégicos de seguridad vial y los describió como una herramienta de planificación que contiene actividades, estrategias, mecanismos y medidas que debe aceptar diferentes organizaciones del sector privado o público en Colombia. Estas actividades tienen como objetivo lograr que los trabajadores cuenten con acciones pertinentes de seguridad vial, para reducir accidentes de los miembros de estas organizaciones o disminuir situaciones que pueden crear accidentes de tráfico (Ministerio de Transporte, 2014, pág. 3).

2.3.2.1 Componentes del plan estratégico de seguridad vial. Los PESV que adopten las organizaciones o instituciones, para lograr los objetivos de su misión o desarrollar sus actividades, deberán ser congruentes con lo establecido en el curso de la acción del Decreto 2851 de 2013 del Ministerio de Transporte (2013) donde podemos encontrar:

Fortalecimiento Institucional. Es el liderazgo que tienen una organización por parte de la alta dirección, a contribuir al desarrollo e implementación de un Plan Estratégico de Seguridad Vial (PESV), donde la organización también debe contribuir a concientizar a los empleados y alcanzar las metas establecidas en el plan. Las metas deben evaluarse

trimestralmente. Asimismo, debe existir una persona responsable de la gestión y desarrollo del plan. Se establecerán las pautas que permitan el desarrollo, implementación y rediseño continuo del Plan Estratégico de Seguridad Vial dentro del mapa de procesos de la empresa (pág. 5).

Comportamiento Humano. La organización implementará mecanismos de educación vial con el objetivo de formar conciencia y capacitar a los empleados en las mejores prácticas de movilidad y comportamientos seguros (pág. 5).

Vehículos Seguros. La empresa desarrollará un plan de mantenimiento preventivo de los vehículos, incluyendo: puntos de control estratégicos, duración, periodicidad, condiciones mínimas de seguridad activa y pasiva y modernización de flota. La información debe registrarse en fichas técnicas y de mantenimiento de cada vehículo; en caso de vehículos propios se realizará directamente el plan de mantenimiento, si el vehículo es subcontratado, el mantenimiento lo realizará el propietario del vehículo y la empresa solo requerirá la ejecución del plan de mantenimiento preventivo (pág. 5).

Infraestructura Segura. Compañía inspeccionará el entorno físico en el que opera para tomar precauciones con respecto al estado de los caminos internos, incluidas las entradas y salidas (pág. 5).

Atención a Víctimas. La aseguradora de riesgos laborales asesorará a las organizaciones sobre el protocolo de atención para que los conductores sepan qué hacer en caso de un

accidente de tránsito relacionado con el trabajo, además de sus derechos y alternativas (pág. 5).

2.3.2.2 Planeación estratégica. “Proceso mediante el cual la alta dirección de las organizaciones recopila, procesan y analizan información interna y externa relevante para evaluar la situación actual de la empresa para buscar la previsión y tomar decisiones del direccionamiento de la empresa” (Flores Konja, s.f, pág. 2).

Por lo tanto, “el plan estratégico es la ejecución de la planificación estratégica a través de un conjunto de acciones proyectadas para lograr una meta, en la que se establecen las responsabilidades, recursos e indicadores del plan para alcanzar con los objetivos” (Rincón Echeverry D. A., 2016, pág. 49).

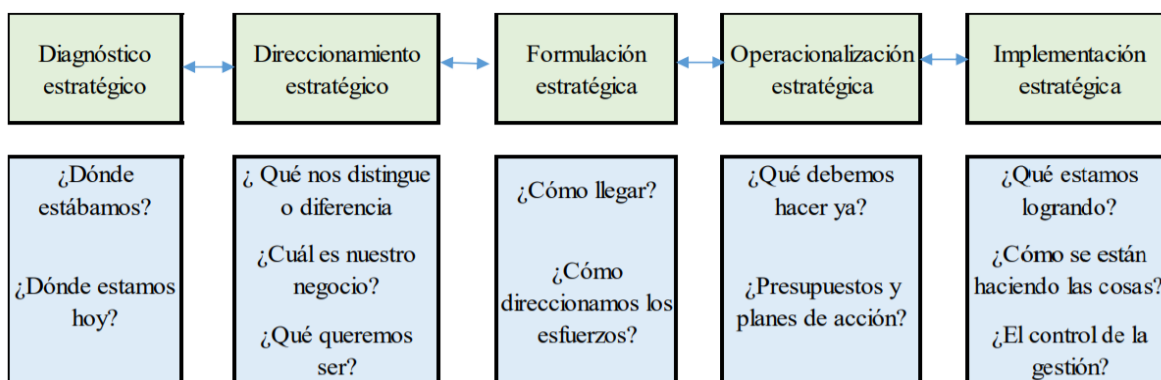


Figura 4. Proceso estratégico

Fuente: Rincón Echeverry D. , 2016, pág. 50.

2.3.2.3. Diagnóstico estratégico. Este análisis es en gran medida de carácter interno y debe responder principalmente a las siguientes preguntas: ¿Dónde estábamos? y ¿Dónde

estamos hoy?; por consiguiente, es necesario analizar el entorno externo e interno de la organización; Una de las metodologías más conocidas es el análisis DOFA, que analiza las debilidades internas, oportunidades externas, fortalezas internas y las amenazas externas, para generar una matriz como insumo para identificar amenazas potenciales, explotar oportunidades y minimizar riesgos asociados con debilidades (Rincón Echeverry D. , 2016, pág. 50).

En este caso específico, se ha implementado un diagnóstico más detallado de la seguridad vial de la organización, teniendo en cuenta las deficiencias internas del potencial de la directiva y el compromiso de cumplir con los requisitos legales, medio ambiente y los requisitos de responsabilidad en la sociedad; también es necesario determinar la estructura y la forma de comunicación para el mismo problema relacionado con la sociedad, la geografía, el comportamiento y la naturaleza de la empresa relacionada con la accidentalidad vial (Rincón Echeverry D. , 2016, pág. 51).

2.3.3. Metodología para la elaboración del plan estratégico. Las etapas de implementación del plan estratégico de seguridad vial se muestran la siguiente metodología según la Resolución 1565 del 2014:

2.3.3.1. Conformación del equipo de trabajo. Esta etapa está determinada por la alta dirección y aquí todos en la organización comienzan a participar principalmente Aya Calderon & Beltran (2020) indica las siguientes actividades:

Comité de seguridad vial: Se debe conformar un comité con representantes de la empresa para realizar actividades de sensibilización de todos los usuarios de las vías, la responsabilidad del comité está establecido en la Resolución 1565 de 2014 (pág. 29).

Roles y funciones de la alta dirección: En primer lugar, la alta dirección debe liderar la implementación del PESV para que se puedan tomar decisiones y se definan los roles y responsabilidades de todos los empleados de la empresa y asegurarse de que todo lo establecido se cumpla (pág. 29).

Política de seguridad vial: Esta política debe desarrollarse de acuerdo con los lineamientos establecidos como responsabilidad de los actores del tránsito vial, incluyendo la alta dirección y los medios de comunicación, estas políticas deben estar a disposición de todos los empleados de la empresa (pág. 30).

Informar al personal de la empresa: como se decía anteriormente esta debe estar documentada y comunicada con todo el personal de la empresa como así mismo la evolución de los resultados. (pág. 30)

2.3.3.2. Diagnóstico. “En este punto, la organización debe realizar un diagnóstico de toda la estructura de la empresa y su contexto organizacional para identificar los peligros viales que enfrenta la organización” (Aya Calderon & Beltran, 2020, pág. 20).

Características de la empresa: Características de la empresa: esta es información sobre la empresa, objeto social, tamaño, el segmento al que pertenece, tipo de vehículo que utilizaba para moverse, el número de empleados directos o indirectos, contratistas y proveedores, el rol de las personas que se desplazan, tipos de trabajo en relación con los riesgos viales (Aya Calderon & Beltran, 2020, pág. 30).

Levantar información: “la información recopilada se consolida en un formato de recopilación de información” (Aya Calderon & Beltran, 2020, pág. 31).

Consolidar la información y analizarla: “el responsable de esta actividad tiene que recopilar la información, por tanto, debe analizar para conocer la realizad de los desplazamientos” (Aya Calderon & Beltran, 2020, pág. 31).

Evaluación del riesgo: La normativa recomienda tomar varios pasos de acuerdo con la información. Categorizar al personal según su rol en la empresa y en la vía, hacer un listado de conductas de conducción y entorno según la naturaleza del trabajo y nivel de riesgo, y finalmente determinar el nivel de riesgo para cada variable (Aya Calderon & Beltran, 2020, pág. 31).

2.3.3.3. Implementación del PESV. Tener en cuenta aspectos como:

Planificación de todas las actividades específicas a implementar en la organización. Para llevar un orden para cada actividad, lo ideal es un cronograma de actividades, seguidamente se debe informar a la empresa de las indicaciones de procedimiento previstas en el PESV y por último

se administra lo que se requiere para realizar las acciones especificadas (Aya Calderon & Beltran, 2020, pág. 31).

2.3.3.4. Seguimiento y evaluación. Aya Calderon & Beltran, (2020) recomienda darle seguimiento al sistema a través de:

Medición de indicadores de rendimiento del PESV para detectar los resultados del sistema, los indicadores de resultados para determinar el nivel de cumplimiento de los objetivos y, finalmente, los indicadores operativos para probar información sobre el nivel de logro del plan (pág. 32).

Auditorias: Realizar una auditoría interna o externa, que proporcionen información sobre las actividades de PESV (pág. 32).

Información documentada: De acuerdo a la resolución 1565 del 2014, se debe desarrollar un documento incluyendo todos los aspectos del PESV, de acuerdo a los diseños, progreso y ejecución de las etapas descritas (pág. 32).

2.3.4 Indicadores del plan estratégico de seguridad vial. Es una herramienta que permite a una empresa recopilar información sobre la ejecución real de las actividades planificadas o sobre los posibles resultados y sobre el progreso de estas actividades en el proceso de desarrollo (Ministerio de Transporte, 2014, pág. 22).

2.3.4.1. Indicadores de resultado. “Se trata de indicadores que permitirán a las empresas conocer el grado de consecución de sus objetivos” (Ministerio de Transporte, 2014, pág. 23).

Tabla 3. *Indicadores de Resultados*

DESCRIPCIÓN	DEFINICIÓN	FUENTE DE INFORMACIÓN	PERIODO DE MEDICIÓN
Incidentes de tránsito, en un periodo determinado	Número de incidentes y accidentes de tránsito	Reportes de incidentes y accidentes	Tres meses
Tasa de accidentalidad vehicular	$\frac{\text{número de vehículos inspeccionado}}{\text{número de vehículos}} * 100$	Reportes de accidentes en la ARL	Tres meses
Tasa de vehículos inspeccionados		Base de datos de la empresa	Tres meses
Porcentaje de personas capacitadas	$\frac{\text{número de personas capacitadas en el periodo}}{\text{total de personas programadas en dicho periodo}} * 100$	Planillas de asistencia	Tres meses
Porcentaje de investigación de accidentes	$\frac{\text{número de investigaciones realizadas}}{\text{total de accidentes en el periodo}} * 100$	Reporte de accidentes	Tres meses

Fuente: Peña Pertuz, Muskus Cuervo , & Ramírez Ochoa , 2020, pág. 44.

2.3.4.2. Indicadores de actividad. “Son los indicadores que brindan información sobre el grado de obtención de las acciones que conforman el plan” (Ministerio de Transporte, 2014, pág. 23).

Tabla 4. *Indicadores de Actividad.*

DESCRIPCIÓN	DEFINICIÓN	FUENTE DE INFORMACIÓN	PERIODO DE MEDICIÓN
Personal capacitado en Seguridad Vial	$\frac{\text{personas formadas}}{\text{total de personas a formar en seguridad vial}} * 100$	Planillas de asistencia a la actividad	Tres meses
Cumplimiento en los programas de mantenimiento de los vehículos	$\frac{\text{número de revisiones tecno mecánicas realizadas}}{\text{total de vehículos registrados para revisión}} * 100$	Revisión tecno mecánico	Tres meses

Fuente: Peña Pertuz, Muskus Cuervo , & Ramírez Ochoa , 2020, pág. 45.

2.4 Marco Conceptual

En el presente trabajo de investigación, se consideró esencial brindar el significado de determinados términos claves que son utilizados, con el fin de aclarar su significado a los lectores.

Plan estratégico de seguridad vial. Es una herramienta documentada que incluye acciones, mecanismos, estrategias y medidas a ser implementadas por diferentes organizaciones, empresas y entidades ya sean públicas o privadas que existen en el territorio colombiano. Estas actividades tienen como objetivo lograr la seguridad vial como inherente al ser humano, y así reducir el nivel de accidentes de los miembros de dichas empresas. Y si esto no es posible, se pueden evitar o reducir las consecuencias que los accidentes de tránsito puedan causar. (Ministerio de Transporte, 2013, pág. 2)

Seguridad vial. “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” (Ministerio de Transporte, 2014, pág. 10).

Accidente de tránsito. Suceso no intencional, causado por uno o más vehículos en movimiento que tiene el potencial de causar daños a personas y bienes materiales involucrados en el y que afecta el tránsito normal de los automóviles que se desplazan por las vías donde sucedió el hecho. (Poder Público- Rama Legislativa, 2002, pág. 2)

Accidente de trabajo. Todo suceso repentino que ocurra durante la realización del trabajo y que genere en el trabajador lesiones, discapacidades o fallecimiento. Así como los que surjan al ejecutar órdenes del empleador o contratistas, incluso fuera del lugar y horario de trabajo; Igualmente el que suceda cuando los trabajadores se trasladan desde su casa al trabajo y viceversa, cuando el transporte sea proporcionado por el empleador. (Ministerio de Transporte, 2014, pág. 11)

Riesgo. “Es la evaluación de las consecuencias de un peligro, expresada en términos de probabilidad y severidad, tomando como referencia la peor condición previsible” (Ministerio de Transporte, 2014, pág. 11).

Amenaza. “Se define como la probabilidad de ocurrencia de un suceso potencialmente desastroso, durante cierto período de tiempo en un sitio dado” (United Nations Disaster Relief Organization (UNDRO), 1979).

Vulnerabilidad. “Probabilidad de afectación, puede decirse también, de la susceptibilidad de ser afectado por una amenaza y su capacidad de sobreponerse” (Ministerio de Transporte, 2014, pág. 11).

Conductor. “Es la persona habilitada y capacitada técnica y teóricamente para operar un vehículo” (Poder Publico- Rama Legislativa, 2002, pág. 6).

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” (Poder Publico- Rama Legislativa, 2002, pág. 12).

2.5 Marco legal

Resolución 1565 de 2014. “Por la cual se expide la Guía metodológica para la elaboración del Plan Estratégico de Seguridad Vial” (Ministerio de Transporte, 2014, pág. 1).

Ley 769 de 2002. “Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones” (Poder Publico- Rama Legislativa, 2002, pág. 1).

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” (Ministerio de Transporte, 2011, pág. 1).

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” (Ministerio de Transporte, 2013, pág. 1).

Decreto 1079 de 2015. “Por medio del cual se expide el Decreto Único Reglamentario del Sector Transporte” (Ministerio de Transporte, 2015, pág. 1).

Decreto 1072 de 2015. “Por el cual se expiden el Decreto Único Reglamentario del sector trabajo” (Ministerio del Trabajo, 2015, pág. 1).

Resolución 312 de 2019. “Por la cual se definen los estándares mínimos del Sistema de Gestión de la Seguridad y Salud en el trabajo SG-SST” (Ministerio del Trabajo, 2019, pág. 1).

Capítulo 3.

Diseño Metodológico

3.1 Tipo de Investigación

En este proyecto se abordó una investigación de tipo descriptivo. Bernal, (2010) en su escrito menciona que el estudio descriptivo “según Cerda (1998), se define como el acto de representar, reproducir o figurar a personas, animales o cosas y agrega que se deben describir aquellos aspectos más característicos, distintivos y particulares de los elementos anteriormente nombrados” (pág. 113).

La investigación descriptiva consiste en la caracterización de un hecho, fenómeno, individuo o grupo, con el fin de establecer su estructura o comportamiento. Los resultados de este tipo de investigación se ubican en un nivel intermedio en cuanto a profundidad de los conocimientos se refiere. (Arias, 2012, pág. 23)

De acuerdo a lo anterior y teniendo en cuenta que para el diseño de un plan de seguridad vial se requirió diagnosticar, identificar y valorar la situación actual de la empresa y los riesgos a los cuales se encuentra expuesto el personal en el cumplimiento de sus actividades corresponde con el tipo de investigación descriptiva. Adicionalmente, la modalidad que presenta el proyecto es trabajo dirigido en el cual se identificó una necesidad específica de gestión dentro de la empresa, en donde se colocó en práctica los conocimientos y habilidades desarrolladas durante la formación logrando brindar una solución práctica y aplicable a esta necesidad identificada.

3.2 Población y Muestra

3.2.1 Población. Se definió la población teniendo como referente el enfoque sistémico de la norma, se considera que dicha población está conformada por toda la empresa. Es decir, la población está integrada por el área operativa y administrativa con un total de 13 trabajadores.

3.2.2 Muestra. En consideración del tipo y número de elementos definidos en la población y de la información requerida en el diseño del “PESV”, se establece que la muestra es la misma población en donde se abarcan a todos los elementos definidos anteriormente.

3.3 Técnicas e Instrumentos para la Recolección de Información

Para el desarrollo del presente proyecto se utilizaron fuentes de información primarias y secundarias.

3.3.1 Información Primaria. Corresponde con aquellas fuentes que generan y aportan información de primera mano para el desarrollo del proyecto. Para el diseño del plan estratégico de seguridad vial, se utilizaron varias técnicas e instrumentos para obtener la información: Para la realización del primer objetivo relacionado con el diagnóstico inicial de la situación actual de la seguridad vial en la empresa Equipos e Inversiones HL SAS, se analizaron y evaluaron utilizando como técnica la observación y como instrumento hojas de cálculo (ver Anexo 1) y una encuesta (ver Anexo 2), seguidamente para el desarrollo del segundo objetivo relacionado con la conformación del equipo de trabajo, se realizaron como técnica reuniones y como instrumento acta de conformación (ver Anexo 3) y acta de asignación del responsable (ver Anexo 4) y por ultimo

para el desarrollo del tercer objetivo relacionado con el establecimiento de acciones requeridas que permitan dar cumplimiento a los lineamientos establecidos en cada pilar determinados en la resolución 1565 de 2014 (Fortalecimiento de la gestión institucional, comportamiento humano, vehículos seguros, infraestructural segura y atención a víctimas) se estableció la construcción de cada uno de los pilares.

3.3.2 Información Secundaria. Entre las fuentes secundarias que sirvieron de apoyo para la realización del proyecto, se consultaron proyectos de grado enfocados en seguridad vial, libros, normas e información de internet relacionada con el plan de seguridad vial.

3.4 Análisis de la Información

En el análisis de la información relacionada con el diagnóstico inicial se utilizaron técnicas estadísticas apoyadas con herramientas de Excel para su presentación (tortas, histogramas, entre otros).

Capítulo 4.

Desarrollo del Proyecto

Para la empresa Equipos e Inversiones HL SAS el diseño del plan estratégico de seguridad vial les permitió identificar condiciones de riesgo vial dentro de la organización, y su implementación generara beneficios como, prevenir la ocurrencia de accidentes de tránsito, planificar recorridos seguros y eficientes, garantizar atención a víctimas en caso de ocurrencia de un evento y dar cumpliendo con la reglamentación establecida en materia de seguridad vial, evitando que la organización tenga que hacer frente a multas derivadas del incumplimiento del mismo.

Inicialmente se realizó el diagnóstico de la empresa en materia de seguridad vial, en dos ámbitos, el primero fue el diagnóstico general de toda la organización empleando como herramienta de evaluación la guía metodológica para la emisión de observaciones y aval de los planes estratégicos de seguridad vial de la resolución 1231 de 2016 emitida por el Ministerio de Transporte. En segunda instancia se realizó el diagnóstico de seguridad vial para el trabajador en el cual se empleó un cuestionario contenido en la resolución 1565 de 2014. Para el segundo objetivo se realizó una reunión presencial con los empleados de las áreas administrativas y operativas donde se conformó el comité de seguridad vial y se designó al responsable del plan estratégico de seguridad vial y finalmente para el tercer objetivo se construyó cada pilar de acuerdo a los lineamientos dados en la resolución 1565 de 2014.

4.1 Diagnóstico Inicial de la Situación Actual de la Seguridad Vial

Para el desarrollo del primer objetivo del proyecto relacionado con el diagnóstico de la seguridad vial en la empresa Equipos e Inversiones HL SAS, se realizaron las actividades que se presentan a continuación.

4.1.1 Diagnostico General de la empresa. Inicialmente en el proceso evaluativo a nivel de organización, se utilizó la hoja de cálculo denominada instrumento de calificación del “PESV”, contenida en la resolución 1231 de 2016 “Por la cual se adopta el documento Guía para la Evaluación de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial” expedida por el Ministerio de Transporte. Este documento permite a la empresa equipos e inversiones HL SAS revisar si se está cumpliendo con todo lo que técnica y normativamente se requiere frente a la seguridad vial.

Este formato en excel fue diligenciado por la responsable del sistema de seguridad y salud en el trabajo de la empresa Equipos e Inversiones HL SAS. El documento está conformado por 9 pestañas: información de la empresa, los 5 pilares (fortalecimiento de la gestión institucional, comportamiento humano, vehículos seguros, infraestructural segura, atención a víctimas) definidas en la resolución 1565 de 2014), valores agregados, resultados y control de cambios. A continuación, se explica la metodología utilizada para el diligenciamiento de cada de las pestañas contenidas en el formato en excel.

Inicialmente en la pestaña de información de la empresa se registró: Nombre de la empresa, NIT, dirección, teléfono, correo electrónico, representante legal entre otros (ver Anexo 1). Como segundo paso se procedió a valorar cada uno de los 5 pilares del PESV, para esto cada pilar tenía

unos parámetros definidos de evaluación y este parámetro poseía una calificación la cual ya viene establecida en la guía, la suma de los parámetros en cada pilar daba como resultado 100 puntos como se observa en la siguiente imagen:

5. ATENCIÓN A VICTIMAS														
No.	PARÁMETRO - DEFINICIÓN		VARIABLES	CRITERIO DE AVAL	APLICA		Evidencias de su existencia		Responde a los requerimientos		Valor del Parámetro	Valor de la variable	Valor obtenido	OBSERVACIONES
					SI	NO	SI	NO	SI	NO				
5.1.	ATENCIÓN A VICTIMAS	5.1.1.	PROTOCOLOS	Existen protocolos de atención a víctimas en caso de accidentes de tránsito.							20,0	10,0		
		5.1.2.	DIVULGACIÓN DE PROTOCOLOS	Los empleados conocen el procedimiento a seguir en los casos en que ocurra un								10,0		
5.2.	INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO	5.2.1.	INFORMACION DOCUMENTADA DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO	Existe registros sobre los accidentes de tránsito que ha tenido la empresa							80,0	13,3		
		5.2.2.	ANÁLISIS DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO	Existen variables de análisis en los casos de accidentes de tránsito (gravedad,								13,3		
		5.2.3.	LECCIONES APRENDIDAS	Se ha hecho divulgación de lecciones aprendidas de los accidentes de tránsito								13,3		
		5.2.4.	FUENTE DE INFORMACIÓN	Esta definida la fuente de los registros para obtener información sobre los								13,3		
		5.2.5.	PROCEDIMIENTO PARA LA INVESTIGACIÓN DE A.T.	Está definido un procedimiento para la investigación de accidentes								13,3		
		5.2.6.	INDICADORES	Se elaboran indicadores de accidentes de tránsito.								13,3		
TOTAL											100,0	100,0	0,0	

Figura 5. Evaluación del pilar atención a víctimas

Fuente: Equipos e Inversiones HL SAS

Del mismo modo, cada parámetro de determinado pilar tiene definido unas variables que son aquellas de cumplimiento en el plan de seguridad vial para la empresa, las cuales tienen definida una puntuación de acuerdo con las resolución 1231 de 2016. Frente a cada variable se describe el criterio de aval de la variable el cual se debe tener en cuenta al momento de revisar del PESV en la organización. Las tres siguientes columnas corresponde a los ítem aplica, evidencia de su existencia, y responde a los requerimientos, las cuales cada una esta subdividida en dos columnas que tienen las palabras SI o NO respectivamente como se muestra a continuación:

5. ATENCION A VICTIMAS									
CRITERIO DE AVAL	APLICA		Evidencias de su existencia		Responde a los requerimientos		Valor del Parámetro	Valor de la variable	Valor obtenido
	SI	NO	SI	NO	SI	NO			
Existen protocolos de atención a víctimas en caso de accidentes de tránsito.	x		x		x		20,0	10,0	10,0
Los empleados conocen el procedimiento a seguir en los casos en que ocurra un	x		x		x			10,0	10,0

Figura 6. Criterio de aval del pilar atención a víctimas

Fuente: Equipos e Inversiones HL SAS

Para obtener el dato de la columna de valor obtenido se debe cumplir el criterio de aval, es decir, si el criterio de aval aplica, se evidencia su existencia y responde a los requerimientos se debe poner una x en la columna si de cada uno de estos ítem. dando como resultado el valor obtenido que corresponde al valor de la variable. Posteriormente, se suman todos los datos de la columna de valor obtenido para obtener el valor obtenido final del pilar. Por otra parte, la pestaña valores agregados se deja de manera independiente debido a que este corresponde a nuevas acciones que la empresa desee incluir frente al PESV y que no estén contempladas en la resolución 156 de 2014.

Por último, se encuentra la pestaña de resultados, el cual se obtiene al multiplicar el valor que se obtuvo en cada uno de los pilares por el valor ponderado asignado. El resultado final fue la suma del valor final obtenido de cada uno de los pilares. A continuación, se presentan la tabla con el resultado general de la evaluación, el diligenciamiento de cada una de las pestañas se observa en el documento en excel (ver Anexo 1).


 EQUIPOS E INVERSIONES HL SAS	INSTRUMENTO DE CALIFICACION PESV	CODIGO: HL-RE-023		
		FECHA: 19/07/2021		
		VERSION: 01		
ESTRUCTURA DE PONDERACIÓN				
	PILAR	VALOR OBTENIDO	VALOR PONDERA DO	RESULTADO
1	FORTALECIMIENTO EN LA GESTIÓN INSTITUCIONAL	3	30%	0,8100
2	COMPORTAMIENTO HUMANO	5,6	30%	1,6800
3	VEHÍCULOS SEGUROS	13,3	20%	2,6680
4	INFRAESTRUCTURA SEGURA	8,2	10%	0,8240
5	ATENCIÓN A VÍCTIMAS	20,0	10%	2
6	VALORES AGREGADOS O INNOVACIONES	0	5%	0
RESULTADO FINAL DEL EJERCICIO			105%	7,9820

Figura 7. Resultado final del diagnóstico inicial

Fuente: Equipos e Inversiones HL SAS

El resultado final que se obtuvo al realizar el diagnóstico fue de un 7,98%, esto quiere decir que la empresa cumple con un 7,98% y hay una falta de cumplimiento del 92,02%. Ese 7,98% en cumplimiento se refleja en que están definidos los servicios que presta la empresa, la población que hace parte de la empresa, se tiene establecido un modelo de evaluación para capacitación, Se tienen establecidos protocolos y formatos de inspección diaria a los vehículos y los operadores o conductores diligencian diariamente el formato de chequeo pre operativo. Por otra parte, el 92,02% de incumplimiento se debe a que se tienen variables que hacen parte de la implementación del plan estratégico de seguridad vial, y este no se tiene establecido e implementado en la empresa, debido a esto no se presentan un alto incumplimiento en los 5 pilares del PESV que son evaluados.

4.1.2 Resultado y análisis de encuesta aplicada al trabajador. Para la identificación de los riesgos viales a los cuales están expuestos los trabajadores, se tomó como referencia el modelo de encuesta propuesto por la Guía Metodológica para la elaboración Del Plan Estratégico de

Seguridad Vial contenida en la Resolución 1565 de 2014, la cual se aplicó virtualmente a través de la herramienta de Google Forms (ver Anexo 2). A continuación, se muestra la tabulación y análisis de los resultados obtenidos en la encuesta:

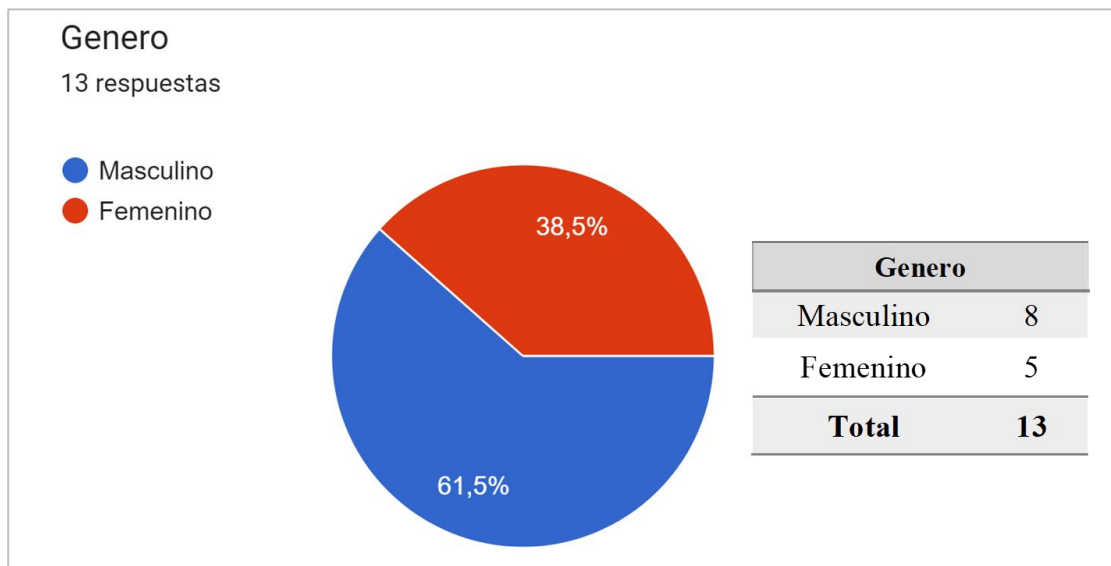


Figura 8. Genero del trabajador

Fuente: Equipos e Inversiones HL SAS

En la gráfica se puede observar que el 38,5% del total de los trabajadores son mujeres y el 61,5% son hombres, esto debido a que las actividades que desarrolla la empresa requieren gran fuerza físico y por esto son ejecutadas en su mayoría por el sexo masculino.

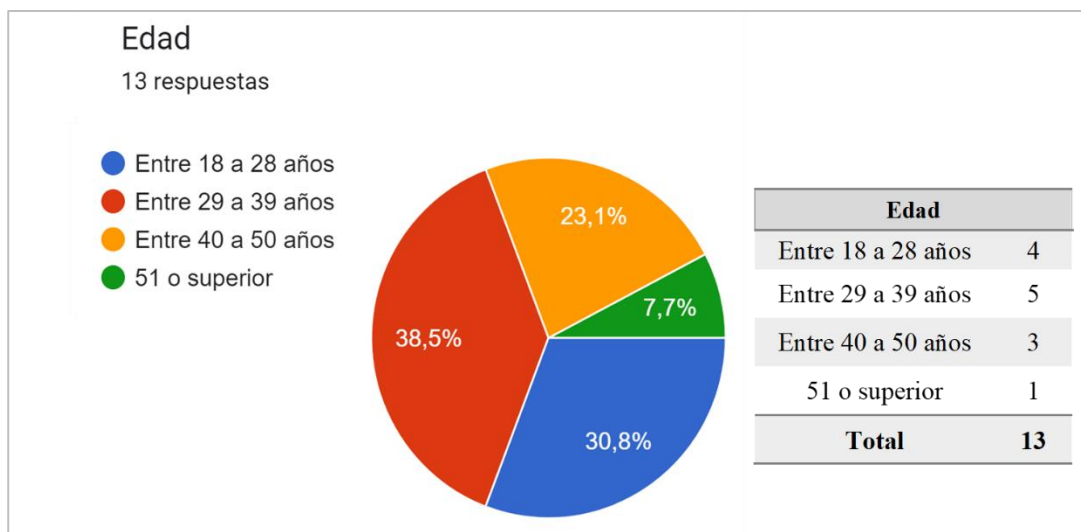


Figura 9. Edad del trabajador

Fuente: Equipos e Inversiones HL SAS

De acuerdo a los datos obtenidos mediante la aplicación de la encuesta a los trabajadores, se puede observar que el 38,5% se encuentra entre los 29 a 39 años de edad, el 30,8% está en el rango de los 18 a 28 años, el 23,1% entre los 40 a 50 años y finalmente el 7,7% tienen 51 o más años.

