

	UNIVERSIDAD FRANCISCO DE PAULA SANTANDER OCAÑA			
	Documento	Código	Fecha	Revisión
	FORMATO HOJA DE RESUMEN PARA TRABAJO DE GRADO	F-AC-DBL-007	10-04-2012	A
Dependencia	Aprobado		Pág.	
DIVISIÓN DE BIBLIOTECA	SUBDIRECTOR ACADEMICO		i(102)	

RESUMEN – TRABAJO DE GRADO

AUTORES	WENDY MARCELA VERGEL LOPEZ		
FACULTAD	CIENCIAS AGRARIAS Y DEL AMBIENTE		
PLAN DE ESTUDIOS	ESPECIALIZACION EN SISTEMAS DE GESTION INTEGRAL HSEQ		
DIRECTOR	YERMIS FABIAN VELEZ		
TITULO DE LA TESIS	ELABORACION DEL PLAN ESTRATEGICO DE SEGURIDAD VIAL PESV, DE ACUERDO A LA RESOLUCION 0312 DE 2019 COMO REQUISITO DEL SG-SST PARA LA EMPRESA TRANSPORTADORES DE NORTE DE SANTANDER DEL MUNICIPIO DE OCAÑA.		
RESUMEN (70 palabras aproximadamente)			
<p>EL PRESENTE TRABAJO DE PASANTIA ES EL RESULTADO DEL ACOMPAÑAMIENTO A LA EMPRESA TNS EN OCAÑA, CON LA FINALIDAD DE REALIZAR LA ESTRUCTURACION DEL PLAN ESTRATEGICO DE SEGURIDAD VIAL PESV, DE ACUERDO CON LA RESOLUCION 0312 DE 2019 COMO REQUISITO DEL SG-SST. LO ANTERIOR, BASADO EN LOS LINEAMIENTOS DE LA GUIA METODOLOGICA PARA LA ELABORACION DE PLANES ESTRATEGICOS DE SEGURIDAD VIAL; INCLUYENDO EL DIAGNOSTICO, LA ELABORACION DEL PESV, Y SU POSTERIOR SOCIALIZACION.</p>			
CARACTERISTICAS			
PAGINAS: 102	PLANOS: 0	ILUSTRACIONES: 2	CD-ROM:1



ELABORACIÓN DEL PLAN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL PESV, DE
ACUERDO A LA RESOLUCION 0312 DE 2019 COMO REQUISITO DEL SG-SST PARA
LA EMPRESA TRANSPORTADORES DE NORTE DE SANTANDER DEL MUNICIPIO DE
OCAÑA

Autor

WENDY MARCELA VERGEL LÓPEZ

Informe Final presentado como requisito para optar al título de Especialista en Sistemas de Gestión
Integral HSEQ

Director

Ing. YERMIS FABIAN VÉLEZ

Esp. En Sistema de gestión integral HSEQ

UNIVERSIDAD FRANCISCO DE PAULA SANTANDER OCAÑA
FACULTAD DE CIENCIAS AGRARIAS Y DEL AMBIENTE
ESPECIALIZACIÓN EN SISTEMAS DE GESTIÓN INTEGRAL HSEQ

Índice

Capítulo 1. Elaboración del plan estratégico de seguridad vial PESV, de acuerdo a la resolución 0312 de 2019 como requisito del SG-SST para la empresa transportadores de Norte de Santander del municipio de Ocaña	1
1.1. Descripción breve de la empresa	1
1.2. Diagnóstico inicial de la dependencia asignada	3
1.3. Objetivos de la pasantía	7
1.4. Descripción de las actividades a desarrollar en la misma	8
Capítulo 2. Enfoques referenciales	9
2.1. Enfoque conceptual	9
2.2. Enfoque Legal	13
Capítulo 3. Informe de cumplimiento	15
3.1. Presentación de resultados	15
Capítulo 4. Diagnostico final.....	39
Capítulo 5. Conclusiones.....	40
Capítulo 6. Recomendaciones	41
7. Referencias	42
8. Apéndices.....	45
Apéndice 1. Informe de Diagnostico	45
Apéndice 2. Conformación del comité de seguridad vial.....	66

Apéndice 3. Auditorias	69
Apéndice 4. Pruebas de ingreso	72
Apéndice 5. Cronograma de mantenimiento	76
Apéndice 6. Inspección del vehículo	77
Apéndice 7. Tarjeta de Ruta.....	81
Apéndice 8. Satelitales de vehículos	83
Apéndice 9. Protocolo de atención de accidentes	84
Apéndice 10. Socialización del plan estratégico de seguridad vial.....	90

Lista de Tablas

Tabla 1 Diagnostico Inicial	3
Tabla 2 Actividadees para desarrollar	8
Tabla 3 Conformacion del equipo de trabajo	16
Tabla 4 Planes de accion	20
Tabla 5 Implementacion	23
Tabla 6 Indicadores de resultado	25
Tabla 7 Indicadores de actividad	27
Tabla 8 Procedimiento selección de conductores	28
Tabla 9 Cronograma de capacitacion en seguridad vial.....	29

Lista de Figuras

Figura 1. Estructura Organizacional de la entidad.....	2
Figura 2. Política de seguridad vial.....	18

Resumen

El presente trabajo de pasantía es el resultado del acompañamiento a la empresa Transportadores de Norte de Santander TNS del municipio de Ocaña, con la finalidad de realizar la estructuración del plan estratégico de seguridad vial PESV, de acuerdo con la resolución 0312 de 2019 como requisito del sistema de gestión de seguridad y salud en el trabajo en la empresa. Lo anterior, basado en los lineamientos de la guía metodológica para la elaboración de planes estratégicos de seguridad vial; incluyendo el diagnóstico, la elaboración del PESV, y su posterior socialización.

Introducción

Según el informe realizado por la organización mundial de la salud (OMS) sobre el estado mundial de la seguridad vial, para el año 2018 establecen que: “las tasas de mortalidad en las carreteras se han mantenido bastante constantes. Sin embargo, el número total de personas muertas por accidentes de tránsito cada año ha aumentado a 1.35 millones, equivalente a una muerte cada 24 segundos” (Observatorio de seguridad vial, 2019)

Debido a la actividad económica de transportadores de Norte de Santander, está se encuentra sujeta a riesgos de accidentalidad, y por tal motivo debe dar cumplimiento a la normatividad actual; ya que en Colombia para el año 2019 el incremento de estos accidentes fue de un 2%, reportando para ese año 5.356 personas fallecidas en siniestros viales, siendo los hombres quienes registran el mayor número de casos. (Castillo Vargas, 2019)

Debido a lo anterior la empresa Transportadores de Norte de Santander del municipio de Ocaña, tiene la necesidad de realizar e implementar una estrategia que como empresa solidariamente responsable contribuya al control en la prevención de la seguridad vial del país, iniciándose con la elaboración del plan estratégico de seguridad vial PESV.

Por consiguiente, este trabajo de pasantía pretende realizar la elaboración del plan estratégico de seguridad vial PESV, para la empresa Transportadores de Norte de Santander, como un requisito para el sistema de gestión de seguridad y salud en el trabajo SG-SST, bajo la resolución 0312 de 2019 e igualmente con lo establecido en la guía metodológica para la elaboración del Plan Estratégico de Seguridad Vial, esto con la finalidad de “Definir los planes y acciones o intervenciones concretas que deben llevar a cabo las empresas, organizaciones o entidades, públicas o privadas, para alcanzar los propósitos en materia de prevención de los accidentes de tránsito”. (Republica de Colombia, 2014, 6 de junio)

Capítulo 1. Elaboración del plan estratégico de seguridad vial PESV, de acuerdo a la resolución 0312 de 2019 como requisito del SG-SST para la empresa transportadores de Norte de Santander del municipio de Ocaña

1.1. Descripción breve de la empresa

Transportadores de Norte de Santander es una empresa regionalista colombiana, fundada en el año 2014, especializada en el transporte terrestre de carga líquida de hidrocarburos y carga seca en el ámbito nacional, incursionando inicialmente en la región norte santandereana, en el cargue de crudo del pozo de extracción. Esta empresa cuenta con un grupo de transportadores con alta experiencia en su labor, operando para empresas de gran reconocimiento a nivel nacional.

Transportadores de Norte de Santander S.A.S está comprometida con el mejoramiento continuo de su proceso para prestar oportuna y eficazmente servicios a todos sus clientes con dos premisas fundamentales: Seguridad y Cumplimiento.

1.1.1. Misión. Transportadores de Norte de Santander S.A.S es una empresa regionalista colombiana que provee servicios de transporte terrestre de carga líquida y seca a nivel nacional de forma segura y eficaz, generando satisfacción a nuestros clientes y garantizando el crecimiento económico, social y cultural de nuestros asociados, empleados y la comunidad.

1.1.2. Visión. TNS es una empresa transportadora de hidrocarburos con carácter solidario que se proyecta para el año 2030 como una empresa líder en el transporte de líquidos y carga seca, posicionando nuestra imagen en el mercado nacional e internacional, mediante un Sistema de Gestión de Calidad certificada y mejorada. Demostrando con firmeza que somos una empresa de futuro que sirve en el presente con calor humano. Afrontando los cambios y retos impuestos

por el mercado y los tratados de comercio con otros países, cumpliendo con los compromisos pactados con nuestros clientes y generando valores agregados de servicio con la comunidad.

1.1.3. Objetivos de la empresa. De acuerdo con los estatutos sociales, el objeto social de Transportadores de Norte de Santander S.A.S, es la prestación del servicio de transporte terrestre de toda clase de carga seca y líquida a nivel nacional.

1.1.4. Descripción de la estructura organizacional.

ESTRUCTURA ORGANIZACIONAL

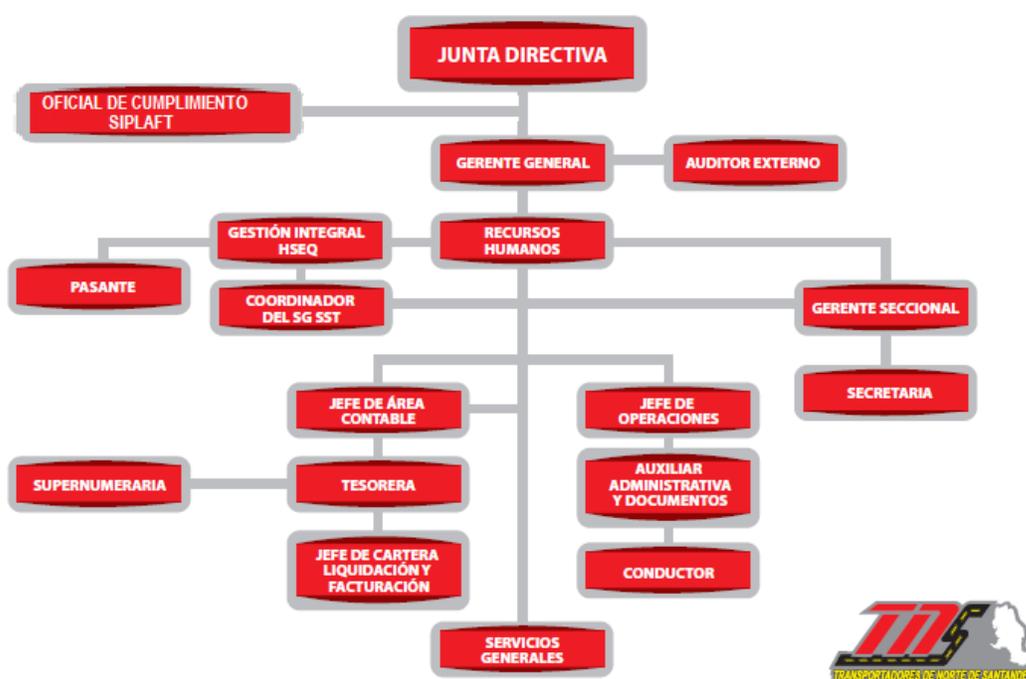


Figura 1. Estructura Organizacional de la entidad. Fuente: TNS (2019).

1.1.5. Descripción de la dependencia y/o proyecto al que fue asignado. La dependencia corresponde a la coordinación del Sistema de Gestión Integral (HSEQ), actualmente esta dependencia se encuentra en proceso de crecimiento, debido a que anteriormente solo existía la dependencia de coordinación del SG-SST, pero teniendo en cuenta la necesidad de establecer un sistema integrado de gestión, se creó dicha dependencia para abanderar el proceso.

1.2. Diagnóstico inicial de la dependencia asignada

Tabla 1

Diagnóstico Inicial

Oportunidades	Amenazas
Existen pocas empresas del sector en la región Reactivación económica del país atrayendo inversión extranjera para nuevos proyectos	Problemas de orden público que afectan la prestación del servicio
Existen nuevos mercados y productos a transportar para ampliar el portafolio Hay requisitos por cumplir para lograr ser contratistas directos con empresas Existen otros clientes en otras regiones que necesitan los servicios de la empresa El sector transporte es un sector de gran prioridad para la economía del país	Se presentan una serie de alternativas de transporte que les permiten a los clientes elegir a su conveniencia Empresas del sector que pueden competir directamente en la región
Existen otros servicios asociados al servicio de transporte	Crecimiento de empresas regionales que pueden incrementar su participación en el mercado disminuyendo el volumen de servicios de la empresa
Existen requisitos de las partes interesadas (capacitaciones) para fortalecer relaciones	Deterioro en el parque automotor y/o accidentes de transporte y ambientales por el mal estado de las carreteras Dependencia de la variación de precios de los productos a transportar Se cuenta con una estructura de costos altos que afectan las finanzas empresariales Afectaciones de salud pública que impiden realizar la prestación del servicio de manera efectiva Cumplimiento de políticas de los clientes ya que son cambiantes y afectan la prestación del servicio y la organización de la operación Acuerdos de pago que pueden afectar las finanzas de la empresa (pagos anticipados a proveedores sin recibir pago de clientes)

Fuente: Autora del proyecto (2021)

“Tabla 1” “Continuación”

Fortalezas	FO	FA
Las partes interesadas están satisfechas con la prestación del servicio y el desempeño de la empresa	Mantener y fortalecer las relaciones con los clientes	Fortalecer las campañas de la fundación para aumentar las relaciones de la comunidad de la región, para evitar los problemas de orden público
Los proveedores son aliados estratégicos que aseguran la prestación del servicio	Evaluar constantemente los requisitos que se deben cumplir de las partes interesadas	Asegurar las relaciones con los proveedores (transportadores) para evitar la informalidad
Posicionamiento en la región demostrando una competitividad en el sector	Realizar estrategias comerciales para buscar nuevos clientes	Generar estrategias comerciales para afianzar los contratos actuales y buscar nuevos clientes
Se cuenta con una fundación que apoya a la comunidad de la región, generando reconocimiento, apropiación y apoyo de la comunidad	Evaluar la posibilidad de contar con servicios complementarios al servicio de transporte	Dar cumplimiento a los requisitos de todas las partes interesadas
Se cuenta con un parque automotor suficiente para las necesidades actuales en la prestación del servicio		
Compromiso del personal para la gestión de la prestación del servicio		
Se cuenta con apoyo tecnológico que permite realizar de manera sistematizada la prestación del servicio y el seguimiento al mismo		
Se cuenta con software que permiten la implementación de todos los procesos de la empresa		
Se cuenta con una capacidad financiera adecuada para asegurar los compromisos de las partes interesadas		
Se cuenta con personal calificado, capacitado y competente para el desarrollo de todas las actividades de la empresa		
Se cuenta con una comunicación fluida con las partes interesadas facilitando los procesos de la empresa		

“Tabla 1” “Continuación”

Debilidades	DO	DA
No se cuenta con herramientas y/o equipos eficientes que permitan realizar de manera óptima las actividades de cada uno de los procesos	Implementar los sistemas de gestión de calidad, gestión ambiental y gestión de seguridad y salud en el trabajo para estandarizar los procesos	Definir los recursos necesarios para el desarrollo de las actividades de la empresa
A los equipos y herramientas actuales no se les realiza plan de mantenimiento que permita aumentar la vida útil	Determinar el plan estratégico junto con los objetivos del Sistema Integrado de Gestión	Gestionar con los clientes estrategias que permitan mejorar las condiciones ambientales para asegurar un transporte seguro
Dependencia de la empresa a través de intermediarios quienes tienen los contratos y definen la operación	Definir e implementar estrategias de gestión humana en la empresa, asegurando un clima laboral y un desempeño adecuado de los procesos	Establecer estrategias que permitan vincular a transportadores informales a los servicios de la empresa para aumentar el parque automotor y formalizar el servicio de estos transportadores
No se cuenta con una estructura organizativa que permita determinar líderes de proceso, así como las responsabilidades y alcance de los procesos	Establecer mecanismos para asegurar que las herramientas y equipos funciones de manera correcta y eficaz	
No se cuenta con un liderazgo en talento humano que permita organizar las actividades del personal, generando estrategias de formación y capacitación, así como de evaluación de desempeño y mejoramiento en el clima organizacional		
No se cuenta con un plan estratégico organizacional definido y estructurado		
No se cuenta con unos objetivos estratégicos que permitan direccionar las actividades de cada proceso		
Los procesos no están estandarizados, incumpliendo en algunos momentos con requisitos establecidos por los clientes		
No se aplica un sistema de gestión que permita la organización, evaluación y mejora de los procesos aumentando el desempeño de la empresa.		

1.2.1. Planteamiento del problema. Transportadores de Norte de Santander, es una empresa especializada en el transporte terrestre de carga líquida de hidrocarburos y de carga seca. Actualmente figura como una empresa de reconocimiento en la región y a nivel nacional, debido a su organización y actual crecimiento, lo que demuestra un posicionamiento frente a demás empresas de la zona.