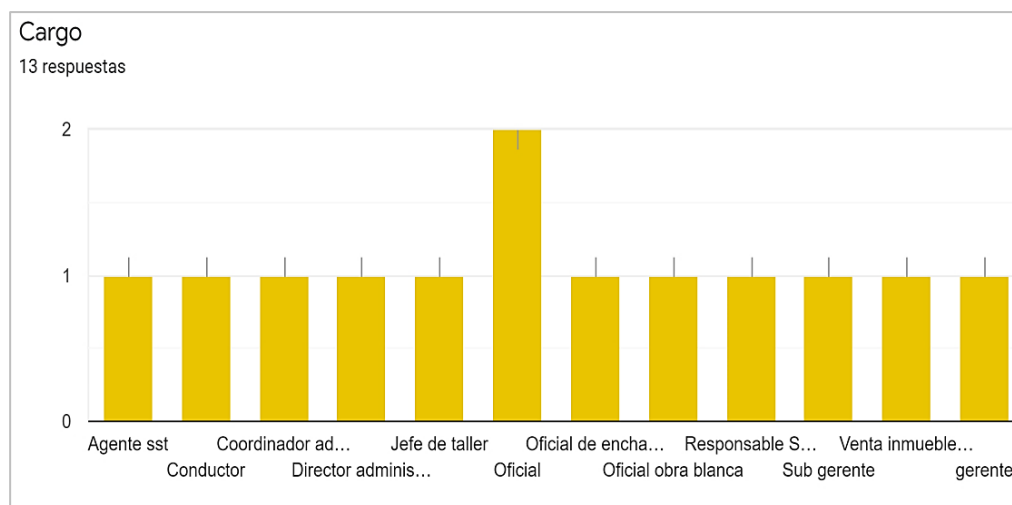


Figura 10. Cargo que desempeña

Fuente: Equipos e Inversiones HL SAS

Se puede evidenciar que la empresa cuenta con cargos de gran importancia para el Plan de Estratégico de Seguridad Vial, por sus desplazamientos y tipos de actividades que realizan; donde se cuenta con cuatro oficiales, un Agente SST, un jefe de taller, un conductor, el responsable SG-SST, de Venta inmuebles /diseño arquitectónico, director administrativo de obra, gerente y subgerente.

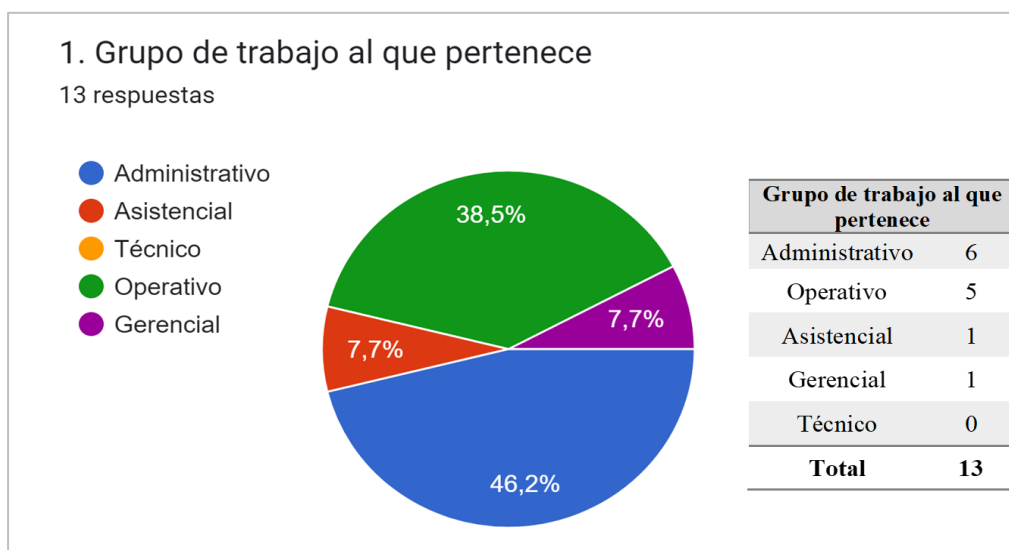


Figura 11. Grupo de trabajo al que pertenece

Fuente: Equipos e Inversiones HL SAS

En la gráfica se puede evidenciar que el 46.2% de los encuestados pertenecen al área administrativa, el 38.5% al área operativa, un 7,7% al área asistencial y otro 7,7% se desempeña en el área de gerencial, por último, no se evidencia que ningún trabajador forma parte del área técnica.

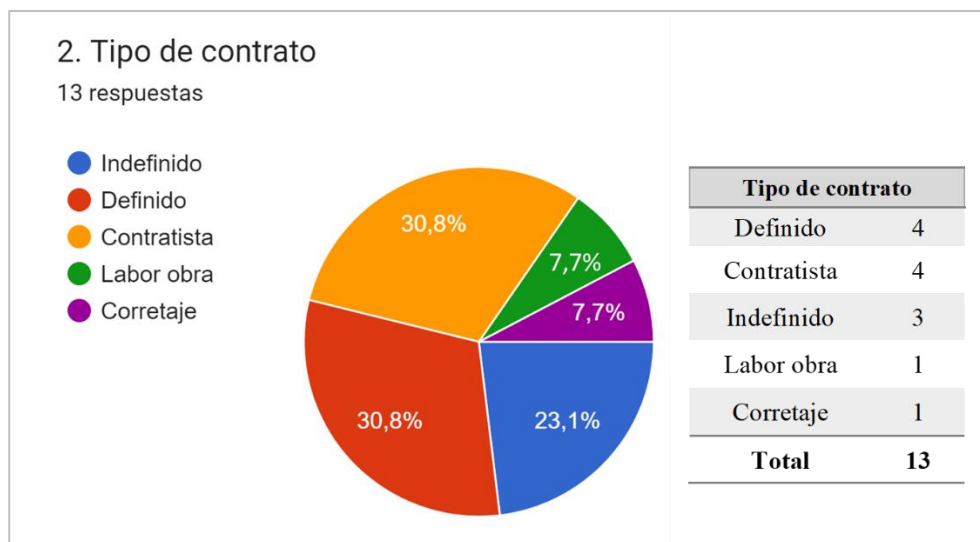


Figura 12. Tipo de contrato

Fuente: Equipos e Inversiones HL SAS

Se puede evidenciar en la gráfica que el 7,7% de los empleados tiene un contrato corretaje, el 7,7% labor obra, 23,1% indefinido, 30,8% contratista y 30,8% definido, esto es importante para estar al tanto de las actividades laborales y tiempo de ejecución para los empleados, así lograr un seguimiento de estos enfocado en la seguridad vial.

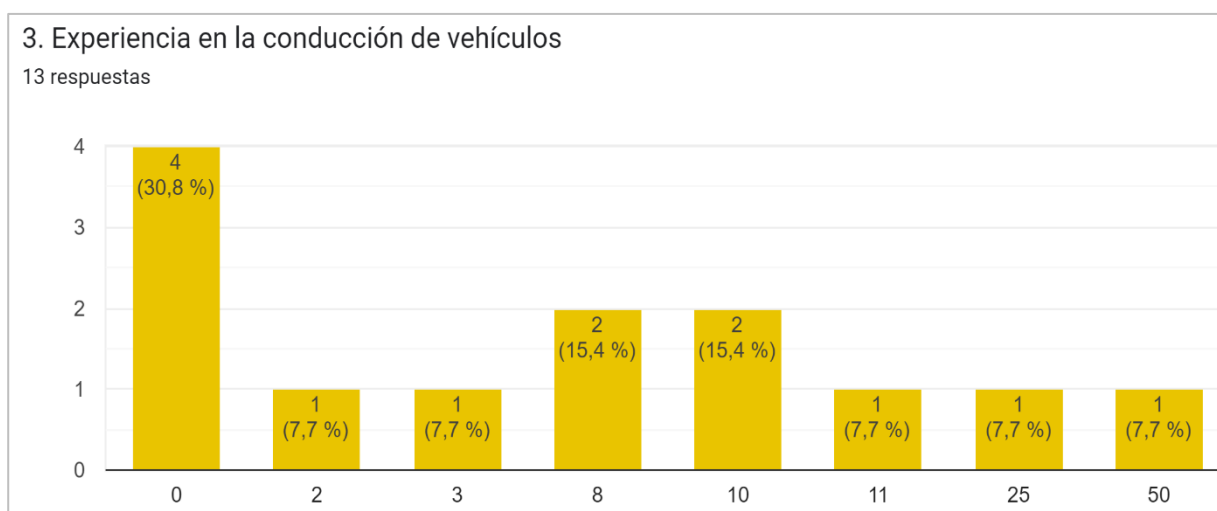


Figura 13. Experiencia en la conducción de vehículos

Fuente: Equipos e Inversiones HL SAS

De los datos obtenidos, se puede evidenciar que cuatro personas no poseen experiencia en conducción, una persona tiene 2 años de experiencia, una persona cuenta con 3 años de experiencia, dos personas con 8 años de experiencia, dos personas 10 años de experiencia, una persona con 11 años de experiencia, otra persona con 25 años de experiencia y finalmente una persona tiene 50 años de experiencia.

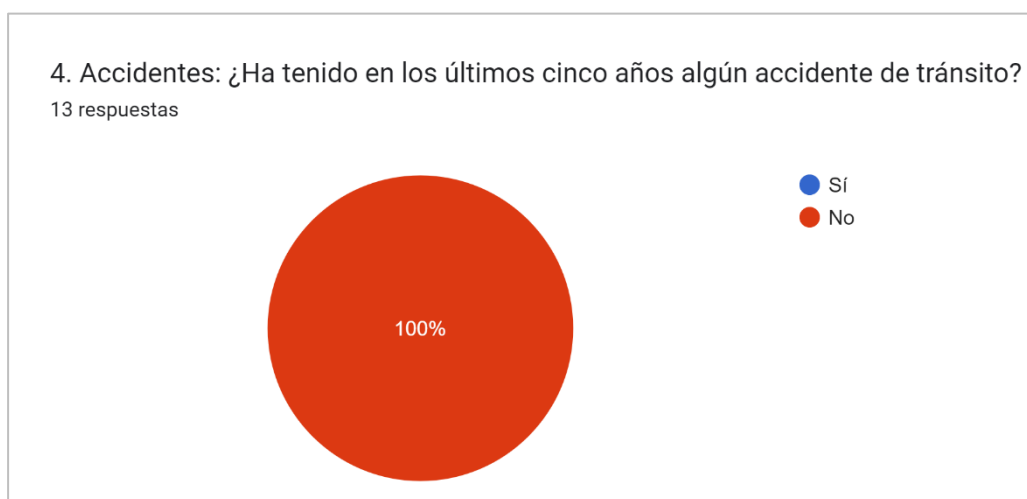


Figura 14. Accidente de tránsito

Fuente: Equipos e Inversiones HL SAS

Como se puede observar en el gráfico anterior, ninguno de los empleados ha tenido ningún accidente de tránsito en los últimos 5 años, porque siguen las normas y son cuidadosos al transitar en las vías, ya sea con un vehículo de automotor o peatonalmente; por lo cual no se tuvo en cuenta para este análisis las preguntas de cuántos accidentes han tenido y la descripción de estos.

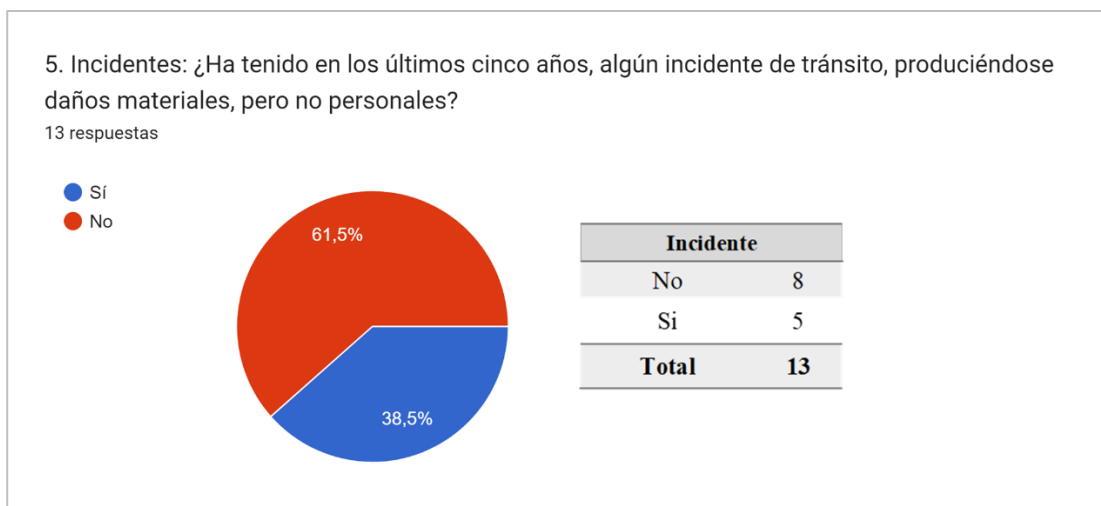


Figura 15. Incidentes de tránsito

Fuente: Equipos e Inversiones HL SAS

Del total de encuestados, la mayoría representada con un 61.5% indica que no han tenido ningún incidente de tránsito en los últimos cinco años y un 38,5% señalan que si han sufrido incidentes de tránsito que produjeron daños materiales mas no personales.

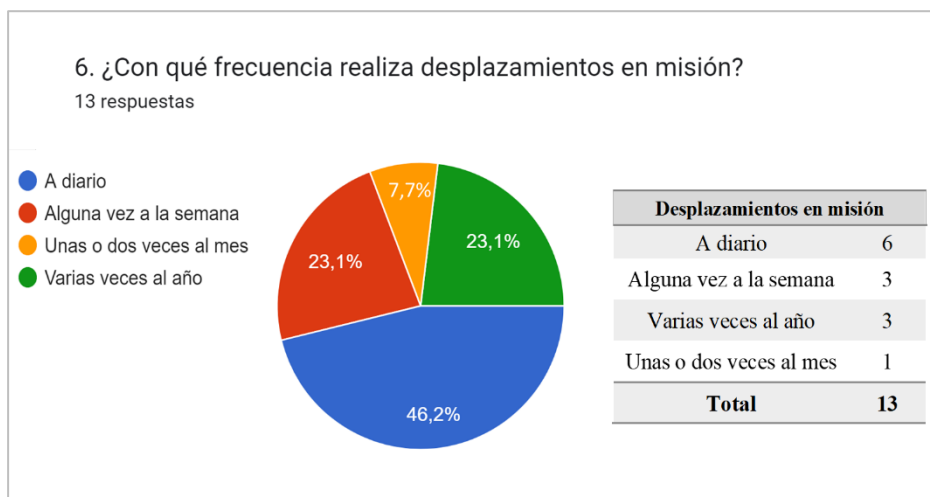


Figura 16. Frecuencia de los desplazamientos en misión

Fuente: Equipos e Inversiones HL SAS

Se observa en la gráfica que el 46,2% de la encuestados hacen desplazamiento en misión a diario, el 23,1% alguna vez a la semana, otro 23,1% varias veces al año y un 7,7% una o dos veces al mes.

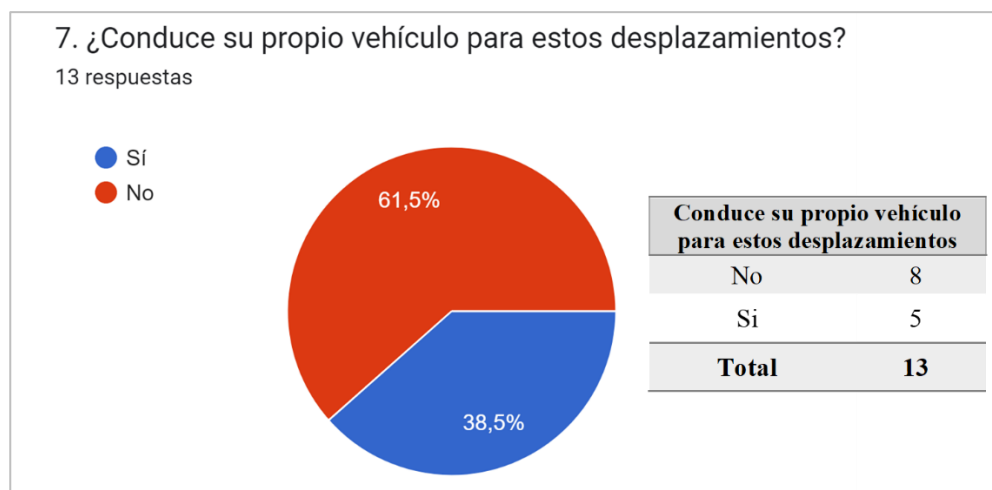


Figura 17. Vehículo en desplazamiento

Fuente: Equipos e Inversiones HL SAS

El 61.5% de los trabajadores realizan los desplazamientos en misión en vehículos de la empresa y el 38.5% indica que realizan estos desplazamientos en vehículos propios.

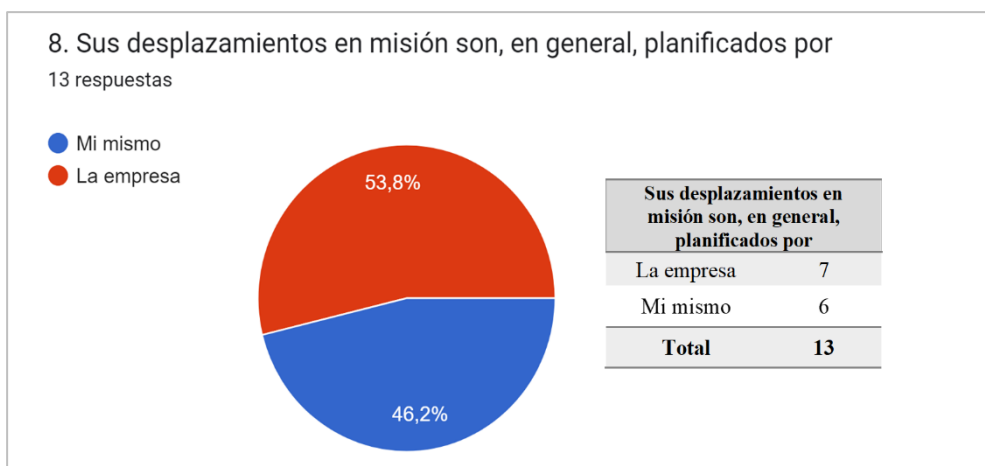


Figura 18. Desplazamientos planificados

Fuente: Equipos e Inversiones HL SAS

Del total de encuestados, el 53,8% tiene desplazamientos planificados por la empresa debido a que se realizan movilizaciones de empleados a las obras y materiales a diferentes lugares de Cúcuta y su área metropolitana y el 46,2% indican que los desplazamientos son planeados por ellos mismos.

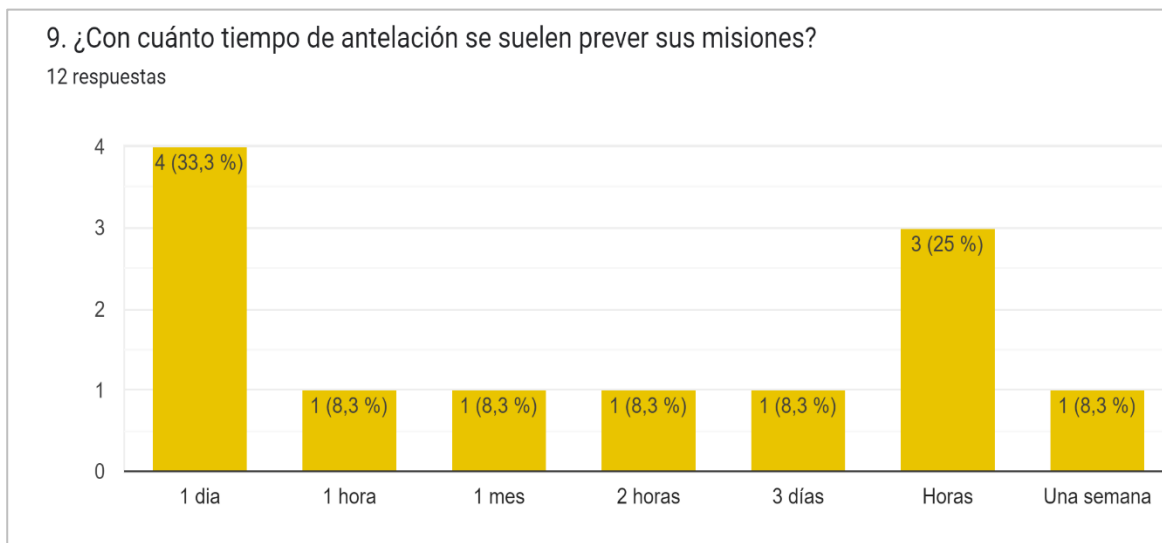


Figura 19. Tiempo de antelación de las misiones

Fuente: Equipos e Inversiones HL SAS

Respecto al tiempo de antelación de las actividades laborales se tiene: 4 personas prevén las actividades con un día de anticipación, el 8,3% las planean con una hora, un mes, 2 horas, 3 días y una semana de anticipación, el 25% que corresponden a 3 personas las planean horas anteriores a la realización de las mismas y una persona no respondió esta pregunta debido a que no planea las misiones a realizar.

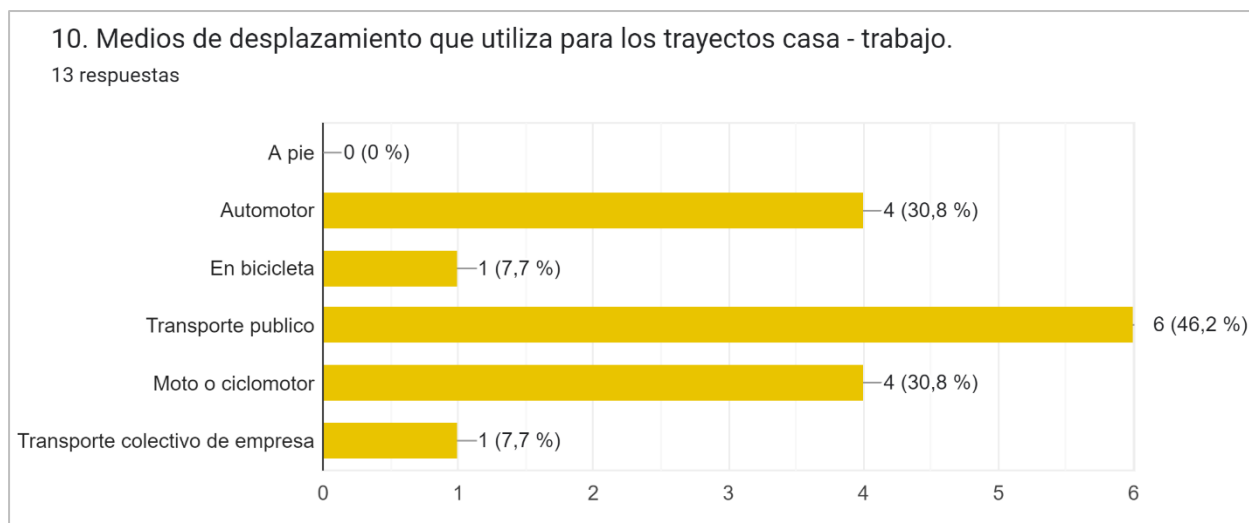


Figura 20. Medios de transporte casa- trabajo

Fuente: Equipos e Inversiones HL SAS

Se puede evidenciar que el medio de transporte más utilizado por los encuestados es el transporte público, seguido de motor o ciclomotor y automotor, y finalmente se encuentra el uso de bicicleta y de transporte colectivo de empresa.

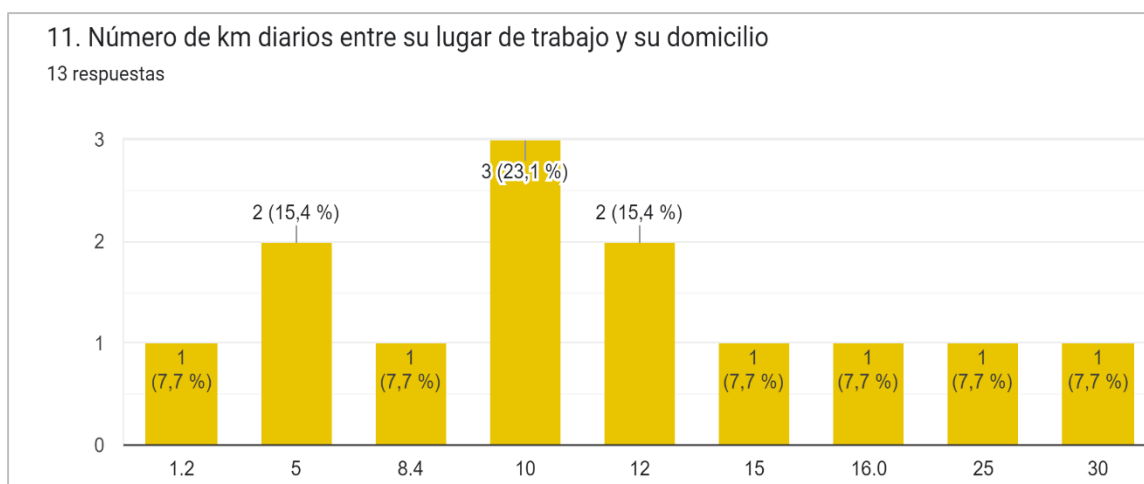


Figura 21. Kilómetros recorridos trabajo-domicilio

Fuente: Equipos e Inversiones HL SAS

De la gráfica anterior, se puede evidenciar que 3 trabajadores recorren 10 kilómetros del lugar de trabajo a su domicilio, 2 trabajadores indican que recorren 5 km, de la misma forma 2 trabajadores indican que recorren 12 km, además 1 encuestado indica que transita 1,2 km, y 4 persona señala que recorren 15,16, 25 y 30 kilómetros respectivamente.



Figura 22. Tiempo de desplazamiento trabajo-domicilio

Fuente: Equipos e Inversiones HL SAS

En la gráfica se puede observar que la mayoría de los trabajadores utilizan un tiempo diario de aproximadamente una o dos horas para desplazarse entre su lugar de trabajo y su domicilio (ida y vuelta) y tres personas indican que gastan un tiempo de 0.67 horas, 1.5 horas y 3.5 horas para realizar este recorrido.

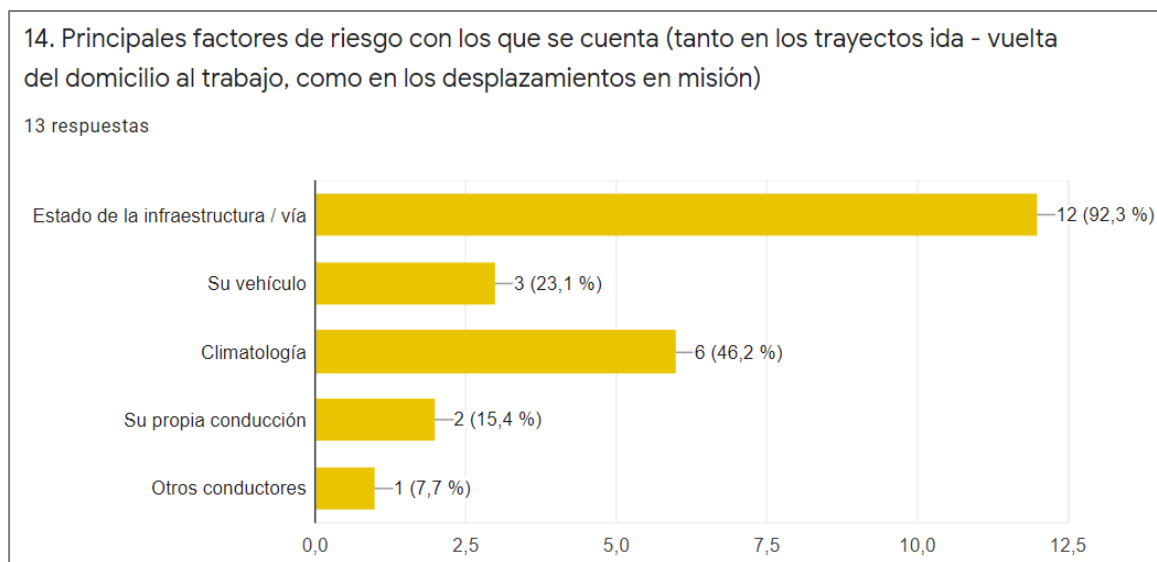


Figura 23. Factores de riesgos en desplazamientos

Fuente: Equipos e Inversiones HL SAS

En la gráfica se puede observar que el principal factor de riesgo a los que se encuentran expuestos los trabajadores en sus desplazamientos es el estado de infraestructura/vía, seguidamente está el factor de climatología y por último se tiene su vehículo, su propia conducción y otros conductores.

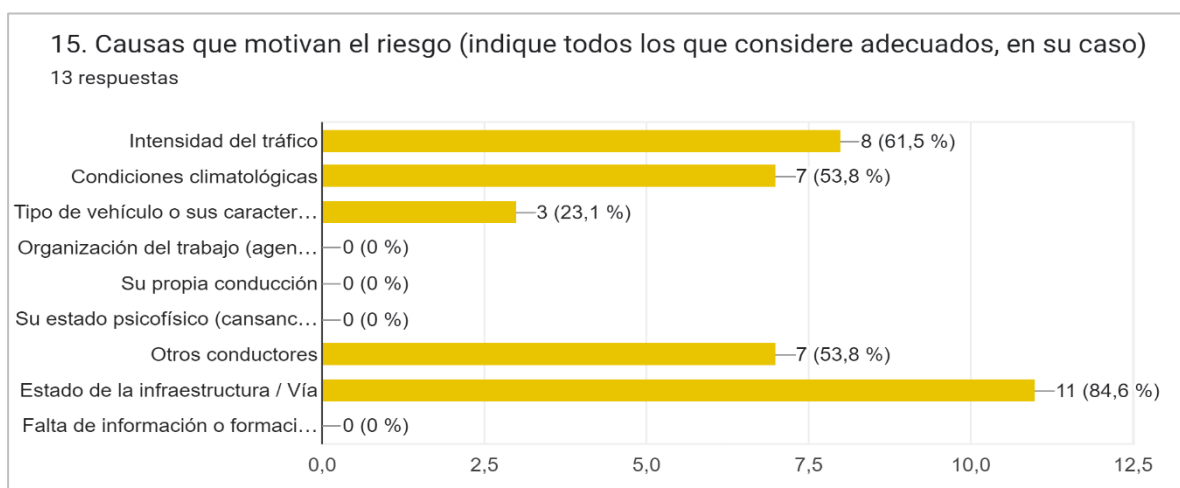


Figura 24. Causas del riesgo

Fuente: Equipos e Inversiones HL SAS

Los encuestados indican que dentro de las diferentes las principales causas que motivan el riesgo se encuentran: el estado de la infraestructura/vía, intensidad del tráfico, condiciones climatológicas, otros conductores y el tipo de vehículo o sus características.

16. Concrete el riesgo que percibe

Esta pregunta se realizó de forma abierta, de la cual podemos concluir que en gran medida el riesgo que perciben los empleados en sus desplazamientos es por el mal estado de las vías, seguido del entorno que estamos expuestos por las imprudencias de otros conductores e inseguridad de la ciudad.

17. Sus propuestas para reducir el riesgo de accidente

Esta pregunta se realizó de forma abierta, dentro de las alternativas que proponen los trabajadores para reducir el riesgo de accidente, se muestra con mayor reiteración las siguientes: mayor señalización (señales de tránsito), disminuir los niveles de velocidad, capacitación al personal en temas relacionados con seguridad vial y finalmente el mejoramiento de las vías.

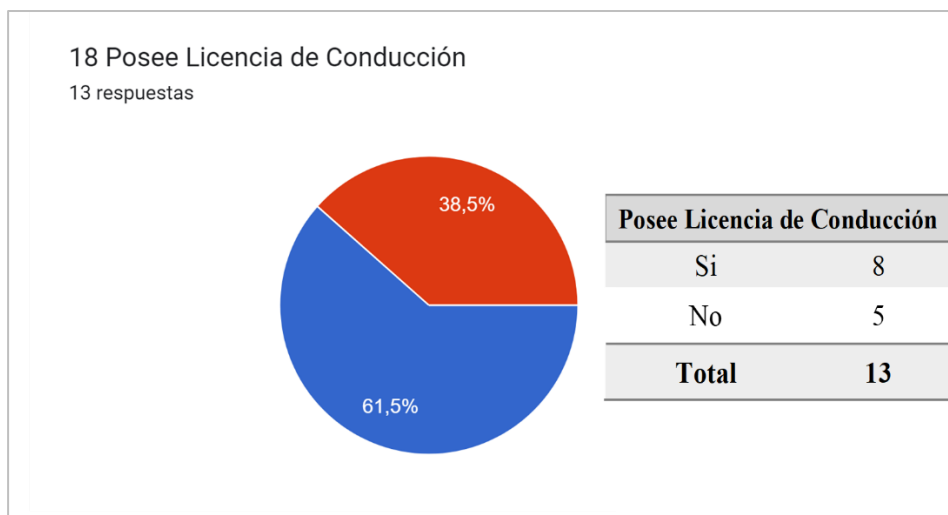


Figura 25. Licencia de conducción

Fuente: Equipos e Inversiones HL SAS

Se evidencia que el 38,5% de los empleados no cuentan con licencia de conducción y el 61,5% si, ya sea de carro, moto o ambas.

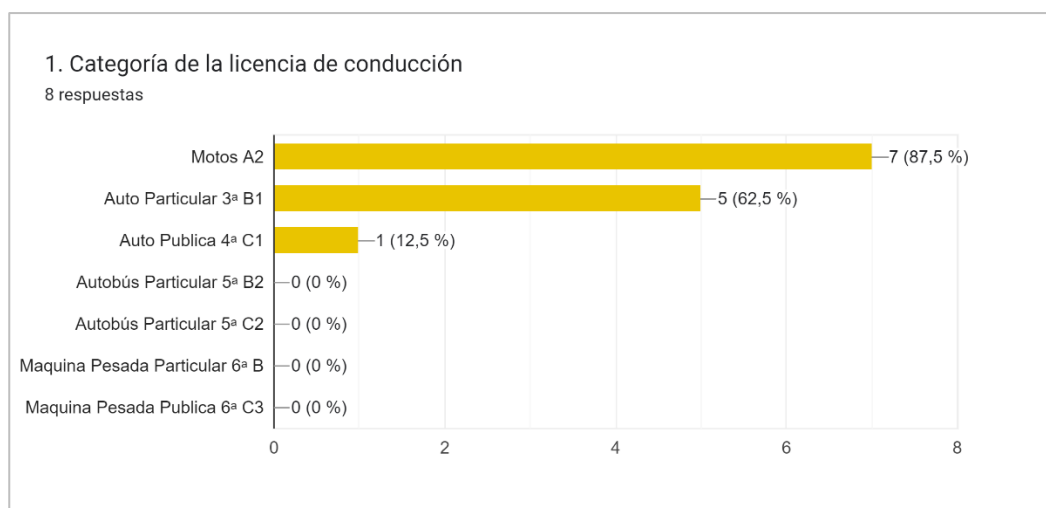


Figura 26. Categoría de la licencia de conducción

Fuente: Equipos e Inversiones HL SAS

De la gráfica anterior se puede concluir, que la mayoría de los trabajadores poseen licencia de moto A2 y de Auto particular B1, y 1 persona posee licencia de auto público C1. De forma más específica se puede indicar que 4 encuestados poseen licencia para moto y carro, 3 personas poseen licencia sólo para moto y 1 persona tiene licencia para auto público y particular.

De manera general se puede concluir que la empresa Equipos e Inversiones HL S.A.S no presentan antecedentes de accidentes viales en los últimos 5 años, esto en gran parte se debe a la experiencia y responsabilidad en conducción que poseen la mayoría de los trabajadores. Por otra parte, a pesar de no haber sufrido accidentes si se han presentado un alto número de incidentes de tránsito representado con un 61,5%, los cuales han dejado daños materiales, pero no se han afectado a las personas, una de las mayores causas de los incidentes viales es el mal estado de las vías y la falta de señalización.

4.2 Conformación del equipo de trabajo

Para el desarrollo del segundo objetivo relacionado con la conformación del equipo de trabajo se realizaron las siguientes actividades:

4.2.1 Comité de Seguridad Vial. Inicialmente se reunieron en las instalaciones de Equipos E Inversiones HL S.A.S, los siguientes miembros de la empresa: Gerente, coordinadora administrativa, encargada del sistema de gestión de seguridad y salud en el trabajo (SG-SST), agente de Seguridad y Salud en el trabajo (SST), conductor, directora administrativa de obra, jefe de taller y la directora de ventas, con el objetivo de socializar la estructura del plan estratégico de seguridad vial (PESV). En esta se explica sobre la conformación de un equipo de trabajo definido por la alta dirección, el cual debe formalizarse mediante la creación del comité de seguridad vial.

El comité de seguridad vial se creó el día 14 de septiembre del 2021 mediante acta (ver Anexo 3), en la cual se definió: el objetivo del comité, la periodicidad de las reuniones, los representantes del comité de seguridad vial y las funciones por cargo.

Tabla 5. *Comité de Seguridad Vial*

NOMBRE	CARGO	CARGO PESV
Olga Cogollos	Responsable del SG-SST	Fortalecimiento de la gestión institucional
Yamiletz Quintero	Coordinadora administrativa	Comportamiento humano
Isaac Pulgarín	Conductor	Vehículos seguros
María Fernanda Peñaranda	Director(a) Adtva. de obra	Infraestructural segura
Patricia Navarro	Agente SST	Atención a víctimas

NOMBRE	CARGO	CARGO PESV
Isaac Pulgarín	Conductor	Responsable – presidente
Patricia Navarro	Agente SST	Suplente –secretaria

Fuente: Equipos e Inversiones HL SAS

El comité se reunirá trimestralmente en horario laboral y sesionará con la mitad más uno de sus integrantes y de manera extraordinaria en caso de presentarse accidentes o incidentes de tránsito o problemas asociados con la seguridad vial.

4.2.2. Responsable del Plan Estratégico de Seguridad Vial. La Alta dirección comprometida con el diseño e implementación del Plan Estratégico de Seguridad Vial en la empresa, mediante acta (ver Anexo 4) ha designado a la profesional Olga Cecilia Cogollos Pedraza, como la responsable del Plan Estratégico de Seguridad Vial, la cual será la encargada del diseño, desarrollo, implementación y seguimiento del mismo.

4.2.3 Política de Seguridad Vial. Equipos e Inversiones HL S.A.S. consciente de la importancia de la seguridad durante las operaciones de transporte, establece la necesidad de gestionar una operación segura mediante la construcción de los pilares (fortalecimiento institucional, comportamiento humano, vehículo seguro, infraestructura segura y atención a víctimas) en el que procura generar acciones que aporten al cumplimiento de los lineamientos de la ley 1503 de 2011, para ello la alta dirección, trabajadores y partes interesadas, se comprometen con el diseño e implementación del Plan Estratégico de Seguridad Vial PESV y las actividades que en él se asocian para su debido desarrollo (ver Anexo 5).

Para cumplir este propósito, la empresa Equipos e Inversiones HL S.A.S se compromete a desarrollar las siguientes acciones:

- Concientizar a los trabajadores, a través de capacitaciones que estén orientadas a la prevención de accidentes de tránsito, respeto de las normas y señales de tránsito tanto para peatones, pasajeros y conductores.

- Diseñar un programa de mantenimiento y realizar los mantenimientos preventivos y correctivos de los vehículos de la empresa, con el objeto de mantener un desempeño óptimo y seguro.

- Desarrollar acciones preventivas de inspección a vehículos y rutas de tránsito vehicular.

4.2.3.1 Divulgación de la política de seguridad vial. La política de seguridad vial fue socializada en una reunión convocada por la profesional encargado del sistema de seguridad y salud en el trabajo en las instalaciones de la empresa, adicionalmente se esta política se divulgará en el proceso de inducción en la empresa.



Figura 27. Divulgación de la Política de Seguridad Vial

Fuente: Equipos e Inversiones HL SAS

EQUIPOS E INVERSIONES HL SAS		LISTA DE ASISTENCIA		CODIGO: HL-FO-040	
				FECHA: 23/09/2020	
				VERSION:02	
Ciudad y fecha:	Cucuta 25/04/22				
Lugar:	Oficina	Hora:	4:00 pm		
Tipo de reunión:	Reunión	Tema de reunión:	Socialización política Seguridad Vial		
NOMBRE	DOCUMENTO	CARGO	FIRMA		
Isaac Pulgarin Hernandez	1007045564	Coordinador			
M ^o Fernando Fernando Suarez	1090515987	director Administrativo de	M ^o Fernando Suarez		
Patricia Navarro Pabon	1005052843	Asistente SST	Patricia Navarro		
Julian Camilo Yarre	7090470214	Director Técnico	Camilo Yarre		
Yamiletz Zamora Quintero Giraldo	1080494733	Administrativo	Yamiletz Quintero		
Jose Myre Gueve penuelo	88228409	Jefe taller			
Libardo José Hernández Díaz	88.242.649	Gerente			
Karen Labeth Flores Perez	1090528070	Practicante	Karen Flores		
Olga Cecilia Casallas P					
FIRMA DEL CAPACITADOR					

Figura 28. Lista de asistencia de divulgación de la política en seguridad vial

Fuente. Equipos e Inversiones HL SAS

4.3 Implementación de acciones para cada uno de los pilares

Para el desarrollo del tercer objetivo relacionado con la implementación de acciones para cada uno de los pilares (Fortalecimiento institucional, comportamiento humano, vehículos seguros, infraestructura segura y atención a víctimas) se efectuaron las actividades que se presentan a continuación.

4.3.1 Fortalecimiento Institucional.

4.3.1.1 Descripción de la Organización.



Figura 29. Logo Equipos E Inversiones HL SAS

Fuente: Empresa Equipos e Inversiones HL SAS

La empresa Equipos e Inversiones HL SAS con NIT 9005953263 se encuentra ubicado en la Calle 1B número 6-87, barrio la unión en la ciudad de Cúcuta departamento de Norte de Santander. Esta empresa fue constituida como una sociedad por acciones simplificada y su actividad principal es el alquiler de equipos para la construcción y la construcción de otras obras de ingeniería civil.

4.3.1.2 Características de la empresa.

Tabla 6. Características de la empresa

Tamaño de la empresa	Mediana
Segmento al que pertenece	Comercial
Tipos de vehículos utilizados para los desplazamientos	1 camiones propia de la empresa 1 camioneta propiedad del trabajador 2 motocicletas propiedades de los trabajadores

Cantidad de empleados directos	13 empleados
Medio de contratación de conductores	Contrato a término fijo
Clasificación del personal según su rol dentro de la empresa	Administrativo y operativo
Rol del personal dentro de la vía	Conductor y pasajero
Tipo de desplazamiento en misión (internos y externos) de sus empleados y contratistas	Motocicleta y Carro
Tipos de desplazamiento In itinere (desde su casa hacia el trabajo y viceversa) de sus empleados y contratistas	Transporte público, Motocicleta, Automóvil
Relación de sus actividades con el riesgo vial	Los empleados de la empresa Equipos E Inversiones HL SAS, diariamente están expuestos a factores de riesgo en seguridad vial, debido al desplazamiento que realizan por las diferentes vías de la ciudad de Cúcuta y su área metropolitana en función del cumplimiento de sus actividades laborales, transitan frecuentemente por las diferentes vías de la ciudad de Cúcuta y su área metropolitana.

Fuente: Autor

Actualmente la empresa tiene una nómina de 13 (trece) empleados ubicados en el área administrativa y operativa dentro de la entidad como se muestra a continuación:

Tabla 7. *Personal de la empresa*

CARGO	NÚMERO DE PERSONAS
ÁREA ADMINISTRATIVA	
Gerente	1
Subgerente	1
Coordinador administrativo	1
Coordinador(a) administrativo de obra	1
ÁREA OPERATIVA	
Jefe de taller	1
Conductor	1
Agente SST	1
Trabajadores de obra	4
PERSONAL OPS (Orden de Prestación de servicios)	
Director(a) de ventas	1
Responsable del SG-SST	1
NUMERO TOTAL DE EMPLEADOS	13

Fuente: Autor

Por otra parte, para realizar el transporte de maquinaria y materiales de construcción, se utiliza una camioneta la cual es propiedad de la empresa, este vehículo se desplaza a cualquier lugar de Cúcuta y su área metropolitana y el encargado de conducir la camioneta es un trabajador propio de la empresa. Del mismo modo, los colaboradores de la empresa utilizan los vehículos propios para desplazarse en cumplimiento de las actividades laborales.

Tabla 8. Vehículos utilizados para desplazamientos

VEHÍCULOS	
TIPO	CANTIDAD
Camioneta	2
Motocicleta	2

Fuente: Autor

Tabla 9. Características de los Vehículos

CARACTERÍSTICAS DE LOS VEHÍCULOS					
TIPO	PLACA	MARCA	MODELO	AÑO	VIN
Camioneta	SXR380	NISSAN	D22/NP300	2012	3N6DD25T52ZK882581
Camioneta	RCZ331	KIA	CERATO	2011	KNAFW411AB5859311
Motocicleta	AWK99A	SUZUKI	BEST-125	2005	9FSBF44P35C101578
Motocicleta	MYG58D	BAJAJ	DISCOVER 110	2016	9FLA57AZ3GDM22793

Fuente: Equipos e Inversiones HL SAS



Figura 30. vehículos utilizados en desplazamientos

Fuente: Equipos e Inversiones HL SAS

4.3.2 Comportamiento humano.

4.3.2.1 Procedimiento de selección de conductores. La empresa Equipos e Inversiones HL S.A.S estableció un procedimiento documentado (ver Anexo 6) para la contratación de personal idóneo en conducción, de acuerdo con el tipo de vehículos que se requiera, iniciando desde la necesidad del cargo, hasta la contratación.

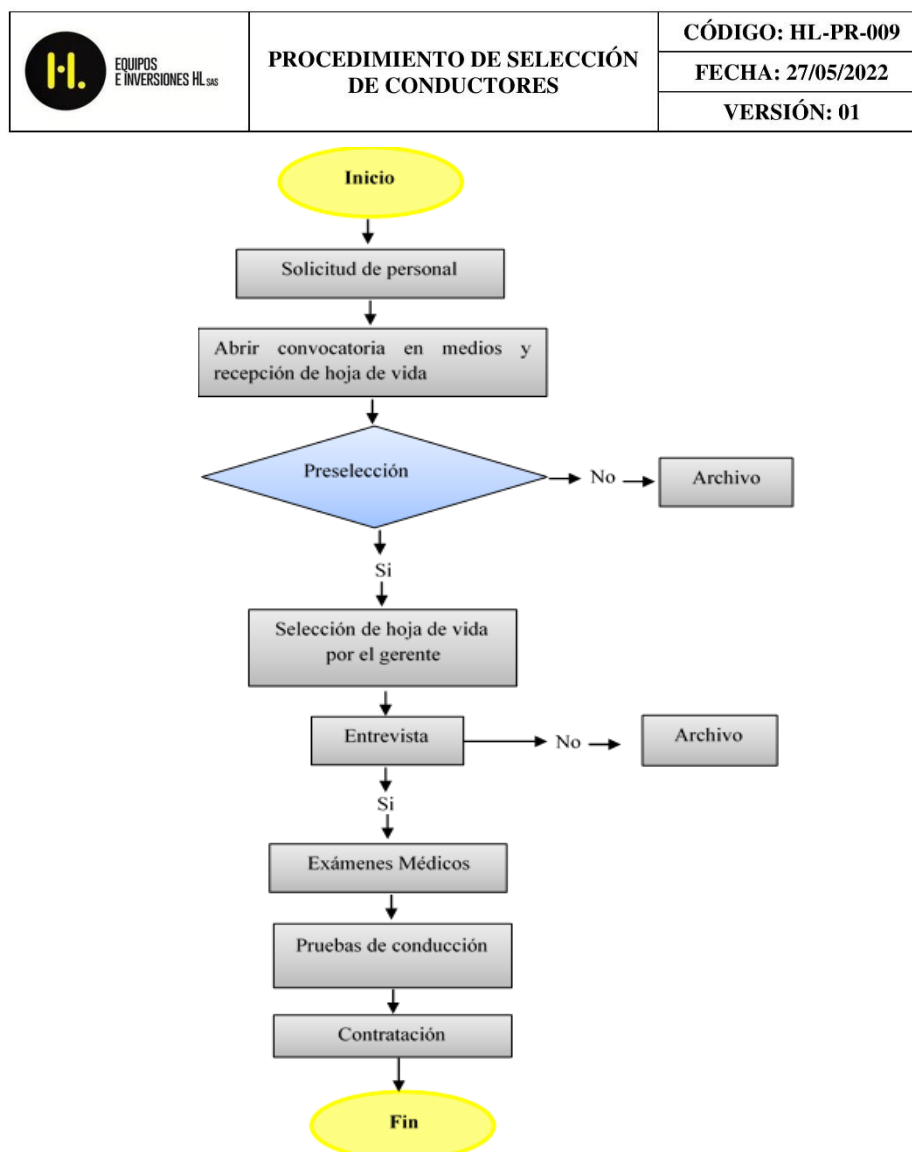


Figura 31. Procedimiento de selección de conductores

Fuente: Equipos e Inversiones HL SAS

4.3.2.2 Perfil de cargos. La empresa Equipos E Inversiones HL SAS establece las condiciones que debe cumplir un candidato que aspire al cargo de conductor dentro de la empresa (ver Anexo 7)

 EQUIPOS E INVERSIONES HL SAS	PERFIL DE CARGOS	CÓDIGO: HL-FO-004
		FECHA: 19/03/2019
		VERSIÓN: 01

PERFIL DEL CARGO CONDUCTOR	
IDENTIFICACIÓN	
Nombre Del Cargo	Conductor
Área	Operativa
Personal a Cargo	Ninguno
Jefe Inmediato	Gerente
OBJETIVO DEL CARGO	
Ejecutar las labores de conducción de vehículos automotores, con el fin de movilizar personas, materiales y equipos, conforme a las normas y procedimientos vigentes	
REQUISITOS	
EDUCACIÓN	Título de Bachiller
EDAD	Entre 20 y 60 años.
FORMACIÓN	<ul style="list-style-type: none"> ● Normas y señales de tránsito ● Conocimiento básico de mecánica automotriz ● Conocimientos prácticos y teóricos de conducción ● Conocimiento de la geografía de la región ● Código Nacional de Tránsito ● Manejo defensivo ● Inspección vehicular. ● Atención de emergencias en carretera.

Figura 32. Perfil del cargo

Fuente: Equipos e Inversiones HL SAS

4.3.2.3 Pruebas de Ingreso y preventivas.

4.3.2.3.1 Exámenes médicos ocupacionales de Ingresó, periódicos y egreso. La empresa Equipos e Inversiones HL SAS, realiza los exámenes médicos ocupacionales de acuerdo a lo establecido en la 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; y la Resolución 1918 de 2009. Estas pruebas son realizadas en la IPS MEDCARE DE COLOMBIA SAS la cual brinda los servicios de exámenes laborales como: Ingresos, egresos y periódicos, médicos ocupacionales, audiometría laboral, visiometría laboral, prueba psicotécnica, prueba psicosenométricos, laboratorios Entre otros. Se adjunta documentos de licencia de prestación de servicios en seguridad y salud en el trabajo (ver Anexo 8).

Tabla 10. *Información IPS exámenes médicos ocupacionales*

Nombre	IPS MEDCARE DE COLOMBIA SAS
NIT	900.257.281-1
Dirección	Avenida 2E # 5-23 La Ceiba
Ciudad	Cúcuta
Departamento	Norte de Santander
Teléfono	5777177 - 3133199873
Licencia de prestación de servicios en Seguridad y Salud en el Trabajo	Resolución 4611 del 9 de noviembre de 2017

Fuente: Equipos e Inversiones HL SAS

4.3.2.3.2 *Exámenes Psicosenométricos.* La empresa realiza los exámenes psicosenométricos durante el proceso de selección y evaluación de los conductores, los cuales son realizados por la IPS SSOAR en convenio con el CRC MEDICARE SAS de los cuales se adjunta Resolución del Ministerio de Transporte, certificación de cumplimiento de las condiciones de habilitación por parte del Ministerio de la Salud y la Protección Social, Certificación de convenio y acreditación del Organismo Nacional de Acreditación de Colombia (ONAC), certificado de prestación de servicios y certificado de exámenes realizado al conductor de la empresa (ver Anexo 9,10, 11,12 y 13).

Tabla 11. *Información IPS exámenes psicosenométricos*

Nombre	CRC MEDICAR SAS
NIT	900.707.242-6
Dirección	Calle 16N No 5-74 Benjamín Herrera
Ciudad	Cúcuta
Departamento	Norte de Santander
Teléfono	5790033- 3188648326

Fuente: Equipos e Inversiones HL SAS

4.3.2.4 Capacitaciones en Seguridad Vial. La empresa Equipos E Inversiones HL SAS, con el objetivo de disminuir las brechas en cuanto a las necesidades de capacitación identificadas en el diagnóstico de la empresa, ha establecido en el plan anual de trabajo temas de capacitación en Seguridad Vial, en el que se evidencien los contenidos por tema a desarrollar (ver Anexo 14). La ejecución del programa de capacitación estará a cargo del agente de Seguridad y Salud en el Trabajo.

Tabla 12. *Capacitaciones en seguridad vial*

TEMA	RESPONSABLE
Capacitación Normatividad PESV	Responsable SG-SST / Agentes SST
Capacitación en los diferentes roles del factor humano	Responsable SG-SST / Agentes SST
Capacitación Cómo actuar frente a accidentes de tránsito	Responsable SG-SST / Agentes SST

Fuente: Equipos e Inversiones HL SAS

4.3.2.5 Control de Documentación de Conductores. La empresa desarrolló un documento en el cual se registra y controla la información de cada uno de los conductores vinculados, de acuerdo a la información solicitada en la Resolución 1565 de 2014, en el formato de la lista de chequeo de documentación (ver Anexo 15) que se realiza en Equipos E Inversiones HL SAS en el cual se incluyen los siguientes aspectos:

- Nombres y Apellidos / Número de identificación /Edad.
- Grupo de trabajo al que pertenece / Tipo de contrato.
- Años de experiencia en la conducción.
- Inscripción ante el RUNT.
- Tipo de licencia de conducción y vigencia.
- 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 y accidentes- fecha, lugar, área rural/urbana.

4.3.2.6 Procedimiento en caso de comparendos. La empresa de manera mensual, realizará la verificación de infracciones de tránsito por parte de los conductores, por medio de las páginas del SIMIT y RUNT. Cuando un conductor presenta comparendo se le dará un plazo de un mes para el pago del mismo y debe presentar el soporte de pago a la empresa. (ver Anexo 16).

 EQUIPOS E INVERSIONES HL SAS	PROCEDIMIENTO EN CASO DE COMPARENDOS	CÓDIGO: HL-PR-010
		FECHA: 27/05/2022
		VERSIÓN: 01

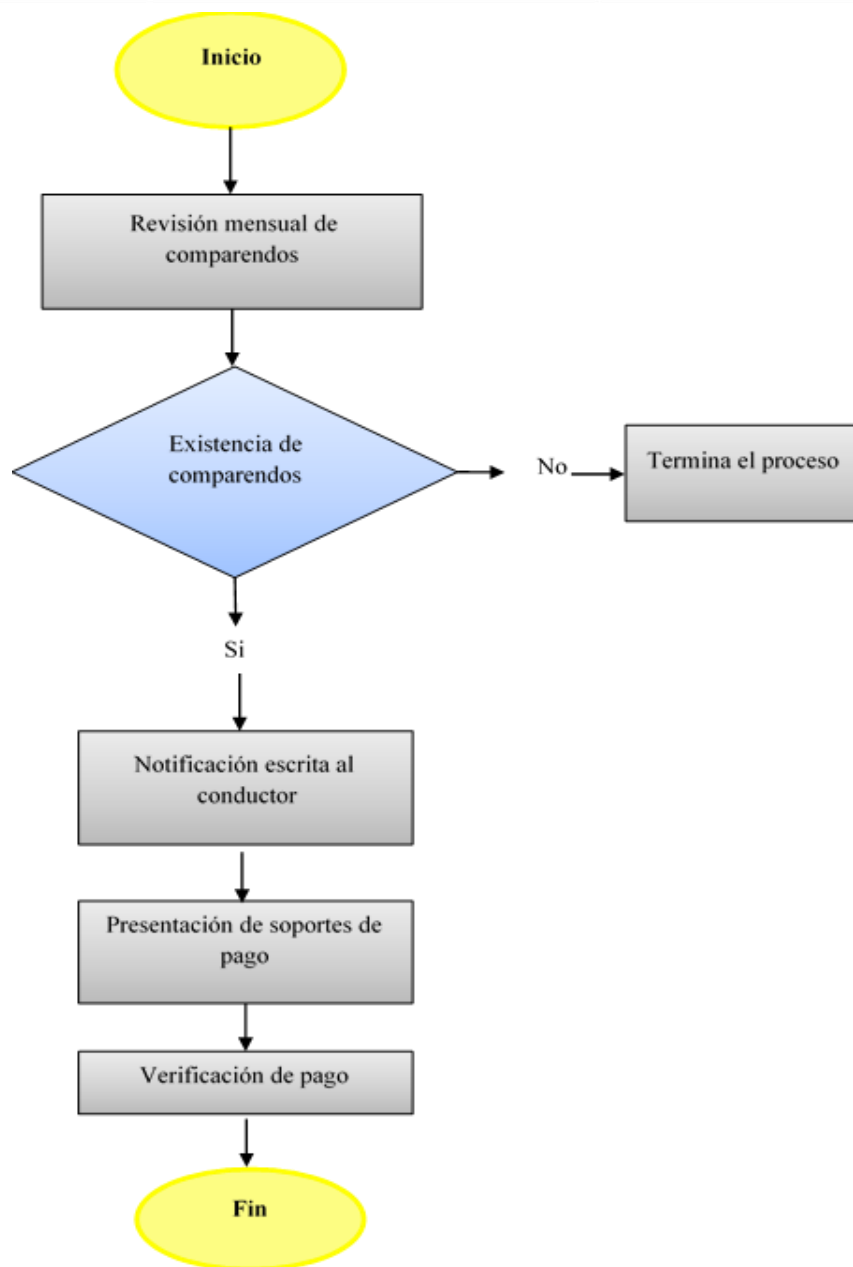



Figura 33. Procedimiento en caso de comparendos

Fuente: Equipos e Inversiones HL SAS

4.3.2.7 Políticas de Regulación de la empresa. En apoyo al plan estratégico de seguridad vial, Equipos e Inversiones HL SAS adopta las siguientes políticas hacia el conductor y ocupantes del vehículo.

4.3.2.7.1 Política de prevención del consumo de tabaco, alcohol y drogas. La empresa Equipos E Inversiones HL SAS ha definido y establecido una política de prevención de consumo de alcohol, tabaco y drogas (ver Anexo 17), esto con el fin de promover, prevenir y fomentar el bienestar de los trabajadores, clientes y partes interesadas.

 EQUIPOS E INVERSIONES HL SAS	POLITICA DE PREVENCIÓN DE CONSUMO DE TABACO, ALCOHOL Y DROGAS	CODIGO: HL-PO-003
		FECHA: 26/02/2021
		VERSION: 03

San José de Cúcuta, 26 de febrero de 2021

La empresa **Equipos e Inversiones HL S.A.S** ha definido y establecido una política de prevención de consumo de alcohol, tabaco y drogas, esto con el fin de promover, prevenir y fomentar el bienestar de nuestros trabajadores, clientes y partes interesadas que visitan nuestras instalaciones físicas de la empresa, ya que esto genera impactos negativos en el ambiente de trabajo, en las instalaciones de la empresa y en las personas en su seguridad y condiciones de trabajo. Por lo anterior, con el ánimo en el mejoramiento del desempeño laboral y el fomento de los hábitos y estilos de vida saludable, teniendo en cuenta lo establecido en la resolución 1075 de marzo 24 de 1992 y la resolución 4225 de mayo 29 de 1992, resolución 2646 de 2008, se definen las siguientes directrices:

- Se prohíbe al personal presentarse al cumplimiento de sus actividades, funciones y/o tareas bajo el efecto de sustancias psicoactivas incluidas bebidas alcohólicas o energizantes u otras que afecten el funcionamiento adecuado del desempeño laboral.

Figura 34. Política de prevención de consumo de tabaco, alcohol y drogas

Fuente: Equipos e Inversiones HL SAS

4.3.2.7.2 Procedimiento para pruebas de alcoholimetría. La empresa Equipos e Inversiones HL SAS realizara pruebas de alcoholemia a los trabajadores, con el fin de conocer si se encuentran bajo los efectos del alcohol. Este proceso se realizará por medio del alcoholímetro

en donde si resulta positivo se suspenderá al trabajador durante ese día laboral, evitando la ocurrencia de un accidente o incidente laboral (ver Anexo 18).

 EQUIPOS E INVERSIONES HL SAS	PROCEDIMIENTO PARA PRUEBAS DE ALCOHOLIMETRÍA	CÓDIGO: HL-PR-011
		FECHA: 27/05/2022
		VERSIÓN: 01

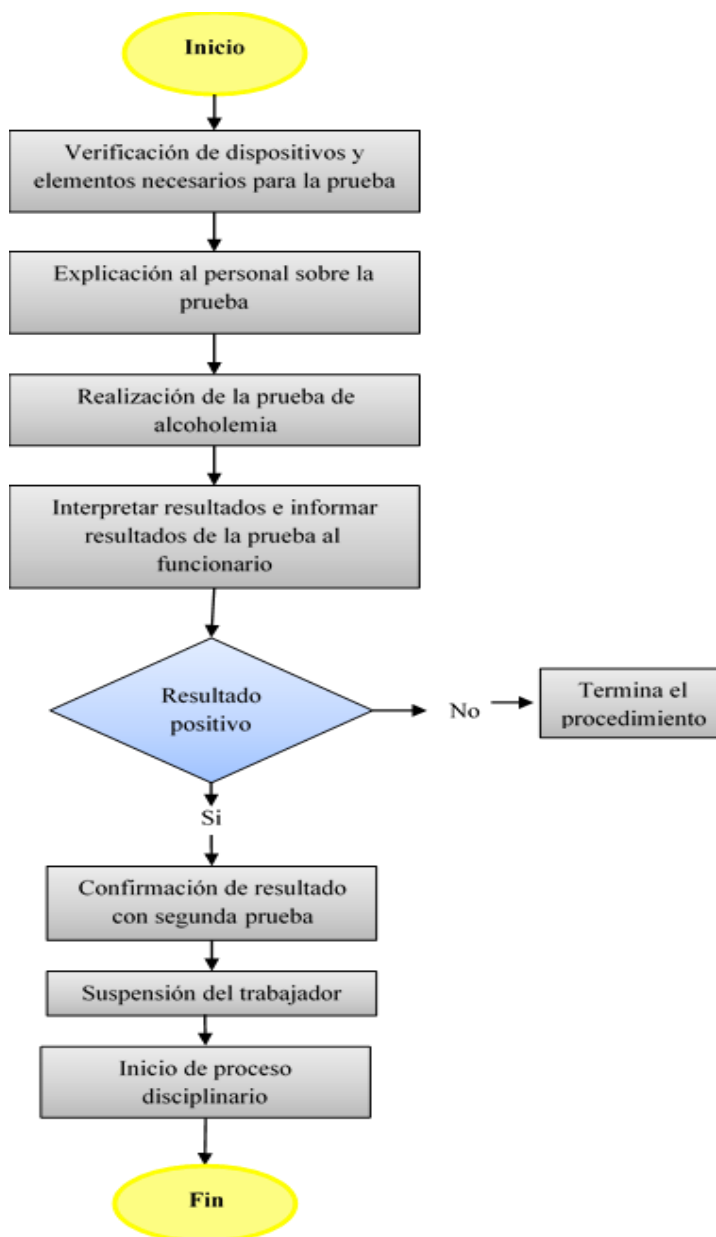


Figura 35. Procedimiento para pruebas de alcoholimetría.

Fuente: Equipos e Inversiones HL SAS


4.3.2.7.3 Regulación de horas de conducción y descanso. Teniendo en cuenta la característica de prestación del servicio de conducción en Equipos e Inversiones HL S.A.S. a sus clientes, la cual presenta una flexibilidad de horario que varía según su necesidad y no superan el máximo de horas permitidas en la conducción del vehículo todo empleado y/o contratista que sea conductor de vehículo automotor y no automotor de la empresa Equipos e Inversiones HL S.A.S., deberá tener en cuenta:

- Los desplazamientos en misión deben realizarse dentro de la jornada laboral del trabajador.
- Los trabajadores no pueden exceder el límite de 8 horas continuas diarias de conducción en misión
- Deben tener un periodo de descanso mínimo de 1 hora diaria para almuerzo.
- Cuando se tenga 3 horas de conducción continua, deberá parar y hacer una pausa activa de estiramiento y consumir algo de líquidos hidratantes por 15 minutos, lo anterior pensando en el bienestar físico/mental del conductor y los demás usuarios de la vía

La política de regulación de horas de conducción y descanso se puede evidenciar en (ver Anexo 19).