Debido a su actividad económica, transportadores de Norte de Santander, está sujeta a riesgos de accidentalidad, y por tal motivo debe dar cumplimiento a la normatividad actual; ya que en Colombia para el año 2019 el incremento de estos accidentes fue de un 2%, reportando para ese año 5.356 personas fallecidas en siniestros viales, siendo los hombres quienes registran el mayor número de casos. (Castillo Vargas, 2019)

En efecto el ministerio de transporte bajo la resolución 1565 de 2014 establece la guía metodológica para la elaboración del plan estratégico de seguridad vial, a cargo de toda entidad, organización o empresa del sector público o privado, que en cumplimiento de sus fines misionales o en el desarrollo de sus actividades posea, fabrique, ensamble, comercialice, contrate, o administre flotas de vehículos automotores o no automotores superiores o diez (10) unidades, o contrate o administre personal de conductores. (MinTransporte, 2014)

Por consiguiente, la empresa Transportadores de Norte de Santander tiene la necesidad de realizar e implementar el plan estratégico de seguridad vial PESV, teniendo en cuenta los parámetros establecidos en la resolución 1565 de 2014, previniendo la ocurrencia de accidentes de tránsito y mejorando así mismo el desempeño de la seguridad vial del país. (MinTransporte, 2014)

1.3. Objetivos de la pasantía

1.3.1. General. Elaborar del plan estratégico de seguridad vial PESV, de acuerdo a la resolución 0312 de 2019 como requisito del SG-SST para la empresa transportadores de Norte de Santander del municipio de Ocaña.

1.3.2. Específicos. Se formularon los siguientes:

Desarrollar el diagnóstico del estado actual de la empresa transportadores de Norte de Santander como requisito del SG-SST.

Estructurar el documento del plan estratégico de seguridad vial para la empresa transportadores de Norte de Santander, teniendo en cuenta los parámetros de la resolución 1565 de 2014.

Socializar el plan estratégico de seguridad vial teniendo en cuenta las partes interesadas para la empresa transportadores de Norte de Santander.

1.4. Descripción de las actividades a desarrollar en la misma

Tabla 2

Actividades Por Desarrollar

Objetivo General	Objetivos Específicos	Actividades a desarrollar en la empresa
Elaborar del plan estratégico de seguridad vial PESV, articulado a la resolución 0312 de 2019 como requisito del SG-SST para la empresa transportadores de Norte de Santander del municipio de Ocaña.	Desarrollar el diagnóstico del estado actual de la empresa transportadores de Norte de Santander como requisito del SG-SST.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Revisión inicial teniendo en cuenta en los procedimientos de la resolución 1565 de 2014. 2. Recolección de la información de la empresa transportadores de norte de Santander 3. Aplicación de herramientas, para verificar el cumplimiento por parte de la empresa transportadores de norte de Santander
	Estructurar el documento del plan estratégico de seguridad vial para la empresa transportadores de Norte de Santander, teniendo en cuenta los parámetros de la resolución 1565 de 2014.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Realizar recolección de datos históricos de la empresa transportadores de norte de Santander. 2. Analizar y seleccionar las mejores prácticas para el plan estratégico de seguridad vial de la empresa transportadores de norte de Santander.
	Socializar el plan estratégico de seguridad vial teniendo en cuenta las partes interesadas para la empresa transportadores de Norte de Santander.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Planificar las acciones a socializar teniendo en cuenta las partes interesadas de la empresa transportadores de norte de Santander. 2. Comunicar a todas las partes interesadas las acciones del plan estratégico de seguridad vial

Fuente: Autora del proyecto (2021)

Capítulo 2. Enfoques referenciales

2.1. Enfoque conceptual

Para asuntos del actual documento y los conceptos importantes para la elaboración del mismo, se tiene en cuenta lo establecido en el decreto único reglamentario del sector trabajo, 1079 de 2015, en el cual el Ministerio de Transporte tiene como finalidad la formulación y adopción de las políticas, planes, programas, proyectos y regulación económica en materia de transporte, tránsito e infraestructura de los modos de transporte carretero, marítimo, fluvial, férreo y aéreo y la regulación técnica en materia de transporte y tránsito de los modos carretero, marítimo, fluvial y férreo (Decreto 1079, 2015); por tal motivo se enuncian los siguientes conceptos:

Plan Estratégico de Seguridad Vial: es el instrumento de planificación que oficialmente consignado en un documento contiene las acciones, mecanismos, estrategias y medidas, que deberán adoptar las diferentes entidades, organizaciones o empresas del sector público y privado existentes en Colombia, encaminadas a alcanzar la Seguridad Vial como algo inherente al ser humano y así evitar o reducir la accidentalidad vial de los integrantes de sus compañías, empresas u organizaciones y disminuir los efectos que puedan generar los accidentes de tránsito.

Plan Estratégico de Consumo Responsable de Alcohol: es el instrumento por medio del cual se definen las acciones que se adelantarán para promover el consumo responsable de alcohol en el establecimiento de expendio y/o consumo de bebidas alcohólicas, luego de un diagnóstico. Este instrumento será elaborado de manera participativa por el propietario/a y administrador/a y demás personal de los establecimientos de expendio y/o consumo de bebidas alcohólicas, El propietario/a y administrador/a y demás personal de los establecimientos de expendio y/o consumo de bebidas alcohólicas serán los responsables del desarrollo de las acciones y plazos

para su ejecución, mecanismos de seguimiento y evaluación, así como estrategias de trabajo interinstitucional con participación de entidades distritales, municipales, locales y organizaciones gremiales, grupos de vecinos y usuarios.

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

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

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

Así mismo, se tiene en cuenta la información establecida por el código nacional de tránsito terrestre (CNTT , 2002).

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

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.

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

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

Conductor: Es la persona habilitada y capacitada técnica y teóricamente para operar un vehículo.

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

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

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

HSEQ. Es un sistema de gestión por medio de cual se garantiza el manejo responsable de todas las actividades de la organización, promoviendo y mejorando la salud del personal,

garantizando un trabajo sin riesgo de lesiones a éste o a los demás, promoviendo la protección del medio ambiente y asegurando la calidad en los procesos.

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

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

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

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

Señal de tránsito: Dispositivo físico o marca especial. Preventiva y reglamentaria e informativa, que indica la forma correcta como deben transitar los usuarios de las vías.

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

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.

Finalmente, y tomando en consideración la elaboración del plan estratégico de seguridad vial para el presente documento, se tiene en cuenta las siguientes definiciones basados en la guía metodológica para la elaboración del plan estratégicos de seguridad vial, resolución 1565 de 2014.

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

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

2.2. Enfoque Legal

Actualmente la legislación colombiana cuenta con una serie de normas de gran importancia para el presente documento, dentro de las cuales podemos encontrar:

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. Con el fin de definir los lineamientos generales en educación, responsabilidad social empresarial y acciones estatales y comunitarias para promover en las personas la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguros en la vía y, en consecuencia, la formación de criterios autónomos, solidarios y prudentes para la toma de decisiones en situaciones de desplazamiento o de uso de la vía pública (Ley 1503, 2011)

Ley 2050 de 2020. Por medio de la cual se modifica y adiciona la ley 1503 de 2011 y se dictan otras disposiciones en seguridad vial y tránsito. (Ley 2050, 2020)

Decreto 1072 de 2015. Por medio del cual se expide el Decreto Único Reglamentario del Sector Trabajo (Decreto 1072, 2015)

Decreto 1079 de 2015. Por el cual se expide el decreto único reglamentario del sector transporte. Del cual se considera el Título 2 Seguridad vial, Capítulo 3 Planes estratégicos de entidades, organizaciones o empresa en materia de seguridad vial. (Decreto 1079, 2015)

Decreto 1906 de 2015. Por el cual se modifica y adiciona el decreto 1079 de 2015, en relación con el plan estratégico de seguridad vial. Modificando el párrafo 2 e inclúyase un párrafo nuevo en el artículo 2.3.2.3.2. del Capítulo 3, Título 2 de la Parte 3 del Libro 2. Se adiciona un artículo nuevo al Capítulo 3, Título 2 de la Parte 3 del libro 2 (Omisión y Entidades organizaciones o empresas nuevas). (Decreto 1906 , 2015)

Resolución 1565 de 2014. Por la cual se expide la guía metodológica para la elaboración del plan estratégico de seguridad vial. Con el objeto de Orientar la elaboración de los planes estratégicos empresariales e institucionales de seguridad vial, ordenados por la Ley 1503 de 2011 y el Decreto 2851 de 2013, mediante los cuales se vincula activamente a los sectores público y privado en la prevención de la ocurrencia de accidentes de tránsito y en la mejora del desempeño de la seguridad vial en el país. (Resolucion 1565, 2014).

Resolución 2273 de 2014. Por la cual se ajusta el plan nacional de seguridad vial 2011-2021. Con la finalidad de ajustar el plan nacional de seguridad vial y ampliar su vigencia al periodo 2021. (Resolucion 2273, 2014)

Resolución 7495 del 2020. Por la cual se deroga la resolución 1231 de 2016 “Por la cual se adopta el Documento Guía para la Evaluación de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial” del Ministerio de Transporte”

Resolución 0312 de 2019. Por la cual se definen los estándares mínimos del sistema de gestión de la seguridad y salud en el trabajo SG-SST. La presente resolución tiene por objeto establecer los estándares mínimos del sistema de gestión de seguridad y salud en el trabajo SG-SST (Resolucion 0312, 2019)

ISO 39001. Sistema de gestión de la seguridad vial. (ISO39001 , 2014)

Capítulo 3. Informe de cumplimiento

3.1. Presentación de resultados

3.1.1. Desarrollo del diagnóstico del estado actual de la empresa transportadores de Norte de Santander como requisito del SG-SST. El diagnóstico del estado de actual de la empresa transportadores de Norte de Santander, es un insumo valioso para la puesta en marcha del documento del plan estratégico de seguridad vial, por tanto y basado en la resolución 1565 de 2014, se obtuvo un análisis sobre la información inicial de la empresa.

Para la toma de la información se realizó de forma digital, enviando a cada uno de los trabajadores un enlace con el formulario virtual en el que se tuvieron en cuenta las variables establecidas en la resolución 1565 de 2014 como insumo importante para la consolidación de datos; esto con la finalidad de obtener el diagnóstico para el plan estratégico de seguridad vial PESV, de la empresa Transportadores de Norte de Santander TNS. (Republica de Colombia, 2014, 6 de junio). En el apéndice 1 se evidencia toda la información obtenida y el análisis del diagnóstico del estado actual para la empresa TNS.

3.1.2. Estructurar el documento del plan estratégico de seguridad vial para la empresa transportadores de Norte de Santander, teniendo en cuenta los parámetros de la resolución 1565 de 2014.

3.1.2.1. Comité de seguridad vial. El equipo de trabajo fue definido por la alta dirección de la empresa Transportadores de Norte de Santander, siendo este el mecanismo de coordinación entre todos los involucrados y cuyo objetivo será plantear, diseñar, implementar y medir las

acciones que permitan generar conciencia entre el personal y lograr objetivos a favor de la seguridad vial en la empresa y la vida cotidiana de sus integrantes. (Apéndice 2)

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

El equipo de trabajo quedo conformado de la siguiente manera:

Tabla 3

Conformación del equipo de trabajo

Nombres y apellidos	Cargo
Henry Alonso Pacheco Peñaranda	Gerente
Diomar Fabian Ascanio Ascanio	Coordinador HSEQ
Erika Marcela Ovalle Montaña	Jefe de operaciones
Ana Rosa Pacheco Torres	Profesional de mantenimiento

Fuente: Autora del proyecto (2021)

3.1.2.1.1. Funciones de comité de seguridad vial.

- 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.
- Determinar los programas académicos a desarrollar con los distintos actores.
- Considerar la adopción de 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 estas.
- Elaborar los informes periódicos para la Gerencia, Ministerio de Transporte, organismo de tránsito u otros interesados, que den cuenta de las acciones y programas, adelantadas y por ejecutar, analizando el impacto, costo-beneficio y aporte en la generación de hábitos, comportamientos y conductas favorables a la seguridad vial del país.
- 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.
- Definir la periodicidad con la que se va a realizar el comité

3.1.2.1.2. Política de seguridad vial.

 NIT: 900719398-8	POLITICA DE SEGURIDAD VIAL	Código: PO-ME-004
		Versión: 1
		Fecha: Agosto 13 de 2020
		Página: 1 de 1

POLITICA DE SEGURIDAD VIAL

En **"TRANSPORTADORES DE NORTE DE SANTANDER"** estamos comprometidos con la eliminación de la muerte y la disminución de heridas graves en la vía para el servicio de transporte de carga líquida y seca; para esto se tienen los siguientes principios:

- Cumplimiento de las regulaciones, normas de tránsito y transporte, especificaciones técnicas y otra que suscriba la empresa.
- Mejorar continuamente todos nuestros procesos.
- Aumentar la competencia de nuestros afiliados.
- Fomentar comportamientos seguros en la Vía.
- Propender por el buen funcionamiento de nuestros vehículos afiliados.
- Cortesía y respeto por otros conductores y usuarios de la vía.
- Prevención de la fatiga
- Cuidado del vehículo y la carga
- Cubrimiento a todos los conductores propios, subcontratistas, afiliados, entre otros.
- Establecer turnos de trabajo en caso de ser necesario.
- Establecer horarios de movillización.
- Promover el seguimiento de todo el proceso de transporte.


HENRY ALONSO PACHECO PENARANDA
Representante Legal

Fecha De Elaboración: Día: 13 Mes: 08 Año: 2020

Elaboró: Diomar Fabián Ascenio-equipo asesor Coordinador HSEQ	Revisó: Diomar Fabián Ascenio Ascenio Coordinador HSEQ	Aprobó: Diomar Fabián Ascenio Ascenio Coordinador HSEQ
--	---	---

Figura 2. Política de seguridad vial

3.1.2.1.3. Objetivos del plan estratégico de seguridad vial.

Objetivo General. Definir los planes e intervenciones concretas que debe llevar a cabo la Empresa Transportadores de Norte de Santander S.A.S para alcanzar los propósitos en materia de prevención de los accidentes de tránsito, facilitando la gestión al definir las áreas involucradas, los responsables y los mecanismos de evaluación y seguimiento en función del cumplimiento de las actuaciones definidas.

Objetivos Específicos

Identificar e implementar las acciones necesarias para el mejoramiento del Comportamiento Humano de los conductores de Transportadores de Norte de Santander S.A.S

Identificar e implementar las acciones necesarias para el aseguramiento de los Vehículos Seguros en Transportadores de Norte de Santander S.A.S.

Realizar la identificación de puntos críticos, evaluación y control de riesgos de ruta, para establecer la infraestructura Segura de las rutas para la empresa Transportadores de Norte de Santander S.A.S

- Generar procedimiento adecuados para la atención a víctimas.

3.1.2.1.4. Evaluación del Riesgo. Con base en la información suministrada en el informe de diagnóstico PESV, se desarrolló la evaluación de los riesgos en cuanto a la seguridad vial, estos evaluados bajos los posibles riesgos por hábitos y por entorno para la población trabajadora de la empresa TNS (apéndice 1). Teniendo en cuenta lo anterior, y posterior a la clasificación de los niveles de riesgo, se plantean las siguientes acciones basadas en los ejes fundamentales (Comportamiento humano, vehículos seguros, infraestructura segura y a atención a víctimas):

Tabla 4*Planes de acción*

Riesgos	Nivel de riesgo	Planes de acción			
		Comportamiento humano	Vehículos seguros	Infraestructura segura	Atención a víctimas
Distracciones	ALTO	Capacitación "Pausas activas" a los conductores antes de salir a conducir.	Garantizar el buen estado y funcionamiento del vehículo para evitar distracciones	N/A	Diseño, implementación y divulgación del protocolo de atención de accidentes.
		Política de seguridad vial.			
Uso de equipos tecnológicos	ALTO	Implementación de normas de seguridad vial para conductores, pasajeros y peatones.	Utilizar manos libres en todos los vehículos, en el momento de la conducción.	N/A	Diseño, implementación y divulgación del protocolo de atención de accidentes.
		Política de no uso de comunicaciones móviles mientras se conduce			
No uso del cinturón de seguridad	ALTO	Implementación de normas de seguridad vial para conductores y pasajeros.	Diseño e implementación de formato de inspección de vehículos	N/A	Diseño, implementación y divulgación del protocolo de atención de accidentes.
		Política de uso de cinturón de seguridad.			

Fuente: Autora del proyecto (2021)

“Tabla 4” “Continuación”

Exceso de velocidad	ALTO	Implementación de normas de seguridad vial para conductores, pasajeros y peatones. Política de regulación de la velocidad.	Revisión permanente y llamados de atención, basados en los apoyos tecnológicos (Revisión de satelitales)	N/A	Diseño, implementación y divulgación del protocolo de atención de accidentes.
Omisión de las normas de tránsito	MEDIO	Implementación de las normas de seguridad vial para conductores, pasajeros y peatones, además de su capacitación y sensibilización. Definir horarios máximos de conducción en las actividades cotidianas y realización de jornadas de pausas activas.	Garantizar el buen estado y funcionamiento del vehículo.	N/A	Diseño, implementación y divulgación del protocolo de atención de accidentes.
Sueño y fatiga (conducción y ergonomía)	ALTO	Política de regulación de horas de conducción y descanso. Implementación de normas de seguridad vial para conductores, pasajeros y peatones.	N/A	Realización de estudios de rutas para evaluación y designación de sitios autorizados de paradas.	Diseño, implementación y divulgación del protocolo de atención de accidentes.
Uso de alcohol y drogas	ALTO	Política de prevención del consumo de alcohol, tabaco y otras sustancias psicoactivas.	N/A	N/A	Diseño, implementación y divulgación del protocolo de atención de accidentes.