4.3.2.7.4 Política de regulación de velocidad. Sin excepción todos los trabajadores que realicen actividades de conducción para la empresa Equipos E Inversiones HL S.A.S, deben respetar y cumplir los límites de velocidad de vehículos establecidos en la Resolución 1384 de 2010 expedida por el Ministerio de Transporte.

- Límites de velocidad en vías urbanas y carreteras municipales: En ningún caso podrá sobrepasar los (80) kilómetros por hora.
- El límite de velocidad para los vehículos de servicio público, de carga y de transporte escolar, será de sesenta (60) kilómetros por hora. La velocidad en zonas escolares y en zonas residenciales será hasta de treinta (30) kilómetros por hora.

 EQUIPOS E INVERSIONES HL SAS	POLÍTICA DE REGULACIÓN DE LA VELOCIDAD	CODIGO: HL-PO-009
		FECHA: 15/02/2022
		VERSIÓN: 01

San José de Cúcuta, 20 de marzo de 2022

Sin excepción todos los trabajadores y/o contratistas que realicen actividades de conducción para la empresa Equipos E Inversiones HL S.A.S, deben respetar y cumplir los límites de velocidad de vehículos establecidos en la Resolución 1384 de 2010 expedida por el Ministerio de Transporte, de la siguiente manera:


Límites de velocidad en vías urbanas y carreteras municipales: En las vías urbanas las velocidades máximas y mínimas para vehículos de servicio público o particular será determinada y debidamente señalizada por la autoridad de Tránsito competente en el distrito o municipio respectivo. En ningún caso podrá sobrepasar los (80) kilómetros por hora.

Figura 36. Política de regulación de la velocidad

Fuente. Equipos e inversiones HL SAS

La política de regulación de velocidad se puede evidenciar en (ver Anexo 20)

4.3.2.7.5 Política de uso de teléfonos celulares/dispositivos electrónicos. La empresa Equipos e Inversiones HL SAS ha definido y establecido una política con respecto al uso de teléfonos celulares y/o dispositivos electrónicos durante la jornada laboral. No se permitirá el uso del teléfono celular y/o dispositivos electrónicos, habrá una flexibilidad solo para casos de emergencias personales (ver anexo 21).

 EQUIPOS E INVERSIONES HL SAS	POLITICA USO DE TELEFONOS CELULARES/DISPOSITIVOS ELECTRONICOS	CODIGO: HL-PO-004
		FECHA: 26/02/2021
		VERSION: 03

San José de Cúcuta, 26 de febrero de 2021


La empresa **Equipos e Inversiones HL S.A.S** ha definido y establecido una política con respecto al uso de teléfonos celulares y/o dispositivos electrónicos durante la jornada laboral, esto con el fin de promover, prevenir y fomentar el bienestar de nuestros colaboradores, clientes y partes interesadas que visitan nuestras instalaciones físicas de la empresa, ya que esto genera impactos negativos en el ambiente de trabajo, riesgos a la productividad y en la seguridad de las personas.

Figura 37. Política uso de teléfono celulares/dispositivos electrónicos

Fuente: Equipos e Inversiones HL SAS

4.3.2.7.6 Uso del cinturón de seguridad. Equipos e Inversiones HL S.A.S, de acuerdo a lo establecido en el numeral 8.1.5 de la Resolución 1565 de 2014, el Artículo 82 del Código Nacional de Tránsito Ley 769 del 2002 y bajo los lineamientos del Sistema de Gestión de la Seguridad y Salud en el trabajo y el Plan Estratégico de Seguridad Vial (PESV), promueve y determina el obligatorio uso del cinturón de seguridad a todo empleado y/o conductor y pasajeros del vehículo durante los trayectos en misión, y hasta tanto el motor del vehículo este totalmente apagado.

La política de uso de cinturón de seguridad se puede evidenciar en (ver Anexo 22)

 EQUIPOS E INVERSIONES HL SAS	POLITICA USO DEL CINTURON DE SEGURIDAD	CODIGO: HL-PO-010
		FECHA: 15/02/2022
		VERSIÓN: 01

San José de Cúcuta, 20 de marzo de 2022


Equipos e Inversiones HL S.A.S, de acuerdo a lo establecido en el numeral 8.1.5 de la Resolución 1565 de 2014, el Artículo 82 del Código Nacional de Tránsito Ley 769 del 2002 y bajo los lineamientos del Sistema de Gestión de la Seguridad y Salud en el trabajo y el Plan Estratégico de Seguridad Vial (PESV), promueve y determina el obligatorio uso del cinturón de seguridad a todo empleado y/o conductor y pasajeros del vehículo durante los trayectos en misión, y hasta tanto el motor del vehículo este totalmente apagado. siempre que se movilice en un vehículo por corto que sea el trayecto en todas las vías del territorio nacional, incluyendo las urbanas, rurales y las vías internas de los conjuntos cerrados y obras, incluyendo las de la empresa, con el fin de minimizar el impacto en un evento donde se vea afectada la integridad física de la persona.

Figura 38. Política uso de cinturón de seguridad

Fuente: Equipos e Inversiones HL SAS

4.3.2.7.7 Elementos de Protección Personal. La empresa Equipos e Inversiones HL SAS, tiene establecido dentro de la matriz de elementos de protección personal (ver Anexo 23), los elementos de seguridad pasivos que requiere los conductores tanto de automóviles como de motocicletas. Los cuales deben ser portados de manera correcta y será responsabilidad de los trabajadores darles el cuidado y uso debido. Adicionalmente, la verificación de los elementos de seguridad activa como cinturón de seguridad, carrocería, neumáticos, sistema de frenos, iluminación entre otros se realizará en la revisión técnico mecánica.


Tabla 13. *Elementos de protección personal conductores de automóvil*





PARTE DEL CUERPO QUE PROTEGE	DESCRIPCIÓN	IMAGEN
Protección para la cabeza	Casco tipo II clase E con sello de calidad Norma ANSI Z89.1 Con barbuquejo de cuatro puntos de anclaje al casco	

	Monja - capuchón	
Protección visual	Lentes de seguridad in out regulados por el estándar Americano ANSI Z87.1-2003	
Protección auditiva	Protector auditivo de inserción Probados de acuerdo a las especificaciones ANSI S3.19-1974	
Protección facial	N/A	N/A
Protección respiratoria	Respirador desechable	
Protección corporal	Pantalón Largo en Jean Camisa manga larga	
	Pantalón y chaqueta de impermeable	
Protección para manos y brazos	Guantes de nitrilo verdes	
	Guantes de vaqueta tipo ingeniero, con refuerzo NTC 2190	
Protección para los pies	calzado Antideslizante con protección puntera	
	Botas de nitrilo con puntera	

Fuente. Equipos e Inversiones HL SAS

Tabla 14. *Elementos de protección personal conductores de motocicleta*

PARTE DEL CUERPO QUE PROTEGE	DESCRIPCIÓN	IMAGEN
Protección para la cabeza	Casco NTC 4533 de 2017	

Protección visual	N/A	N/A
Protección auditiva	N/A	N/A
Protección facial	N/A	N/A
Protección respiratoria	Respirador desechable	
Protección corporal	Canilleras, coderas	
Protección para manos y brazos	Guantes con protector de nudillos	
Protección para los pies	calzado Antideslizante con protección puntera	

Fuente. Equipos e Inversiones HL SAS

4.3.3 Vehículos Seguros.

4.3.3.1 Hoja de vida vehicular. Se elaboro una ficha para el registro de toda la información relacionada con los vehículos de la empresa para los desplazamientos en misión, esta base de datos se estará actualizando periódicamente (ver Anexo 24).

En la ficha se incluyen los siguientes datos:

- Datos del conductor
- Datos del propietario
- Placas del vehículo
- Número VIN
- Número de motor

- Especificaciones técnicas del vehículo
- Datos de la empresa afiliada
- SOAT – Fecha de vigencia
- Seguros – Fechas de vigencia
- Revisión Técnico Mecánica
- Registro de mantenimientos realizados
- Reporte de comparendos
- Reporte de incidentes – fecha, lugar, área rural/urbana.
- Reporte de accidentes – fecha, lugar, área rural/urbana.

 EQUIPOS E INVERSIONES HL SAS	HOJA DE VIDA VEHICULAR		CÓDIGO: HL-FO-073	
			FECHA: 17/05/2022	
			VERSIÓN: 01	
DATOS DEL CONDUCTOR				FOTO
Nombre y Apellidos		Identificación		
Correo		Teléfono		
Licencia N°		Fecha de vencimiento		
DATOS DEL PROPIETARIO				FOTO
Nombre y Apellidos		Identificación		
Correo		Teléfono		
Empresa Afiliada				
DATOS DEL VEHÍCULO				FOTO
Número VIN		Placa		

Figura 39. Hoja de vida vehicular

Fuente. Equipos e Inversiones HL SAS

4.3.3.2 Plan de Mantenimiento Preventivo. Con la finalidad de mantener en óptimas condiciones el estado de los vehículos utilizados en las actividades de la empresa, se creó un formato en el cual la empresa registrará el desarrollo del plan de mantenimiento preventivo para el cual se tendrá en cuenta aspectos como: sistemas de seguridad activa y pasiva, especificaciones técnicas de los vehículos, kilometraje entre otros. (ver Anexo 25). Adicionalmente, este debe ser alimentado con los datos definidos en las fichas técnicas de los vehículos.


 EQUIPOS E INVERSIONES HL SAS	PLAN DE MANTENIMIENTO PREVENTIVO VEHICULAR										CÓDIGO: HL-FO-074	
											FECHA: 17/05/2022	
	OBJETIVO. Realizar un control programado las rutinas periódicas de mantenimiento preventivo, cada 5000 km, buscando mantener los medios de transporte de la empresa Equipos e Inversiones HL SAS en óptimas condiciones de funcionamiento.											
Actividad de Mantenimiento/Vehículo	Inspección kilómetros											
MOTOR	KM:	KM:	KM:	KM:	KM:	KM:	KM:	KM:	KM:	KM:	KM:	KM:
Aceite Motor												

Figura 40. Plan de mantenimiento preventivo vehicular

Fuente. Equipos e Inversiones HL SAS

4.3.3.3 Procedimientos de inspección diaria de los vehículos. La empresa tiene establecida una lista de chequeo preoperacional con el objetivo de verificar el estado de los elementos de seguridad tanto activos como pasivos de vehículos y motocicletas antes de su operación. (ver Anexo 26 y 27). Las actividades de inspección se integraron al programa de inspecciones del sistema de gestión de seguridad y salud en el trabajo, así mismo la inspección debe ser realizada por el conductor y estas inspección serán extensivas a los vehículos en misión en el sistema de seguridad y salud en el trabajo.


 EQUIPOS E INVERSIONES HL SAS	LISTA DE CHEQUEO VEHICULAR		CÓDIGO: HL-FO-072		
			FECHA: 10/05/2022		
			VERSIÓN: 03		
CAMIONETA					
NOMBRE DEL CONDUCTOR			CEDULA		
PLACA			Km Inicial	Km Final	

Figura 41. Lista de chequeo vehicular-camioneta

Fuente. Equipos e Inversiones HL SAS


 EQUIPOS E INVERSIONES HL SAS	LISTA DE CHEQUEO VEHICULAR		CÓDIGO: HL-FO-072		
			FECHA: 10/05/2022		
			VERSIÓN: 03		
MOTOCICLETA					
NOMBRE DEL CONDUCTOR			CEDULA		
PLACA			Km Inicial	Km Final	

Figura 42. Lista de chequeo vehicular – motocicletas

Fuente. Equipos e Inversiones HL SAS

4.3.4 Infraestructura Segura.

4.3.4.1 Rutas externas. La empresa Equipos e Inversiones HL SAS no utiliza para sus desplazamientos rutas internas, pero si requieren del desplazamiento en rutas externas en Cúcuta y su área metropolitana, es por esto que se realizó un estudio y revisión de rutas, con el fin de poder identificar aquellos puntos críticos y establecer medidas de prevención y control de los mismos, como son capacitar a los conductores en seguridad vial, hacer buen uso de las señales y normas de tránsito, implementar buenas prácticas y conductas de movilidad entre otros.

4.3.4.2 Política de administración de rutas. De acuerdo a lo anterior, cabe aclarar que el tránsito o desplazamientos de los colaboradores de la empresa, se basa en la demanda del servicio, por lo que no se desarrollan planes de ruta debido a su diversidad, sin embargo, se informará a los conductores de los puntos críticos en las vías de Cúcuta y su área metropolitana. Las cuales se establecieron por conocimiento previo de los conductores como también por el seguimiento que se realiza a los boletines de tráfico.

En el caso de la camioneta que es propiedad de la empresa inicia y termina la jornada desde las instalaciones de la empresa. En la política de horas de conducción y descanso se definen los horarios de entrada y salida de la empresa y las jornadas de trabajo. Por otra parte, se construyeron rutogramas (ver Anexo 28) en donde se realiza el estudio a los desplazamientos planificados y desarrollados por la empresa, identificando sus puntos críticos. Las rutas se establecieron teniendo en cuenta los materiales que se transportan, por lo tanto, estas rutas son obligatorias para el desplazamiento de los vehículos, si por algún motivo se encuentra cerrada la ruta y no es posible transitar por esta, el conductor está en obligación de informar el cambio de ruta a sus superiores (jefe inmediato, encargado del SG-SST, subgerente entre otros).

RUTAGRAMA VIAL						
ANÁLISIS DE RIESGOS EN LA VÍA DE RUTAS ESTABLECIDAS						
EMPRESA	EQUIPOS E INVERSIONES HL S.A.S					
GRUPO DE TRABAJO	OPERATIVO	NOMBRE DEL CARGO	CONDUCTOR - AGENTE SST		ROL EN LA VÍA	CONDUCTOR
FECHA	1-jun-22	DISTANCIA EN KILÓMETROS	7,1 KM			
HORARIO INICIO DE TURNO	7:00 a. m.	HORARIO DE SALIDA DESDE LA EMPRESA O SITIO DEFINIDO	según programación			
HORARIO FINALIZACIÓN DE TURNO	5:00 p. m.	HORARIO DE LLEGADA A LA EMPRESA O SITIO DEFINIDO	según programación			
RUTA	1	TRAMO	DESDE	LA EMPRESA	HASTA	IKARIA
DILIGENCIE LA COLUMNA DE ESTADO CON UNA "X" SEGÚN CORRESPONDA: SI, NO, NO APLICA						
ÍTEM	COMPROBACIONES	DIAGNÓSTICO			PUNTOS CRÍTICOS	
		SI	NO	NA		
1	SUPERFICIE DESLIZANTE		X			
2	ZONA DE DERRUMBE		X			

Figura 43. Rutograma

Fuente. Equipos e Inversiones HL SAS

En el formato anterior se identifican: horario de inicio y finalización de turno, comprobaciones (superficie deslizante, zona de derrumbe, descenso peligroso, carretera destapada, curva peligrosa, señalización insuficiente entre otros), diagnóstico, puntos críticos, peligros (evaluados, aplicables, sin incidencia, no aplicables), valoración y nivel del riesgo.

4.3.5 Atención a Víctimas.

4.3.5.1 Protocolo para atención a víctimas. Con el objetivo de poder reaccionar de manera correcta cuando se presente un accidente de tránsito, la empresa Equipos e Inversiones HL SAS, creó y estableció un protocolo de atención a víctimas en donde se especifican los pasos a seguir en caso que se presente este evento. (ver Anexo 29)

 EQUIPOS E INVERSIONES HL SAS	PROTOCOLO DE ATENCIÓN A VÍCTIMAS	CÓDIGO:
		FECHA: 10/05/2022
		VERSIÓN: 01

1. OBJETIVO

Establecer las actividades a seguir para garantizar una adecuada atención a víctimas en accidentes viales que se puedan presentar en los cuales se encuentren vinculados los vehículos de la empresa Equipos e Inversiones HL SAS.

Figura 44. Protocolo de atención a víctimas

Fuente. Equipos e Inversiones HL SAS

4.3.5.2 Divulgación de protocolos. La empresa realizará jornadas de socialización del protocolo de atención a víctimas a todos sus miembros, para lo cual solicitará apoyo de la aseguradora de riesgos laborales.

4.3.5.3 Fuente de información. Desde la seguridad y salud en el trabajo se contempla el registro de los accidentes e incidentes de manera que la información de seguridad vial relacionada con un accidente o incidente vial se documentara en la tabla de accidentes e incidentes que tiene establecida la empresa (ver Anexo 30 y 31) quede integrada a las estadísticas del sistema de seguridad y salud en el trabajo.


 EQUIPOS E INVERSIONES HL SAS				TABLA ACCIDENTES					CÓDIGO: HL-FO-043	
									FECHA: 10/05/2022	
									VERSIÓN: 03	
Nº	Tipo de Accidente	Estado del caso	Entidad que cierra el caso	Lugar del evento	Nombre Trabajador	Fecha del reporte	Fecha del accidente	Tipo de empleado	C.C.	Oficio/Cargo

Figura 45. Tabla de accidentes

Fuente. Equipos e Inversiones HL SAS


 EQUIPOS E INVERSIONES HL SAS				TABLA INCIDENTES					CÓDIGO: HL-FO-044			
									FECHA: 04/09/2020			
									VERSIÓN: 02			
INFORMACIÓN GENERAL DE INCIDENTES Y RIESGO ASOCIADO										Costos generados y Plan de acción		
Nº	Lugar del evento	Nombre Trabajador	Fecha del evento	Tipo de empleado	C.C.	Oficio/Carg	Codificación investigacione	Descripción del evento	Riesgo Asociado	Costo del incidente de trabajo	Plan de acción	Estado del Plan de acción
1												

Figura 46. Tabla de incidentes

Fuente. Equipos e Inversiones HL SAS

5. Conclusiones

De acuerdo con los objetivos planteados para el desarrollo del proyecto se presentan las siguientes conclusiones:

El diagnóstico inicial permitió determinar que la empresa presenta falencias en relación a la situación del plan estratégico de seguridad vial, en donde solo se tiene un 9,17% de cumplimiento y un 90,83% de no cumplimiento, debido a que no se tienen implementadas las acciones para el cumplimiento de los pilares pertenecientes al PESV. Por otra parte, los resultados presentados en la encuesta aplicada a los trabajadores proyectan que no presentaron antecedentes de accidentes viales en los últimos 5 años, esto en gran parte se debe a la experiencia y responsabilidad en conducción que poseen la mayoría de los trabajadores. Por otra parte, a pesar de no haber sufrido accidentes si se han presentado un alto número de incidentes de tránsito representado con un 61,5%, los cuales han dejado daños materiales, pero no se han afectado a las personas, una de las mayores causas de los incidentes viales es el mal estado de las vías y la falta de señalización.

Se estableció el comité de seguridad vial idóneo con las capacidades requeridas para las funciones a desarrollar, el comité consta de un presidente, secretario y un líder para cada pilar, adicionalmente se estableció al responsable del PESV con el fin de lograr la implementación y seguimiento del mismo. Por último, se creó la política de seguridad vial con el principio de lograr la mejora continua y la inclusión de todos los actores viales.

En la implementación de las acciones de los 5 pilares del PESV se pudo observar que, para el fortalecimiento institucional, la empresa cuenta con 13 empleados, 1 camioneta propia, 1 camioneta propiedad del gerente y 2 motocicletas propiedad de trabajadores, en los cuales realizan sus desplazamientos a las obras activas de la empresa.

En el pilar de Comportamiento Humano se documentaron 3 procedimientos como son: selección de conductores, pruebas de alcoholimetría y procedimiento en caso de comparendos, los cuales permiten establecer los pasos a seguir en determinada actividad o situación. Del mismo modo, se elaboraron e implementaron las siguientes políticas: horas de conducción, regulación de la velocidad y uso de cinturón de seguridad que permiten a la empresa establecer medidas para el correcto desarrollo de las labores viales, también se elaboró la matriz de elementos de protección personal para conductores y pasajeros de vehículos y motocicletas, a fin de minimizar las posibilidades de sufrir lesiones en caso de un accidente vial y los riesgos a los que se exponen diariamente.

En el pilar de vehículo Seguro, se creó el formato de hoja de vida vehicular, plan de mantenimiento preventivo y lista de chequeo vehicular, permitiendo a la empresa tener registro de los vehículos que son utilizados para el desplazamiento, además de contribuir en la implementación del plan estratégico de seguridad vial. Por otra parte, en el pilar de Infraestructura Segura, se diseñaron 5 análisis de rutas los cuales son una herramienta fundamental en la planificación de las mismas logrando establecer rutas seguras en las cuales se muestren los desplazamientos de los trabajadores en los proyectos de la empresa. Finalmente, en el pilar de atención a víctimas, se diseñó el protocolo con los pasos a seguir para actuar correctamente en caso de presentarse un incidente o accidente vial.

6. Recomendaciones

A continuación, se enumeran una serie de recomendaciones cuya ejecución son vitales para la implementación del plan estratégico de seguridad vial.

- La empresa Equipos e Inversiones HL SAS, debe establecer un lugar idóneo para la realización de las labores de mantenimiento de los vehículos, las instalaciones donde se realicen los mantenimientos deben estar certificados en procesos de calidad y/o normas técnicas colombianas.
- Es necesario establecer los criterios para la realización de las pruebas teórico prácticas y las pruebas psicotécnicas, con el fin de constatar que el personal tenga las capacidades y habilidades necesarias para ocupar este puesto. Así mismo se debe verificar la idoneidad del profesional que realiza y califica los exámenes aplicados a el aspirante al cargo.
- Actualmente, la empresa no tiene documentado los mantenimientos preventivos y correctivos que se realizan a los vehículos, es necesario establecer un registro de las actividades de mantenimiento que se realicen y se debe planificar y ejecutar un plan de mantenimiento preventivo a cada vehículo acorde a las especificaciones del fabricante, donde se identifiquen las actividad y periodicidad de los mantenimientos.
- Teniendo en cuenta que hay una línea de transición en relación a la normatividad que comprende el plan estratégico de seguridad vial se recomienda a la empresa hacer los

ajustes necesarios de acuerdo a la Resolución 20223040040595 de 2022 – metodología para los planes estratégicos de seguridad vial.

- Se recomienda al profesional encargado del sistema de seguridad y salud en el trabajo realizar la codificación e implementación en la empresa del protocolo de atención a víctimas, con el fin brindar las instrucciones al personal sobre los pasos a seguir ante la ocurrencia de un accidente vial.

Referencias

- Arias Cárdenas, A. S., & Ruíz Esguerra, C. A. (2017). *Plan Estratégico de Seguridad Vial Bajo Requisitos Legales Aplicables Para la Empresa Cootransmundial LTDA. Con el fin de mejorar su calidad y reducir el índice de accidentalidad*. Universidad Libre, Bogotá, Colombia. Obtenido de <https://repository.unilibre.edu.co/bitstream/handle/10901/10595/PROYECTO%20FINAL%205.0.pdf?sequence=1>
- Moreno Samaniego, M. B. (2019). *Estrategias institucionales para la mejora de la seguridad vial en*. Universidad Andina Simón Bolívar, Quito, Ecuador. Obtenido de <https://repositorio.uasb.edu.ec/bitstream/10644/6848/1/T2931-MRI-Moreno-Estrategias.pdf>
- Ojeda Merchán, J. L. (2018). *Elaboración del Plan Estratégico de Seguridad Vial del Proveedor de Servicios de Transporte de la Empresa Cargando S.A*. Universidad Pedagógica y Tecnológica de Colombia, Tunja, Colombia. Obtenido de https://repositorio.uptc.edu.co/bitstream/001/3074/1/TGT_1638.pdf
- Rodriguez Sierra, D. N., & Granados, J. J. (2020). *Plan estratégico de Seguridad Vial para la Inmobiliaria la Fontana de la Ciudad de Cúcuta*. Universidad Libre, Cúcuta, Colombia. Obtenido de <https://repository.unilibre.edu.co/handle/10901/18474>

Bibliografía

Peña Pertuz, I. S., Muskus Cuervo , T., & Ramírez Ochoa , F. (2020). Plan estrategico de seguridad vial. Bogota, Colombia. Obtenido de <https://centrodehistoriahistorica.gov.co/wp-content/uploads/2020/03/SIP-PL-006-V2-Plan-de-Seguridad-Vial.pdf>

Agencia Nacional de Seguridad Vial. (19 de Mayo de 2021). *Datos procesados por el Observatorio Nacional de Seguridad Vial - ONSV con base en registro proporcionados por Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses - INMLCF*. Obtenido de <https://ansv.gov.co/es/observatorio/novedades/infografia-marzo-2021>

Arias, F. (Julio de 2012). El proyecto de investigación. 6. Caracas, Venezuela: Episteme. Obtenido de http://www.formaciondocente.com.mx/06_RinconInvestigacion/01_Documentos/El%20Proyecto%20de%20Investigacion.pdf

Aya Calderon, V., & Beltran, A. K. (2020). Propuesta de elaboración del plan estrategico de seguridad vial para la empresa INMOV SAS. Bogota, Colombia. Obtenido de <https://repositorio.ecci.edu.co/bitstream/handle/001/712/TRABAJO%20DE%20GRADO.pdf?sequence=2&isAllowed=y>

Bernal, C. (2010). *Metodología de la Investigación* (Vol. III). Colombia: Pearson. Obtenido de <https://docer.com.ar/doc/nn015vc>

Castriblanco, Y. (2020). Propuesta de elaboración del plan estratégico de seguridad vial para la empresa INMOV SAS. Bogota, Colombia. Obtenido de <https://repositorio.ecci.edu.co/bitstream/handle/001/712/TRABAJO%20DE%20GRADO.pdf?sequence=2&isAllowed=y>

Flores Konja, A. A. (s.f). Metodología de gestión para micro, pequeñas y medianas empresas en lima metropolitana. Obtenido de https://sisbib.unmsm.edu.pe/bibvirtualdata/Tesis/Empre/flores_ka/cap04.pdf

Lozada Escalante, W. L. (2021). *Diseño del Plan Estratégico de Seguridad Vial en La Planta Murcia Construcciones S.A.S Proyecto Cambao- Albán*. Universidad ECCI, Bogota D.C, Colombia . Obtenido de <https://repositorio.ecci.edu.co/bitstream/handle/001/921/Dise%C3%B1o%20del%20Plan%20Estrat%C3%A9gico%20de%20Seguridad%20Vial%20en%20La%20Planta%20Murcia%20%20%20%20Construcciones%20S.A.S%20Proyecto%20Cambao-%20Alb%C3%A1n.pdf?sequence=1&isAllowed=y>

Ministerio de Transporte. (29 de Diciembre de 2011). Ley 1503 de 2011. Bogotá, Colombia. Obtenido de <http://web.mintransporte.gov.co/bdigital/jspui/handle/001/367>

Ministerio de Transporte. (2013). Decreto 2851 de 2013. Bogotá, Colombia. Obtenido de <http://web.mintransporte.gov.co/bdigital/jspui/handle/001/130>

Ministerio de Transporte. (06 de Junio de 2014). Resolución 1565 de 2014. Bogotá, Colombia.

Obtenido de <https://www.mintransporte.gov.co/descargar.php?idFile=11361>

Ministerio de Transporte. (05 de Junio de 2014). Resolución 1565 de 2014 - Guia metodologica para la elaboración del plan estrategico de seguridad vial . Bogota, Colombia. Obtenido de

<https://www.mintransporte.gov.co/descargar.php?idFile=11361>

Ministerio de Transporte. (26 de Mayo de 2015). Decreto 1079 de 2015. Bogotá, Colombia.

Obtenido de <https://www.terminaldetransporte.gov.co/sites/default/files/DECRETO-1079-2015.pdf>

Ministerio del Trabajo. (26 de Mayo de 2015). Decreto 1072 de 2015. Bogotá, Colombia. Obtenido de

<https://www.mintrabajo.gov.co/documents/20147/0/DUR+Sector+Trabajo+Actualizado+a+15+de+abril++de+2016.pdf/a32b1dcf-7a4e-8a37-ac16-c121928719c8>

Ministerio del Trabajo. (13 de Febrero de 2019). Resolución 0312 de 2019. Bogotá, Colombia.

Obtenido de <https://www.mintrabajo.gov.co/documents/20147/59995826/Resolucion+0312-2019-+Estandares+minimos+del+Sistema+de+la+Seguridad+y+Salud.pdf>

Monclus, J. (2010). Programas internacionales de promoción de la seguridad vial en las empresas.

Obtenido de

<https://books.google.com.co/books?id=0W7gVnhUp9AC&printsec=frontcover&dq=seguridad#v=onepage&q=seguridad&f=false>

Nazif, J. I. (2011). *Guía Práctica para el diseño e implementación de políticas de seguridad vial integrales, considerando el rol de la infraestructura*. Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), Santiago de Chile, América Latina y el Caribe. Obtenido de <http://hdl.handle.net/11362/35266>

Poder Público- Rama Legislativa. (07 de Agosto de 2002). Ley 769 de 2002. Bogotá, Colombia. Obtenido de http://www.oas.org/juridico/spanish/mesicic2_col_ley_769_2002.pdf

Rincón Echeverry, D. (2016). *Diagnóstico de seguridad vial y propuesta de elaboración del plan estratégico de seguridad vial (PESV) para la empresa Su moto de Otún SA*. Universidad EAFIT, Armenia, Colombia. Obtenido de https://repository.eafit.edu.co/bitstream/handle/10784/11517/DiegoAlejandro_Rinc%C3%B3nEcheverry_2016.pdf?sequence=2

Rincón Echeverry, D. A. (2016). *Diagnóstico de seguridad vial y propuesta de elaboración del plan estratégico de seguridad vial (PESV) para la empresa Su moto del Otún S.A*. Armenia, Colombia. Obtenido de https://repository.eafit.edu.co/bitstream/handle/10784/11517/DiegoAlejandro_Rinc%C3%B3nEcheverry_2016.pdf?sequence=2

United Nations Disaster Relief Organization (UNDRO). (1979). *Desastres naturales y análisis de vulnerabilidad*. Obtenido de

<https://www.tdx.cat/bitstream/handle/10803/6219/04Capitulo2.PDF>


Anexos

Anexo 1. Instrumento de Calificación PESV

 EQUIPOS E INVERSIONES HL SAS	INSTRUMENTO DE CALIFICACION PESV	CODIGO: HL-RE-023
		FECHA: 19/07/2021
		VERSION: 01
1. DATOS DE LA EMPRESA		
FECHA:	21/07/2021	
NOMBRE DE LA EMPRESA	Equipos e Inversiones HL S.A.S.	
NIT.	900595326-3	
CIUDAD SEDE PRINCIPAL	Cúcuta	
DIRECCIÓN	Calle 1B #6-87 La Unión	
TELÉFONO	316 614 6012	
EMAIL	equiposeinversioneshl@gmail.com	
REPRESENTANTE LEGAL	Libardo Hernandez Acosta	
TELEFONO	315 371 8133	

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?	X			X		X	5,0	2,4			
		1.5.2.		Existe evidencia de que se ha informado al personal sobre el PESV y la política de seguridad vial?	X			X		X		2,4			
1.6	DIAGNÓSTICO - CARACTERIZACIÓN DE LA EMPRESA	1.6.1.	CARACTERÍSTICAS DE LA EMPRESA	Está descrita la actividad económica que realiza la empresa	X			X		X	10,0	1,4			
		1.6.2.		Está documentado el análisis de la empresa, su contexto, actividades, su personal, desplazamientos, etc.	X			X		X		1,4			
		1.6.3.		Están definidos los servicios que presta la compañía	X		X		X				1,4	1,4	
		1.6.4.		Está definida la población de personal que hace parte de la compañía	X		X		X				1,4	1,4	
		1.6.5.		Están definidos los vehículos automotores y no automotores puestos al servicio de la compañía.	X			X		X			1,4		
		1.6.6.		Están definidas las ciudades de operación de la organización	X			X		X			1,4		
		1.6.7.		Están documentados los mecanismos de contratación de los vehículos.		X							1,4		
		1.6.8.		Están documentados los mecanismos de contratación de conductores.		X							1,4		
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.	X			X		X	20,0	2,9			
		1.7.2.	APLICACIÓN DE LA ENCUESTA	Se ha aplicado la encuesta	X			X		X		2,9			
		1.7.3.		Se han tenido en cuenta los riesgos de la operación in itinere y en misión	X			X		X		2,9			
		1.7.4.	CONSOLIDACIÓN Y ANÁLISIS DE LA ENCUESTA	Se han consolidado los resultados de la encuesta y hecho un análisis de los resultados	X			X		X		2,9			
		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)	X			X		X		2,9			
		1.7.6.	CALIFICACIÓN Y CLASIFICACIÓN DE RIESGOS VIALES	Se han calificado los riesgos viales identificados a través de la encuesta	X			X		X		2,9			
		1.7.7.		La calificación de los riesgos se ha hecho basado en alguna norma o estándar	X			X		X		2,9			

1.8	PLANES DE ACCIÓN DE RIESGOS VIALES	1.8.1.	DEFINICIÓN DE PLANES DE ACCIÓN	De acuerdo con los resultados del diagnóstico de riesgos viales, se han definido planes de acción para el FACTOR HUMANO	X			X	X	15,0	3,0		
		1.8.2.		De acuerdo con los resultados del diagnóstico de riesgos viales se han definido planes de acción para el FACTOR VEHICULOS	X			X	X		3,0		
		1.8.3.		De acuerdo con los resultados del diagnóstico de riesgos viales se han definido planes de acción para el INFRAESTRUCTURA SEGURA	X			X	X		3,0		
		1.8.4.		De acuerdo con los resultados del diagnóstico de riesgos viales se han definido planes de acción para ATENCIÓN A VÍCTIMAS	X			X	X		3,0		
		1.8.5.	VIABILIDAD DE PLANES DE ACCIÓN	Los planes de acción propuestos, describen la viabilidad para su implementación	X			X	X		3,0		
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	X			X	X	10,0	2,5		
		1.9.2.		El cronograma tiene fechas definidas para la implementación de los planes de acción	X			X	X		2,5		
		1.9.3.		Los planes de acción tienen responsables definidos dentro de la organización.	X			X	X		2,5		
		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	X			X	X		2,3		
1.10	SEGUIMIENTO Y EVALUACIÓN DE PLANES DE ACCIÓN DEL PESV	1.10.1.	INDICADORES DEL PLAN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL	Se tiene definido indicadores para la implementación de las acciones del PESV (Tabla de indicadores del PESV)	X			X	X	8,0	0,7		
		1.10.2.		Están definidos los responsables en la organización para la medición de los indicadores planteados dentro del PESV	X			X	X		0,7		
		1.10.3.		Están definidas las fuentes y fórmulas para el cálculo de los indicadores	X			X	X		0,7		
		1.10.4.		Están definidas las metas de los indicadores	X			X	X		0,7		
		1.10.5.		Está definida la periodicidad para la medición de los indicadores	X			X	X		0,7		
		1.10.6.		Existe indicadores de número de personas capacitadas en seguridad vial	X			X	X		0,7		
		1.10.7.		Existen indicadores de Número de accidentes de tránsito	X			X	X		0,7		
		1.10.8.		Existen indicadores de mantenimiento preventivo	X			X	X		0,7		
		1.10.9.	AUDITORÍAS DEL PLAN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL	Están definidos los planes de acción que se van auditar del PESV en la organización	X			X	X		0,7		
		1.10.10.		Está descrita la metodología para el desarrollo de las auditorías	X			X	X		0,7		
		1.10.11.		Están definidos los periodos sobre los cuales se va a desarrollar las auditorías	X			X	X		0,7		
TOTAL										100,0	100,0	2,7	

 EQUIPOS E INVERSIONES HL SAS		INSTRUMENTO DE CALIFICACION PESV								CODIGO: HL-RE-023				
										FECHA: 19/07/2021				
										VERSION: 01				
2. COMPORTAMIENTO HUMANO														
No.	PARÁMETRO - DEFINICIÓN		VARIABLES	CRITERIO DE AVAL	APLICA		Evidencias de su existencia		Responde a los requerimientos		Valor del Parámetro	Valor de la variable	Valor obtenido	OBSERVACIONES
					SI	NO	SI	NO	SI	NO				
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	X			X		X	10,0	5,0		
		2.1.2.	PROCEDIMIENTO DE SELECCIÓN DE CONDUCTORES	Está documentado el procedimiento de selección de los conductores	X			X		X		5,0		
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	X			X		X	20,0	1,9		
		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)	X			X		X		1,9		
		2.2.4.	EXÁMENES PSICOSENSO-MÉTRICOS	Está documentado y se han fijado criterios para la realización de los exámenes psicosensoométricos a los conductores	X			X		X		1,9		
		2.2.5.	IDONEIDAD EN EXÁMENES PSICOSENSO-MÉTRICOS	La entidad que realiza los exámenes psicosensoométricos cuenta con idoneidad	X			X		X		1,9		
		2.2.6.	PRUEBA TEÓRICA	Está documentado y se han fijado criterios para la realización de las pruebas teóricas a los conductores	X			X		X		1,9		
		2.2.7.	IDONEIDAD EN EXAMENES TEORICOS	La entidad o persona natural que realiza y califica los exámenes teóricos cuenta con idoneidad	X			X		X		1,9		
		2.2.8.	PRUEBA PRÁCTICA	Está documentado y se han fijado criterios para la realización de las pruebas práctica a los conductores	X			X		X		1,9		
		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	X			X		X		1,8		
		2.2.10.	PRUEBAS PSICOTÉCNICAS	Está documentado y se han fijado criterios para la realización de las pruebas psicotécnicas a los conductores	X			X		X		1,8		
		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	X			X		X		1,8		

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	X			X		X	20,0	3,3		
		2.3.2.		Pruebas médicas de control	X			X		X		3,3		
		2.3.3.		Pruebas psicosenométricas	X			X		X		3,3		
		2.3.4.		Pruebas teóricas	X			X		X		3,3		
		2.3.5.		Pruebas prácticas	X			X		X		3,3		
		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	X			X		X		3,3		
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	X			X		X	20,0	1,4		
		2.4.2.		Existe un cronograma de formación para conductores y personal de la organización	X			X		X		1,4		
		2.4.3.		Está definido el responsable del programa de capacitación.	X			X		X		1,4		
		2.4.4.		Incluye temas de normatividad	X			X		X		1,4		
		2.4.5.		Incluye temas de sensibilización en los diferentes roles del factor humano	X			X		X		1,4		
		2.4.6.		Incluye temas de como actuar frente a accidentes de tránsito.	X			X		X		1,4		
		2.4.7.		Incluye temas basados en el diagnóstico realizado a la empresa	X			X		X		1,4		
		2.4.8.		El programa tiene definida la intensidad horaria.	X			X		X		1,4		
		2.4.9.		El programa tiene temas acordes con los tipos de vehículos que opera la organización	X			X		X		1,4		
		2.4.10.		El programa tiene incluidos temas para conductores nuevos y conductores antiguos	X			X		X		1,4		
		2.4.11.		El programa es exigido tanto a conductores propios como terceros	X			X		X		1,4		
		2.4.12.		Se tiene establecido un modelo de evaluación de la capacitación	X		X		X			1,4	1,4	
		2.4.13.		Está definido un mínimo de aciertos sobre las evaluaciones	X		X		X			1,4	1,4	
		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.		X	X		X			1,4	1,4
		2.4.15.	Esta definida la frecuencia con que se deben presentar evidencias de las capacitaciones de los conductores no propios.		X	X		X		1,4		1,4		

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.	X			X		X	10,0	1,5		
		2.5.2		Existe un protocolo de control de documentación de los conductores, propios y tercerizados.	X			X		X		1,5		
		2.5.3		La información consignada evidencia el control y trazabilidad de las acciones ejecutadas y definidas dentro del PESV de la empresa.	X			X		X		1,5		
		2.5.4	REPORTE DE COMPARENDOS	Se tiene definida la frecuencia de verificación de infracciones de tránsito por parte de los conductores	X			X		X		1,5		
		2.5.5		Se cuenta con el registro de infracciones a las normas de tránsito por parte de los conductores propios y tercerizados.	X			X		X		1,5		
		2.5.6		Se tiene establecido un procedimiento en caso de existir comparendos por parte de los conductores propios.	X			X		X		1,5		
		2.5.7		Existe un responsable para la verificación y aplicación de los procedimientos en caso de presentar comparendos los conductores.	X			X		X		1,5		
2.6.	POLÍTICAS 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.	X			X		X	20,0	1,0		
		2.6.2		Se definieron responsables, para la realización de las pruebas.	X			X		X		1,0		
		2.6.3		Se han definido los mecanismos para la realización de las pruebas - Procedimiento	X			X		X		1,0		
		2.6.4		Se ha definido la idoneidad de quien realiza las pruebas	X			X		X		1,0		
		2.6.5		Se ha definido la periodicidad para la realización de las pruebas	X			X		X		1,0		
		2.6.6		Están definidas las acciones a tomar, para aquellos conductores cuyo resultado del examen sea positivo.	X			X		X		1,0		

2.6. POLITICAS DE REGULACION DE LA EMPRESA	2.6.7	REGULACIÓN DE HORAS DE CONDUCCIÓN Y DESCANSO	Existe una política documentada para la regulación y control de horas máximas de conducción y descanso	X			X		X	20,0	1,0		
	2.6.8		Se puede evidenciar el reporte de las jornadas laborales o la planificación de su jornada.	X			X		X		1,0		
	2.6.9	REGULACION DE LA 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.	X			X		X		1,0		
	2.6.10		Se ha fijado unos límites de velocidad para las zonas urbanas y rurales.	X			X		X		1,0		
	2.6.11		Los conductores conocen las políticas de velocidad fijadas en la empresa.	X			X		X		1,0		
	2.6.12		La empresa cuenta con mecanismos de control de velocidad y los monitorea.		X		X		X		1,0		
	2.6.13	POLITICA DE USO DEL CINTURON DE SEGURIDAD	Es manifiesta la obligatoriedad del uso de los cinturones de seguridad y se controla.	X			X		X		1,0		
	2.6.14		Los conductores conocen las políticas de cinturón fijadas en la empresa	X			X		X		1,0		
	2.6.15		La empresa cuenta con mecanismos de control de uso de cinturón de seguridad.	X			X		X		1,0		
	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.	X			X		X		1,0		
	2.6.17		Los conductores conocen las políticas de uso de EPP fijadas en la empresa	X			X		X		1,0		
	2.6.18	POLÍTICA DE USO DE EQUIPOS BIDIRECCIONALES	Está expresa la prohibición del uso de equipos bidireccionales durante la conducción	X			X		X		1,0		
	2.6.19		La empresa cuenta con mecanismos de control de uso de equipos bidireccionales durante la conducción.	X			X		X		1,0		
	2.6.20		Se han fijado sanciones a los conductores que hacen uso de equipos bidireccionales durante la conducción.	X			X		X		1,0		
TOTAL										120,0	100,0	5,6	

 EQUIPOS E INVERSIONES HL SAS	INSTRUMENTO DE CALIFICACION PESV	CODIGO: HL-RE-023
		FECHA: 19/07/2021
		VERSION: 01

3. VEHICULOS SEGUROS														
No.	PARÁMETRO - DEFINICIÓN		VARIABLES	CRITERIO DE AVAL	APLICA		Evidencias de su existencia		Responde a los requerimientos		Valor del Parámetro	Valor de la variable	Valor obtenido	OBSERVACIONES
					SI	NO	SI	NO	SI	NO				
3.1	MANTENIMIENTO PREVENTIVO	3.1.1	HOJAS DE VIDA DE LOS VEHICULOS	Se tiene, en físico o digital, en la empresa y disponible, la carpeta de cada uno de los vehículos propios y no propios	X			X		X	50,0	6,3		
		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.	X			X		X		6,3		
		3.1.3		SOAT - fecha de vigencia, seguros - fechas de vigencia, revisión técnico mecánica, reporte de comparendos.	X			X		X		6,3		
		3.1.4		Reporte de incidentes, reporte de accidentes.	X			X		X		6,2		
		3.1.5	RECOMENDACIONES TÉCNICAS DE OPERACIONES DE MANTENIMIENTO	Debe conocerse toda la información y especificaciones técnicas de los vehículos, incluyendo los sistemas de seguridad activa y pasiva, registradas por escrito en carpeta independiente para cada vehículo.	X			X		X		6,3		
		3.1.6	CRONOGRAMA DE INTERVENCIONES DE VEHÍCULOS PROPIOS	Se cuenta con una programación para las intervenciones programadas de mantenimiento preventivo a los vehículos	X			X		X		6,3		
		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.	X			X		X		6,3		
		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.	X			X		X		6,3		
3.2	MANTENIMIENTO CORRECTIVO	3.2.1	REGISTRO	Se llevan registros de los mantenimientos correctivos realizados a los vehículos	X			X		X	30,0	10,0		
		3.2.2	PROTOCOLO	En caso de fallas de los vehículos, se tienen establecidos protocolos de atención.	X			X		X		10,0		
		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.	X			X		X		10,0		
3.3	CHEQUEO PREOPERACIONAL	3.3.1	INSPECCIÓN PREOPERACIONAL	Se han establecido protocolos y formatos de inspección diaria a los vehículos.	X		X		X		20,0	6,7	6,7	
		3.3.2		Los operadores o conductores diligencian diariamente el formato de chequeo preoperativo.	X		X		X			6,7	6,7	
		3.3.3		Se adelantan auditorías verificando el debido diligenciamiento del listado de chequeo.	X		X		X			6,7		
TOTAL											100,0	100,0	13,3	

 EQUIPOS E INVERSIONES HL SAS	INSTRUMENTO DE CALIFICACION PESV	CODIGO: HL-RE-023
		FECHA: 19/07/2021
		VERSION: 01

4. INFRAESTRUCTURA SEGURA																	
No.	PARÁMETRO - DEFINICIÓN		VARIABLES	CRITERIO DE AVAL	APLICA		Evidencias de su existencia		Responde a los requerimientos		Valor del Parámetro	Valor de la variable	Valor obtenido	OBSERVACIONES			
					SI	NO	SI	NO	SI	NO							
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.		X					35,0	2,1					
		4.1.2		Existe conflicto en la circulación entre los vehículos, peatones, zonas de descargue y parqueaderos		X						2,1					
		4.1.3	DESPLAZAMIENTO EN LAS ZONAS PEATONALES DE LAS INSTALACIONES	Señalizadas		X							2,1				
		4.1.4		Demarcadas		X							2,1				
		4.1.5		Iluminadas		X								2,1			
		4.1.6		Separadas de las zonas de circulación de los vehículos		X								2,1			
		4.1.7	Se privilegia el paso de peatones sobre el paso vehicular		X									2,1			
		4.1.8	VÍAS INTERNAS DE CIRCULACIÓN DE LOS VEHÍCULOS	Señalizadas		X								2,1			
		4.1.9		Demarcadas		X								2,1			
		4.1.10		Iluminadas		X									2,1		
		4.1.11		Está definida la velocidad máxima de circulación de los vehículos		X									2,1		
		4.1.12	Existen elementos en la vía que favorezcan el control de la velocidad		X										2,1		
		4.1.13	PARQUEADEROS INTERNOS	Señalizados	X		X		X						2,1	2,1	
		4.1.14		Demarcados	X		X		X						2,1	2,1	
		4.1.15		Iluminados	X		X		X						2,1	2,1	
		4.1.16		Están definidas zonas de parqueo según el tipo de vehículo	X		X		X						2,1	2,1	
		4.1.17	MANTENIMIENTO DE SEÑALES	La empresa tiene definida una política y/o procedimiento para el mantenimiento de las vías internas y señalización.	X			X		X					2,1		

4.2.	RUTAS EXTERNAS: Desplazamiento fuera del entorno físico 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.	X			X		X	65,0	9,3		
		4.2.2		Se han identificado los puntos críticos y establecido las estrategias de prevención frente a los mismos.	X			X		X		9,3		
		4.2.3	POLÍTICAS DE ADMINISTRACIÓN DE RUTAS	Se planifica el desplazamiento del personal	X			X		X		9,3		
		4.2.4		Se tienen definidos los horarios de llegada y salida en la empresa y las jornadas de trabajo.	X			X		X		9,3		
		4.2.5	APOYO TECNOLÓGICO	Se hace monitoreo y retroalimentación en los comportamientos viales.	X			X		X		9,3		
		4.2.6		El monitoreo de las tecnologías usadas permite generar acciones preventivas.	X			X		X		9,3		
		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.	X			X		X		9,3		
TOTAL											100,0	100,0	8,2	

 EQUIPOS E INVERSIONES HL SAS	INSTRUMENTO DE CALIFICACION PESV	CODIGO: HL-RE-023
		FECHA: 19/07/2021
		VERSION: 01

5. ATENCION A VICTIMAS														
No.	PARÁMETRO - DEFINICIÓN		VARIABLES	CRITERIO DE AVAL	APLICA		Evidencias de su existencia		Responde a los requerimientos		Valor del Parámetro	Valor de la variable	Valor obtenido	OBSERVACIONES
					SI	NO	SI	NO	SI	NO				
5.1.	ATENCIÓN A VICTIMAS	5.1.1.	PROTOCOLOS	Existen protocolos de atención a víctimas en caso de accidentes de tránsito.	X			X		X	20,0	10,0		
		5.1.2.	DIVULGACIÓN DE PROTOCOLOS	Los empleados conocen el procedimiento a seguir en los casos en que ocurra un accidente de tránsito.	X			X		X		10,0		
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	X			X		X	80,0	13,3		
		5.2.2.	ANÁLISIS DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO	Existen variables de análisis en los casos de accidentes de tránsito (gravedad, histórico de datos, etc.)	X			X		X		13,3		
		5.2.3.	LECCIONES APRENDIDAS	Se ha hecho divulgación de lecciones aprendidas de los accidentes de tránsito ocurridos	X			X		X		13,3		
		5.2.4.	FUENTE DE INFORMACIÓN	Esta definida la fuente de los registros para obtener información sobre los accidentes de tránsito en la organización	X			X		X		13,3		
		5.2.5.	PROCEDIMIENTO PARA LA INVESTIGACIÓN DE A.T.	Está definido un procedimiento para la investigación de accidentes de tránsito.	X			X		X		13,3		
		5.2.6.	INDICADORES	Se elaboran indicadores de accidentes de tránsito.	X			X		X		13,3		
TOTAL											100,0	100,0	0,0	

 EQUIPOS E INVERSIONES HL SAS	INSTRUMENTO DE CALIFICACION PESV	CODIGO: HL-RE-023
		FECHA: 19/07/2021
		VERSION: 01

6. VALORES AGREGADOS														
No.	PARÁMETRO - DEFINICIÓN	DESCRIPCIÓN DE LAS VARIABLES	CRITERIO DE AVAL	APLICA		Evidencias de su existencia		Responde a los requerimiento		Valor del Parámetro	Valor de la variable	Valor obtenido	OBSERVACIONES	
				SI	NO	SI	NO	SI	NO					
6.1	Nuevas propuestas o innovaciones que se presentan en el PESV y se observan como un valor agregado.									25	25			
										25	25			
											25	25		
											25	25		
TOTAL										100	100	0		

 EQUIPOS E INVERSIONES HL SAS	INSTRUMENTO DE CALIFICACION PESV	CODIGO: HL-RE-023
		FECHA: 19/07/2021
		VERSION: 01

ESTRUCTURA DE PONDERACIÓN				
PILAR		VALOR OBTENIDO	VALOR PONDERADO	RESULTADO
1	FORTALECIMIENTO EN LA GESTIÓN INSTITUCIONAL	3	30%	0,8100
2	COMPORTAMIENTO HUMANO	5,6	30%	1,6800
3	VEHÍCULOS SEGUROS	13,3	20%	2,6680
4	INFRAESTRUCTURA SEGURA	8,2	10%	0,8240
5	ATENCIÓN A VÍCTIMAS	0,0	10%	0
6	VALORES AGREGADOS O INNOVACIONES	0	5%	0
RESULTADO FINAL DEL EJERCICIO			105%	5,9820

Anexo 2. Encuesta diagnostica de seguridad vial para el trabajador.

2/4/22, 9:05

ENCUESTA DIAGNOSTICA SEGURIDAD VIAL PARA EL TRABAJADOR



**EQUIPOS
E INVERSIONES HL SAS**

**PLAN
ESTRATÉGICO DE
SEGURIDAD VIAL**

ENCUESTA DIAGNOSTICA SEGURIDAD VIAL PARA EL TRABAJADOR

Objetivo: Realizar el diagnóstico inicial de la situación actual de la seguridad vial en la empresa Equipos e Inversiones HL SAS, de acuerdo a las tareas que realizan con base en la resolución 1565 de 2014 expedida por el ministerio de transporte.


carolinapl@ufps.edu.co (no compartidos) [Cambiar de cuenta](#)



*Obligatorio

Nombres y Apellidos *

Tu respuesta

Identificación *

Cedula de Ciudadanía (CC)

Cedula Extranjera (CE)

Numero de Identificación *

Tu respuesta




https://docs.google.com/forms/d/e/1FAIpQLSeBMpoeJ6iNeQNg2H_HVcSG5um_sCvJn7fB2f7106rlspJaw/viewform

1/7

2/4/22, 9:05

ENCUESTA DIAGNOSTICA SEGURIDAD VIAL PARA EL TRABAJADOR

Genero *

- Masculino
- Femenino

Edad *

- Entre 18 a 28 años
- Entre 29 a 39 años
- Entre 40 a 50 años
- 51 o superior

Cargo *

Tu respuesta

1. Grupo de trabajo al que pertenece *

- Administrativo
- Asistencial
- Técnico
- Operativo
- Otro: _____

2. Tipo de contrato *

- Indefinido

2/4/22, 9:05

ENCUESTA DIAGNOSTICA SEGURIDAD VIAL PARA EL TRABAJADOR



- Definido
- Contratista
- Otro: _____

3. Experiencia en la conducción de vehículos *

Especificar en numero la cantidad de años

Tu respuesta _____

4. Accidentes: ¿Ha tenido en los últimos cinco años algún accidente de tránsito? *

- Sí
- No

¿Cuántos accidentes? *

si su respuesta anterior fue SI conteste la cantidad de accidentes que ha tenido durante los últimos 5 años, si es NO colocar Ninguno

Elige ▼

Describa brevemente las circunstancias del o los accidentes

si la respuesta de la pregunta 4. fue SI describa los accidentes, si fue No omitir

Tu respuesta _____



5. Incidentes: ¿Ha tenido en los últimos cinco años, algún incidente de tránsito, produciéndose daños materiales, pero no personales? *



https://docs.google.com/forms/d/e/1FAIpQLSeBMpoeJ6iNeQNga2H_HVcSG5um_sCvJn7fB2f7106rlspJaw/viewform

3/7

2/4/22, 9:05

ENCUESTA DIAGNOSTICA SEGURIDAD VIAL PARA EL TRABAJADOR

producción de daños materiales, pero no personales:

- Sí
- No

6. ¿Con qué frecuencia realiza desplazamientos en misión? *

- A diario
- Alguna vez a la semana
- Unas o dos veces al mes
- Varias veces al año

7. ¿Conduce su propio vehículo para estos desplazamientos? *

- Sí
- No

8. Sus desplazamientos en misión son, en general, planificados por *

- Mi mismo
- La empresa

9. ¿Con cuánto tiempo de antelación se suelen prever sus misiones?

Especificar en numero y colocar si es en horas o días

Tu respuesta



10. Medios de desplazamiento que utiliza para los trayectos casa - trabajo. *

- A pie
- Automotor
- En bicicleta
- Transporte publico
- Moto o ciclomotor
- Transporte colectivo de empresa
- Otro: _____

11. Número de km diarios entre su lugar de trabajo y su domicilio *

Tener en cuenta la trayectoria de ida y vuelta que recorre con su transporte, se sugiere revisar Google Maps para ser mas exactos con la medición

Tu respuesta _____

12. Tiempo medio diario que utilizo para desplazarme entre su lugar de trabajo y su domicilio *

Tener en cuenta la trayectoria de ida y vuelta en horas

Tu respuesta _____

13. Número de kilómetros MENSUALES recorridos en la labor profesional

Se sugiere revisar Google Maps para ser mas exactos con la medición

2/4/22, 9:05

ENCUESTA DIAGNOSTICA SEGURIDAD VIAL PARA EL TRABAJADOR

Tu respuesta

14. Principales factores de riesgo con los que se cuenta (tanto en los trayectos ida - vuelta del domicilio al trabajo, como en los desplazamientos en misión) *

- Estado de la infraestructura / vía
- Su vehículo
- Climatología
- Su propia conducción
- Otro: _____

15. Causas que motivan el riesgo (indique todos los que considere adecuados, en su caso) *

- Intensidad del tráfico
- Condiciones climatológicas
- Tipo de vehículo o sus características, estado del vehículo.
- Organización del trabajo (agenda de reuniones, tiempos de entrega, etc.)
- Su propia conducción
- Su estado psicofísico (cansancio, estrés, sueño, etc.)
- Otros conductores
- Estado de la infraestructura / Vía
- Falta de información o formación en seguridad vial.
- Otro: _____

2/4/22, 9:05

ENCUESTA DIAGNOSTICA SEGURIDAD VIAL PARA EL TRABAJADOR

16. Concrete el riesgo que percibe *

Tu respuesta

17. Sus propuestas para reducir el riesgo de accidente *

Tu respuesta

18 Posee Licencia de Conducción *

Sí

No

Siguiente

Borrar formulario

Nunca envíes contraseñas a través de Formularios de Google.

Este formulario se creó en Universidad Francisco de Paula Santander. [Notificar uso inadecuado](#)

Google Formularios



Anexo 3. Acta Conformación del Comité de Seguridad Vial

 EQUIPOS E INVERSIONES HL S.A.S.	ACTA DE CONFORMACIÓN DEL COMITÉ DE SEGURIDAD VIAL	CODIGO: HL-RE-024
		FECHA: 09/09/2021
		VERSIÓN: 01

En San José de Cúcuta, a los 14 días del mes de Septiembre de 2021, en las instalaciones de la empresa EQUIPOS E INVERSIONES HL S.A.S., la Alta Dirección designó a las siguientes personas para conformar el Comité de Seguridad Vial que se encargará de planear, diseñar, implementar y medir las acciones que permitan generar conciencia entre el personal y lograr cumplimiento de los objetivos de la seguridad vial y la vida cotidiana de los empleados y así dar cumplimiento a lo establecido en la resolución 1565 de 2014 expedida por el Ministerio de Transporte.

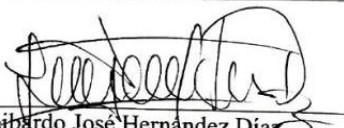
El comité de Seguridad Vial se reunirá trimestralmente en horario laboral, sesionará con la mitad más uno de sus integrantes y de manera extraordinaria en caso de presentarse accidentes o incidentes de tránsito o problemas asociados a la seguridad vial. Así mismo, de cada sesión se elaborará un acta de reuniones sobre los temas tratados y listado de asistencia.

Se nombra como miembros del comité de Seguridad Vial a:

NOMBRE	CARGO	CARGO PESV	FIRMA
Olga Cogollos	Responsable del SG-SST	Fortalecimiento de la gestión institucional	Olga Cecilia Cogollos
Yamiletz Quintero	Coordinadora administrativa	Comportamiento humano	Yamiletz Quintero
Isaac Pulgarin	Conductor	Vehículos seguros	Isaac Pulgarin H
María Fernanda Peñaranda	Director(a) Adtva. de obra	Infraestructural segura	Mafer Suarez
Patricia Navarro	Agente SST	Atención a víctimas	Patricia Navarro

Durante la reunión se asigna al presidente y secretario.

NOMBRE	CARGO	CARGO PESV	FIRMA
Isaac Pulgarín	Conductor	Presidente	Isaac Pulgarin H
Patricia Navarro	Agente SST	Suplente -secretaria	Patricia Navarro


 Libardo José Hernández Díaz
 C.C 88.242.649 de Cúcuta
Representante Legal Suplente

 EQUIPOS E INVERSIONES HL SAS	ACTA DE CONFORMACIÓN DEL COMITÉ DE SEGURIDAD VIAL	CODIGO: HL-RE-024
		FECHA: 09/09/2021
		VERSIÓN: 01

A continuación, se describen las funciones del comité de seguridad vial, la alta dirección, el presidente y la secretaria del comité.

Funciones	
Comité de Seguridad Vial	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Analizar 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. ✓ Presentar, discutir y determinar los programas académicos a desarrollar con los distintos actores. ✓ Adoptar un estándar de seguridad, que garantice la integridad y bienestar y minimice los riesgos de un accidente de tránsito. ✓ Evaluar los requerimientos y la oferta disponible, frente a proveedores y talleres para los procesos de diagnóstico, mantenimiento preventivo y mantenimiento correctivo de los vehículos. ✓ Programar fechas, tiempos y lugares para las capacitaciones con los conductores, sus equipos de trabajo y otros actores de la empresa, entidad u organización. ✓ Determinar las acciones de control o auditorías viales que se consideren pertinentes. ✓ Presentar las campañas y acciones de acompañamiento a desarrollar durante todo el año. ✓ Establecer los cronogramas de las diversas actividades a ejecutar y hará seguimiento de las mismas. ✓ Elaborar informes anuales hacia la alta dirección (rendición de cuentas), Ministerio de Transporte, organismo de tránsito u otros interesados, que den cuenta de las acciones 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. ✓ 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. ✓ Participar activamente de las investigaciones de los incidentes y accidentes de tránsito. ✓ Hacer seguimiento a los indicadores del Plan Estratégico de Seguridad Vial.
Alta dirección	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Liderar el proceso de creación e implementación del Plan Estratégico de Seguridad Vial. ✓ Involucrar un representante de cada área de la organización, según sea pertinente y que se entiende, participe en la creación y difusión de los objetivos de la seguridad vial.

	ACTA DE CONFORMACIÓN DEL COMITÉ DE SEGURIDAD VIAL	CODIGO: HL-RE-024
		FECHA: 09/09/2021
		VERSIÓN: 01

	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Definir los roles y funciones de cada integrante de la organización, a efectos de cumplir los objetivos trazados en el Plan Estratégico de Seguridad Vial. ✓ Asignar el presupuesto necesario para el diseño e implementación de las diferentes medidas que se vayan a adoptar. ✓ Establecer un proceso ágil, dinámico y eficaz de participación de los trabajadores. ✓ Garantizar a los grupos de trabajo el tiempo que precisen para sus reuniones. ✓ Adoptar las decisiones oportunas que hagan posible que se lleven a buen término las medidas que se propongan. ✓ Garantizar que el personal que labora en cada área cumpla con lo establecido en el Plan Estratégico de Seguridad Vial y los documentos relacionados aplicables.
Presidente del comité	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Liderar el proceso de creación e implementación del Plan Estratégico de Seguridad Vial. ✓ Participar en la creación y difusión de los objetivos de la seguridad vial. ✓ Definir los roles y funciones de cada integrante del Comité a efectos de cumplir los objetivos trazados en el PESV. ✓ Gestionar el presupuesto necesario para la implementación de las acciones que se vayan a adoptar en razón al cumplimiento de los objetivos del PESV. ✓ Establecer un proceso ágil, dinámico y participativo de todos los funcionarios de la empresa. ✓ Garantizar a los grupos de trabajo el tiempo que precisen para sus reuniones. ✓ Adoptar las decisiones oportunas que hagan posible que se lleven a buen término las medidas que se adopten. ✓ Garantizar que existan los controles necesarios para que los trabajadores cumplan con lo establecido en el Plan Estratégico de Seguridad Vial.
Secretaria del comité	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Citar a las reuniones a los miembros del comité y demás personal que tenga relación con el objetivo a tratar en la reunión. ✓ Elaborar el orden del día a tratar en la sesión ✓ Verificar el Quórum. ✓ Elaborar, suscribir y conservar las actas con sus respectivos soportes de cada sesión del comité dentro de los (5) días hábiles siguiendo a la correspondiente sesión. ✓ Convocar periódicamente a reuniones ordinarias y extraordinarias las veces que se considere necesario de acuerdo a la solicitud de alguno de sus miembros. ✓ Realizar seguimiento a los compromisos derivados de las reuniones del Comité de Seguridad Vial.

Anexo 4. Acta de designación del responsable del PESV

 EQUIPOS E INVERSIONES HL S.A.S.	ACTA DE DESIGNACIÓN DEL RESPONSABLE DEL PESV	CODIGO: HL-RE-025
		FECHA: 09/09/2021
		VERSIÓN: 01

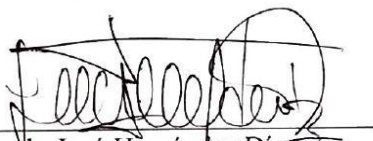
San José de Cúcuta, 14 de septiembre del 2021

Siendo las 3:00 p.m., en las instalaciones de la empresa EQUIPOS E INVERSIONES HL S.A.S., yo Libardo José Hernández Díaz en representación de la Alta Dirección, en cumplimiento de la resolución 1565 del 2014, la resolución 0312 del 2019 en el artículo 32 y el decreto 1079 del 2015, designa como responsable del Plan estratégico de Seguridad Vial a Olga Cecilia Cogollos Pedraza, quien se encargará del diseño, desarrollo, implementación y seguimiento del Plan Estratégico de Seguridad Vial y todas las acciones contempladas en este.