“Tabla 4” “Continuación”

Desconocimiento del código nacional de tránsito	MEDIO	Capacitación y sensibilización a cerca del código nacional de tránsito.	Garantizar el buen estado y funcionamiento del vehículo.	N/A	Diseño, implementación y divulgación del protocolo de atención de accidentes.
Condiciones climatológicas	MEDIO	Implementación de normas de seguridad vial para conductores, pasajeros y peatones.	Garantizar el buen estado del vehículo para aumentar grado de beneficio en el momento de la reacción.	Realización de estudios de rutas para evaluación de riesgo y puntos críticos en la vía.	Diseño, implementación y divulgación del protocolo de atención de accidentes.
Riesgo publico	MEDIO	Generar protocolos de atención de cómo actuar frente a posibles ataques con alteración del orden público.	N/A	Realización de estudios de rutas para evaluación de riesgo y puntos críticos en la vía.	Diseño, implementación y divulgación del protocolo de atención de accidentes.
Infraestructura vial (Mal estado de la vía, o falta de mantenimiento)	ALTO	N/A	Garantizar el buen estado del vehículo, para aumentar la tolerancia al daño por el mal estado de la vía.	Realización de estudios de rutas para evaluación de riesgo y puntos críticos en la vía.	Diseño, implementación y divulgación del protocolo de atención de accidentes.
Otros vehículos	ALTO	Implementación de normas de seguridad vial para conductores, pasajeros y peatones. Política de seguridad vial.	Garantizar el buen estado del vehículo para aumentar grado de beneficio en el momento de la reacción.	N/A	Diseño, implementación y divulgación del protocolo de atención de accidentes.
Falta de mantenimiento del vehículo	ALTO	N/A	Diseño e implementación de formato de inspección de vehículos. Establecer cronograma de mantenimiento para los vehículos.	N/A	Diseño, implementación y divulgación del protocolo de atención de accidentes.

3.1.2.2. Implementación del PESV. Para garantizar la eficacia del plan estratégico de seguridad vial, se desarrolló un cronograma de implementación de los planes de acción, en donde se definió el periodo de implementación y responsables de cada acción, para llevar a cabo el PESV de la empresa Transportadores de Norte de Santander S.A.S.

Tabla 5

Implementación

Pilas	Plan de acción	Periodo de implementación	Responsable
	Capacitación "Pausas activas" a los conductores antes de salir a conducir.		Coordinador HSEQ
	Sociabilización de las políticas de regulación del plan estratégico de seguridad vial.		Coordinador HSEQ
	Implementación de normas de seguridad vial para conductores, pasajeros y peatones.		Comité de seguridad vial
Comportamiento Humano	Capacitación y sensibilización de las normas de seguridad vial.	Febrero del 2021	Coordinador HSEQ
	Definir horarios máximos de conducción en las actividades cotidianas y realización de jornadas de pausas activas.		Comité de seguridad vial
	Capacitación y sensibilización a cerca del código nacional de tránsito.		Coordinador HSEQ
	Generar protocolos de atención de cómo actuar frente a posibles ataques con alteración del orden público.		Comité de seguridad vial

Fuente: Autora del proyecto (2021)

“Tabla 5” “Continuación”

	Garantizar el buen estado y funcionamiento del vehículo		Profesional de mantenimiento
	Utilizar manos libres en todos los vehículos, en el momento de la conducción.		Coordinador HSEQ
	Diseño e implementación de formato de inspección de vehículos		Comité de seguridad vial
Vehículos Seguros		Febrero a marzo del 2021	
	Revisión permanente y llamados de atención, basados en los apoyos tecnológicos (Revisión de satelitales)		Encargado central de tráfico
	Establecer cronograma de mantenimiento para los vehículos.		Profesional de mantenimiento
Infraestructura Segura	Realización de estudios de rutas para evaluación y designación de sitios autorizados de paradas, evaluación de riesgos y puntos críticos en la vía.	Febrero a marzo del 2021	Comité de seguridad vial
Atención a Víctimas	Diseño, implementación y divulgación del protocolo de atención de accidentes.	Febrero a marzo del 2021	Coordinador HSEQ

3.1.2.3. Seguimiento y Evaluación de Planes de Acción del PESV.

3.1.2.3.1. Indicadores de resultado.

Tabla 6

Indicadores de resultado

Descripción	Definición	Fuente de información	Meta	Periodo de medición
Número de incidentes y accidentes de tránsito, en un periodo determinado	Número de incidentes y accidentes de tránsito.	Reportes de incidentes y accidentes	Disminuir en un 10% con respecto al periodo del año anterior	Trimestralmente
Tasa de accidentalidad Vehicular	Número de accidentes de tránsito reportados/ Número de personas expuestas al riesgo de tránsito * 100	Reportes de accidentes en la ARL	Disminuir en un 10% con respecto al periodo del año anterior	Trimestralmente
Frecuencia de accidentes de tránsito	Número de accidentes de tránsito en un período/ tamaño de la flota (número de vehículos en servicio)	Base de datos de la empresa	Disminuir en un 10% con respecto al periodo del año anterior	Trimestralmente
% de afectación de conductores	Número de conductores lesionados en accidentes de tránsito /Total de accidentes de tránsito del período *100	Reporte de accidentes	Disminuir en un 10% con respecto al periodo del año anterior	Trimestralmente
% de afectación por incapacidad	Número de días de incapacidad por accidentes de tránsito/Total de accidentes de tránsito del período *100	Reporte de accidentes	Disminuir en un 10% con respecto al periodo del año anterior	Trimestralmente

Fuente: Autora del proyecto (2021)

“Tabla 6” “Continuación”

% de afectación de vehículos	Número de días con vehículos no disponibles por accidentes de tránsito /Total de accidentes de tránsito del período * 100	Reporte de accidentes	Disminuir en un 10% con respecto al periodo del año anterior	Trimestralmente
Porcentaje de personas capacitadas.	Número de personas capacitadas en el período/ Total de personas programadas en dicho período *100	Coordinación de gestión humana	>80%	Trimestralmente
Porcentaje de Investigación de accidentes.	Número de investigaciones realizadas /Total de accidentes en el período *100	Reporte de accidentes	100%	Trimestralmente
Investigación de incidentes	Número de investigaciones realizadas / Total de incidentes en el período *100	Reporte de incidentes	100%	Trimestralmente

3.1.2.3.2. Indicadores de actividad.

Tabla 7

Indicadores de actividad

Descripción	Definición	Fuente de información	Meta	Periodo de medición
Número de personal formado en Seguridad Vial.	Número de personas formadas / Total de personas formadas en seguridad vial * 100	Coordinación de gestión humana	>80%	Trimestralmente
Cumplimiento del mantenimiento de los vehículos.	Número de mantenimientos realizados / Total de mantenimientos programados * 100	Jefe de mantenimiento	>80%	Trimestralmente
Numero de reinducciones de los conductores.	Número de reinducciones realizadas / Total de reinducciones programadas * 100	Coordinación de gestión humana	>80%	Anualmente

Fuente: Autora del proyecto (2021)

3.1.2.3.3. *Auditorias.* La empresa transportadores de Norte de Santander, define la realización de auditorías internas del plan estratégico de seguridad vial, el cual será ejecutado anualmente por parte del responsable del plan, para de esta forma verificar el cumplimiento de este, y establecer las acciones para contribuir en su mejoramiento.

Para realizar esta auditoria se aplica una lista de evaluación, en la cual se establecen todos los elementos a evaluar, permitiendo indicar el grado de cumplimiento de estos. (apéndice 3)

3.1.2.4. *Comportamiento Humano.*

3.1.2.4.1. *Procedimiento selección de conductores.* Todas las personas que realicen un rol de la conducción en la empresa tendrán que cumplir con la siguiente información:

Tabla 8

Procedimiento selección de conductores

Objetivo:	Definir el perfil ideal para los conductores, con la finalidad de contar con criterios sólidos para asegurar que los niveles exigidos de experiencia, conocimiento, entre otros, sean los óptimos.
	Se establece la experiencia, teniendo en cuenta el tipo de producto a transportar:
Experiencia:	Carga líquida: 2 años mínimo Carga seca: 1 año mínimo
Edad:	Mayores de edad
Estado de salud en general:	El estado de salud de los conductores se tendrá en cuenta con base a los exámenes médicos ocupacionales entregados por estos.
	Teniendo en cuenta el tipo de carga a transportar se exigen los siguientes cursos:
Conocimientos y habilidades:	Carga líquida (hidrocarburos y sus derivados)
	Curso de alturas
	Curso de transporte de mercancía peligrosas e hidrocarburos
	Curso manejo defensivo
	Curso mecánica básica automotriz
	Curso primeros auxilios
	Cursos manejo de extintores y control de incendios
	Carga líquida (aceite de palma) y carga seca
	Curso de alturas
	Curso manejo defensivo
	Curso mecánica básica automotriz
	Curso primeros auxilios
	Cursos manejo de extintores y control de incendios

Fuente: Autora del proyecto (2021)

3.1.2.4.2. *Pruebas de ingreso.* Para el proceso de vinculación de los conductores, se tendrá en cuenta la presentación de prueba teórica donde se demuestra el conocimiento sobre seguridad vial, y de prueba práctica con la cual se puede evidenciar las habilidades y aptitudes en la conducción de vehículos. (Apéndice 4)

3.1.2.4.3. *Capacitación en seguridad vial.*

Tabla 9

Cronograma de capacitación en seguridad vial

Cronograma de capacitación en seguridad vial					
Actividad	L.H	Dirigido a	Modalidad	Responsable	Fecha de ejecución
Sensibilización en la adopción de buenas prácticas y conductas seguras.	1 hora	Todo el personal	Virtual	Coordinador HSEQ	Febrero del 2021
Sensibilización en todos los roles de la seguridad vial	1 hora	Todo el personal	Virtual	Coordinador HSEQ	Febrero del 2021
Normatividad vigente en temas de tránsito y transporte.	2 hora	Conductores	Virtual	Entidad externa	Febrero del 2021
Análisis de factores de riesgo identificados.	2 hora	Conductores	Virtual	Coordinador HSEQ	Marzo del 2021
Protocolo de atención de accidentes	2 hora	Conductores	Virtual	ARL- Coordinador HSEQ	Marzo del 2021
Modo de actuar en un accidente de tránsito	2 hora	Conductores	Virtual	ARL	Marzo del 2021
Políticas de regulación en seguridad vial	2 hora	Conductores	Virtual	Comité de seguridad vial	Febrero del 2021

Fuente: Autora del proyecto (2021)

3.1.2.4.4. *Control de documentación de vehículos.* La empresa transportadores de Norte de Santander llevara el control de los documentos de los conductores, recopilando toda la información en una base de datos. Esta base de datos estará conformada con la información del propietario, el conductor y el vehículo, de la siguiente forma:

Datos del propietario:

- Nombre del propietario
- NIT/CC
- Dirección
- Teléfono/Celular
- Correo electrónico

Datos del conductor:

- Nombre del conductor
- Edad
- Años de experiencia
- Inscripción en el RUT
- Licencia de conducción: categoría, vigencia, numero de licencia
- Reporte de comparendos
- Reporte de incidentes o accidentes
- Acciones de seguridad vial: exámenes, pruebas y capacitaciones

Datos del vehículo:

- Información del vehículo: placa, clase, marca, modelo, numero interno
- Numero de SOAT
- Vigencia del SOAT
- Numero de Técnico mecánica
- Vigencia de Técnico mecánica
- Motor
- Chasis o serie

*3.1.2.4.5. Políticas de regulación de la empresa.***Política de prevención del consumo de alcohol, tabaco y otras sustancias psicoactivas**

La empresa “TRANSPORTADORES DE NORTE DE SANTANDER” consiente de la importancia de establecer una política para reducir el consumo de alcohol, cigarrillo y otras sustancias psicoactivas (SPA) por parte de sus empleados, asume una posición de prevención de la enfermedad y promoción de la salud a través de la generación de hábitos de vida saludables, cuyo principal objetivo es promover el bienestar laboral de los colaboradores, dicha política será dada a conocer a todo el personal que tenga que ver con la empresa para que sea cumplida. Las medidas establecidas para cumplir con este objetivo son:

Se prohíbe el consumo de cigarrillo, alcohol o cualquier tipo de sustancia psicoactiva dentro de las instalaciones de la empresa “TRANSPORTADORES DE NORTE DE SANTANDER” o en sitios en donde se cumplan órdenes del colaborador, así como su posesión y/o venta.

Se prohíbe que los colaboradores se presenten al sitio de trabajo o laboren en estado de embriaguez o bajo efectos del consumo de cualquier sustancia psicoactiva.

Los colaboradores que estén tomando cualquier medicamento que pueda interferir en sus habilidades para realizar sus normales labores de trabajo en forma segura y eficiente deberán reportarlo en forma anticipada a su jefe inmediato.

La posesión, uso, distribución o venta de bebidas alcohólicas, en instalaciones de la empresa no está permitida.

Ningún colaborador podrá operar vehículos durante su jornada laboral bajo los efectos del alcohol, drogas y/o alguna sustancia psicoactiva o medicamento que pudiera afectar su capacidad para trabajar de manera segura.

Todo empleado vinculado a la empresa “TRANSPORTADORES DE NORTE DE SANTANDER” deberá participar en las diferentes actividades de promoción y prevención que se programen sobre el NO consumo de cualquier tipo de sustancia psicoactiva.

La violación de cualquiera de los numerales de la presente Política constituye falta grave, por consiguiente, dará lugar a la terminación del contrato de trabajo y sin derecho a indemnización alguna.

La prevención del alcoholismo, tabaquismo y drogadicción forma parte del Sistema Integrado de gestión, por lo que su divulgación se realizará en la inducción de los colaboradores de la empresa “TRANSPORTADORES DE NORTE DE SANTANDER”.

Política de regulación de horas de conducción y descanso

Todo empleado y/o contratista que sea conductor de vehículo automotor de la empresa Transportadores de Norte de Santander, no debe exceder un tiempo diario de 9 horas de conducción. Además, deben tener un periodo de descanso mínimo de 7 horas diarias.

Luego de un tiempo de cuatro horas de conducción, se debe tener una pausa de descanso de 10 a 15 minutos. Podrán realizar ejercicios de estiramiento y consumir líquidos para hidratarse, lo anterior pensando en el bienestar físico y mental del conductor y los demás usuarios de la vía. Se garantiza un día de descanso a la semana.

Política de regulación de la velocidad

Los empleados y/o contratistas que realicen labores de conducción para la empresa Transportadores de Norte de Santander deberán respetar y acatar los límites de velocidad de sus vehículos de la siguiente manera:

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

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 80 kilómetros por hora aún para vías en doble calzada.

Para el servicio público, de carga el límite de velocidad en ningún caso podrá exceder los ochenta (80) kilómetros por hora. Los conductores que ingresen a las locaciones de una institución que posea restricciones deberán respetar los límites establecidos para cada una de ellas.

Y de acuerdo con la señalización que presenten las rutas por donde se encuentra transitando, el conductor deberá ajustar la velocidad a las condiciones del viaje y de la vía.

Política de uso del cinturón de seguridad

Los empleados y/o contratistas que realicen labores de conducción para la empresa Transportadores de Norte de Santander y sus acompañantes, deberán hacer uso del cinturón de seguridad del vehículo en todos los desplazamientos sin importar la distancia del viaje.

Además, todos los vehículos propios, arrendados y/o contratados deberán tener cinturones de seguridad de acuerdo con la reglamentación vigente.

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

Los empleados y/o contratistas que realicen labores de conducción para la empresa Transportadores de Norte de Santander podrán hacer uso de sus equipos de comunicación con los accesorios pertinentes (manos libres) solamente para fines de su actividad. El conductor deberá estacionar el vehículo en un lugar seguro para poder hacer uso de su equipo de comunicaciones. Se prohíbe el uso de los equipos de comunicaciones para mensajes de texto y chat al momento de la conducción. Se deben mantener conversaciones cortas y tratar de evitar temas emocionales o que causen inquietud ya que distraen su actividad de conducir.

3.1.2.5. Vehículos seguros.

3.1.2.5.1. Plan de mantenimiento preventivo. Debido a que la empresa Transportadores de Norte de Santander S.A.S, no cuenta con vehículos propios en su flota de transporte, no establece un plan de mantenimiento. Por tanto, se debe exigir a los propietarios de los vehículos la entrega de soportes de mantenimientos correctivos y preventivos realizados, esta información es diligenciada en el cronograma de mantenimiento (apéndice 5). Además, se tiene en cuenta la

documentación exigida y recopilada que se establece en el apartado 3.1.2.5.4 control de documentación de vehículos.

3.1.2.5.2. Inspección del vehículo. La empresa transportadores de Norte de Santander establece actividades de inspección de los vehículos, donde se verifica el estado actual de estos, además de prevenir y minimizar posibles accidentes por fallas mecánicas. Por tal motivo se tiene establecido el formato de chequeo preoperacional, el cual debe ser diligenciado cada vez que el vehículo es programado para su traslado en ruta; además de lo anterior, y con la finalidad de realizar inspecciones más minuciosas de los vehículos, se debe diligenciar el formato de inspección detallada del vehículo por parte del conductor, trimestralmente. (Apéndice 6).

3.1.2.6. Infraestructura segura.

3.1.2.6.1. Rutas externas. Con respecto a los desplazamientos externos, la empresa Transportadores de Norte de Santander S.A.S establece las siguientes rutas, teniendo en cuenta las más frecuentes; estos determinados en los planes de contingencia por parte de la empresa. De las cuales se realiza el estudio de rutas, identificando: ruta principal, rutas alternas, rutas restringidas, puestos de control, sitios autorizados, puntos críticos de la ruta, límites de velocidad, restricción horaria, plano de ruta, puntos de apoyo para atención de emergencias, directorio telefónico en caso de emergencia, estaciones de servicio y puntos críticos de seguridad. Todo esto establecido en las tarjetas de ruta para cada trayecto (apéndice 7).

Rutas para crudo:

- Campo I21 – Ayacucho
- Rio Zulia - Ayacucho
- Rio zulia - Barranca

Ruta para combustóleo:

- Barranca - La gloria

Rutas para aceite de palma:

- Campo 2 – Codazzi, Santa Marta, Barranquilla, Cartagena
- La Gloria – Bogotá, Santa Marta, Barranquilla, Cartagena

Rutas para carga seca:

- Ocaña – Cúcuta
- Ocaña – Bucaramanga
- Cúcuta – Barranquilla, Cartagena, Maicao, Aguachica, Ocaña, Abrego, Valledupar, Ciénaga, Santa marta, Montería, Medellín, Cali, Bucaramanga, San Gil, Socorro, Vélez, Barbosa, Chiquinquirá, El Banco Magdalena, Plato, Magangué, San juan de Nepomuceno, Corozal, Sincelejo, Choco, Istmina, Barranca, Cimitarra
- Neiva – Ocaña, Cúcuta
- Barranquilla – Ocaña, Cúcuta
- Cartagena – Ocaña, Cúcuta, Valledupar, Aguachica, Codazzi, barranca, Bucaramanga, Puerto Berrio

3.1.2.6.2. *Apoyo tecnológico.* En la empresa Transportadores de Norte de Santander se tiene en cuenta información en tiempo real y navegación asistida por GPS, en cada una de las plataformas que corresponda; esto con la finalidad de hacer un análisis de paradas autorizadas, sitios no autorizados, excesos de velocidad y ubicación para cada uno de los vehículos.