Las funciones a desempeñar son:

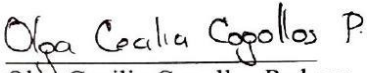
- Diseñar e implementar el Plan Estratégico de Seguridad Vial y realizar rendición de cuentas a la Alta Dirección anualmente.
- Liderar el proceso de creación e implementación del PESV.
- Capacitar y gestionar capacitaciones a los empleados de la empresa en temas referente a seguridad vial

Cordialmente



Libardo José Hernández Díaz
C.C 88.242.649 de Cúcuta
Representante Legal Suplente

Recibe,


Olga Cecilia Cogollos Pedraza
Responsable PESV



EQUIPOS
ENVERSIONES HI.SAS

LISTA DE ASISTENCIA

CODIGO: HI-FO-040

FECHA: 23/09/2020

VERSION:02

Ciudad y fecha:	Cucuta / 14 de Septiembre del 2021		
Lugar:	Oficina administrativa	Hora:	3:00pm
Tipo de reunión:	Ordinaria	Tema de reunión:	Conformación del comité de seguridad

NOMBRE	DOCUMENTO	CARGO	FIRMA
Leandro José Hernández Díaz	981242, 649	Gerente E	<i>[Firma]</i>
Patricia Romero Robon	1005052843	Agente SST	<i>[Firma]</i>
Isaac Rodrigo Jimenez E?	107015561	Controlador	<i>[Firma]</i>
Elisa Amos Umbano	1090426375		<i>[Firma]</i>
José Miguel Gomez J	88228409	Dep. taller	<i>[Firma]</i>
Yamileth Zoraya Quintan Brimador	1090494273	Coordinadora	<i>[Firma]</i>
Yra Fernando Fernandez Suarez	1090515901	D. Administrativo de obra	<i>[Firma]</i>

Olea Cecilia Capotas P
FIRMA DEL CAPACITADOR

Anexo 5. Política de Seguridad Vial

 EQUIPOS E INVERSIONES HL S.A.S.	POLITICA DE SEGURIDAD VIAL	CODIGO: HL-PO-008
		FECHA: 15/02/2022
		VERSIÓN: 01

San José de Cúcuta, 20 de marzo de 2022

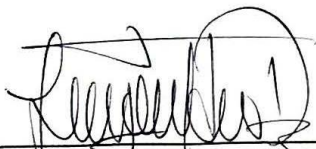
Equipos e Inversiones HL S.A.S. consciente de la importancia de la seguridad durante las operaciones de transporte, establece la necesidad de gestionar una operación segura mediante la construcción de los pilares (fortalecimiento institucional, comportamiento humano, vehículo seguro, infraestructura segura y atención a víctimas) en el que procura generar acciones que aporten al cumplimiento de los lineamientos de la ley 1503 de 2011, para ello la alta dirección, trabajadores y partes interesadas, se comprometen con el diseño e implementación del Plan Estratégico de Seguridad Vial PESV y las actividades que en él se asocian para su debido desarrollo.

Equipos e Inversiones HL S.A.S, establecerá medidas para desarrollar una operación segura de sus procesos y promocionará los buenos comportamientos y prácticas en las actividades de movilidad cotidianas de sus empleados, cumpliendo con la normatividad vigente y procurando un mejoramiento continuo del PESV, con el fin de disminuir la probabilidad de ocurrencia de accidentes que puedan afectar la integridad física, mental y social de quienes usan dichos vehículos, de la comunidad y demás actores viales, la propiedad pública o privada y/o el medio ambiente.

Para cumplir este propósito, la empresa Equipos e Inversiones HL S.A.S se compromete a desarrollar las siguientes acciones:

- Concientizar a los trabajadores, a través de capacitaciones que estén orientadas a la prevención de accidentes de tránsito, respeto de las normas y señales de tránsito tanto para peatones, pasajeros y conductores
- Diseñar un programa de mantenimiento y realizar los mantenimientos preventivos y correctivos de los vehículos de la empresa, con el objeto de mantener un desempeño óptimo y seguro.
- Desarrollar acciones preventivas de inspección a vehículos y rutas de tránsito vehicular.

Para dar cumplimiento a la anterior Política, la Alta Dirección diseñará un Plan Estratégico de Seguridad Vial, bajo el principio de la mejora continua y con la inclusión de todos los actores viales.



Libardo José Hernández Díaz

C.C 88.242.649 de Cúcuta

Representante Legal Suplente

Anexo 6. Procedimiento de selección de conductores

 EQUIPOS E INVERSIONES HL SAS	PROCEDIMIENTO DE SELECCIÓN DE CONDUCTORES	CÓDIGO: HL-PR-009
		FECHA: 27/05/2022
		VERSIÓN: 01

1. OBJETIVO

Realizar la selección del personal idóneo para ocupar el cargo de conductor en la empresa Equipos e Inversiones HL SAS, logrando así entregar un servicio de calidad a nuestros clientes en forma segura y oportuna por parte de nuestro recurso humano.

2. ALCANCE

Este procedimiento abarca todo el proceso de selección de conductores en la empresa, dando cumplimiento a la normatividad vigente y a las políticas del plan estratégico de seguridad vial.

3. RESPONSABLES

Gerencia
Sub gerencia

4. DEFINICIONES

Conductor. Es la persona habilitada y capacitada técnica y teóricamente para operar un vehículo para el transporte de personas y/o mercancías.

Convocatoria. Es un anuncio o un escrito con el cual se convoca a un determinado evento o acontecimiento que se producirá.

Entrevista. La conversación que sostienen dos o más personas que se encuentran en el rol de entrevistador y entrevistado, a fin de que el primero obtenga del segundo información sobre un asunto particular.

Selección de personal. Es un proceso que consiste en poner al candidato adecuado en un trabajo adecuado.

Vehículo. Es un medio de transporte que permite el traslado de un lugar a otro de personas, animales o cualquier tipo de objeto.

 EQUIPOS E INVERSIONES HL SAS	PROCEDIMIENTO DE SELECCIÓN DE CONDUCTORES	CÓDIGO: HL-PR-009
		FECHA: 27/05/2022
		VERSIÓN: 01

5. DESARROLLO

ÍTEM	ACTIVIDAD	DESCRIPCIÓN	RESPONSABLE
1	Solicitud de personal	El gerente de la empresa Equipos E Inversiones HL SAS verifica la necesidad y aprueba la respectiva vacante.	Gerente
2	Abrir convocatoria en medios y recepción de hoja de vida	El área de talento humano realiza la publicación de la vacante en diferentes medios de comunicación principalmente en la página web de la empresa, así mismo en los estados de WhatsApp, Instagram y Facebook. Para posteriormente efectuar la recepción de las hojas de vida de los aspirantes.	Sub Gerente
3	Preselección	El Sub Gerente realiza la revisión de las hojas de vida de los candidatos, en donde se verifica que los candidatos cuenten con su licencia de conducción vigente y estén a paz y salvo con la autoridad competente en materia de comparendos e infracciones (Sistema RUNT). Así mismo, los conductores deben contar con una experiencia mínima de un año, en el desempeño de labores de conducción de vehículos tipo utilitario (camioneta, camiones pequeños). Posteriormente, se realiza la selección de las hojas de vida que más se ajustan a la vacante para enviarlas a la dirección; las hojas de vida que no fueron seleccionadas se guardan en archivo.	Sub Gerente Conductores
4	Selección de hoja de vida por el gerente	El gerente verifica que los candidatos seleccionados cumplan con los requerimientos del cargo, el cual contempla las competencias, conocimientos, habilidades entre otros, así mismo, consulta las referencias laborales para posteriormente realizar la	Gerente

	PROCEDIMIENTO DE SELECCIÓN DE CONDUCTORES	CÓDIGO: HL-PR-009
		FECHA: 27/05/2022
		VERSIÓN: 01

		elección del candidato. Las hojas de vida no seleccionadas se llevan a archivo.	
5	Entrevista	El Sub Gerente cita al candidato, en donde el gerente realiza la entrevista al candidato seleccionado, con el fin de comprobar si cumple con el perfil del cargo.	Sub Gerente
6	Exámenes médicos	Psicosensométricos Audiometría Visiometría	Institución prestadora de servicios
7	Pruebas de conducción	Prueba Psicotécnica – psicólogo de selección de personal Prueba Teórico Práctica - Empresa de conducción	Institución prestadora de servicios
8	Contratación	El gerente toma la decisión final de contratar al candidato.	Gerente

 EQUIPOS E INVERSIONES HL SAS	PROCEDIMIENTO DE SELECCIÓN DE CONDUCTORES	CÓDIGO: HL-PR-009
		FECHA: 27/05/2022
		VERSIÓN: 01

CONTROL DEL DOCUMENTO			
	NOMBRE	CARGO	FECHA
ELABORÓ	Olga Cecilia Cogollos Pedraza	Responsable SG- SST	27/05/2022
REVISÓ Y APROBÓ	Libardo José Hernández Díaz	Representante Legal Suplente	27/05/2022

CONTROL DE CAMBIOS		
FECHA	VERSIÓN	RAZÓN CAMBIO
27/05/2022	01	Creación del documento

Anexo 7. Perfil de Cargos

 EQUIPOS E INVERSIONES HL SAS	PERFIL DE CARGOS	CÓDIGO: HL-FO-004
		FECHA: 19/03/2019
		VERSIÓN: 01

PERFIL DEL CARGO CONDUCTOR	
IDENTIFICACIÓN	
Nombre Del Cargo	Conductor
Área	Operativa
Personal a Cargo	Ninguno
Jefe Inmediato	Gerente
OBJETIVO DEL CARGO	
Ejecutar las labores de conducción de vehículos automotores, con el fin de movilizar personas, materiales y equipos, conforme a las normas y procedimientos vigentes	
REQUISITOS	
EDUCACIÓN	Título de Bachiller
EDAD	Entre 20 y 60 años.
FORMACIÓN	<ul style="list-style-type: none"> • Normas y señales de tránsito • Conocimiento básico de mecánica automotriz • Conocimientos prácticos y teóricos de conducción • Conocimiento de la geografía de la región • Código Nacional de Tránsito • Manejo defensivo • Inspección vehicular. • Atención de emergencias en carretera.
EXPERIENCIA	<ul style="list-style-type: none"> • Mínimo 2 años certificados en la conducción de vehículos de transporte de maquinaria, pasajeros y equipos.
COMPETENCIA	<ul style="list-style-type: none"> • Orientación a resultados • Innovación • Adaptabilidad Trabajo en equipo
RESPONSABILIDADES	
<ul style="list-style-type: none"> • Conducir y velar por el buen funcionamiento del vehículo asignado, mantener el vehículo en buen estado de presentación y responder por el equipo y accesorios asignados al vehículo • Mantener una bitácora con los movimientos del vehículo. • Estar siempre dispuesto para los requerimientos que se le soliciten. • Encargado de transportar equipos para alquiler • En caso que se requiera servir de apoyo en cualquier actividad que determine la compañía. 	

	PERFIL DE CARGOS	CÓDIGO: HL-FO-004
		FECHA: 19/03/2019
		VERSIÓN: 01

- Informar oportunamente a la oficina encargada del mantenimiento y reparación de los vehículos, todo tipo de fallas o daños presentados en el mismo y en caso de ser necesario realizar algún trámite ante compañías aseguradoras, deberá adjuntar toda la documentación necesaria.
 - Solicitar oportunamente los combustibles y lubricantes necesarios.
 - Cumplir estrictamente con las normas sobre seguridad y salud en el trabajo, prevención de accidentes y demás normas de tránsito.
- Mantener en regla todos los requisitos y documentos requeridos para el tránsito del vehículo como la licencia de conducción y los seguros exigidos por la Secretaría de Tránsito y Transportes.

• RESPONSABILIDADES EN EL SG-SST

- Conocer y cumplir la Política de Seguridad y Salud en el Trabajo.
 - Conocer y cumplir la Política de Seguridad Vial.
 - Procurar el cuidado integral de su salud.
 - Suministrar información clara, completa y veraz sobre su estado de salud.
 - Cumplir las normas de seguridad e higiene propias de la empresa.
 - Participar en la prevención de riesgos laborales mediante las actividades que se realicen en la empresa.
 - Informar las condiciones de riesgo detectadas al jefe inmediato.
- Reportar inmediatamente todo accidente o incidente de tránsito.

• AUTORIDAD

No aplica.

Cordialmente,



Representante Legal

Recibe:

Conductor

Fecha:

Anexo 8. Licencia de Prestación de Servicios

 <p>INSTITUTO DEPARTAMENTAL DE SALUD NORTE DE SANTANDER</p>	<p>DIRECCIONAMIENTO ESTRATEGICO</p>	 <p>Gobernación de Norte de Santander Instituto Departamental de Salud</p>
<p>Código: F-DE-PE05-01 Versión: 04</p>	<p>RESOLUCION</p>	<p>Página 1 de 2</p>

RESOLUCION N° 004611

(-9 NOV 2017.)

Por la cual se concede la Licencia de Prestación de Servicios en Seguridad y Salud en el Trabajo a una Persona Jurídica

EL DIRECTOR DEL INSTITUTO DEPARTAMENTAL DE SALUD DE NORTE DE SANTANDER
En uso de sus facultades legales y en especial las conferidas por la Resolución No.4502 del 28 de diciembre de 2012 del Ministerio de Salud y Protección Social, y,

CONSIDERANDO

Que, la Institución Prestadora de Servicios de Salud, denominada, **IPS MEDCARE DE COLOMBIA S.A.S**, se encuentra registrada en esta Entidad con el código No. **5400101872-01, NIT 900257281-1** a través de su Representante Legal, Linda Marcela García Parada, identificada con cédula de ciudadanía No.60.325.000 expedida en Cúcuta, ubicados con domicilio Legal en la AV 2E N° 5-23 BARRIO LA CEIBA, municipio de Cúcuta, ha solicitado la Licencia para la Prestación de los Servicios de Seguridad y Salud en el Trabajo como Persona Jurídica, mediante escrito de fecha 23 de octubre de 2017, radicado ante la Oficina de Unidad de correspondencia el día 23 de octubre del año en curso, bajo el No. 019266, en las siguientes áreas de Medicina del Trabajo y Medicina Laboral, Psicología, Optometría, Fonoaudiología y Fisioterapia, anexando a su petición la documentación exigida por la Resolución N° 4502 del 28 de diciembre de 2012, expedida por el Ministerio de Salud Y Protección Social.



Que, de conformidad con la Resolución N° 4502 del 28 de diciembre de 2012, expedida por el Ministerio de Salud y Protección Social, delegó en las Direcciones Seccionales de Salud la función de expedir y renovar la Licencia en Seguridad y Salud en el Trabajo a las personas naturales o jurídicas que oferten los servicios de Seguridad y Salud en el Trabajo a nivel nacional, previo el cumplimiento de las condiciones y requisitos previstos en la presente resolución.

Que, en mérito de lo expuesto, este Despacho,

RESUELVE

ARTÍCULO PRIMERO: Conceder la Licencia de Prestación de Servicios en Seguridad y Salud en el Trabajo a la Institución: **IPS MEDCARE DE COLOMBIA S.A.S**, que se encuentra registrada en esta Entidad con el código No. **5400101872-01, NIT. 900257281-1**, a través de su Representante Legal, Linda Marcela García Parada, identificada con cédula de ciudadanía No.60.325.000 expedida en Cúcuta, ubicados con domicilio Legal en la AV 2E N° 5-23 BARRIO LA CEIBA, municipio de Cúcuta, de acuerdo a los perfiles profesionales en las Áreas de:

- **MEDICINA LABORAL Y DEL TRABAJO**
- **INVESTIGACION EN AREA TECNICA**
- **INVESTIGACION EN ACCIDENTE DE TRABAJO**
- **EDUCACION Y CAPACITACION**
- **DISEÑO, ADMINISTRACIÓN Y EJECUCIÓN DEL SISTEMA DE GESTIÓN DE LA SEGURIDAD Y SALUD EN EL TRABAJO**

 INSTITUTO DEPARTAMENTAL DE SALUD <small>NORTE DE SANTANDER</small>	DIRECCIONAMIENTO ESTRATEGICO	 Gobernación de Norte de Santander <small>Instituto Departamental de Salud</small>
Código: F-DE-PE05-01 Versión: 04	RESOLUCION	Página 2 de 2

RESOLUCION N° 004617

(-9 NOV 2017.)

Por la cual se concede la Licencia de Prestación de Servicios en Seguridad y Salud en el Trabajo a una Persona Jurídica

PARAGRAFO: La Licencia de Seguridad y Salud en el Trabajo, otorgada tiene carácter personal e intransferible y validez en todo el territorio nacional.

ARTICULO TERCERO: El IDS vigilará y controlará el cumplimiento de las disposiciones contenidas en la presente Resolución e impondrán las sanciones correspondientes, sin detrimento de otras sanciones de tipo legal, que puedan derivarse de la trasgresión de las normas legales vigentes.

ARTICULO CUARTO: La Persona Jurídica autorizada deberá cumplir, en el ejercicio de sus actividades, con las normas legales, técnicas y de control de calidad establecidas en la legislación vigente en Seguridad y Salud en el Trabajo.

PARAGRAFO: Todos los servicios, que preste en las áreas concedidas, podrán ser evaluados por los funcionarios competentes, mediante la aplicación de las normas sobre auditoría de los servicios de salud ocupacional, adoptadas por el Ministerio de Salud y Protección Social.

ARTICULO QUINTO: Contra lo dispuesto en la presente Resolución procede el recurso de reposición, el cual podrá interponerse ante el Director del Instituto Departamental de Salud de Norte de Santander dentro de los diez (10) días siguientes a su notificación, en los términos establecidos en el Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo.

ARTICULO SEXTO: La presente resolución rige a partir de la fecha de su notificación.





Expedida en Cúcuta a

-9 NOV 2017

JUAN ALBERTO BITAR MEJIA
Director

Elaboró: Luz M. Arias Profesional Universitario- en SST
 Revisó: José Ramírez -Profesional Universitario IDS
 Gloria Montaña Moncada-PE coordinadora Vigilancia y Control IDS
 Iván A. Figueredo Bautista-Profesional Especializado IDS

Anexo 9. Resolución del Ministerio de Transporte

 		
<p>RESOLUCIÓN NÚMERO 0003324 DE 2014</p> <p>(5 NOV 2014)</p> <p>"Por la cual se habilita al establecimiento de comercio denominado CRC MEDICARR, como Centro de Reconocimiento de Conductores"</p> <p style="text-align: center;">SUBDIRECTOR DE TRANSITO (E)</p> <p>En ejercicio de las facultades legales y en especial las conferidas por el numeral 16.4 del artículo 16 del Decreto 087 de 2011 y la Resolución 421 del 25 de febrero de 2014,</p> <p style="text-align: center;">CONSIDERANDO:</p> <p>Que la Ley 769 de 2002 y su modificatoria Decreto 019 de 2012 establecen como requisito para obtener la licencia de conducción por primera vez, la recategorización o renovación un Certificado de Aptitud Física, Mental y de Coordinación Motriz, expedido por un Centro de Reconocimiento de Conductores habilitado por el Ministerio de Transporte;</p> <p>Que en ejercicio de la facultad reglamentaria, el Ministerio de Transporte, mediante Resolución 217 del 31 de enero de 2014, reglamentó la expedición de los certificados de aptitud física, mental y de coordinación motriz para la conducción de vehículos, así como los rangos de aprobación de la evaluación requerida y el registro de los Centros de Reconocimiento de Conductores;</p> <p>Que la representante legal de la sociedad CRC MEDICARR S.A.S. de NIT 900707242-6, mediante radicado No. 20143210614172 del 23 de octubre de 2014, solicitó la habilitación como Centro de Reconocimiento de Conductores del establecimiento de comercio denominado CRC MEDICARR, con matrícula mercantil No. 257862, ubicado en la Calle 16 N No. 5-74 de la ciudad de Cúcuta (Norte de Santander);</p> <p>Que la sociedad CRC MEDICARR S.A.S., se encuentra debidamente acreditada ante el Organismo Nacional de Acreditación de Colombia –ONAC, como Organismo de Certificación de Personas, con cobertura al sitio ubicado en la Calle 16 N No. 5-74 en la ciudad de Cúcuta (Norte de Santander);</p> <p>Que según el Anexo de Certificado 14-CEP-049 de fecha 11 de septiembre de 2014, expedido por el Organismo Nacional de Acreditación de Colombia –ONAC, la capacidad de emisión de certificados por día que puede expedir el Centro de</p>		

RESOLUCIÓN NÚMERO **0003324** DEL **5 NOV 2014** Hoja No. 2

"Por la cual se habilita al establecimiento de comercio denominado CRC MEDICARR, como Centro de Reconocimiento de Conductores"

Reconocimiento de Conductores denominado CRC MEDICARR, es de sesenta y nueve (69);

Que la Subdirección de Tránsito verificó los requisitos y condiciones establecidas en la Resolución 217 del 31 de enero de 2014 para la habilitación de los Centros de Reconocimiento de Conductores, respecto del establecimiento de comercio denominado CRC MEDICARR;

En mérito de lo expuesto,

RESUELVE:

ARTÍCULO 1.- Habilitar como Centro de Reconocimiento de Conductores al establecimiento de comercio denominado CRC MEDICARR con matrícula mercantil No. 257862, de propiedad de la sociedad CRC MEDICARR S.A.S de NIT 900707242-6, ubicado en Cúcuta (Norte de Santander), el cual en consecuencia operará bajo las siguientes características:

SOCIEDAD PROPIETARIA:	CRC MEDICARR S.A.S.
MATRÍCULA MERCANTIL SOCIEDAD:	257862
NIT SOCIEDAD:	900707242-6
ESTABLECIMIENTO DE COMERCIO:	CRC MEDICARR
MATRÍCULA MERCANTIL:	257862
DIRECCIÓN:	CALLE 16 N No. 5-74
MUNICIPIO:	CUCUTA
DEPARTAMENTO:	NORTE DE SANTANDER
CAPACIDAD DIARIA DE EXPEDICIÓN DE CERTIFICADOS:	SESENTA Y NUEVE (69)

ARTÍCULO 2.- La autorización concedida para la operación y funcionamiento del Centro de Reconocimiento de Conductores denominado CRC MEDICARR, estará supeditada al cumplimiento de las condiciones señaladas en la Resolución 217 de 2014 y a las evaluaciones anuales para el mantenimiento o renovación de la acreditación, efectuados por el Organismo Nacional de Acreditación de Colombia (ONAC) o quien haga sus veces. En caso de suspensión de la habilitación, se procederá en la forma prevista en el artículo 19 de la Ley 1702 de 2013.

ARTÍCULO 3.- Comunicar la presente resolución, a la Concesión RUNT S.A. para que proceda a realizar la inscripción del registro, a la Superintendencia de Puertos y Transporte y al Organismo Nacional de Acreditación de Colombia (ONAC).

ARTÍCULO 4.- Notificar la presente Resolución al representante legal de la sociedad CRC MEDICARR S.A.S, identificada con el NIT 900707242-6, en la Calle 16N No. 5-74 en Cúcuta (Norte de Santander), conforme a lo dispuesto en los artículos 66 y 67 del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo.

ARTÍCULO 5.- Ordenar la publicación de la presente resolución en la página WEB del Ministerio de Transporte.

ARTÍCULO 6.- Contra el presente acto administrativo proceden los recursos de reposición ante el Despacho de la Subdirección de Tránsito y de apelación ante el

RESOLUCIÓN NÚMERO **0003324** DEL **5 NOV 2014** DE **10** No. 3

"Por la cual se habilita al establecimiento de comercio denominado CRC
MEDICARR, como Centro de Reconocimiento de Conductores"


Despacho de la dirección de Transporte y Tránsito, dentro de los diez (10) días siguientes a la notificación, de conformidad con los artículos 74 y 76 del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo.



ARTÍCULO 7.- La presente resolución rige a partir de su notificación.

NOTIFÍQUESE Y CÚMPLASE

5 NOV 2014

Dado en Bogotá, D. C.,


DAVID BECERRA FONSECA

Proyectó: Angie De La Vega 
Revisó: ANA PATRICIA MANGA HENAO 

Anexo 10. Certificación de Cumplimiento de las Condiciones de Habilitación



Libertad y Orden

Ministerio de la Salud y la Protección Social

Instituto Departamental de Salud
Norte de Santander

Concede:

Certificación de Cumplimiento de las
Condiciones de Habilitación

(De conformidad al Art. 2.5.1.3.2.13 del Decreto 780 de 2016, Único Reglamentario del Sector Salud y Protección Social, del Ministerio de Salud y Protección Social)

A:

CRC MEDICARR S.A.S.

Código de Habilitación: 5400102263-01

Que, de acuerdo a la Visita de Verificación de los Servicios de Salud, efectuada por la Comisión Técnica del Instituto Departamental de Salud de Norte de Santander; el día 18 de octubre de 2018, al Prestador de Servicios de Salud, ubicado en la CALLE 16N 5-74 BARRIO BENJAMIN HERRERA, en el Municipio de Cúcuta, cumple con las Condiciones exigibles para su Habilitación establecidas por el Ministerio de Salud y la Protección Social en el Decreto 780 de 2016 Art 2.5.1.3.1.1, Resolución 2003 de mayo del 2014, Art. 4 y demás normas que lo modifiquen, adicionen o complementen.

En Constancia se firma en la Ciudad de San José de Cúcuta el Certificado N° 1701 a los 15 días del mes de noviembre de 2018.

 <hr style="width: 100%;"/> <p>JUAN ALBERTO BINAR MEJÍA Director</p>	 <hr style="width: 100%;"/> <p>GLORIA INÉS MONTAÑO MONCADA Coordinadora de Subgrupo de Vigilancia y Control de Servicios de Salud</p>
--	--

Anexo 11. Acreditación de la ONAC

No. 39569



ANEXO DE CERTIFICADO

CRC MEDICARR S.A.S.

14-CEP-049

ACREDITACIÓN ISO/IEC 17024:2012 NTC-ISO/IEC 17024:2013

Alcance de la acreditación aprobado

Conductores de vehículos automotores para las siguientes categorías:

Grupo 1

A1 ó 01: Para Conducir Motocicletas hasta 125 c.c.

A2 ó 02: Para Conducir Motocicletas, Motociclos, Mototriciclos mayores a 125 c.c.

B1 ó 03: Para conducir Motocarros, automóviles, Camperos, Camionetas y Microbuses de Servicio

Particular

Grupo 2

B1 ó C1 ó 04: Para conducir Motocarros, automóviles, Camperos, Camionetas y Microbuses de Servicio Público.

B2 ó C2 ó 05: Para Conducir Camiones Rígidos, Busetas y Buses de Servicios Públicos y Particular.

B3 ó C3 ó 06: Conducir Vehículos articulados de Servicio público.

Sitios cubiertos por la acreditación

Establecimiento de Comercio: CRC MEDICARR	
Sede	Capacidad
CL 16N NRO. 5 – 74 BENJAMIN HERRERA Cúcuta, Norte de Santander, Colombia.	30 Certificados por día

Norma de requisitos para el organismo de evaluación de la conformidad


"Rangos de evaluación de las aptitudes físicas, mentales y de coordinación motriz requeridas para obtener por primera vez, recategorizar y/o refrendar la licencia de conducción": A1.1 Capacidad visual, A1.2 Capacidad auditiva, A1.3. Sistema Locomotor, A1.4. Sistema cardiovascular, A1.5. Trastornos hematológicos, A1.6. Sistema renal, A1.7. Sistema respiratorio, A1.8. Enfermedades metabólicas y endocrinas, A1.9. Sistema nervioso y muscular, A1.10. Trastornos mentales y de conducta, A1.11. Trastornos relacionados con sustancias, A1.12. Aptitud perceptivo-motora, A1.13. Otras causas no especificadas, según lo requerido en la Resolución 0217 de 2014 del Ministerio de Transporte.

Resolución 5228 de 2016 del Ministerio de Transporte.

Fecha de Otorgamiento: 2014-09-11 Fecha Última Modificación: 2019-02-15

Fecha de Renovación: 2017-09-11 Fecha de Vencimiento: 2022-09-10

Alfonso Giraldo

Anexo 12. Prestación de servicios

San José de Cúcuta, 11 de marzo de 2017


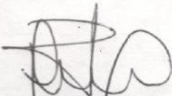
LA GERENTE DE CRC MEDICARR S.A.S.
CON NIT: 900.707.242-6

CERTIFICA QUE:


Prestamos el servicio de pruebas Psicosenométricas a conductores remitidos por la IPS INESO LTDA / SSOAR SALUD OCUPACIONAL con Nit. 900364101-2, desde el Febrero del año en curso.

Lo anterior se expide a solicitud del interesado. Cualquier información adicional puede solicitarla en los teléfonos: 5790033 o 3188648326.

Cordialmente,



LEIDY CARRILLO DURÁN
Gerente




Calle 16N # 5-74 Corral de Piedra
Tel:5790033 Cel: 318 864 8326
crcmedicarr@hotmail.com

Anexo 13. Certificado de exámenes realizados

	PROCESOS MISIONALES - PRESTACIÓN DEL SERVICIO	CÓDIGO: SGI-PS-F-08
	CERTIFICADO DE APTITUD	VERSIÓN: 1
		FECHA: 29/12/2014
		Página 1 de 2

Tipo certificación: Ingreso Periódico Retiro Post incapacidad Caso ocupacional
 Control Reubicación Ingreso al SVE Trabajo en alturas

DATOS DEL PACIENTE			
Fecha 25/08/2021	Empresa EQUIPOS E INVERSIONES HL		Convenio EQUIPOS E INVERSIONES
Nombre ISAAC PULGARIN HERNANDEZ			
Cargo CONDUCTOR/AYUDANTE DE TALLER	Doc. Identidad CC 1007045564		

SE PRACTICARON LOS SIGUIENTES PARACLÍNICOS		
1 EXAMEN MÉDICO OCUPACIONAL CON ÉNFASIS OSTEOMUSCULAR	2 PRUEBA DE VERTIGO	3 AUDIOMETRIA
4 OPTOMETRIA	5 COLESTEROL	6 TRIGLICERIOS
7 GLICEMIA	8 PRUEBA PSICOSENSOMETRICA	9

CONCEPTO

Apto para continuar desempeñando el cargo sin limitaciones
 Concepto de aptitud para el oficio: Sin restricciones para el cargo. Puede trabajar en alturas y conducir.

RECOMENDACIONES

Realizar ejercicios de higiene postural y fortalecimiento de músculos para-vertebrales.
 Usar adecuadamente los elementos de protección personal (EPP) acordes a la labor a desempeñar.
 Normas de bioseguridad estrictamente: lavado de manos y uso de tapabocas
 Utilizar diseño ergonómico para el puesto de trabajo.
 Fomentar autocuidados en salud con hábitos y estilos de vida saludables.
 Realizar actividad física deportiva y/o social y familiar una vez en la semana.
 Realizar pausas activas durante jornada laboral con ejercicios de estiramiento muscular en miembros superiores e inferiores.

RESTRICCIONES

NINGUNA

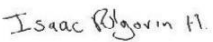
OBSERVACIONES

Al momento del examen físico negativo para sintomatología por infección de SARS-COVID-2.

PRUEBAS REALIZADAS


* AUDIOMETRIA
 * COLESTEROL
 * EXAMEN MÉDICO OCUPACIONAL CON ÉNFASIS OSTEOMUSCULAR
 * GLICEMIA
 * OPTOMETRIA


 HUMBERTO LIZCANO RODRIGUEZ
 Especialidad: MEDICO OCUPACIONAL
 CC: 91200363 RM: RM0944/89 -LC: 3187/2014


 Trabajador: ISAAC PULGARIN HERNANDEZ
 CC: 1007045564
 Declaro que todos los datos registrados corresponden a la verdad



Captura Biométrica

	PROCESOS MISIONALES - PRESTACIÓN DEL SERVICIO	CÓDIGO: SGI-PS-F-08
	CERTIFICADO DE APTITUD	VERSIÓN: 1
		FECHA: 29/12/2014
		Página 2 de 2

Al momento del examen físico negativo para sintomatología por infección de SARS-COVID-2.	<ul style="list-style-type: none"> * PRUEBA DE VERTIGO * PRUEBA PSICOSENSOMETRICA * TRIGLICERIOS
--	---

PROGRAMA DE VIGILANCIA EPIDEMIOLOGICA								
Visual <input type="radio"/>	Auditivo <input type="radio"/>	Respiratorio <input type="radio"/>	Cardiovascular <input type="radio"/>	Psicosocial <input type="radio"/>	Ergonómico <input type="radio"/>	Otros <input type="radio"/>		
REMISIÓN	SI <input type="radio"/>	NO <input checked="" type="radio"/>	ARL	SI <input type="radio"/>	NO <input type="radio"/>	EPS	SI <input type="radio"/>	NO <input type="radio"/>

Los resultados fueron consignados en una historia clínica ocupacional que reposará en nuestra IPS.


 HUBERTO LIZCANO RODRIGUEZ
 Especialidad: MEDICO OCUPACIONAL
 CC: 91200363 RM: RM0944/89 -LC: 3187/2014


 Trabajador: ISAAC PULGARIN HERNANDEZ
 CC: 1007045564
 Declaro que todos los datos registrados corresponden a la verdad



Anexo 15. Control de Documentación de Conductores

 EQUIPOS E INVERSIONES HL S.A.S.	CONTROL DE DOCUMENTACIÓN DE CONDUCTORES		CODIGO:
			FECHA: 21/03/2021
			VERSIÓN: 01
Nombres:		Apellidos:	
Número de identificación		Fecha de Nacimiento:	Edad:
Grupo de trabajo al que pertenece:		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 históricos de los mismos			
Control de ingreso de conductores con deudas de comparendos			
REPORTE DE INCIDENTE			
Fecha:	Lugar:	Area: Urbana ____ Rural	
REPORTE DE ACCIDENTE			
Fecha:	Lugar:	Area: Urbana ____ Rural	
ACCIONES DE SEGURIDAD VIAL REALIZADAS			
Exámenes _____ Pruebas _____ Capacitaciones _____.			
Observaciones			

Anexo 16. Procedimiento en caso de comparendo

 EQUIPOS E INVERSIONES HL SAS	PROCEDIMIENTO EN CASO DE COMPARENDOS	CÓDIGO: HL-PR-010
		FECHA: 27/05/2022
		VERSIÓN: 01

1. OBJETIVO

Verificar, controlar y hacer seguimiento a las infracciones de tránsito relacionadas con el personal y vehículos a cargo de la empresa Equipos e Inversiones HL SAS.

2. ALCANCE

Este procedimiento aplica para todo el personal que conduce cualquier tipo de vehículo en la empresa.

3. RESPONSABLES

Sub Gerente
conductores.

4. DEFINICIONES

Comparendo. Es una orden formal de notificación para que el presunto contraventor o implicado se presente ante la autoridad de tránsito por la comisión de una infracción.

RUNT: Es un sistema de información que permite registrar y mantener actualizada, centralizada, autorizada y validada la misma sobre los registros de automotores, conductores, licencias de tránsito, empresas de transporte público, infractores, accidentes de tránsito, seguros, remolques y semirremolques, maquinaria agrícola y de construcción autopropulsada y de personas naturales o jurídicas que prestan servicio al sector.

SIMIT: Es un sistema que integra el registro de infractores a nivel nacional que impide la realización de trámites en los Organismos de Tránsito donde participe un infractor, en cualquier calidad, que no se encuentre a paz y salvo. El sistema dispone de información oportuna a nivel local y nacional para el control que ejercen las autoridades de tránsito.

5. DESARROLLO

ÍTEM	ACTIVIDAD	DESCRIPCIÓN	RESPONSABLE
1	Revisión mensual de comparendos	El Sub gerente de forma mensual realizará la revisión en las plataformas SIMIT Y/O RUNT de multas o comparendos de los conductores de la empresa.	Sub gerente
2	Existencia de	En el caso que se visualice que el conductor	Sub gerente

 EQUIPOS E INVERSIONES HL SAS	PROCEDIMIENTO EN CASO DE COMPARENDOS	CÓDIGO: HL-PR-010
		FECHA: 27/05/2022
		VERSIÓN: 01


	comparendos	presente algún tipo de multa o comparendo, el Sub gerente comunicará al implicado y a la alta gerencia, para continuar con el control de los mismos. En caso de que NO el proceso termine.	
3	Notificación al conductor	<p>De manera escrita se informará al conductor que tiene un comparendo pendiente y que debe ponerse al día con la cancelación de este, para lo cual se le dará de plazo (1) mes, si cumplido este tiempo el conductor no ha realizado el pago del comparendo se le restringirá la labor de conducción hasta que se ponga a paz y salvo. Se le hará seguimiento hasta que cancele la multa.</p> <p>En el caso que se determine que un conductor es reiterativo en las multas y comparendos ya sea en vehículos de la empresa o vehículos externos, se le realizará acompañamiento en capacitación vial donde se le recordará las normas de tránsito, responsabilidades entre otros. Y de seguir con esa conducta se tomará la decisión de empezar un proceso disciplinario.</p>	<p>Sub gerente</p> <p>Conductor</p>
4	Presentación de soportes de pago	El conductor deberá presentar al responsable del seguimiento el recibo de pago o comprobante de la cancelación de la multa. No se permitirá la labor de conducción hasta que el conductor presente el paz y salvo de la multa impuesta al encargado de la revisión del mismo.	Conductor
5	Verificación de pago	El Sub gerente con el soporte de pago, realizará la verificación del descargue del mismo en las plataformas de SIMIT Y/o RUNT.	Sub gerente

 EQUIPOS E INVERSIONES HL SAS	PROCEDIMIENTO EN CASO DE COMPARENDOS	CÓDIGO: HL-PR-010
		FECHA: 27/05/2022
		VERSIÓN: 01

CONTROL DEL DOCUMENTO			
	NOMBRE	CARGO	FECHA
ELABORÓ	Olga Cecilia Cogollos Pedraza	Responsable SG- SST	27/05/2022
REVISÓ Y APROBÓ	Libardo José Hernández Diaz	Representante Legal Suplente	27/05/2022

CONTROL DE CAMBIOS		
FECHA	VERSIÓN	RAZÓN CAMBIO
27/05/2022	01	Creación del documento

Anexo 17. Política de prevención de consumo de tabaco, alcohol y drogas

 EQUIPOS E INVERSIONES HL S.A.S	POLITICA DE PREVENCION DE CONSUMO DE TABACO, ALCOHOL Y DROGAS	CODIGO: HL-PO-003
		FECHA: 26/02/2021
		VERSION: 03

San José de Cúcuta, 26 de febrero de 2021

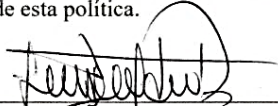
La empresa **Equipos e Inversiones HL S.A.S** ha definido y establecido una política de prevención de consumo de alcohol, tabaco y drogas, esto con el fin de promover, prevenir y fomentar el bienestar de nuestros trabajadores, clientes y partes interesadas que visitan nuestras instalaciones físicas de la empresa, ya que esto genera impactos negativos en el ambiente de trabajo, en las instalaciones de la empresa y en las personas en su seguridad y condiciones de trabajo. Por lo anterior, con el ánimo en el mejoramiento del desempeño laboral y el fomento de los hábitos y estilos de vida saludable, teniendo en cuenta lo establecido en la resolución 1075 de marzo 24 de 1992 y la resolución 4225 de mayo 29 de 1992, resolución 2646 de 2008, se definen las siguientes directrices:

- Se prohíbe al personal presentarse al cumplimiento de sus actividades, funciones y/o tareas bajo el efecto de sustancias psicoactivas incluidas bebidas alcohólicas o energizantes u otras que afecten el funcionamiento adecuado del desempeño laboral.
- Se prohíbe el consumo de tabaco, sustancias psicoactivas, bebidas alcohólicas o energizantes, durante el desarrollo de actividades y/o funciones dentro de las instalaciones físicas de la empresa y en las obras propias y de terceros interesados.
- No se permite la posesión, consumo y/o comercialización de bebidas alcohólicas y sustancias alucinógenas, tanto en las instalaciones de la empresa o en actividades de trabajo fuera de la oficina, ni en las obras
- Solo se podrá fumar fuera de las instalaciones de la empresa. En ningún momento los trabajadores están autorizados para ausentarse durante la jornada laboral de su lugar de trabajo para ir a fumar.

Esta política forma parte del contrato de trabajo y es de cumplimiento obligatorio por parte de todos los empleados de la empresa. Los trabajadores deberán tener una conducta responsable y participativa en las acciones de sensibilización que promuevan el cumplimiento de esta política

El incumplimiento de esta política y de las reglas o normas que se deriven de ella, así como la oposición a las inspecciones o toma de muestras, se considera falta grave y en consecuencia la Empresa puede adoptar medidas disciplinarias, inclusive dar por finalizado el contrato de trabajo por justa causa de acuerdo con lo establecido en el Reglamento Interno de Trabajo y la Ley, según sea el caso.

La gerencia de la empresa **Equipos E Inversiones HL SAS** se compromete a garantizar los recursos para desarrollar programas que permitan divulgar, promover y asegurar el cumplimiento de esta política.


LIBARDO JOSE HERNANDEZ DIAZ
 Representante Legal Suplente
 Equipos e Inversiones HL S.A.S

Anexo 18. Procedimiento para pruebas de alcoholimetría

 EQUIPOS E INVERSIONES HL SAS	PROCEDIMIENTO PARA PRUEBAS DE ALCOHOLIMETRÍA	CÓDIGO: HL-PR-011
		FECHA: 27/05/2022
		VERSIÓN: 01

1. OBJETIVO

Realizar control a los conductores y personal de la empresa Equipos e Inversiones HL SAS que transitan por las vías de Cúcuta y su área metropolitana, con el fin de fomentar estilos de vida saludables, y a su vez evitar la ocurrencia de accidentes de trabajo.

2. ALCANCE

Este procedimiento inicia desde que se identifica la necesidad de realizar el control de embriaguez y finaliza con la evaluación de las actividades y la toma de acciones pertinentes para la mejora continua.

3. RESPONSABLES

Gerente
Sub gerente

4. DEFINICIONES

Alcoholimetría. Es una prueba que determina qué tanto alcohol hay en su sangre. La prueba mide la cantidad de alcohol en el aire que uno expulsa (exhala).

Alcoholímetro. Dispositivo que posee una boquilla o ranura por la cual pasa el aliento que exhala la boca del conductor; se recomienda soplar entre 3 y 5 segundos. Luego de soplar, el sensor y otros componentes digitales dentro del aparato tomarán unos segundos en identificar el grado de alcohol contenido en el aire exhalado.

Calibración. Corrección de las desviaciones presentadas por un instrumento de medición, teniendo en cuenta los valores conocidos correspondientes a una magnitud de medida o patrón.

Embriaguez. Estado de alteración transitoria de las condiciones físicas y mentales, causada por intoxicación aguda que no permite una adecuada realización de actividades de riesgo.

5. DESARROLLO

ÍTEM	ACTIVIDAD	DESCRIPCIÓN	RESPONSABLE
1	Verificación de dispositivo y	El encargado de la realización de la prueba de alcoholimetría debe realizar la revisión	Sub Gerente

	PROCEDIMIENTO PARA PRUEBAS DE ALCOHOLIMETRÍA	CÓDIGO: HL-PR-011
		FECHA: 27/05/2022
		VERSIÓN: 01

	elementos necesarios para la prueba	<p>del dispositivo antes de hacer uso del mismo. El cual debe estar cargado, calibrado, lo cual se demuestra mediante la etiqueta que presenta y el certificado o informe de calibración.</p> <p>Adicionalmente, debe llevar los formatos necesarios para soporte de realización de la prueba como son: Huellers, Boquillas, Guantes y Planilla de registro entre otros.</p>											
2	Explicación al personal sobre la prueba	El Sub Gerente, debe explicar claramente a los examinados en que consiste la prueba, el objeto de la realización de la misma (preventivo), los resultados que puede entregar la prueba (positivo o negativo) y que proceso se seguirá si el resultado es positivo.	Sub Gerente										
3	Realización de la prueba de alcoholemia	Se realiza la prueba de alcoholemia y se registran los resultados obtenidos en la planilla.	Sub Gerente										
4	Interpretar resultados e informar resultados de la prueba al funcionario	<p>Interpretación de los resultados: Se determinarán los grados de alcohol de acuerdo a lo estipulado en la ley 1696 de 2013.</p> <table border="1" style="margin-left: auto; margin-right: auto;"> <thead> <tr> <th>GRADOS DE ALCOHOL</th> <th>MG DE ALCOHOL POR CADA 100 ML DE SANGRE</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Grado 0</td> <td>20 – 39 mg</td> </tr> <tr> <td>Grado 1</td> <td>40 – 99 mg</td> </tr> <tr> <td>Grado 2</td> <td>99 – 150 mg</td> </tr> <tr> <td>Grado 3</td> <td>150 mg en Adelante</td> </tr> </tbody> </table> <p>Una vez se interpretan los resultados, se le dan a conocer al funcionario. Si el resultado de la prueba es positivo, se realizará una prueba confirmatoria la cual</p>	GRADOS DE ALCOHOL	MG DE ALCOHOL POR CADA 100 ML DE SANGRE	Grado 0	20 – 39 mg	Grado 1	40 – 99 mg	Grado 2	99 – 150 mg	Grado 3	150 mg en Adelante	Sub Gerente
GRADOS DE ALCOHOL	MG DE ALCOHOL POR CADA 100 ML DE SANGRE												
Grado 0	20 – 39 mg												
Grado 1	40 – 99 mg												
Grado 2	99 – 150 mg												
Grado 3	150 mg en Adelante												

 EQUIPOS E INVERSIONES HL SAS	PROCEDIMIENTO PARA PRUEBAS DE ALCOHOLIMETRÍA	CÓDIGO: HL-PR-011
		FECHA: 27/05/2022
		VERSIÓN: 01


		se debe realizar 10 minutos después de haber tomado la primera prueba y se registra el dato en la planilla. De lo contrario finaliza el procedimiento.	
5	Suspensión del trabajador	Al ser el resultado de la prueba positiva, se suspende la realización de actividades laborales por parte del trabajador durante el resto de la jornada, con el fin de prevenir la ocurrencia de un accidente o incidente de trabajo.	Sub Gerente
6	Inicio de proceso disciplinario	Se le informará de manera escrita al trabajador, el resultado positivo de la prueba y el proceso disciplinario de acuerdo a las normas y políticas establecidas dentro de la empresa.	Sub Gerente

 EQUIPOS E INVERSIONES HL SAS	PROCEDIMIENTO PARA PRUEBAS DE ALCOHOLIMETRÍA	CÓDIGO: HL-PR-011
		FECHA: 27/05/2022
		VERSIÓN: 01

CONTROL DEL DOCUMENTO			
	NOMBRE	CARGO	FECHA
ELABORÓ	Olga Cecilia Cogollos Pedraza	Responsable SG-SST	27/05/2022
REVISÓ Y APROBÓ	Libardo José Hernández Diaz	Representante Legal Suplente	27/05/2022

CONTROL DE CAMBIOS		
FECHA	VERSIÓN	RAZÓN CAMBIO
27/05/2022	01	Creación del documento

Anexo 19. Política de Regulación de Horas de Conducción y Descanso

 EQUIPOS E INVERSIONES HL S.A.S	POLITICA DE REGULACIÓN DE HORAS DE CONDUCCIÓN Y DESCANSO	CODIGO: HL-PO-011
		FECHA: 15/02/2022
		VERSIÓN: 01

San José de Cúcuta, 20 de marzo de 2022

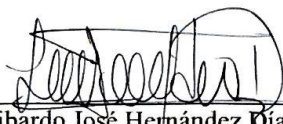
Equipos e Inversiones HL S.A.S esta comprometido en garantizar la Seguridad Vial dando cumplimiento la normatividad emitida relacionada con el Plan Estratégico de Seguridad Vial como: Resolución 1565 de 2014, Ley 2050 de 2020, Decreto 1252 de 2021, Resolución 7495 de 2020, Decreto 1310 de 2016, Resolución 0312 del 2019 y el Decreto 1079 del 2015, demás requisitos legales del Ministerio de Tránsito y Transporte, Reglamento Interno de trabajo en su Capítulo V Horario de Trabajo en el artículo 8, Capitulo VII en su artículo 15; las cuales permiten regular el tiempo de conducción de personal y garantizar el descanso adecuado de los conductores, para esto debe establece ésta política y acciones que rigen las horas máximas de conducción y el adecuado descanso.

Con el objetivo de cumplir lo anterior y teniendo en cuenta la característica de prestación del servicio de conducción en Equipos e Inversiones HL S.A.S. a sus clientes, la cual presenta una flexibilidad de horario que varía según su necesidad y no superan el máximo de horas permitidas en la conducción del vehículo, todo empleado y/o contratista que sea conductor de vehículo automotor y no automotor de la empresa Equipos e Inversiones HL S.A.S., deberá tener en cuenta:


- Los desplazamientos en misión deben realizarse dentro de la jornada laboral del trabajador.
- Los trabajadores no pueden exceder el límite de 8 horas continuas diarias de conducción en misión
- Deben tener un periodo de descanso mínimo de 1 hora diaria para almuerzo.
- Cuando se tenga 3 horas de conducción continua, deberá parar y hacer una pausa activa de estiramiento y consumir algo de líquidos hidratantes por 15 minutos, lo anterior pensando en el bienestar físico/mental del conductor y los demás usuarios de la vía.

Los reportes de horas generadas por el conductor varían entre tiempos de conducción y tiempos de disponibilidad los cuales son pagados en tiempo ordinario y horas extras si se generan, verificando el cumplimiento de los tiempos de descanso obligatorios.

La gerencia destinará los recursos financieros, humanos, técnicos y tecnológicos necesarios para dar cumplimiento a esta política y su respectiva socialización, además de cumplirla y hacerla cumplir, garantizando la mejora continua del plan estratégico de seguridad vial. El control de cumplimiento de esta política se hará de acuerdo con la metodología establecida por Equipos e Inversiones HL S.A.S. para tal fin.



Libardo José Hernández Díaz
C.C 88.242.649 de Cúcuta
Representante Legal Suplente


 EQUIPOS E INVERSIONES HL SAS	LISTA DE ASISTENCIA	CODIGO: HL-FO-040
		FECHA: 23/09/2020
		VERSION:02

Ciudad y fecha:	Cocota. 25/04/22		
Lugar:	Oficina	Hora:	4:00 p.m.
Tipo de reunión:	Reunión PESU.	Tema de reunión:	Socialización política de regulación de horas de conducción y descanso

NOMBRE	DOCUMENTO	CARGO	FIRMA
Yamiletz Zoraya Quintero Grimaldos	cc 1090494273	e. administrativo	Yamiletz Quintero
José Miguel Gómez Jiménez	98228409	Jefe Taller	José Miguel Gómez
Isaac Rogemar Hernández	1007045564	Conductor	Isaac Hernández
Julian Camilo Yanez	1090470214	Director Seguro	CAMILLO YANEZ
H ^o Fernando Peñaranda Suarez	1090515987	Director administrativo de obra.	Mafer Suarez
Patricia Navarro Pabon	1005052843	EBente SST	Patricia Navarro
Libardo José Hernández Díaz	88.242.649	Gerente	Libardo Hernández
Karen Libeth Florez perez	1090528070	Practicante	Karen Florez

Olga Cecilia Cevallos P.
FIRMA DEL CAPACITADOR

Anexo 20. Política de Regulación de la Velocidad

 EQUIPOS E INVERSIONES HL S.A.S.	POLÍTICA DE REGULACIÓN DE LA VELOCIDAD	CODIGO: HL-PO-009
		FECHA: 15/02/2022
		VERSIÓN: 01

San José de Cúcuta, 20 de marzo de 2022

Sin excepción todos los trabajadores y/o contratistas que realicen actividades de conducción para la empresa Equipos E Inversiones HL S.A.S, deben respetar y cumplir los límites de velocidad de vehículos establecidos en la Resolución 1384 de 2010 expedida por el Ministerio de Transporte, de la siguiente manera:

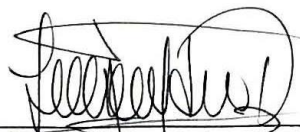
Límites de velocidad en vías urbanas y carreteras municipales: En las vías urbanas las velocidades máximas y mínimas para vehículos de servicio público o particular será determinada y debidamente señalizada por la autoridad de Tránsito competente en el distrito o municipio respectivo. En ningún caso podrá sobrepasar los (80) kilómetros por hora.

El límite de velocidad para los vehículos de servicio público, de carga y de transporte escolar, será de sesenta (60) kilómetros por hora. La velocidad en zonas escolares y en zonas residenciales será hasta de treinta (30) kilómetros por hora.

Límites de velocidad en carreteras nacionales y departamentales. En las carreteras nacionales y departamentales las velocidades autorizadas para vehículos públicos o privados, serán determinadas por el Ministerio de Transporte o la Gobernación según sea el caso teniendo en cuenta las especificaciones de la vía. En ningún caso podrán sobrepasar los (120) kilómetros por hora.

Para el servicio público, de carga y de transporte escolar el límite de velocidad en ningún caso podrá exceder los ochenta (80) kilómetros por hora.

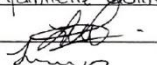
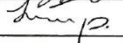

En todos los casos, el conductor deberá atender al estado del suelo, humedad, visibilidad, peso del vehículo y otras condiciones que puedan alterar la capacidad de frenado de éste, manteniendo una distancia prudente con el vehículo que antecede.



Libardo José Hernández Díaz
C.C 88.242.649 de Cúcuta
Representante Legal Suplente

 EQUIPOS E INVERSIONES HL SAS	LISTA DE ASISTENCIA	CODIGO: HL-FO-040
		FECHA: 23/09/2020
		VERSION:02

Ciudad y fecha:	Cocota. 25/04/22		
Lugar:	Oficina	Hora:	4:00 pm
Tipo de reunión:	Reunión PESU	Tema de reunión:	Socialización política de regulación de velocidad

NOMBRE	DOCUMENTO	CARGO	FIRMA
Juan Camilo Yance	7090470214	Director Técnico	CAMILLO YANCE
Patricia Navarro Fabon	1005052843	Agente SST	Patricia Navarro
Yamiletz Zoraya Quintero Gumbales	1090494233	Administrativa	Yamiletz Quintero
Isaac Rigoberto Hernandez	7027045564	Conductor	
José Miguel Guzmán Perdomo	88228409	Jefe Taller	
M ^{re} Fernanda Peñaranda Suarez	1090515987	Directora administrativa Tiro de obra	Fernanda Suarez
Libardo José Hernández Díaz	88.242.649	Gerente	
Karen Elizabeth Flores Perez	1090528070	Practicante	Karen Flores

Olga Cecilia Cogollas P.
FIRMA DEL CAPACITADOR

Anexo 21. Política Uso de teléfonos celulares/dispositivos electrónicos

 EQUIPOS E INVERSIONES HL SAS	POLITICA USO DE TELEFONOS CELULARES/DISPOSITIVOS ELECTRONICOS	CODIGO: HL-PO-004
		FECHA: 26/02/2021
		VERSION: 03

San José de Cúcuta, 26 de febrero de 2021

La empresa **Equipos e Inversiones HL S.A.S** ha definido y establecido una política con respecto al uso de teléfonos celulares y/o dispositivos electrónicos durante la jornada laboral, esto con el fin de promover, prevenir y fomentar el bienestar de nuestros colaboradores, clientes y partes interesadas que visitan nuestras instalaciones físicas de la empresa, ya que esto genera impactos negativos en el ambiente de trabajo, riesgos a la productividad y en la seguridad de las personas.

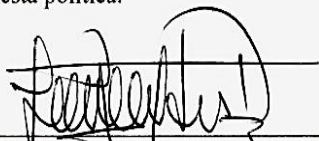
Por lo anterior, con el ánimo en el mejoramiento del desempeño laboral, se definen las siguientes directrices:

- Durante la jornada laboral no se permitiría el uso del teléfono celular y/o dispositivos electrónicos.
- Habrá una flexibilidad solo para casos de emergencias personales.

Esta política forma parte del contrato de trabajo y es de cumplimiento obligatorio por parte de todos los empleados de la empresa; los cuales deberán tener una conducta responsable y participativa en las acciones de sensibilización que promuevan el cumplimiento de esta política.


Si existe incumplimiento de esta política acarreará las siguientes consecuencias: Primera vez, llamada de atención verbal; segunda vez, Llamada de atención escrita; tercera vez, Suspensión y cuarta vez, despido.

La gerencia de la empresa **Equipos E Inversiones HL SAS** se comprometen a garantizar los recursos para desarrollar programas que permitan divulgar, promover y asegurar el cumplimiento de esta política.



LIBARDO JOSE HERNANDEZ DIAZ
Representante Legal Suplente
Equipos e Inversiones HL S.A.S

Anexo 22. Política uso del cinturón de seguridad

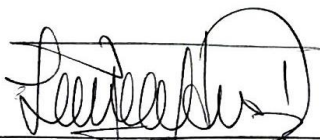
 EQUIPOS E INVERSIONES HL S.A.S.	POLITICA USO DEL CINTURON DE SEGURIDAD	CODIGO: HL-PO-010
		FECHA: 15/02/2022
		VERSIÓN: 01

San José de Cúcuta, 20 de marzo de 2022


Equipos e Inversiones HL S.A.S, de acuerdo a lo establecido en el numeral 8.1.5 de la Resolución 1565 de 2014, el Artículo 82 del Código Nacional de Tránsito Ley 769 del 2002 y bajo los lineamientos del Sistema de Gestión de la Seguridad y Salud en el trabajo y el Plan Estratégico de Seguridad Vial (PESV), promueve y determina el obligatorio uso del cinturón de seguridad a todo empleado y/o conductor y pasajeros del vehículo durante los trayectos en misión, y hasta tanto el motor del vehículo este totalmente apagado. siempre que se movilice en un vehículo por corto que sea el trayecto en todas las vías del territorio nacional, incluyendo las urbanas, rurales y las vías internas de los conjuntos cerrados y obras, incluyendo las de la empresa, con el fin de minimizar el impacto en un evento donde se vea afectada la integridad física de la persona.

Así mismo, los vehículos propios o terceros deben tener cinturones de seguridad de acuerdo a la reglamentación vigente.

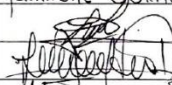
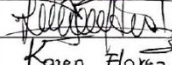
Esta política se publica, se comunica y es aplicada por todas las personas que forman parte de la organización, está disponible para las partes interesadas y se revisa una vez al año para asegurar su pertinencia y adecuación.



Libardo José Hernández Díaz
C.C 88.242.649 de Cúcuta
Representante Legal Suplente

 EQUIPOS E INVERSIONES HL SAS	LISTA DE ASISTENCIA	CODIGO: HL-FO-040
		FECHA: 23/09/2020
		VERSION:02

Ciudad y fecha:	Cocuta 25/04/22		
Lugar:	Oficina	Hora:	4:00 P.M.
Tipo de reunión:	Reunión PESV.	Tema de reunión:	Socialización uso del cinturón de seguridad



















NOMBRE	DOCUMENTO	CARGO	FIRMA
H ^o Fernando Peñaranda Suarez	1090515987	Director Administrativo de obra	Mafer Suarez
Juven Camilo Yanez	1090470214	Director tecnico	Camilo Yanez
Patricia Navarro Pabon	1005052813	Agente SST	Patricia Navarro
Jose Miguel Gomez Jimenez	88228409	Jefe taller	Jimenez
Yamiletz Zaraya Cuintero Giraldo	1090494273	C. administrativo	Yamiletz Cuintero
Isaac Bolgarrin Hernandez	1007045564	Conductor	
Libardo Jose Hernandez Diaz	88.242.649	Gerente	
Karen Lizabeth flores peier	1090528070	Practicante	Karen Flores






































Olea Cecilia Copelas P
FIRMA DEL CAPACITADOR

Anexo 23. Matriz de elementos de protección personal

























 EQUIPOS E INVERSIONES HL SAS	MATRIZ DE ELEMENTOS DE PROTECCIÓN PERSONAL											CÓDIGO: HL-RE-017					
															FECHA: 29/03/2022		
															VERSIÓN: 02		

PARTE DEL CUERPO QUE PROTEGE	PROTECCIÓN PARA LA CABEZA			PROTECCIÓN VISUAL			PROTECCIÓN AUDITIVA			PROTECCIÓN FACIAL			PROTECCIÓN RESPIRATORIA		
	CARGOS	SI/NO	DESCRIPCION	IMAGEN EPP	SI/NO	DESCRIPCION	IMAGEN EPP	SI/NO	DESCRIPCION	IMAGEN EPP	SI/NO	DESCRIPCION	IMAGEN EPP	SI/NO	DESCRIPCION

GERENTE GENERAL	SI	Casco tipo II clase E con sello de calidad Norma ANSI Z89.1 Con barbuquejo de cuatro puntos de anclaje al casco		SI	Lentes de seguridad in out regulados por el estándar Americano ANSI Z87.1-2003		SI	Protector auditivo de inserción Probados de acuerdo a las especificaciones ANSI S3.19-1974		NO	N/A	N/A	SI	Respirador desechable	
COORDINADORA ADMINISTRATIVA	SI	Casco tipo II clase E con sello de calidad Norma ANSI Z89.1 Con barbuquejo de cuatro puntos de anclaje al casco		SI	Lentes de seguridad in out regulados por el estándar Americano ANSI Z87.1-2003		SI	Protector auditivo de inserción Probados de acuerdo a las especificaciones ANSI S3.19-1974		NO	N/A	N/A	SI	Respirador desechable	
RESPONSABLE SG-SST	SI	Casco tipo II clase E con sello de calidad Norma ANSI Z89.1 Con barbuquejo de cuatro puntos de anclaje al casco		SI	Lentes de seguridad in out regulados por el estándar Americano ANSI Z87.1-2003		SI	Protector auditivo de inserción Probados de acuerdo a las especificaciones ANSI S3.19-1974		NO	N/A	N/A	SI	Respirador desechable	
COORDINADOR OPERATIVO AGENTE SST - COORDINADOR DE ALTURAS	SI	Casco tipo II clase E con sello de calidad Norma ANSI Z89.1 Con barbuquejo de cuatro puntos de anclaje al casco		SI	Lentes de seguridad in out regulados por el estándar Americano ANSI Z87.1-2003		SI	Protector auditivo de inserción Probados de acuerdo a las especificaciones ANSI S3.19-1974		NO	N/A	N/A	SI	Respirador desechable	
	SI	Monja - capuchon					SI	Tipo copa NTC 2272		NO	N/A	N/A			

DIRECTOR TÉCNICO	SI	Casco tipo II clase E con sello de calidad Norma ANSI Z89.1 Con barbuquejo de cuatro puntos de anclaje al casco		SI	Lentes de seguridad in out regulados por el estándar Americano ANSI Z87.1-2003		SI	Protector auditivo de inserción Probados de acuerdo a las especificaciones ANSI S3.19-1974		NO	N/A	N/A	SI	Respirador desechable	
DIRECTOR ADMINISTRATIVO	SI	Casco tipo II clase E con sello de calidad Norma ANSI Z89.1 Con barbuquejo de cuatro puntos de anclaje al casco		SI	Lentes de seguridad in out regulados por el estándar Americano ANSI Z87.1-2003		SI	Protector auditivo de inserción Probados de acuerdo a las especificaciones ANSI S3.19-1974		NO	N/A	N/A	SI	Respirador desechable	
CONDUCTOR - OPERARIO	SI	Casco tipo II clase E con sello de calidad Norma ANSI Z89.1 Con barbuquejo de cuatro puntos de anclaje al casco		SI	Lentes de seguridad in out regulados por el estándar Americano ANSI Z87.1-2003		SI	Protector auditivo de inserción Probados de acuerdo a las especificaciones ANSI S3.19-1974		NO	N/A	N/A	SI	Respirador desechable	
	SI	Monja - capuchon													
JEFE DE TALLER - OPERARIO SOLDADOR	SI	Casco tipo II clase E con sello de calidad Norma ANSI Z89.1 Con barbuquejo de cuatro puntos de anclaje al casco		SI	Lentes de seguridad in out regulados por el estándar Americano ANSI Z87.1-2003		SI	Protector auditivo de inserción Probados de acuerdo a las especificaciones ANSI S3.19-1974		SI	Máscara o careta de soldar con filtros inactivos de acuerdo al proceso e intensidad de corriente empleada		SI	Respirador para vapores orgánicos. Doble vía. Para polvo y partículas. Con cartuchos renovables. MSHA/NIOSH	
	SI	Monja - capuchon												SI	Respirador desechable para material particulado N95
EMPASTADOR / PINTOR	SI	Casco tipo II clase E con sello de calidad Norma ANSI Z89.1 Con barbuquejo de cuatro puntos de anclaje al casco		SI	Lentes de seguridad in out regulados por el estándar Americano ANSI Z87.1-2003		SI	Tipo copa NTC 2272		NO	N/A	N/A	SI	Respirador desechable para material particulado N95	
	SI	Monja - capuchon						SI	Protector auditivo de inserción Probados de acuerdo a las especificaciones ANSI S3.19-1974		NO	N/A	N/A	SI	Respirador para vapores orgánicos. Doble vía. Para polvo y partículas. Con cartuchos renovables. MSHA/NIOSH
AYUDANTE ESPECIALIZADO DE CONSTRUCCIÓN	SI	Casco tipo II clase E con sello de calidad Norma ANSI Z89.1 Con barbuquejo de cuatro puntos de anclaje al casco		NO	Lentes de seguridad in out regulados por el estándar Americano ANSI Z87.1-2003		SI	Protector auditivo de inserción Probados de acuerdo a las especificaciones ANSI S3.19-1974		NO	N/A	N/A	SI	Respirador desechable para material particulado N92	
	SI	Monja - capuchon						SI	Tipo copa NTC 2272		NO	N/A	N/A	SI	Respirador para vapores orgánicos. Doble vía. Para polvo y partículas. Con cartuchos renovables. MSHA/NIOSH
PRACTICANTE	SI	Casco tipo II clase E con sello de calidad Norma ANSI Z89.1 Con barbuquejo de cuatro puntos de anclaje al casco		SI	Lentes de seguridad in out regulados por el estándar Americano ANSI Z87.1-2003		SI	Protector auditivo de inserción Probados de acuerdo a las especificaciones ANSI S3.19-1974		NO	N/A	N/A	SI	Respirador desechable	
CONDUCTOR MOTO (PROPIA)	SI	Casco NTC 4533 de 2017		NO	N/A	N/A	NO	N/A	N/A	NO	N/A	N/A	SI	Respirador desechable	