La información de satelitales para los vehículos se encuentra consignado en el formato Satelitales flota TNS (apéndice 8).

3.1.2.7. Atención a víctimas.

3.1.2.7.1. Protocolo de atención de accidentes. La empresa transportadores de Norte de Santander determina los pasos a seguir que como trabajador o como empleador se deben seguir en el caso de presentarse una intervención para atención a víctimas. Por consiguiente, se establece que:

Como trabajador usted debe:

Reportarlo inmediatamente a su empleador para que el notifique el accidente y lo guie en el proceso de atención en salud.

Si el presunto accidente genera una urgencia, lleve inmediatamente al accidentado al centro de salud más cercano

Como empleador usted debe:

Comunicarse con la Línea de atención ARL SURA 01800 051 1414 opción 1, donde se le suministrará la información necesaria para direccionar al trabajador accidentado a la IPS más cercana, de acuerdo con el lugar de la ocurrencia del accidente.

Reportar el presunto accidente de trabajo completando el Formato Único de Reporte de Accidente de Trabajo (FURAT). Para esto debe iniciar sesión en el sitio web e ingresar a Gestión de Riesgos Laborales, luego debe dirigirse a Reportar accidente de trabajo.

Para diligenciar el formato único de reporte de trabajo (FURAT), se realiza a través de la página web de la ARL SURA, en la opción accesos directos. Si presenta dificultades para realizar este proceso vía digital, puede solicitar el formulario físico en cualquier oficina de las ARL SURA, y una vez se encuentre diligenciado entregarlo en las oficinas de esta aseguradora de riesgos laborales.

Ante los diferentes eventos que se pueden presentar en la vía, se tienen establecidos los diferentes procedimientos a seguir (apéndice 9).

3.1.3. Socializar el plan estratégico de seguridad vial teniendo en cuenta las partes interesadas para la empresa transportadores de Norte de Santander. Para la elaboración de este último objetivo, se realizó una planificación, donde se tuvo en cuenta el estado actual de la emergencia sanitaria del país, en el cual no es recomendable según los protocolos de bioseguridad expedidos por el ministerio de salud y protección social, la realización de reuniones públicas o privadas donde concurran hasta 50 personas.

Debido a lo anterior se optó por la realización de un video explicativo, para de esta forma llegar a todas las partes de la organización, y así concluir con la socializando del PESV para la empresa transportadores de Norte de Santander.

En este video se explica cada una de las partes de PESV, para su elaboración, además de lo establecido en los pilares fundamentales según la normatividad (comportamiento humano, vehículos seguros, infraestructura segura y atención a víctimas). Adjunto al video se envió folletos de las políticas de regulación de la empresa, y de igual forma la presentación realizada. (Apéndice 10)

La socialización realizada fue entregada a conductores, socios y trabajadores en general de la empresa transportadores de Norte de Santander por medio electrónico, debido a los argumentos expuestos con anterioridad, siendo estos grupos de WhatsApp (números corporativos), y correos electrónicos, esto con la finalidad de llegar a todas las partes interesadas de la organización de la manera más cómoda, fácil y didáctica. (Apéndice 10).

Capítulo 4. Diagnostico final

Dentro de los aportes desarrollados como pasante para la empresa Transportadores de Norte de Santander, se puede comenzar destacando, la ejecución de un diagnóstico del estado actual de la empresa TNS, lo que demostró la necesidad de ejecución del Plan estratégico de seguridad vial PESV, como requisito del sistema de gestión de seguridad y salud en el trabajo.

De acuerdo con lo anterior se realizó la toma de la información de forma digital, enviando a cada uno de los trabajadores enlace con un formulario virtual en el que se tuvieron en cuenta las variables establecidas en la resolución 1565 de 2014 como insumo importante para la consolidación de datos; esto con la finalidad de obtener el diagnóstico para el plan estratégico de seguridad vial PESV, de la empresa Transportadores de Norte de Santander TNS. (Republica de Colombia, 2014, 6 de junio)

Con respecto al primer punto, se puede destacar otro aporte importante enmarcado en la consolidación y posterior elaboración y socialización del documento del plan estratégico de seguridad vial para la empresa Transportadores de Norte de Santander, teniendo en cuenta los parámetros de la resolución 1565 de 2014, todo esto basado en cuatro pilares fundamentales: comportamiento humano, vehículos seguros, infraestructura segura y atención a víctimas. Obteniendo con esto un instrumento de planificación, que establece los lineamientos, acciones, mecanismos y estrategias que la empresa TNS puede llevar a cabo para alcanzar todos los propósitos establecidos para la prevención de accidentes de tránsito.

Capítulo 5. Conclusiones

El desarrollo del diagnóstico actual de la empresa TNS, teniendo en cuenta la guía metodológica que enmarca la resolución 1565 de 2014, demuestra la necesidad de ejecución del plan estratégico de seguridad vial PESV, para la empresa TNS, como medida de control en la prevención de la seguridad vial del país.

Por consiguiente, y teniendo en cuenta el punto anterior se prosiguió a estructurar el plan estratégico de seguridad vial, enmarcado en cuatro pilares fundamentales: comportamiento humano, vehículos seguros, infraestructura segura y atención a víctimas; demostrando la importancia del desarrollo del actual plan lo que logra afianzar y fortalecer el SG-SST de la organización, y de esta forma manifestar las capacidades y crecimiento empresarial.

Así mismo, se realizó la socialización del plan estratégico de seguridad vial teniendo en cuenta todas las partes interesadas, en este apartado se demostró el interés por parte de la empresa en el mejoramiento continuo de sus actividades, además de la necesidad de crecimiento en cuanto a conocimiento y experiencia, lo que lograra en un futuro posicionarlos en la región como una empresa confiable y enfocada en los diferentes actores de la vía, además del aporte en la reducción de los índices de accidentalidad vial.

Capítulo 6. Recomendaciones

Llevar a cabo la implementación del PESV, teniendo en cuenta los planes e intervenciones concretas para alcanzar los propósitos en materia de prevención de los accidentes de tránsito.

Dar cumplimiento a las actividades y directrices establecidas en el PESV de la organización.

Definir las responsabilidades de los diferentes niveles y el desempeño de las tareas.

Desarrollar actividades que fomenten la sensibilización en los trabajadores con relación a los peligros existentes en el lugar de trabajo y a las medidas de control establecidas por la organización.

Ejecutar las capacitaciones específicas a los diferentes actores de la vía, teniendo en cuenta los temas en seguridad vial.

Establecer herramientas que permitan conocer la percepción de los trabajadores, frente a la cultura de trabajar en forma segura.

Por último, se sugiere, utilizar los datos establecidos en el presente documento de pasantía como insumo base para la toma de decisiones por parte de la alta dirección.

7. Referencias

- Almeara, J.C. (2007). Nuevas Tecnologías Aplicadas a la Educación. En J. C. Almeara. MCGRAW-HILL.
- Castillo Vargas, C. (17 de Noviembre de 2019). En 2019 han muerto 5.356 personas en accidentes de tránsito. *La F.M.*
- Instituto colombiano de normas técnicas . (2014, 21 de Mayo). *Sistemas de gestión de la seguridad vial. Requisitos con guía para su uso.* Colombia .
- MinTransporte. (6 de Junio de 2014). *www.mintransporte.gov.co*. Obtenido de www.mintransporte.gov.co
- Observatorio de seguridad vial. (2019). INFORME SOBRE LA SITUACIÓN MUNDIAL DE LA SEGURIDAD VIAL 2018: UN LLAMADO PARA DESPERTAR LA SEGURIDAD VIAL. 1. Obtenido de <https://seguridadvial.org.ve/2019/01/22/informe-sobre-la-situacion-mundial-de-la-seguridad-vial-2018-un-llamado-para-despertar-la-seguridad-vial/>
- Republica de Colombia . (2002, 6 de Julio). *Codigo Nacional de Transito Terrestre.* Bogota. Obtenido de https://www.redjurista.com/Documents/codigo_nacional_de_transito_terrestre_-_ley_769_de_2002.aspx#/
- Republica de Colombia . (2015, 22 de Septiembre). *Por el cual se modifica y adiciona el Decreto 1079 de 2015, en relación con el Plan Estratégico de Seguridad Vial.* Bogota : MinTransporte .

Republica de Colombia . (2020, 12 de agosto). *Por medio de la cual se modifica y adiciona la ley 1503 de 2011 y se dictan otras disposiciones en seguridad vial y transito.* Bogota .

Obtenido de

<https://dapre.presidencia.gov.co/normativa/normativa/LEY%202050%20DEL%2012%20DE%20AGOSTO%20DE%202020.pdf>

Republica de Colombia. (2011, 29 de Diciembre). *Por la cual se promueve la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguros en la via y se dictan otras disposiciones.*

Bogota: MinJusticia. Obtenido de <http://www.suin-juriscol.gov.co/viewDocument.asp?id=1682377>

Republica de Colombia. (2014, 6 de Agosto). *Por la cual se ajuta el Plan nacional de seguridad vial 2011-2021 y se dictan otras disposiciones.* Bogota: MinTransporte. Obtenido de

https://www.redjurista.com/Documents/resolucion_2273_de_2014_ministerio_de_transporte.aspx#/

Republica de Colombia. (2014, 6 de junio). *Guia metodologica para la elaboración del plan estrategico de seguridad vial.* Bogota: MinTransporte.

Republica de Colombia. (2015, 26 de Mayo). *Decreto unico reglamentario del sector transporte.* Bogota: MinTransporte.

Republica de Colombia. (2015,26 de mayo). *Decreto Unico reglamentario del sector trabajo.*

Bogota: MinTrabajo. 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>

Republica de Colombia. (2016, 5 de abril). *Documento guia para la evaluacion de los planes estrategicos de seguridad vial*. Bogota: MinTransporte. Obtenido de <https://www.asocda.org/wp-content/uploads/2017/08/Resolucion-1231-de-2016.pdf>

Republica de Colombia. (2019,13 de febrero). *Estandares minimos del Sistema de gestión de la seguridad y salud en el trabajo*. Bogota: MinTrabajo. Obtenido de https://id.presidencia.gov.co/Documents/190219_Resolucion0312EstandaresMinimosSeguridadSalud.pdf

8. Apéndices

Apéndice 1. Informe de Diagnostico

INFORME DE DIAGNOSTICO PESV

1. OBJETIVO GENERAL.

Presentar un diagnóstico de la información relevante para el Plan estratégico de Seguridad vial de la empresa Transportadores de Norte de Santander S.A.S que sirva para la Formulación de la ruta a seguir para el desarrollo del plan en mención.

1.1. OBJETIVOS ESPECIFICOS.

- Tabular la información recopilada en el instrumento determinado para la elaboración del Diagnóstico.
- Consolidar la información por cada una de las variables.
- Realizar un análisis de la información.
- Caracterizar la población.
- Formular análisis y conclusiones correspondientes.

2. PROGRAMA DE ACTIVIDADES.

Para la toma de la información se realizó de forma digital, enviando a cada uno de los trabajadores un enlace con el formulario virtual en el que se tuvieron en cuenta las variables establecidas en la resolución 1565 de 2014 como insumo importante para la consolidación de datos; esto con la finalidad de obtener el diagnóstico para el plan estratégico de seguridad vial PESV, de la empresa Transportadores de Norte de Santander TNS.

3. VARIABLES PARA ANALIZAR.

Las variables determinadas para la realización del presente informe diagnostico se presentan a continuación:

- Categoría de la licencia de conducción.
- Fecha de vigencia.
- Edad.

- Género.
- Nivel educativo.
- Grupo de trabajo.
- Rol dentro de la vía.
- Experiencia
- Accidentes en los últimos Cinco Años.
- Incidentes en los últimos cinco años.
- Frecuencia de desplazamientos.
- Conducción de vehículo propio para los desplazamientos.
- Planificación de los desplazamientos.
- Trayectos In-itinere.
- Kilómetros diarios entre el lugar de trabajo y domicilio.
- Kilómetros mensuales recorridos en la labor profesional.
- Factores de Riesgo en trayectorias.
- Causas que motivan el riesgo.
- Afiliaciones a seguridad social.
- Propuestas de mejoramiento internas y Externas.

Estas variables están direccionadas conforme a las directrices emanadas por la resolución 1565 de 2014 y otras establecidas por Transportadores de Norte de Santander S.A.S.

4. GENERALIDADES DE LA EMPRESA.

SEDE PRINCIPAL	
RAZON SOCIAL	Transportadores de Norte de Santander S.A.S.
NIT	900719398 - 8
DIRECCIÓN	Carrera 35 7-40 Barrio la Primavera
DEPARTAMENTO	Norte de Santander
CIUDAD	Ocaña.
TELÉFONO	3187080356
E- MAIL	tnsgerencia@gmail.com

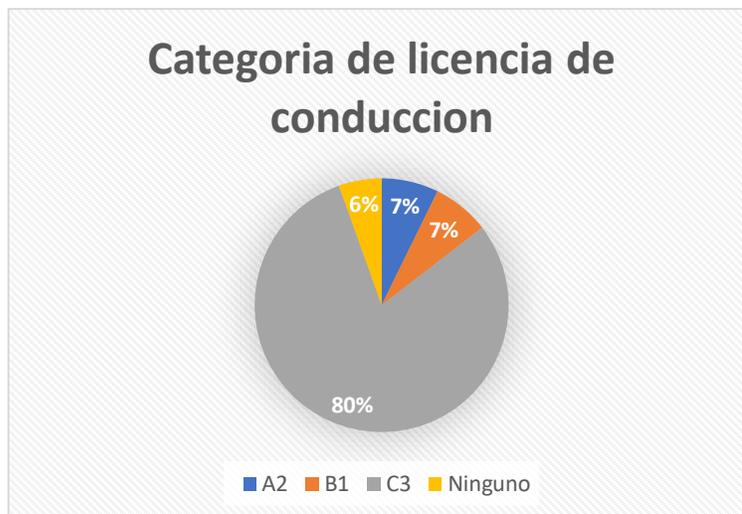
ACTIVIDAD ECONOMICA	Transporte de Carga por Carretera
REPRESENTANTE LEGAL	Henry Alonso Pacheco Peñaranda
NOMBRE DE LA ARL	SURA
SUCURSAL	
NOMBRE DE LA SEDE	Transportadores de Norte de Santander S.A.S.
DEPARTAMENTO	Norte de Santander
CIUDAD	Cúcuta
DIRECCIÓN	AV 7 21N-55 OFC 103 Sevilla centro gran estación
TELÉFONO	5874130 - 3102915013

4.1 Contexto Empresarial.

Transportadores de Norte de Santander S.A.S., es una empresa dedicada al transporte de carga líquida y carga seca, en la que cuenta con un personal calificado, siendo una cantidad de diez (10) empleados contratados directamente, en las dos sedes. En cuanto a la capacidad vehicular la empresa no cuenta con vehículos propios para realizar el transporte de carga, por tal motivo este es realizado por medio de terceros.

5. CONSOLIDADO POR VARIABLES.

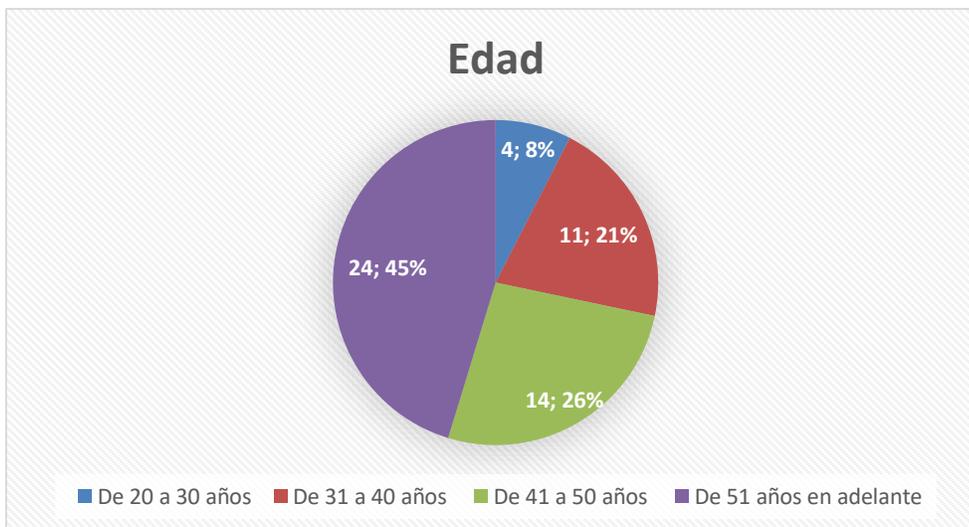
5.1. Categoría Licencias de Conducción y Fecha de Vigencia



Como se ilustra en la figura anterior el 80% de la población cuenta con licencia de conducción categoría C3 que corresponde a la conducción de vehículos articulados de servicio público, además de estar vigente. Los demás porcentajes, para las categorías restantes de licencia de conducción, corresponde al personal administrativo.

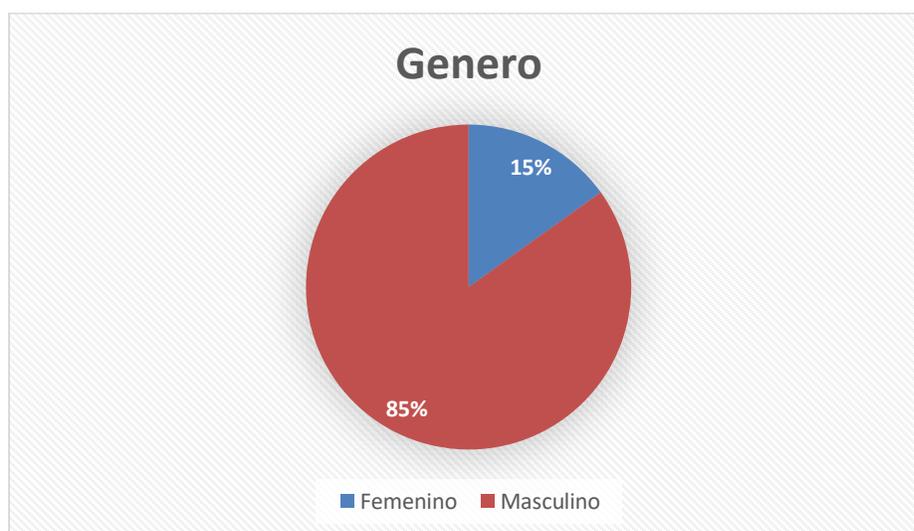
5.2. Edad.

Para esta variable se realizó una categorización de la edad de acuerdo a los siguientes rangos (20-30 años) ;(31-40 años) ;(41-50 años) ;(más de 51 años), los resultados obtenidos se presentan a continuación:



Como se evidencia en la gráfica anterior los rangos de edades están distribuidos en cada una de las variables, mostrando un 45% entre las edades (más de 51 años), seguido por un 26% que corresponde a rangos entre los (41-50) y un 21% a edades entre los (31-40) años.

5.3. Género.



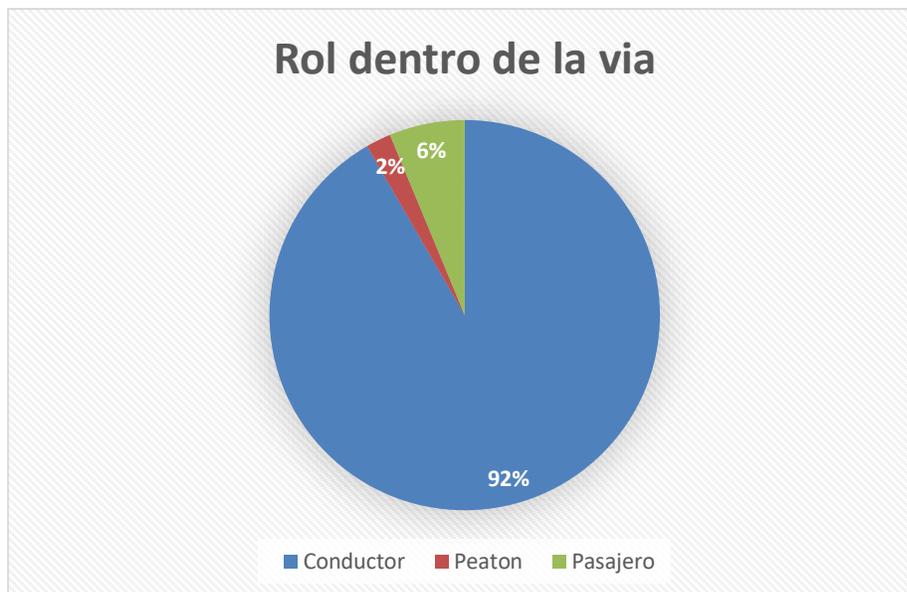
Conforme a la información presentada se puede inferir que el 85% de la población son hombres y el 15% son mujeres

5.4. Grupo de Trabajo



Como se presenta en la gráfica el 83% de la población es operativa es decir conductores, y el 17% es administrativo.

5.5. Rol dentro de la vía



Como se evidencia en la figura el 92% de la población son conductores, el 6 % son pasajeros, y el 2% son peatones.

5.6. Experiencia en Años.



Como se evidencia en la gráfica anterior el 36% tiene una experiencia de (31-40) años, el 31% se encuentra en el rango de (21-30) años, el 21% se encuentra en el rango de (10-20) años, y el 12% de la población posee más de 41 años de experiencia

5.7. Accidentes en los Últimos Cinco Años.



El 96% de la población niega haber sufrido un accidente en los últimos 5 años y el 4% asegura que si ha sufrido accidentes.

5.8. Incidentes en los Últimos Cinco Años



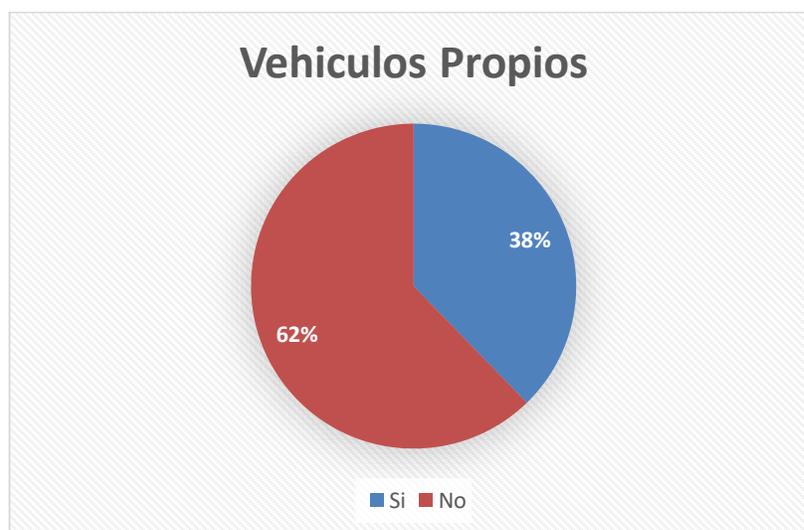
El 96% de la población niega haber sufrido un incidente en los últimos 5 años y el 4% asegura que si ha sufrido incidentes.

5.9. Frecuencia de Desplazamiento



De la población que afirma realizar desplazamientos en Misión el 41% de esta lo hace alguna vez a la semana, el 37% lo realiza a diario, el 17% una o dos veces al mes y solo un 5% varias veces al año.

5.10. Vehículos Propios en Desplazamiento



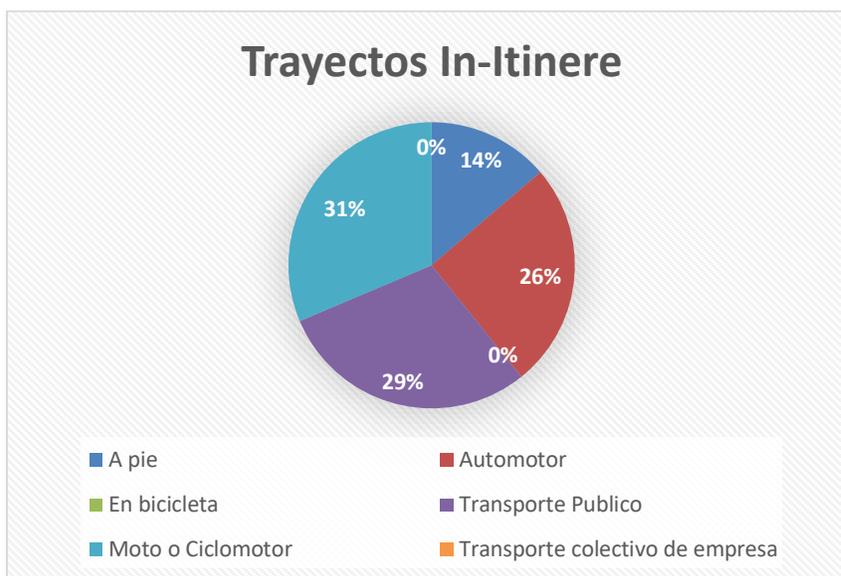
De la población que afirma realizar desplazamientos en Misión el 38% lo realiza en vehículos propios y un 62% son conductores

5.11. Planificación de los Desplazamientos



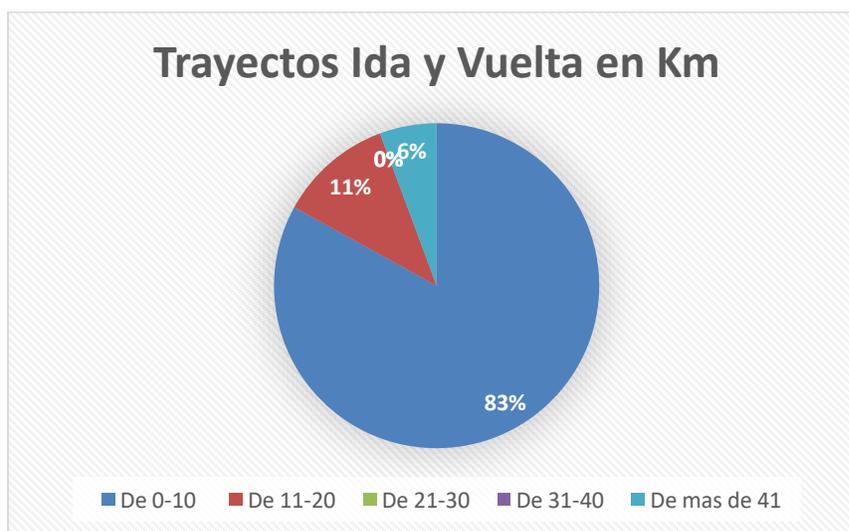
Para la población que realiza desplazamientos en misión su planificación se realiza en un 94% por la empresa TNS y solo un 6% son planificados personalmente.

5.12. Trayectos IN-ITINERE



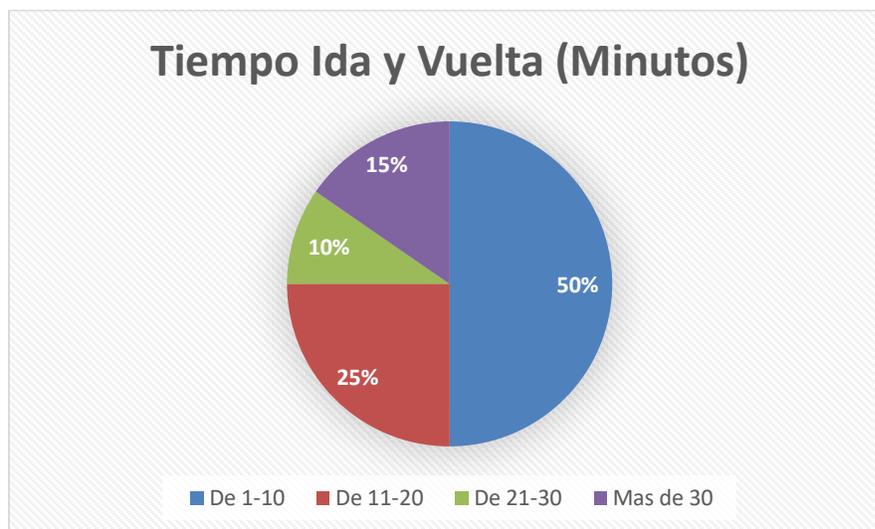
Con referencia a los trayectos In-itinere el 31% de los conductores lo realiza en moto o ciclomotor, el 29% utiliza el transporte público, el 26% en automotor y solo el 14% a pie.

5.13. Kilómetros Diarios Entre el Lugar de Trabajo y Domicilio



Como muestra la gráfica el 83% de la población realiza desplazamientos entre (0-10) km, el 11% entre (11-20) Km, el 6% de 41Km.

5.14. Tiempo Diario Entre el Lugar de Trabajo y Domicilio



En los tiempos de ida y vuelta al lugar de trabajo se afirma que el 50% tarda (1-10) minutos, el 25% tarde de (11-20) minutos, el 15% más de 30 minutos, y el 10% de (21-30) minutos.

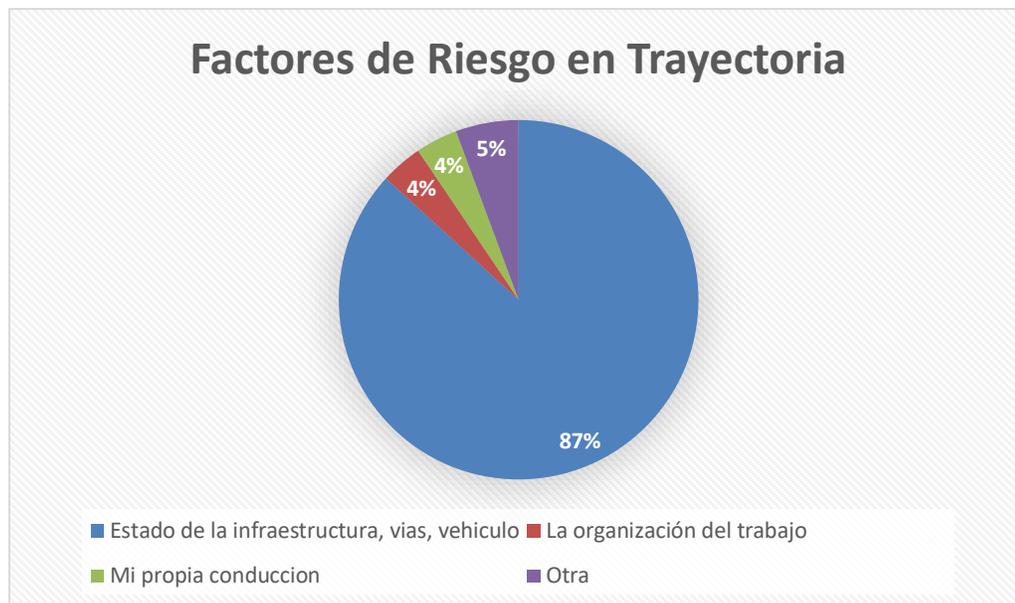
5.15. Kilómetros Mensuales Recorridos en la Labor Profesional.

Conforme a los resultados obtenidos se realizó categorización de los resultados y se muestran por medio de rangos, los cuales se establecieron igual a 5000 km, Menor a 5000 km y Mayor a 5000 km.



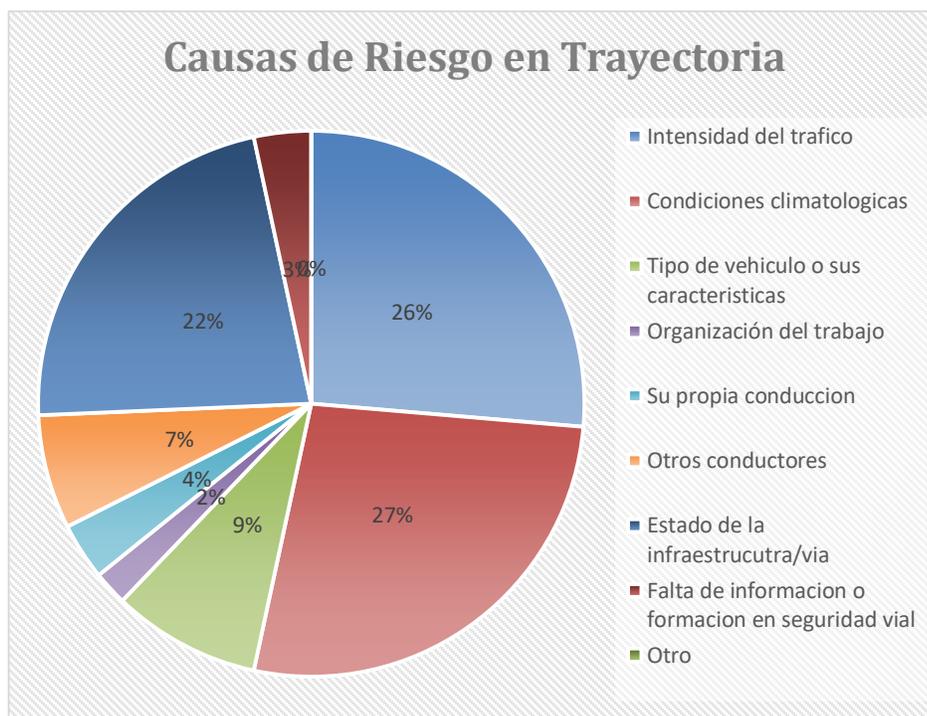
Como ilustra en la figura anterior el 46% de la población recorre más de 5000 km en la labor profesional, el 35% recorre menos 5000 km mensuales y el 19% recorre 5000 km.

5.16. Factores de Riesgo en Trayectoria.



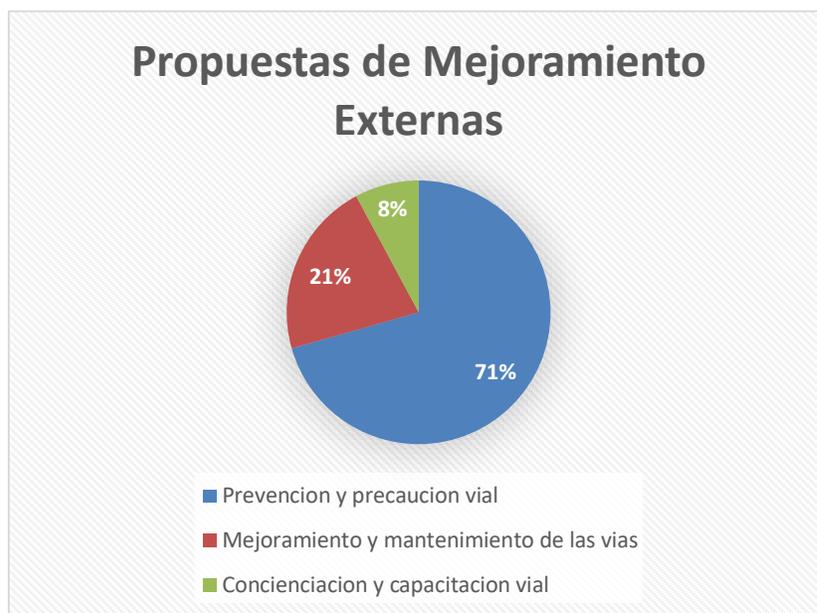
En la gráfica se puede observar que el 87% de la población relaciona que el mayor factor de riesgo en estas trayectorias obedece al estado de las vías, el 5% relaciona otros agentes, el 4% reconoce que puede ser su propia conducción y otro 4% la organización del trabajo.