PARTE DEL CUERPO QUE PROTEGE	PROTECCIÓN CORPORAL			PROTECCIÓN PARA MANOS Y BRAZOS			PROTECCIÓN PARA LOS PIES			PROTECCIÓN ALTURAS		
CARGOS	SI/NO	DESCRIPCION	IMAGEN EPP	SI/NO	DESCRIPCION	IMAGEN EPP	SI/NO	DESCRIPCION	IMAGEN EPP	SI/NO	DESCRIPCION	IMAGEN EPP
GERENTE GENERAL	SI	Pantalón Largo en Jean Camisa manga larga		SI	Guantes de vaqueta tipo ingeniero NTC 2190		SI	calzado Antideslizante con proteccion puntera		NO	Arnés dieléctrico con eslinga	
COORDINADORA ADMINISTRATIVA	SI	Pantalón Largo en Jean Camisa manga larga		SI	Guantes de vaqueta tipo ingeniero, con refuerzo NTC 2190		SI	calzado Antideslizante con proteccion puntera		NO	N/A	N/A
RESPONSABLE SG-SST	SI	Pantalón Largo en Jean Camisa manga larga		SI	Guantes de vaqueta tipo ingeniero, con refuerzo NTC 2190		SI	calzado Antideslizante con proteccion puntera		SI	Arnés dieléctrico con eslinga	
COORDINADOR OPERATIVO AGENTE SST - COORDINADOR DE ALTURAS	SI	Pantalón Largo en Jean Camisa manga larga		SI	Guantes de vaqueta tipo ingeniero, con refuerzo NTC 2190		SI	calzado Antideslizante con proteccion puntera		SI	Arnés dieléctrico con eslinga	
	SI	Pantalón y chaqueta de impermeable					SI	Botas de nitrilo con puntera				
DIRECTOR TÉCNICO	SI	Pantalón Largo en Jean Camisa manga larga		SI	Guantes de vaqueta tipo ingeniero, con refuerzo NTC 2190		SI	calzado Antideslizante con proteccion puntera		SI	Arnés dieléctrico con eslinga	
DIRECTOR ADMINISTRATIVO	SI	Pantalón Largo en Jean Camisa manga larga		SI	Guantes de vaqueta tipo ingeniero, con refuerzo NTC 2190		SI	calzado Antideslizante con proteccion puntera		SI	Arnés dieléctrico con eslinga	


CONDUCTOR - OPERARIO	SI	Pantalón Largo en Jean Camisa manga larga		SI	Guantes de nitrilo verdes		SI	calzado Antideslizante con proteccion puntera		NO	N/A	N/A
	SI	Pantalón y chaqueta de impermeable		SI	Guantes de vaqueta tipo ingeniero, con refuerzo NTC 2190		SI	Botas de nitrilo con puntera				
JEFE DE TALLER - OPERARIO SOLDADOR	SI	Pantalón Largo en Jean Camisa manga larga		SI	Guantes de carmaza reforzados largos		SI	Cabzado dieléctrico, Antideslizante, caña alta		SI	Arnés dieléctrico con eslinga	
	SI	Pantalón y chaqueta de impermeable		SI	Guantes de nitrilo verdes		SI	Botas de nitrilo con puntera				
EMPASTADOR / PINTOR	SI	Pantalón Largo en Jean Camisa manga larga		SI	Guantes de vaqueta tipo ingeniero, con refuerzo NTC 2190		SI	calzado Antideslizante con proteccion puntera		SI	Arnés dieléctrico con eslinga	
	SI	Pantalón y chaqueta de impermeable		SI	Guantes de nitrilo verdes		SI	Botas de nitrilo con puntera				
AYUDANTE ESPECIALIZADO DE CONSTRUCCIÓN	SI	Pantalón Largo en Jean Camisa manga larga		SI	Guantes de vaqueta tipo ingeniero, con refuerzo NTC 2190		SI	calzado Antideslizante con proteccion puntera		SI	Arnés dieléctrico con eslinga	
	SI	Pantalón y chaqueta de impermeable		SI	Guantes de nitrilo verdes		SI	Botas de nitrilo con puntera				
PRACTICANTE	SI	Pantalón Largo en Jean Camisa manga larga		SI	Guantes de vaqueta tipo ingeniero, con refuerzo NTC 2190		SI	calzado Antideslizante con proteccion puntera		NO	N/A	N/A
CONDUCTOR MOTO (PROPIA)	SI	Canilleras, coderas		SI	Guantes con protector de nudillos		SI	calzado Antideslizante con proteccion puntera		NO	N/A	N/A

Anexo 24. Hoja de vida vehicular


	HOJA DE VIDA VEHICULAR	CÓDIGO: HL-FO-073
		FECHA: 17/05/2022
		VERSIÓN: 01

DATOS DEL CONDUCTOR				FOTO
Nombre y Apellidos		Identificación		
Correo		Teléfono		
Licencia N°		Fecha de vencimiento		
DATOS DEL PROPIETARIO				FOTO
Nombre y Apellidos		Identificación		
Correo		Teléfono		
Empresa Afiliada				
DATOS DEL VEHÍCULO				FOTO
Número VIN		Placa		
Ciudad		Número del Motor		
Color		Número del chasis		
ESPECIFICACIONES TÉCNICAS VEHÍCULO				
Capacidad		Marca		
Kg/pasajeros		Modelo		
Año		Tipo		
Cilindraje		Color		
DOCUMENTACIÓN VEHÍCULO				
Fecha vigencia SOAT		Seguros y pólizas	Empresa	
Fecha de vencimiento revisión técnico mecánica			Numero	
			Fecha vigencia	

REGISTRO DE MANTENIMIENTOS REALIZADOS					
Fecha	Encargado del mantenimiento	Tipo (correctivo o preventivo)	Descripción	Observaciones	
REVISIÓN DE COMPARENDOS					
Fecha de consulta	Si/No	Fecha de comparendo	Motivo	Estado	Observaciones

 EQUIPOS E INVERSIONES HL SAS	CONTROL DE DOCUMENTOS				CÓDIGO: HL-FO-073
					FECHA: 17/05/2022
					VERSIÓN: 01
	CONTROL DEL DOCUMENTO				
		NOMBRE	CARGO	FECHA	
	ELABORÓ	Olga Cecilia Cogollos Pedraza	Responsable SG-SST	17/05/2022	
	REVISÓ Y APROBÓ	Jose Libardo Hernandez Díaz	Gerente	17/05/2022	
	CONTROL DE CAMBIOS				
	FECHA	VERSIÓN	RAZÓN CAMBIO		
	17/05/2022	01	Creación del documento		

Firma del conductor												
CONVENCIONES	R: Realizar C: Cambiar I-. Inspeccionar A: Ajustar											

 EQUIPOS E INVERSIONES HL SAS	PLAN DE MANTENIMIENTO PREVENTIVO VEHICULAR				CODIGO: HL-FO-074
					FECHA: 17/05/2022
					VERSION: 01
CONTROL DEL DOCUMENTO					
	NOMBRE	CARGO	FECHA		
ELABORÓ	Olga Cecilia Cogollos Pedraza	Responsable SG-SST	17/05/2022		
REVISÓ Y APROBÓ	Jose Libardo Hernandez Díaz	Gerente	17/05/2022		
CONTROL DE CAMBIOS					
FECHA	VERSIÓN	RAZÓN CAMBIO			
17/05/2022	01	Creación del documento			

NOMBRE Y FIRMA DEL
CONDUCTOR: _____

FIRMA DE RECIBIDO
DEL ÁREA SST: _____

Anexo 28. Rutogramas

RUTAGRAMA VIAL						
ANÁLISIS DE RIESGOS EN LA VÍA DE RUTAS ESTABLECIDAS						
EMPRESA		EQUIPOS E INVERSIONES HL S.A.S				
GRUPO DE TRABAJO	OPERATIVO	NOMBRE DEL CARGO	CONDUCTOR - AGENTE SST	ROL EN LA VÍA	CONDUCTOR	
FECHA	1-jun-22	DISTANCIA EN KILOMETROS	7,1 KM			
HORARIO INICIO DE TURNO	7:00 a. m.	HORARIO DE SALIDA DESDE LA EMPRESA O SITIO DEFINIDO	según programación			
HORARIO FINALIZACIÓN DE TURNO	5:00 p. m.	HORARIO DE LLEGADA A LA EMPRESA O SITIO DEFINIDO	según programación			
RUTA	1	TRAMO	DESDE	LA EMPRESA	HASTA	IKARIA
DILIGENCIE LA COLUMNA DE ESTADO CON UNA "X" SEGÚN CORRESPONDA: SI, NO, NO APLICA						
ÍTEM	COMPROBACIONES	DIAGNÓSTICO			PUNTOS CRÍTICOS	
		SI	NO	NA		
1	SUPERFICIE DESLIZANTE		X			
2	ZONA DE DERRUMBIE		X			
3	DESCENSO PELIGROSO		X			
4	DEPRESION	X				
5	RESALTO	X			X	
6	ONDULACIONES	X			X	
7	REDUCCIÓN DE LA VÍA		X			
8	ALTURA RESTRINGIDA		X			
9	CARRETERA DESTAPADA		X			
10	CURVA PELIGROSA (Anormal)		X			
11	VISIBILIDAD RESTRINGIDA		X			
12	PEATONES EN LA VÍA	X			X	
13	ANIMALES EN LA VÍA	X			X	
14	SEÑALIZACIÓN INSUFICIENTE		X			
15	ABISMO		X			
16	DEMARCACIÓN INEXISTENTE		X			
17	CURVAS CONTINUAS (Restricción de adelantar)		X			
18	NO ILUMINACION EN LA VÍA		X			
19	LLUVIAS EN LA RUTA	X			X	
20	NEBLINA EN LA RUTA		X			
PELIGROS EVALUADOS		20	NIVEL DE RIESGO		MAPA	
PELIGROS APLICABLES		6	MUY ALTO	> 80%		
PELIGROS SIN INCIDENCIA		14	ALTO	60% - 80%		
PELIGROS NO APLICABLES		0	MEDIO	40% - 60%		
VALORACION		30,00%	BAJO	< 40%		

20	6	14	0
PELIGROS EVALUADOS	PELIGROS APLICABLES	PELIGROS SIN INCIDENCIA	PELIGROS NO APLICABLES

RUTAGRAMA VIAL									
ANÁLISIS DE RIESGOS EN LA VÍA DE RUTAS ESTABLECIDAS									
EMPRESA		EQUIPOS E INVERSIONES HL S.A.S							
GRUPO DE TRABAJO	OPERATIVO	NOMBRE DEL CARGO	AGENTE SST			ROLEN EN LA VIA	CONDUCTOR		
FECHA	1-jun-22	DISTANCIA EN KILÓMETROS	3,2 KM						
HORARIO INICIO DE TURNO	7:00 a. m.	HORARIO DE SALIDA DESDE LA EMPRESA O SITIO DEFINIDO	según programación						
HORARIO FINALIZACIÓN DE TURNO	5:00 p. m.	HORARIO DE LLEGADA A LA EMPRESA O SITIO DEFINIDO	según programación						
RUTA	2	TRAMO	DESDE	BARRIO AEROPUESTO	HASTA	IKARIA			
DILIGENCIA LA COLUMNA DE ESTADO CON UNA "X" SEGÚN CORRESPONDA: SI, NO, NO APLICA									
ÍTEM	COMPROBACIONES	DIAGNÓSTICO			PUNTOS CRÍTICOS				
		SI	NO	NA					
		ESTADO							
1	SUPERFICIE DESLIZANTE	X			X				
2	ZONA DE DERRUMBES		X						
3	DESCENSO PELIGROSO	X			X				
4	DEPRESION	X			X				
5	RESALTO	X			X				
6	ONDULACIONES	X			X				
7	REDUCCIÓN DE LA VÍA		X						
8	ALTURA RESTRINGIDA		X						
9	CARRETERA DESTAPADA	X			X				
10	CURVA PELIGROSA (Anormal)		X						
11	VISIBILIDAD RESTRINGIDA		X						
12	PEATONES EN LA VÍA	X			X				
13	ANIMALES EN LA VÍA	X			X				
14	SEÑALIZACIÓN INSUFICIENTE	X			X				
15	ABISMO		X						
16	DEMARCACIÓN INEXISTENTE		X						
17	CURVAS CONTINUAS (Restricción de adelantar)		X						
18	NO ILUMINACION EN LA VIA		X						
19	LLUVIAS EN LA RUTA	X			X				
20	NEBLINA EN LA RUTA		X						

PELIGROS EVALUADOS		20
PELIGROS APLICABLES	10	
PELIGROS SIN INCIDENCIA	10	
PELIGROS NO APLICABLES	0	
VALORACION	50,00%	

NIVEL DE RIESGO	
MUY ALTO	> 80%
ALTO	60% - 80%
MEDIO	40% - 60%
BAJO	< 40%

Bar chart showing the distribution of risk levels:

- PELIGROS EVALUADOS: 20
- PELIGROS APLICABLES: 6
- PELIGROS SIN INCIDENCIA: 14
- PELIGROS NO APLICABLES: 0

MAPA

Cl. 24 #0-2 a 0-60, Cocuta, Norte de San...

Ruta - Apartamentos, Av. 2 #40, Cocu...

Salir ahora

Enviar indicaciones al teléfono

por Cl. 13 A
La ruta más rápida debido al estado del tráfico 5 min 1,7 km

por Av. 7 7 min 3,2 km

RUTAGRAMA VIAL							
ANÁLISIS DE RIESGOS EN LA VÍA DE RUTAS ESTABLECIDAS							
EMPRESA		EQUIPOS E INVERSIONES HL S.A.S					
GRUPO DE TRABAJO	OPERATIVO	NOMBRE DEL CARGO	AGENTE SST - CONDUCTOR		ROLEN EN LA VIA		CONDUCTOR
FECHA	1-jun-22	DISTANCIA EN KILÓMETROS	16,9 KM				
HORARIO INICIO DE TURNO	7:00 a. m.	HORARIO DE SALIDA DESDE LA EMPRESA O SITIO DEFINIDO	según programación				
HORARIO FINALIZACIÓN DE TURNO	5:00 p. m.	HORARIO DE LLEGADA A LA EMPRESA O SITIO DEFINIDO	según programación				
RUTA	3	TRAMO	DESDE	IKARIA	HASTA	EBANO	
DILIGENCIA LA COLUMNA DE ESTADO CON UNA "X" SEGÚN CORRESPONDA: SI, NO, NO APLICA							
ÍTEM	COMPROBACIONES	DIAGNÓSTICO			PUNTOS CRÍTICOS		
		SI	NO	NA			
1	SUPERFICIE DESLIZANTE	X			X		
2	ZONA DE DERRUMBE		X				
3	DESCENSO PELIGROSO		X				
4	DEPRESION	X			X		
5	RESALTO	X			X		
6	ONDULACIONES	X			X		
7	REDUCCIÓN DE LA VÍA		X				
8	ALTURA RESTRINGIDA		X				
9	CARRETERA DESTAPADA	X			X		
10	CURVA PELIGROSA (Anormal)		X				
11	VISIBILIDAD RESTRINGIDA		X				
12	PEATONES EN LA VÍA	X			X		
13	ANIMALES EN LA VÍA	X			X		
14	SEÑALIZACIÓN INSUFICIENTE		X				
15	ABISMO		X				
16	DEMARCACIÓN INEXISTENTE		X				
17	CURVAS CONTINUAS (Restricción de adelantar)		X				
18	NO ILUMINACION EN LA VÍA		X				
19	LLUVIAS EN LA RUTA	X			X		
20	NEBLINA EN LA RUTA		X				

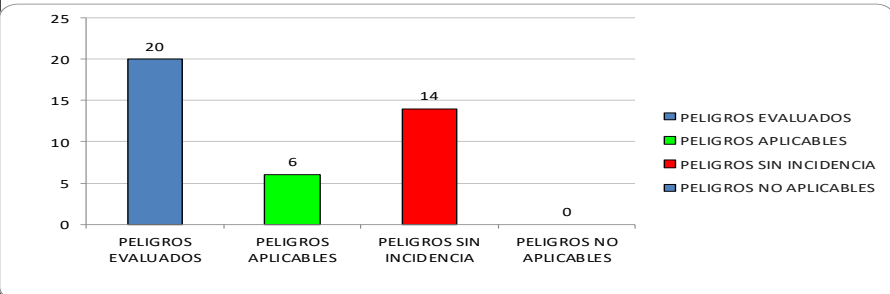
PELIGROS EVALUADOS		NIVEL DE RIESGO	
PELIGROS EVALUADOS	20	MUY ALTO	> 80%
PELIGROS APLICABLES	8	ALTO	60% - 80%
PELIGROS SIN INCIDENCIA	12	MEDIO	40% - 60%
PELIGROS NO APLICABLES	0	BAJO	< 40%
VALORACION	40,00%		

Categoría	Cantidad
PELIGROS EVALUADOS	20
PELIGROS APLICABLES	6
PELIGROS SIN INCIDENCIA	14
PELIGROS NO APLICABLES	0

MAPA

Mapa de Google Maps mostrando la ruta de Ikaria a Ebano. Se visualizan puntos de interés como 'Ikaria - Apartamentos', 'Cucuta', y 'Conjunto Residencial Ebano'. Se muestran opciones de transporte y tiempos estimados de viaje.

RUTAGRAMA VIAL						
ANÁLISIS DE RIESGOS EN LA VÍA DE RUTAS ESTABLECIDAS						
EMPRESA	EQUIPOS E INVERSIONES HL S.A.S					
GRUPO DE TRABAJO	OPERATIVO - ADMINISTRATIVO	NOMBRE DEL CARGO	CONDUCTOR - AGENTE SST - GERENTE		ROL EN LA VÍA	CONDUCTOR
FECHA	1-jun-22	DISTANCIA EN KILÓMETROS	11,6 KM			
HORARIO INICIO DE TURNO	7:00 a.m. - 8:00 a.m.	HORARIO DE SALIDA DESDE LA EMPRESA O SITIO DEFINIDO	según programación			
HORARIO FINALIZACIÓN DE TURNO	5:00 p.m. - 6:00 p.m.	HORARIO DE LLEGADA A LA EMPRESA O SITIO DEFINIDO	según programación			
RUTA	4	TRAMO	DESDE	LA EMPRESA	HASTA	EBANO
DILIGENCIA LA COLUMNA DE ESTADO CON UNA "X" SEGÚN CORRESPONDA: SI, NO, NO APLICA						
ÍTEM	COMPROBACIONES	DIAGNÓSTICO			PUNTOS CRÍTICOS	
		SI	NO	NA		
		ESTADO				
1	SUPERFICIE DESLIZANTE		X			
2	ZONA DE DERRUMBE		X			
3	DESCENSO PELIGROSO		X			
4	DEPRESION	X				
5	RESALTO	X			X	
6	ONDULACIONES	X			X	
7	REDUCCIÓN DE LA VÍA	X			X	
8	ALTURA RESTRINGIDA		X			
9	CARRETERA DESTAPADA	X			X	
10	CURVA PELIGROSA (Anormal)		X			
11	VISIBILIDAD RESTRINGIDA		X			
12	PEATONES EN LA VÍA	X			X	
13	ANIMALES EN LA VÍA	X			X	
14	SEÑALIZACIÓN INSUFICIENTE	X			X	
15	ABISMO		X			
16	DEMARCACIÓN INEXISTENTE		X			
17	CURVAS CONTINUAS (Restricción de adelantar)		X			
18	NO ILUMINACIÓN EN LA VÍA		X			
19	LLUVIAS EN LA RUTA	X			X	
20	NEBLINA EN LA RUTA		X			
PELIGROS EVALUADOS		20	NIVEL DE RIESGO			
PELIGROS APLICABLES		9	MUY ALTO	> 80%		
PELIGROS SIN INCIDENCIA		11	ALTO	60% - 80%		
PELIGROS NO APLICABLES		0	MEDIO	40% - 60%		
VALORACION		45,00%	BAJO	< 40%		



RUTAGRAMA VIAL							
ANÁLISIS DE RIESGOS EN LA VÍA DE RUTAS ESTABLECIDAS							
EMPRESA	EQUPOS EINVERSIONES HL S.A.S						
GRUPO DE TRABAJO	OPERATIVO - ADMINISTRATIVO	NOMBRE DEL CARGO	CONDUCTOR - AGENTE SST - COORDINADOR ADMINISTRATIVO DE OBRA - GERENTE		ROL EN LA VIA	CONDUCTOR	
FECHA	1-jun-22	DISTANCIA EN KILÓMETROS	1,8 KM				
HORARIO INICIO DE TURNO	7:00 a.m. - 8:00 a.m.	HORARIO DE SALIDA DESDE LA EMPRESA O SITIO DEFINIDO	según programación				
HORARIO FINALIZACION DE TURNO	5:00 p.m. - 6:00 p.m.	HORARIO DE LLEGADA A LA EMPRESA O SITIO DEFINIDO	según programación				
RUTA	5	TRAMO	DESDE	LA EMPRESA	HASTA	IPS VILLABONA	
DILIGENCIA LA COLUMNA DE ESTADO CON UNA "X" SEGÚN CORRESPONDA: SI, NO, NO APLICA							
ÍTEM	COMPROBACIONES	DIAGNÓSTICO			PUNTOS CRÍTICOS		
		SI	NO	NA			
		ESTADO					
1	SUPERFICIE DESLIZANTE		X				
2	ZONA DE DERRUMBE		X				
3	DESCENSO PELIGROSO		X				
4	DEPRESION	X			X		
5	RESALTO	X			X		
6	ONDULACIONES	X					
7	REDUCCIÓN DE LA VÍA		X				
8	ALTURA RESTRINGIDA		X				
9	CARRETERA DESTAPADA	X			X		
10	CURVA PELIGROSA (Anormal)	X			X		
11	VISIBILIDAD RESTRINGIDA		X				
12	PEATONES EN LA VÍA	X			X		
13	ANIMALES EN LA VÍA	X			X		
14	SEÑALIZACIÓN INSUFICIENTE	X			X		
15	ABISMO		X				
16	DEMARCACIÓN INEXISTENTE	X			X		
17	CURVAS CONTINUAS (Restricción de adelantar)		X				
18	NO ILUMINACION EN LA VÍA	X			X		
19	LLUVIAS EN LA RUTA	X			X		
20	NEBLINA EN LA RUTA		X				

PELIGROS EVALUADOS	20	<table border="1"> <tr><th colspan="2">NIVEL DE RIESGO</th></tr> <tr><td>MUY ALTO</td><td>> 80%</td></tr> <tr><td>ALTO</td><td>60% - 80%</td></tr> <tr><td>MEDIO</td><td>40% - 60%</td></tr> <tr><td>BAJO</td><td>< 40%</td></tr> </table>	NIVEL DE RIESGO		MUY ALTO	> 80%	ALTO	60% - 80%	MEDIO	40% - 60%	BAJO	< 40%
NIVEL DE RIESGO												
MUY ALTO	> 80%											
ALTO	60% - 80%											
MEDIO	40% - 60%											
BAJO	< 40%											
PELIGROS APLICABLES	11											
PELIGROS SIN INCIDENCIA	9											
PELIGROS NO APLICABLES	0											
VALORACION	55,00%											

Categoría	Cantidad
PELIGROS EVALUADOS	20
PELIGROS APLICABLES	6
PELIGROS SIN INCIDENCIA	14
PELIGROS NO APLICABLES	0

MAPA

Anexo 29. Protocolo de atención a víctimas

 EQUIPOS E INVERSIONES HL SAS	PROTOCOLO DE ATENCIÓN A VÍCTIMAS	CÓDIGO:
		FECHA: 10/05/2022
		VERSIÓN: 01

1. OBJETIVO

Establecer las actividades a seguir para garantizar una adecuada atención a víctimas en accidentes viales que se puedan presentar en los cuales se encuentren vinculados los vehículos de la empresa Equipos e Inversiones HL SAS.

2. ALCANCE

El presente protocolo aplica desde el momento en el que se presenta un accidente vial hasta la intervención de los lesionados por parte de expertos en atención médica.

3. RESPONSABLES

Todos los colaboradores que realicen desplazamientos en misión y colaboradores encargados de realizar apoyo en caso de presentarse accidentes de tránsito con vehículos de la empresa.

4. DEFINICIONES

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. (Artículo 2°, Ley 769 de 2002 - Código Nacional de Tránsito Terrestre).

Accidente grave: Aquel que trae como consecuencia amputación de cualquier segmento corporal; fractura de huesos largos (fémur, tibia, peroné, húmero, radio y cúbito); trauma craneoencefálico; quemaduras de segundo y tercer grado; lesiones severas de mano, tales como aplastamiento o quemaduras; lesiones severas de columna vertebral con compromiso de médula espinal; lesiones oculares que comprometan la agudeza o el campo visual o lesiones que comprometan la capacidad auditiva.

Conductor implicado: Es toda persona que conduce un vehículo en la vía pública y que resulta involucrado en un accidente de tránsito.

Vehículo: Es un medio de transporte que permite el traslado de un lugar a otro de personas, animales o cualquier tipo de objeto.

Conductor implicado: Es toda persona que conduce un vehículo en la vía pública y que resulta involucrado en un accidente de tránsito.

 EQUIPOS E INVERSIONES HL SAS	PROTOCOLO DE ATENCIÓN A VÍCTIMAS	CÓDIGO:
		FECHA: 10/05/2022
		VERSIÓN: 01

Vía: Es toda calle, avenida, camino o carretera (inclusive los hombros o aceras) destinadas para el tránsito de vehículos. Incluye, además, sitios para el estacionamiento de vehículos.

Víctima de accidente de tránsito. Es la persona que resulta afectada en su integridad física como consecuencia directa de un accidente de tránsito.

5. CONTENIDO

La empresa Equipos e Inversiones HL SAS, ha establecido las acciones que deben seguir los conductores en caso de verse involucrados en un accidente de tránsito, con el objetivo de que actúen de forma correcta y de cierta forma se tenga control sobre la situación. Los pasos se detallan a continuación:

- **ACTUACIÓN EN CASO DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO**

Este accidente puede presentarse con: (vehículo, semoviente u objeto fijo), que no genere lesiones a personas sino solamente daños materiales. Se considera un choque simple o colisión el encuentro violento entre dos (2) o más vehículos, o entre un vehículo y un objeto fijo (muro, casa, poste, árbol, baranda, semáforo, hidrante, valla).

ÍTEM	ACTIVIDAD	RESPONSABLE	REGISTRO
1	Mantenga la calma, no huya del lugar de los hechos, debe verificar su estado de salud y el de las demás personas involucradas, que se encuentren bien, que no presente ninguna herida de gravedad, que no hayan sufrido ningún golpe, recuerde que la adrenalina hace que no sienta dolor en el momento, pero puede haber hemorragias internas debido al golpe.	Implicado en el Accidente	N/A
2	Si el accidente involucra vehículos automotores debe asegurarse que no existan derrames de líquidos inflamables y/o sustancias peligrosas a su alrededor y proceder con precaución.	Implicado en el Accidente	N/A
3	Si usted es el conductor del vehículo debe dirigir a sus acompañantes si no presentan heridas graves a ubicarse en un lugar distante y seguro del lugar del accidente.	Implicado en el Accidente	N/A

 EQUIPOS E INVERSIONES HL SAS	PROTOCOLO DE ATENCIÓN A VÍCTIMAS	CÓDIGO:
		FECHA: 10/05/2022
		VERSIÓN: 01

4	Debe llamar de inmediato a las autoridades que puedan colaborarle: inicialmente se comunica con la línea de emergencias (123), si es el caso, a la policía de carreteras (#767 o 018000186707).	Implicado en el Accidente	N/A
5	Seguidamente se debe comunicar con su jefe inmediato en donde le informa del evento, y este de inmediato debe activar la cadena de llamadas al gerente, al responsable del sistema de seguridad y salud en el trabajo y a la Aseguradora /Póliza seguro del vehículo.	Implicado en el Accidente Jefe inmediato	Reporte de accidente
6	Encienda las luces de parqueo y coloque las señales de precaución en la vía (conos reflectivos) a una distancia entre cincuenta (50) y cien (100) metros adelante y atrás del vehículo de acuerdo al Código Nacional de Tránsito Terrestre, con el fin de que cualquier vehículo que transite por el lugar alcance a detenerse o a esquivar a las personas y vehículos afectados y prevenir la congestión del tráfico y la ocurrencia de otros accidentes.	Implicado en el Accidente	N/A
7	Evite discutir sobre quién fue el responsable del accidente, no inicie o conteste agresiones del otro conductor o demás personas presentes.	Implicado en el Accidente	N/A
8	No debe mover el vehículo del lugar del suceso hasta que las autoridades competentes hagan presencia, hayan elaborado el respectivo informe y se lo indiquen. (Ver también Artículos 144, 148 y 149 de la Ley 769/2002 - Código Nacional de Tránsito Terrestre)	Implicado en el Accidente	N/A
9	Debe tener a la mano los documentos personales (cédula, licencia de conducción) y del vehículo (Licencia de tránsito, Soat, revisión técnico mecánica) y entréguelos a las autoridades de tránsito competentes cuando se los soliciten.	Implicado en el Accidente	Documentos
10	Debe estar atento y asegurarse de obtener los informes expedidos por las autoridades sobre el	Implicado en el Accidente	N/A

	PROTOCOLO DE ATENCIÓN A VÍCTIMAS	CÓDIGO:
		FECHA: 10/05/2022
		VERSIÓN: 01

	accidente, como también nombres de funcionarios de la policía, fiscalía, organismos de rescate, entre otros.		
11	Registrar los nombres y teléfonos de los testigos al igual que de los ocupantes de los demás vehículos y personas involucradas.	Implicado en el Accidente	Registro de nombres y teléfonos
12	Se sugiere no realizar ningún arreglo económico con la contraparte en el lugar de los hechos y no acepte la responsabilidad del accidente ni en el lugar de los hechos ni después, asesórese jurídicamente	Implicado en el Accidente	N/A
13	Debe ser prudente con sus actos y comentarios, no entregue ninguna declaración firmada ni hable con medios de comunicación si los hay, solamente hable lo necesario de manera clara y concisa con las autoridades y el Instituto.	Implicado en el Accidente	N/A
14	Asegúrese que el croquis realizado por las autoridades describa la posición exacta de los vehículos involucrados en el accidente, en caso de no estar de acuerdo se sugiere colocar una nota en el croquis de “no estoy de acuerdo” . Recuerde que le deben entregar copia de este documento.	Implicado en el Accidente	Copia del Informe Policial de Accidentes de Tránsito (IPAT)
15	Recuerde notificarse ante la autoridad de tránsito correspondiente para la asignación de la audiencia y posterior asistencia.	Implicado en el Accidente	Asignación de audiencia