5.17. Causas que Motivan el Riesgo en Trayectoria.



Conforme a la figura anterior se muestra que el 27% de la población objeto asegura que las causas que motivan el riesgo obedecen a las condiciones climatológicas, el 26% a la intensidad del tráfico, 22% al estado en la infraestructura vial, 9% al tipo de vehículo y sus características, un 7% a otros conductores, 4% su propia conducción, 3% a la falta de información o formación en seguridad vial, y un 2% a la organización del trabajo.

5.18. Propuestas de Mejoramiento Externas.



Dentro de las propuestas de mejoramiento externas el 71% propuso la prevención y precaución vial, un 21% propone el mejoramiento y mantenimiento vial, y un 8% lograr una concienciación y capacitación vial.

6. EVALUACIÓN DEL RIESGO.

6.1. Clasificación del personal

CLASIFICACION		
CARGO	ROL EN LA EMPRESA	ROL EN LA VIA
Gerente	Administrativo	Peatón
Gerente Seccional	Administrativo	Pasajero
Coordinador HSEQ	Administrativo	Conductor
Jefe de contabilidad	Administrativo	Pasajero
Tesorera	Administrativo	Conductor
Jefe de cartera, facturación y liquidaciones	Administrativo	Pasajero
Jefe de operaciones	Administrativo	Conductor
Profesional de operaciones	Administrativo	Peatón
Profesional de mantenimiento	Administrativo	Conductor
Auxiliar administrativa	Administrativo	Conductor
Conductores	Operativo	Conductor

6.2. Riesgos por hábitos y por el entorno

Riesgos por hábitos	Riesgos por entorno
<ul style="list-style-type: none"> • Distracciones • Exceso de confianza • Uso de equipos tecnológicos • No uso del cinturón de seguridad • Exceso de velocidad • Omisión de las normas de tránsito • Sueño y fatiga (conducción y ergonomía) • Uso de alcohol y drogas • Desconocimiento del código nacional de tránsito • Forma de conducción 	<ul style="list-style-type: none"> • Intensidad del tráfico • Condiciones climatológicas • Falta de señalización • Riesgo público • Infraestructura vial (Mal estado de la vía, o falta de mantenimiento) • Otros vehículos • Tipo de vehículo • Falta de mantenimiento del vehículo

6.3. Evaluación de riesgos

GRUPO DE TRABAJO	CARGO	ROL EN LA VIA	RIESGOS POR HABITOS	RIESGOS POR EL ENTORNO	NIVEL DE REISGO		
					ALTO	MEDIO	BAJO
Administrativos	Gerente	Pasajeros y peatones	Distracciones		x		
	Gerente Seccional		Exceso de confianza				x
	Jefe de contabilidad		Uso de equipos tecnológicos		x		
	Jefe de cartera, facturación y liquidaciones		No uso del cinturón de seguridad				x
			Exceso de velocidad				x
			Omisión de las normas de transito			x	
			Sueño y fatiga (conducción y ergonomía)			x	
			Uso de alcohol y drogas		x		
			Desconocimiento del código nacional de transito			x	
			Forma de conducción				

GRUPO DE TRABAJO	CARGO	ROL EN LA VIA	RIESGOS POR HABITOS	RIESGOS POR EL ENTORNO	NIVEL DE REISGO		
					ALTO	MEDIO	BAJO
Administrativos	Gerente	Pasajeros y peatones		Intensidad del trafico			x
	Gerente Seccional			Condiciones climatológicas		x	
	Jefe de contabilidad			Falta señalización			x
	Jefe de cartera, facturación y liquidaciones			Riesgo publico		x	
				Infraestructura vial			x
				Otros vehículos			x
				Tipo de vehículo			x
				Falta de mantenimiento del vehículo			x

7. CONCLUSIONES DEL DIAGNOSTICO.

- No se evidenció tendencia hacia uno de los rangos de edad establecido, por lo tanto, la distribución de la población se encuentra en todas las edades.
- El 15% de la población son mujeres por lo tanto los programas de formación y las actividades deben quedar establecidas de manera uniforme para los dos géneros.
- El 83% de la población es operativa, es decir conductores, lo que demuestra la importancia de establecer actividades de prevención y promoción de la seguridad vial.
- El rango de experiencia en años es alto, lo cual es un aporte positivo en el momento de implementar medidas de prevención.
- En la empresa existe una cultura de manejo seguro, ya que existe una alta experiencia y un 4% de la población ha tenido accidentes e incidentes en la vía.
- La mayoría de la población realiza traslados en misión para el desarrollo de sus actividades.

Apéndice 2. Conformación del comité de seguridad vial

 <small>NIT: 900719198-8</small>	ACTA DE CONFORMACIÓN DEL COMITÉ DE SEGURIDAD VIAL	Código: FO-ME-004
		Versión: 1
		Fecha: Agosto 13 de 2020
		Página: 1 de 15

En Ocaña a los 17 días del mes de diciembre del año 2020, en las instalaciones de la empresa Transportadores de Norte de Santander, se reunieron las personas que han sido designadas para conformar el Comité de Seguridad Vial y así dar cumplimiento a la resolución 1565 de 2014.

INTEGRANTES

NOMBRES Y APELLIDOS	CARGO
Henry Alonso Pacheco Peñaranda	Gerente
Diomar Fabian Ascanio Ascanio	Coordinador HSEQ
Erika Marcela Ovalle Montaño	Jefe de operaciones
Aria Rosa Pacheco Torres	Profesional de mantenimiento

En dicho Comité:

- Se analizarán los resultados obtenidos en el diagnóstico inicial y se formulará la hoja de ruta a seguir, conducente a reforzar los aspectos favorables encontrados, mitigar los riesgos y diseñar acciones para garantizar un cambio de actitud en los diversos actores de la movilidad en la compañía.
- Se identificará los factores de riesgo y establecer un plan de acción personalizado para cada uno de ellos.
- Se presentarán, discutirán y determinarán los programas académicos a desarrollar con los distintos actores.
- Se considerará la adopción de un estándar de seguridad, que garantice la integridad y bienestar y minimice los riesgos de un accidente de tránsito.
- Se evaluarán los requerimientos y la oferta disponible, frente a proveedores y talleres para los procesos de diagnóstico, mantenimiento preventivo y mantenimiento correctivo de los vehículos.
- Se programarán fechas, tiempos y lugares para las capacitaciones con los conductores, sus equipos de trabajo y otros actores de la empresa, entidad u organización.
- Se determinarán las acciones de control o auditorías viales que se consideren pertinentes.
- Se presentarán las campañas y acciones de acompañamiento a desarrollar durante todo el año.
- Se establecerán los cronogramas de las diversas actividades a ejecutar y hará seguimiento de las mismas.
- Se elaborarán los informes periódicos para la Gerencia, Ministerio de Transporte, organismo de tránsito u otros interesados, que den cuenta de las acciones y programas, adelantadas y por ejecutar, analizando el impacto, costo-beneficio y

Elaboró: Diomar Fabián Ascanio-equipo asesor Coordinador HSEQ	Revisó: Diomar Fabián Ascanio Ascanio Coordinador HSEQ	Aprobó: Diomar Fabián Ascanio Ascanio Coordinador HSEQ
--	---	---

 NIT. 900719398-8	ACTA DE CONFORMACIÓN DEL COMITÉ DE SEGURIDAD VIAL	Código: FOMEP-004
		Versión: 1
		Fecha: Agosto 13 de 2020
		Página: 2 de 13

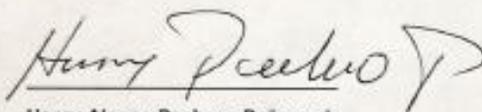
aporte en la generación de hábitos, comportamientos y conductas favorables a la seguridad vial del país.

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

La periodicidad con la que se va a reunir el comité es: cada tres (3) meses y extraordinarias cuando considere pertinente.

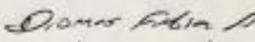
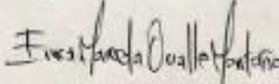
RESPONSABLE DEL PLAN ESTRATEGICO DE SEGURIDAD VIAL

NOMBRES Y APELLIDOS	CARGO
Henry Alonso Pacheco Peñaranda	Gerente



Henry Alonso Pacheco Peñaranda

Gerente

NOMBRE	CARGO	FIRMA
Diomar Fabian Ascanio Ascanio	Coordinador HSEQ	
Erika Marcela Ovalle Montaño	Jefe de Operaciones	
ANA PACHECO TORRES Ana Rosa Pacheco Torres	PROFESIONAL DE MITO	ANA TACHCO T.

Elaboró: Diomar Fabian Ascanio-equipo asesor Coordinador HSEQ	Revisó: Diomar Fabian Ascanio Ascanio Coordinador HSEQ	Aprobó: Diomar Fabian Ascanio Ascanio Coordinador HSEQ
--	---	---

Apéndice 3. Auditorias

Elemento	Puntaje Posible	Puntaje obtenido	Hallazgos	Plan de trabajo	Responsable	Fecha de ejecución	Fecha de seguimiento
COMITE DE SEGURIDAD VIAL	30	0					
Se tiene conformado y definido un equipo de trabajo o comité de seguridad Vial?	2						
Este comité analiza los resultados obtenidos en el diagnóstico inicial?	2						
Este comité identifica los factores de riesgo y establece un plan de acción personalizado para cada uno de ellos?	2						
Se presentan, discuten y determinan los programas académicos a desarrollar con los distintos actores?	2						
Se considera la adopción de un estándar de seguridad, que garantice la integridad y bienestar y minimice los riesgos de un accidente de tránsito?	2						
Se evalúan los requerimientos y la oferta disponible, frente a proveedores y talleres para los procesos de diagnóstico, mantenimiento preventivo y mantenimiento correctivo de los vehículos?	2						
Se programan fechas, tiempos y lugares para las capacitaciones con los conductores, sus equipos de trabajo y otros actores de la empresa, entidad u organización?	2						
Se determinan las acciones de control o auditorías viales que se consideren pertinentes?	2						
Se presentan las campañas y acciones de acompañamiento a desarrollar durante todo el año?	2						
Se establecen los cronogramas de las diversas actividades a ejecutar y hace seguimiento de las mismas?	2						
Se elaboran los informes periódicos para la Gerencia, Ministerio de Transporte, organismo de tránsito u otros interesados, que den cuenta de las acciones, programas adelantados 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?	2						
El comité tiene definidos la visión, los objetivos y alcances del Plan Estratégico de Seguridad Vial para la empresa, acorde con los mínimos establecidos por la autoridad correspondiente?	2						
El comité tiene definidos la periodicidad de las reuniones?	2						
Se tiene designado el responsable del plan estratégico de seguridad vial?	2						
El personal involucrado conoce quienes son los integrantes del comité de seguridad vial?	2						
POLITICA DE SEGURIDAD VIAL	10	0					
Se tiene construida una política de seguridad vial?	2						
Se tiene divulgada la política de seguridad vial?	2						
La política esta disponible como información documentada?	2						
La política esta comunicada dentro de la organización?	2						
Se hace seguimiento al cumplimiento de la política y se toman los correctivos pertinentes a las desviaciones encontradas?	2						
PESV	2	0					
Se divulga a todos los funcionarios o empleados sus lineamientos, acciones y mecanismos de medición, así como la	2						
DIAGNÓSTICO	8	0					
Se tiene un análisis sobre el contexto, las actividades, su personal, sus desplazamientos, la infraestructura y todos aquellos riesgos que se entienden, afectan a la organización desde la Seguridad Vial?	2						
Se tiene el panorama de riesgos viales de la empresa?	2						
Se analizan los riesgos viales de la empresa?	2						
Se tiene establecido un listado de conductas en la conducción y en su entorno de acuerdo a la naturaleza del trabajo y el nivel de exposición al riesgo?	2						

FORTALECIMIENTO DE LA GESTION INSTITUCIONAL- ELABORACION DEL PESV	4	0					
Los riesgos se tienen clasificados y priorizados?	2						
Se tiene planteadas las acciones sobre las que se va a trabajar sobre cada riesgo, bajo los diferentes ejes?	2						
IMPLEMENTACION DEL PESV	8	0					
Se tiene un cronograma donde estén planificadas las acciones?	2						
Se comunica a la organización los lineamientos y acciones definidas a implementar dentro del PESV?	2						
Se tienen acciones de la implementación?	2						
El empleador designa el tiempo y los recursos necesarios para el funcionamiento del comité de seguridad vial?	2						
SEGUIMIENTO Y EVALUACION DEL PESV	14	0					
Se tienen indicadores para medir el nivel de avance del PESV?	2						
Se tienen las fichas de definición de los indicadores?	2						
Toda la documentación del PESV se mantiene documentada y actualizada?	2						
Se realizan auditorías internas y externas al PESV?	2						
Se tiene un solo documento donde este el PESV, donde estén todos los aspectos como: diseño, desarrollo e implementación?	2						
Se tiene establecido un proceso ágil, dinámico y eficaz de participación de los trabajadores y de los representantes sindicales, si fuera el caso?	2						
La organización da respuesta oportuna a los requerimientos y acciones que se proponen para gestionar los riesgos de tránsito?	2						
ACCIONES PARA EL DESARROLLO DEL PESV EN COMPORTAMIENTO HUMANO	28	0					
La empresa tiene establecido un perfil de conductores (propios o terceros) donde se establezca el nivel de competencias requeridas para garantizar la idoneidad en la labor a realizar?	2						
La empresa tiene un procedimiento escrito de selección de conductores, donde se incluyan la realización de pruebas médicas?	2						
La empresa tiene un procedimiento escrito de selección de conductores, donde se incluyan la realización de pruebas teóricas?	2						
La empresa tiene un procedimiento escrito de selección de conductores, donde se incluyan la realización de pruebas prácticas?	2						
La empresa implementa mecanismos de capacitación en seguridad vial?	2						
El programa de capacitación vial, incluye los temas y requisitos que establece la guía?	2						
La empresa documenta y registra la información de los conductores, donde se controle el cumplimiento de fechas de los documentos?	2						
La empresa tiene establecida, documentada y divulgada una política de control de alcohol y drogas y le hace seguimiento acorde a lo establecido en la misma?	2						
La empresa tiene establecida, documentada y divulgada una política de regulación de horas de conducción y descanso y le hace seguimiento acorde a lo establecido en la misma?	2						
La empresa tiene establecida, documentada y divulgada una política de regulación de velocidad y le hace seguimiento acorde a lo establecido en la misma??	2						
La empresa tiene establecida, documentada y divulgada una política de uso del cinturón de seguridad y le hace seguimiento acorde a lo establecido en la misma?	2						
La empresa tiene establecida, documentada y divulgada una política de no uso de equipos de comunicación móviles mientras se conduce y le hace seguimiento acorde a lo establecido en la misma?	2						
La empresa tiene definidos y documentados los EPP requeridos para los conductores y sus acompañantes?	2						
La organización hace seguimiento al cumplimiento de los procedimientos y estándares establecidos en el PESV?	2						

ACCIONES PARA EL DESARROLLO DEL PESV EN VEHICULOS SEGUROS	10	0				
<i>La empresa tiene diseñado e instruye sobre el plan de mantenimiento preventivo de sus vehículos?</i>	2					
<i>La empresa tiene documentado el plan de mantenimiento preventivo?</i>	2					
<i>El plan de mantenimiento preventivo se realiza a través de personal idóneo?</i>	2					
<i>La empresa tiene protocolos de inspección diaria de vehículos donde se revisan los elementos de seguridad activa y pasiva más relevantes?</i>	2					
<i>La empresa lleva un registro de los vehículos donde se pueda controlar el cumplimiento sobre las fechas de la documentación requerida?</i>	2					
ACCIONES PARA EL DESARROLLO DEL PESV EN INFRAESTRUCTURA SEGURA	10	0				
<i>Se realiza una revisión del entorno físico donde se opera y circulan los vehículos?</i>	2					
<i>Se tiene establecida una política de instalación y mantenimiento de las señales?</i>	2					
<i>La empresa documenta los incidentes y accidentes que se presentan al interior de las instalaciones, así como al ingreso y salida del personal?</i>	2					
<i>La empresa realiza un estudio de rutas, que contemple temas de seguridad vial, identificar puntos críticos y establecer estrategias de prevención?</i>	2					
<i>La empresa establece mecanismos de socialización e información preventiva para todas las partes interesadas?</i>	2					
ACCIONES PARA EL DESARROLLO DEL PESV EN ATENCION A VICTIMAS	6	0				
<i>Se tiene establecido un protocolo de atención de accidentes?</i>	2					
<i>La empresa investiga los incidentes y accidentes de tránsito?</i>	2					
<i>Se divulgan las lecciones aprendidas de los eventos ocurridos?</i>	2					

Apéndice 4. Pruebas de ingreso**PRUEBA TEÓRICA**

FECHA: _____/_____/_____

NOMBRE COMPLETO: _____

PREGUNTAS DE SELECCIÓN MARQUE CON UNA X.

1. ¿Cuál es la conducta a seguir frente a una señal "CEDA EL PASO"?
 - a) Ceder el paso al transporte público.
 - b) Debemos bajar la velocidad y ceder el paso al vehículo que circula por la otra vía.
 - c) No avanzar.

2. Ante un cartel de "PARE" ¿cuál es la conducta a seguir?
 - a) Continuar la marcha porque tiene prioridad de paso.
 - b) Disminuir la marcha para observar el tránsito.
 - c) Detener el vehículo en forma total y seguir solo cuando no circule ningún vehículo por la otra vía, ni esté cruzando un peatón.

3. Ud. está llegando a un cruce de calles sin semáforos ni policía, una persona está cruzando por la senda peatonal, Ud. debe:
 - a) Disminuir la marcha y tener cuidado.
 - b) Parar y cederle el paso al peatón.
 - c) Seguir y atravesar el cruce, porque tiene prioridad.

4. ¿Qué utilidad tienen los cinturones de seguridad?
 - a) Son útiles solo para altas velocidades.
 - b) Sirven para proteger a los menores.
 - c) Evitan y/o disminuyen los daños físicos a las personas, en caso de accidentes.

5. ¿Qué significa la doble línea continua amarilla?
 - a) Es una señalización que se utiliza únicamente para dividir los sentidos de circulación.
 - b) Indica para ambos sentidos de circulación que no debe ser traspasada ni se puede

- circular sobre ella.
- c) Significa que solo pueden circular vehículos particulares.
6. En caso de niebla, ¿qué faros o luces debemos utilizar?
- a) La luz más alta y potente.
 - b) La llamada luz baja
 - c) Ningún faro, solo la luz "reglamentaria" (posición).
7. ¿En qué vehículos es obligatorio portar un botiquín con elementos de primeros auxilios?
- a) En todos los vehículos
 - b) Sólo en buses y vehículos de transporte escolar.
 - c) Sólo en vehículos de locomoción colectiva y de carga.
 - d) En vehículos de locomoción colectiva, de carga y de transporte escolar.
8. Al acercarse a una señal "Zona de Escolar", ¿qué debe hacer?
- a) Disminuir la velocidad
 - b) Tocar la bocina
 - c) Aumentar la velocidad
9. Antes de poner un vehículo en marcha, el conductor debe verificar:
- a) El funcionamiento del tubo de escape
 - b) El funcionamiento del freno, embrague e instrumentos del tablero
 - c) El estado de la carrocería
 - d) agua de batería y radiador
 - e) medida del aceite
 - d) todas las anteriores

10. Mencione los pasos en el uso de extintores.

a) _____

b) _____

c) _____

d) _____

e) _____

f) _____

FIRMA DE QUIEN EVALUA LA PRUEBA

FIRMA DE CONDUCTOR

EVALUADO

RESULTADO:

DE PREGUNTAS ACERTADAS: _____

DE PREGUNTAS ERRADAS: _____

% DE LA PRUEBA: _____

APROBÓ LA PRUEBA

NO

NOTA: la prueba práctica de conducción se aprueba con un 80% de cumplimiento de los ítems evaluados.

PRUEBA PRACTICA

CRITERIO	¿CUMPLE?		OBSERVACIONES
	SI	NO	
Comprobaciones previas			
Revisión de documentos			
Revisión de espejos y cinturón			
Puertas mal cerradas			
Revisión previa condiciones del vehículo			
Circulación Normal			
Exceso de Velocidad			
No respetar distancias			
Adelantamientos/Sobrepasos			
Sobrepasar la Berma			
so peatonal/Cruce no regulado			
Riesgo en sentido contrario			
Demarcaciones			
Sobrepasar eje calzada			
No respetarlas			
Manejo del vehículo			
Perder el control del vehículo			
Clutch de marchas inadecuado			
Confusión pedales			
Soltar dos manos del volante			
Circular en sentido contrario			
Conducir de forma brusca			
Manipular radio, celular, etc			
Preferencias			
Peatones, ciclistas, otros vehículos			
Mandos del Vehículo			
Usar bocina sin motivo			

Firma del postulante

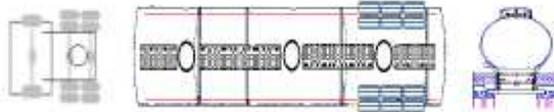
Firma de quien aplica la prueba

Apéndice 6. Inspección del vehículo

FORMATO DE CHEQUEO PREOPERACIONAL

		PLAN ESTRATEGICO DE SEGURIDAD VIAL		Codigo: ISG-EST-PSV-PT-01	
		FORMATO DE CHEQUEO PREOPERACIONAL		Fecha: 13 de Agosto 13 de 2019	
NIT: 90719994				Version: 1.0	
				Pagina: 1 de 2	
PLACA		MODELO: _____ CORREGIO: _____		MES: _____	
NOMBRE CONDUCTOR				KM. INICIAL: _____ KM. FINAL: _____	
FRMA					
		FECHA	FECHA	FECHA	FECHA
VERA DE CHEQUEO					
NIVEL DE ACEITE MOTOR (NIVE 1800-1700)					OBSERVACIONES
NIVEL ACEITE HIDRAULICO (NIVELACION 200)					
NIVEL DE AGUA REFRIGERANTE MOTOR (NIV)					
INDICADOR PRESION DE AIRE CAMBIOS (100-100-100-100)					
INDICADOR DE COMBUSTIBLE (1/4-1/4)					
INDICADOR APLICACION FRENO DE AIRE (2000-2000-2000-2000-2000)					
INDICADOR VOLTAJES DE PLANTA (12-14) voltios					
INDICADOR CORRIENTE DEL ALTERNADOR (Aprox. 0)					
TEMPERATURA REFRIGERANTE DEL MOTOR (100-200 F) o (40-90 C)					
INDICADOR PRESION ACEITE DEL MOTOR (20-30 PSI) o (1.37-2.05 T MP)					
INDICADOR PRESION DEL TURBO (0-20 PSI) o (0-1.37 MP)					
TEMPERATURA TRANSMISION TRASERA (150-200 F) o (60-90 C)					
TEMPERATURA TRANSMISION DELANTERA (150-200 F) o (60-90 C)					
TEMPERATURA DE CAJA DE VELOCIDADES (150-200 F) o (60-90 C)					
INDICADOR DE PRESION FILTRO DE AIRE (0-20)					
ACCIONES DE ACCIONAMIENTO FRENO MOTOR					
ACCIONAMIENTO CORREA DE CARGA					
VALVULAS FRENO AIRE Y AEROSOL					
PRESION DE LLANTAS					
CORRIENTES DEL MOTOR					
CORRIENTES DEL VENTILADOR					
SACAR AGUA DE LA TRAMPA DE ACPM					
ESTADO GENERAL VEHICULO (Cambio optativo)					OBSERVACIONES
Funcion de lubricacion					
Cinta de seguridad					
Mando de accionamiento					
Familla de accionamiento					
Mandos de seguridad					
Chasis					
Pantalla de seguridad					
Bancos de asientos					
Filtro de aire					
Frenos					
OTROS					
MUELLOS DELANTEROS Y TRASEROS					
LUCES PRINCIPALES (ALTA/BAJA)					
LUCES DE PARQUEO					
LUCES DIRECCIONALES					
Luz de REVERSA					
PIED DE REVERSA					
PIED VOLANTE Y CORNETA					
BANDAS DE FRENO					
MANGUERAS DE AIRE					
MANGUERAS DE ACPM					
MANGUERAS AGUA					
TARJETA DE EMERGENCIA					
SEGURO OBLIGATORIO SOAT					
TARJETA DE PROPIEDAD					
REVISION TECNICA MECANICA					
POLIZA DE AUTOMOVILES					
LAVADO PARCIAL					
ESTADO DEL PROPOSITO					OBSERVACIONES
NIVEL DE PROTECCION					
MANGUERA					
VALVULA					
BOQUILLA					
BANDA DE TRANSPORTE					
ANILLO DE VERIFICACION					
FECHA DE RECARGA					

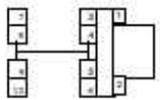
GRUPO DE FERRAMENTAS ABRIL	1	2	3	4	OBSERVACIONES
ALICATOR					
ESPALDAPAO					
COLLAR DE THOMAS					
BODINE SUCCIÓN					
BODINE SIFUM A					
BAJA LINGUAG					
ALCORNOS					
APÓSITO					
GUARDES					
TUBIAS					
GRAB					
BIBRO FEOLOGICO					
VENIDAS ELASTICAS					
GRUPO DE CARRETERA	1	2	3	4	OBSERVACIONES
LINERIA					
GRUO HIDRAULICO					
CHALICO REFLECTIVO					
HERRAMIENTA DE CARRETERA					
TACOS DE MADERA					
DE ARRIBA (CUANDO APLIQUE)	1	2	3	4	OBSERVACIONES
MALLA PORTA 10					
MALLA 6					
BARRERA CON ABSORCION DE 3M X 2 (REVISAR QUE SEA DE 3M)					
MALLA DUBIPOD					
REFRIGERADOR DOBLE FLUJO					
CEJA FLUJO					
EMPAQUES LONAS DE POLIPROPILENO					
ABSORBENTE ABSORGANICO OLSEFOLICO					
PALA PLASTICA ANTICHERPA					
TACOS DE MADERA O CALAJARES					
REFRIGERATIVO PARA B. COFRES DE DERRAMES					
MARTILLO DE CAUCHO DE 14 ONZAS					
GUARDES NITRO					
CHALICO REFLECTIVO					
MEDICINAS					
DESDORAMANTE SOLUCION NETA					
LAVAJAS					
BOLAS ROJAS TIPO INDUSTRIAL DE 200					
SELAS DISCULGAS DE 80MM CANTO (SOLICITAR FICHA TECNICA)					



OBSERVACIONES: PORTA PORTA PLASTICO CON SUS DOS REJILLAS EN BORN ESTADO LLANTAS DEL TRAILER CUARENTA Y LLANTAS DE FOM (200)



OBSERVACIONES: REVISAR EL LINDERO DEL TANGOR (SI APLICA)



OBSERVACIONES ADICIONALES

OBSERVACIONES DE LLANTAS

Formato inspección detallada del vehículo

VEHICULO	REGIDO	CARROCERIA			TANQUE	TUBERIA	PLANCHA	CAMA BAJA			
TIPO:	ARTICULADO	TIPO:			CARROZADO	FURGON	GRILLO	VOLCO			
FECHA DE INSPECCION:		DD	MM	AAAA	LUGAR DE INSPECCION:						
ACA:		MODELO:	R:			MODELO:	TIPO DE VINCULACION	PROPIO	TERCERO		
INFORMACION DEL CONDUCTOR											
NOMBRES:				CC:		No. CELULAR					
APELLIDOS:				EDAD:		No. TEL.FIGO:					
DOCUMENTACION:	SI	NO	NA	CAPACITACION	SI	NO	NA	EPP	SI	NO	NA
Carta de ciudadanía				Inducción HSEQ-BASC				Casco en Barbuquejo 3 ptos			
Carta de conducción				Manejo Defensivo				Gafas de seguridad			
Afiliación a EPS				Mercancias Peligrosas				Protectores auditivos			
Afiliación a ARL				Primeros Auxilios				Protección Respiratoria (Mascara y filtros)			
Vacuna contra Fiebre A y Tetanos				Manejo y control del fuego				Camisa manga larga			
Certificado Médico Ocupacional				FTSLS-ECP				Arnes cuerpo con eslinga			
Placa de Vehículo				Transporte de Tubería				Gautes tipo carnaza			
				Trabajo Seguro en Alturas				Botas de seguridad			
INFORMACION DEL VEHICULO											
DOCUMENTACION						EQUIPAMIENTO					
GENERAL	SI	NO	NA	OBSERVACIONES	EQUIPO DE CARRETERA			SI	NO	NA	OBSERVACIONES
Carta de Propiedad					Gato hidráulico						
A.T					Copa						
Inspección Técnica Mecánica					Conos (x2)						
Placa de Remolque					Tacos de madera (x2)						
Placa de Luz Negra					Linterna de baterías						
Placa Extracontractual					Herramienta menor						
TANQUE	SI	NO	NA	OBSERVACIONES	Extintor (20 Lbs) buen estado (1)						
Placa de Hidrocarburos					Cadena o guaya						
Placa de Hidrostática (1 año)					Gavetas limpias, sin caletas, paquete						
Placa de Hidrostática (5 años)					BOTIQUIN			SI	NO	NA	OBSERVACIONES
Placa de aforo					Inmovilizadores maleables (4)						
Placa todo riesgo					Vendajes triangulares (6)						
Medición de espesores					Compresas (4)						
Indicador de Línea de Vida					Gasas paquete por 4 (4)						
CABEZOTE						Vendaje elástico 5" y 4" (4)					
CABINA	SI	NO	NA	OBSERVACIONES	Guantes talla M y L (2)						
Placa en buen estado					Mascarilla facial de bolsillo para RCP (1)						
Placa cromada sin fisuras					Esparadrapo de tela rollo grande (1)						
Placa brisas funcionando					Tijera de trauma						
Placa espejos retrovisores completo					Inmovilizador cervical multitallas						
Placa neumática del conductor					Estuche						
Placa cinturón de seguridad (3 ptos)					Bolsas plásticas						
Placa dirección sin juego					Linterna con baterías						
Placa bocinas funcionando					Manual de primeros auxilios						
Placa freno de seguridad funcionando					Libreta y esfero						
Placa freno eléctrico "MASTER"					Copitos						
Placa alarma funcionando (botón pánico)					Curitas						
Placa cerradura de puertas					Baja lenguas						
Placa cerradura de literas											
Placa freno: sin doble fondo											
Placa frenos de herramientas: limpias											
EXTERIOR	SI	NO	NA	OBSERVACIONES	REPUESTO:	DIRECCION:					
Placa luces altas funcionando											
Placa luces bajas funcionando											
Placa direccionales funcionando											
Placa freno de retroceso funcionando											
Placa alarma de retroceso											
Placa batería, bombes en buen estado											

3	4
---	---

5	6
---	---

7	8
---	---

9	10
---	----

ma freno motor funcionando					TRAILER:					
cción sin juego					11	12	13	14		
enciales sin fugas										
SUSPENSIÓN Y FRENS	SI	NO	NA	OBSERVACIONES						
ncines y vigas sin fisuras					15	16	17	18		
lles, hojas en buen estado										
bonas funcionando					19	20	21	22		
ma de aire, compresor										
amaras completas										
ostos y campanas										
TANQUE					TUBERIA					
EXTERIOR Y ROTULACION	SI	NO	NA	OBSERVACIONES	GENERAL		SI	NO	NA	OBSERVACIONES
do visual (tanque, pintura)					Mampara (altura mínima 2 metros)					
os "PELIGRO" (2)					Tensores (cadena sin ganchos)					
gos UN (5 instalados)					Polines (4 unidades de 6" x6"x2.6m)					
ibos Rojos No. (4 instalados)					Pines revestidos 2 mts (4 unidades)					
ibos misceláneos (4 instalados)					Cinchas 4"(10,12 und) en buen estado					
activos laterales y traseros					Malacates, trinquetes (10, 12 und)					
a (R) visible					Barra para requintar (70cm)					
etas inferiores limpias					Cartel "CARGA LARGA" (x1)					
ACCESORIOS	SI	NO	NA	OBSERVACIONES	Entrepaños de madera maciza					
letero de tubo (reflectivos)					Gavetas inferiores limpias, sin caletas					
a (5 galones) con tapa					FURGON					
choques protegiendo válvulas					GENERAL		SI	NO	NA	OBSERVACIONES
ula de descargue sin fugas					Puertas, empaques, sin caletas					
ín válvula de descargue					Techo en buenas condiciones					
as (x3) no sobresalientes					Remaches completos y ajustados					
aque de tapas intactas (x3)					Laterales sin abolladuras, sin caletas					
ulas de venteo (x3)					Piso sin agujeros o caletas					
intos completos					Gavetas inferiores limpia, sin caleta					
inas, retenedores, empaques					Rótulos misceláneos y UN					
a de vida encauchetada (x2)					PORTACONTENEDORES					
a antideslizante pasarela					GENERAL		SI	NO	NA	OBSERVACIONES
alera en buenas condiciones					Trompos completos, buen estado					
tor 20 Lbs funcional (2)					Chasis, estructura en buen estado					
os 90cm (4)					Gavetas inferiores limpias, sin caleta					
KIT DE DERRAME	SI	NO	NA	OBSERVACIONES	CAMA BAJA					
ts. De cinta de señalización					GENERAL		SI	NO	NA	OBSERVACIONES
anti chispa					Chasis, estructura en buen estado					
anti chispa					Rampas aseguradas en buen estado					
e					Extensiones laterales completas					
era absorbente (3 mts)					Cadenas, tacos en buen estado					
engrasante (1 litro)					Piso sin agujeros o caletas					
erial absorbente (1Libra)					Gavetas inferiores limpias, sin caleta					
os absorbentes (1 paquete)					VOLCO					
as polipropileno (10 unidades)					GENERAL		SI	NO	NA	OBSERVACIONES
as negras plásticas (10 und)					Lamina en buen estado general					
ticos de mínimo 10x4 metros					Compuerta(s) y seguro(s) funcionan					
ntes de nitrilo					Carpa(s) en buen estado					
illo de goma					Gavetas inferiores limpias, sin caleta					
as de madera					INSPECTOR:					
da (10 metros)										
CARROZADO					FIRMA:					
GENERAL		SI	NO	NA						OBSERVACIONES
do visual (carrocería, estacas)					FIRMA DEL CONDUCTOR:					
laje completo										
ia sin perforaciones					C.C.					
reas y hebillas completas										
ibos misceláneos (4)					HUELLA					
en buen estado sin										
partimientos					HUELLA					
etas inferiores limpias, sin										
ias										

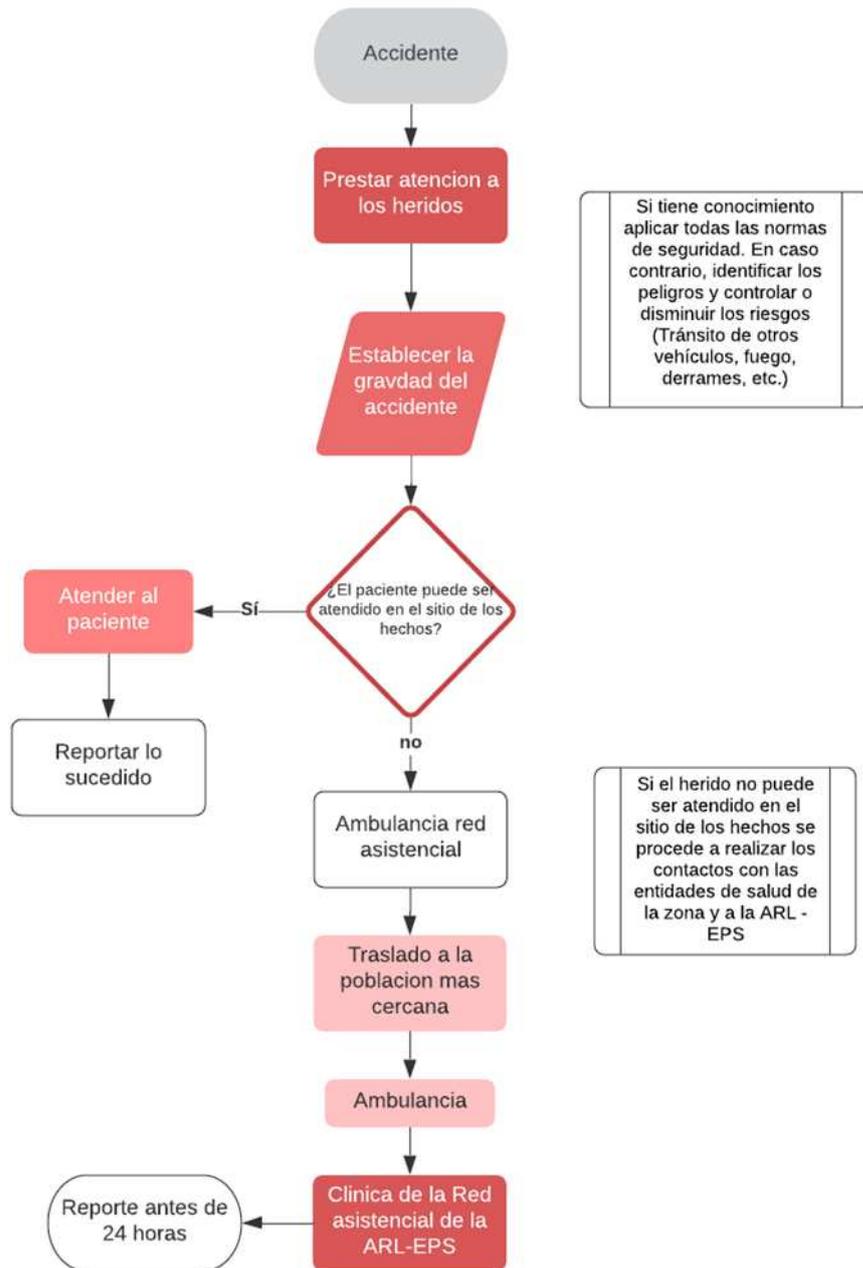
Apéndice 7. Tarjeta de Ruta

TR- FOR-01				
Version: 1				
Fecha: 13/10/2019				
Pagina 1 de 2				
TARJETA DE RUTA				
TRANSPORTADORES DE NORTE DE SANTANDER S.A.S.				
Fecha de realizacion o actualizacion de la tarjeta: 13/10/2019				
RUTA: RIO ZULIA - BARRANCABERMEJA				
VIA PRINCIPAL RECORRIDA	PRODUCTO TRANSPORTADO	TRAMO EVALUADO		
RUTAS 66.70 Y 46	HIDROCARBUROS	DESDE	HASTA	DISTANCIA EN kms
		CAMPO RIO ZULIA	BARRANCABERMEJA	611+200 kms
1. RUTA PRINCIPAL (RECOMENDADA)				
ESTACION ZULIA (PUERTO LLERAS) - PUERTO NUEVO, SANTA CALARA, ORIPAYA, EL ZULIA, ASTILLEROS, SARDINATA, LA SANJUANA, LA CURVA, ABREGO, OCAÑA, RIO DE ORO, AGUACHICA, SAN MARTIN, EL PALMAR, DAGOTA, BARRANCABERMEJA, SOCIEDAD PORTUARIA.				
2. RUTA (S) ALTERNA (S)				
ESTACION ZULIA (PUERTO LLERAS) - CUCUTA, PAMPLONA, BUCARAMANA, GIRÓN, LEBRIJA, DAGOTA, BARRANCABERMEJA, SOCIEDAD PORTUARIA.				
3. RUTA (S) RESTRINGIDA (S)				
N/A				
4. PUESTOS DE CONTROL				
No.	Rta.	ENTIDAD	SUBSECCION	TELÉFONO
1	128	SOS CONTINGENCIAS	SOS CONTINGENCIAS ABREGO EDS EL LAGUITO	3174311752
3	565	PUNTO DE CONTROL EL CASTILLO SOS	EDS y Hotel el Castillo (Vexconivelazquez)	3174375590 / 3174371025
5. SITIOS AUTORIZADOS DE PARADA (PARQUEADEROS Y HOSPEDAJE)				
Idc.	NOMBRE	MUNICIPIO	SERVICIOS	
198	SOS EL LAGUITO	PUNTO DE CONTROL SOS ABREGO	SERVICIOS DE HOTEL, PARQUEO, RESTAURANTE Y MORTALLANTAS	
403	Restaurante y Hospedaje La Ocaña	La Ocaña	Lugar para adquirir alimentos entre las 07:00 a 19:00 horas y paradero	
512	Parador El Vallejo	Puerto Asupú: Km 3 Via Puerto Asupú	Lugar para adquirir alimentos entre las 07:00 a 19:00 horas y paradero	
6. PUNTOS DE CRÍTICOS DE LA RUTA (PUNTOS DE ALTO RIESGO, CRUCES, VIAS EN MAL ESTADO, ZONAS ESCOLARES, DERIVACIONES, POBLACIONES, PEAJES, CURVAS PELIGROSAS, PERALTES NEGATIVOS, ZONAS DE ALTA ACCIDENTALIDAD, ZONAS DE DERRUMBE, ZONAS DE INESTABILIDAD GEOLÓGICA, PENDIENTES PRONUNCIADAS)				
Rta.		SERVICIO	DESCRIPCION	
DESDE	HASTA			
0+000	602+600	PEAJES RIO ZULIA A BARRANCABERMEJA	PEAJES: Peaje el pletani km 244-000, Peaje Marlton 280-000 kmts, peaje la gomez km 355-000.	
0+000	602+600	RIO ZULIA A BARRANCABERMEJA	CRUCES - Ingreso a casco urbano Puerto Lleras, Cruce puente El Zulia cuerpo de agua riesgo de afectación ambiental, Intersección En (Y) Los Astilleros, División de vía para Tibú y Zulia, Casco El Tambo, Municipio Abrego, Punto La Virgen (Abrego), municipio de Ocaña, Municipio rio de oro, villa de san andrés, Cruce desvío hacia aguachica cesar a la izquierda.	
0+000	602+600	RIO ZULIA A BARRANCABERMEJA	ZONAS ESCOLARES: Colegio Puerto Santander, Centro recreacional el tun tun, Universidad fco de paulo santander Ocaña, Escuela el palmar.	
0+000	602+600	RIO ZULIA A BARRANCABERMEJA	CURVAS PELIGROSAS: Casco a Ocaña, Casco Abrego en curvas peligrosas de entrada, salida de cascos a Barrancabermeja, Alto de san villa, y Casco todo el camino de la vía entre astilleros y la salida a San andrés a la vía es de alto riesgo por la gran cantidad de curvas cerradas.	
0+000	602+600	RIO ZULIA A BARRANCABERMEJA	Terreno inestable: Alto de san andrés.	
0+000	602+600	RIO ZULIA A BARRANCABERMEJA	Puntos de alto riesgo: Estación Rio Zulia, Planta de carga, ingreso a casco urbano Puerto Lleras, El Zulia ingreso a casco urbano, velocidad máxima 30 Km/h, Cruce puente El Zulia cuerpo de agua riesgo de afectación ambiental, Intersección En (Y) Los Astilleros, División de vía para Tibú y Zulia, puente del río Playonero bucareica, Casco la curva, Alto del paso, Punto crítico Rio Tama y Algodón, Municipio Abrego, Municipio de Ocaña, municipio de Rio de oro, Quebrada Agua Blanca y Quebrada Santa Inés, alto de san villa, Villa San Andrés.	
0+000	602+600	RIO ZULIA A BARRANCABERMEJA	ALTA ACCIDENTALIDAD: Intersección En (Y) Los Astilleros, División de vía para Tibú y Zulia, Rio San Juan, sector de puerto asupú.	
7. LÍMITES DE VELOCIDAD PERMITIDOS				
ITEM	SENTIDO	Km/h		
		CARGADO	DESCARGADO	LEY
1	RIO ZULIA A BARRANCABERMEJA	60	70	Requisito Transportadores TNS S.A.S.

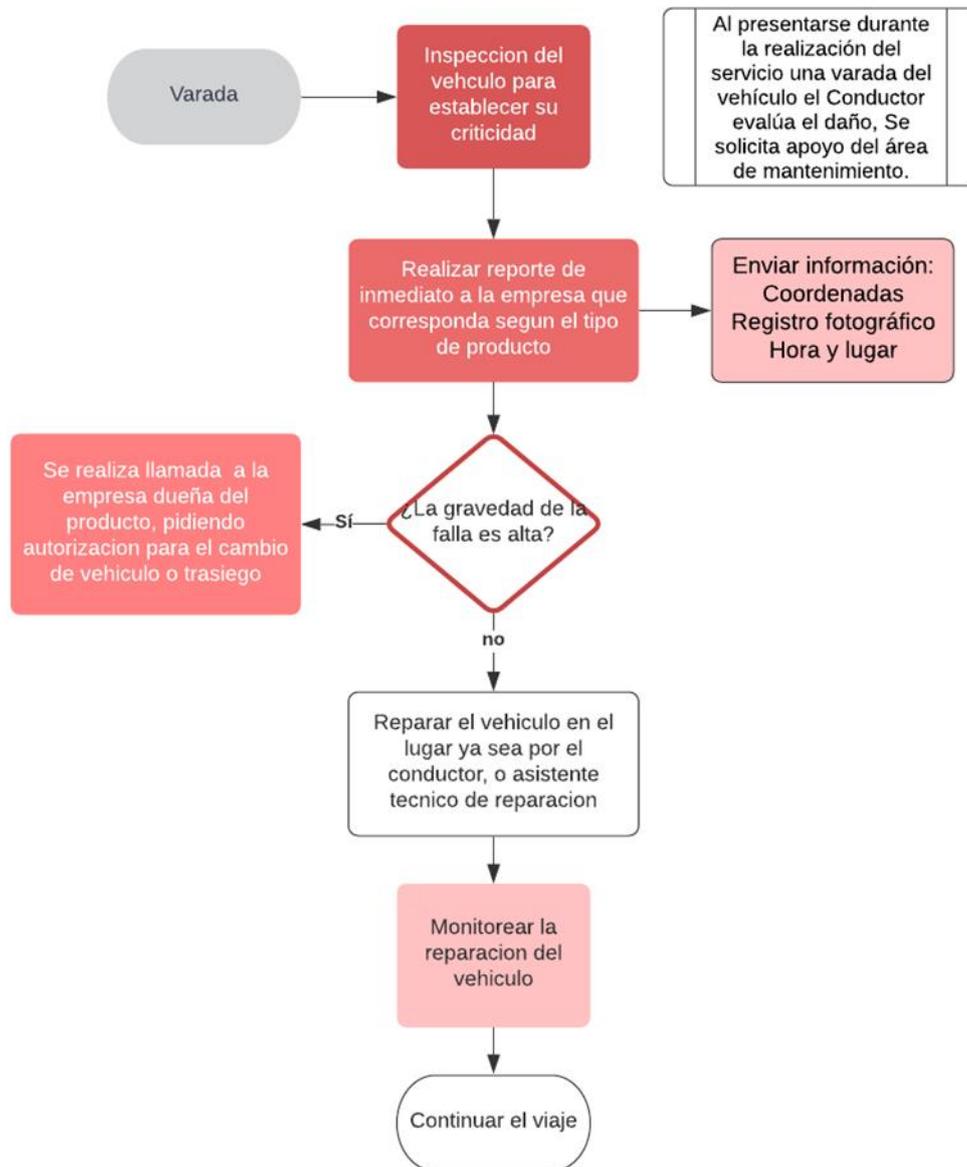
8. RESTRICCIÓN HORARIA DE TRANSITO						
CRUDO DE 05:30 HASTA 18:00 Y NAFTA DESDE LAS 05:30 HASTA LAS 18:00						
RELACION CON LA CARGA	DISPOSICIONES LEGALES	COBERTURA	APLICACION DE LA MEDICION	HORARIO		DIAS
				DESDE	HASTA	SECCION
OBSERVACION : En la ruta referida no hay restriccion de horario de transito para carga pesada						
9. PLANO DE LA RUTA						
10. PUNTOS DE APOYO PARA ATENCION DE EMERGENCIAS						
ENTIDAD	UBICACION	TELEFONO	ESPECIOS DISPONIBLES	Nº. DE PERSONAL DISPONIBLE	RESPONSABLE PERSONA CONTACTO	
BASE TIPO 1 SOS CONTINGENCIAS	LA MATA (CESAR)	3187354411	BASE TIPO 1	3	SUPERVISOR	
BASE TIPO 2 SOS CONTINGENCIAS	EDS EL LAGUITO	3174311752	BASE TIPO 2	2	SUPERVISOR	
BASE TIPO 1 SOS CONTINGENCIAS	FUERTO BOYACA (BOYACA)	3176609561	BASE TIPO 1	1	CRISTOBAN ORAJALES	
11. DIRECTORIO TELEFONICO EN CASO DE EMERGENCIA (HOSPITALES Y AUTORIDADES)						
ENTIDAD	AREA	TELEFONO				
Policia Nacional	OCANA	05-5586637				
Policia Nacional	LA MATA (CESAR)	3183726446				
Policia Nacional	ABREGO	3115886308				
Bomberos	OCANA	5612510				
Bomberos	LA MATA (CESAR)	3124576075				
Hospital	OCANA	567-5612623				
Hospital	LA MATA (CESAR)	5669072				
Hospital	ABREGO	867008842				
Defensa Civil	OCANA	3115156651				
Defensa Civil	LA MATA (CESAR)	5652189				
Bomberos Y Defensa Civil	ABREGO	3115033883				
12. ESTACIONES DE SERVICIO Y TALLERES AUTORIZADOS						
ENTIDAD	AREA	TEL.FONO	ENTIDAD	AREA	TELEFONO	
EDS TERPEL EL CERRO	AQUACHICA CESAR	3143087280	NA	N/A	NA	
13. PUNTOS CRITICOS DE SEGURIDAD (PRESENCIA DE GRUPOS AL MARGEN DE LA LEY O DELINCUENCIA)						
Observacion: INSEGURIDAD EN EL CORREGIMIENTO DEL YARRA, VIA RIO DE ORO, AGUACHICA Y LA MATA SE PRESENTAN PERMANENTES ATRODOS RECOMENDACION DETENERSE SOLO EN SITIOS AUTORIZADOS EN LA RUTA SE PRESENTA CONTRABANDO DE COMBUSTIBLE, PIMPINEROS, GRUPOS FARO-ELN Y DELINCUENCIA COMUN SECTOR DE LA CURVA.						

Apéndice 9. Protocolo de atención de accidentes

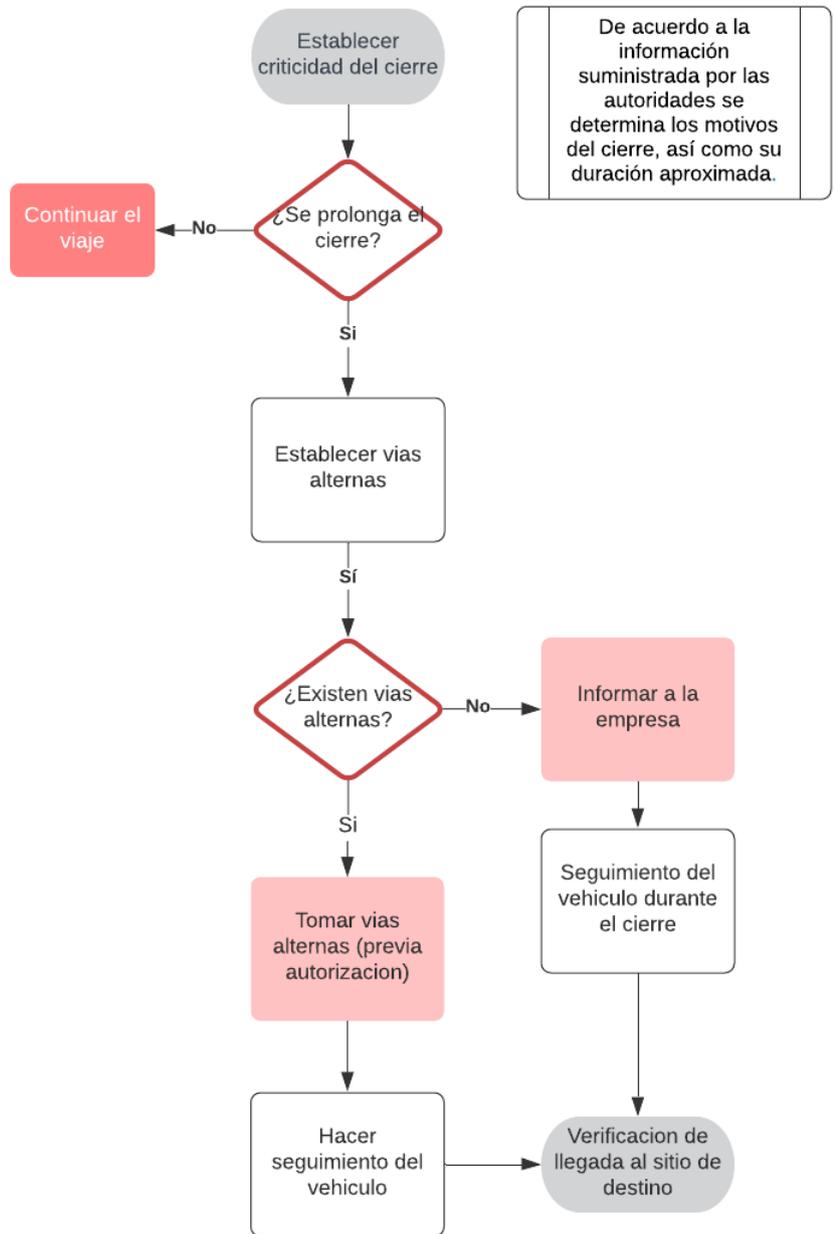
Accidente en carretera con heridos



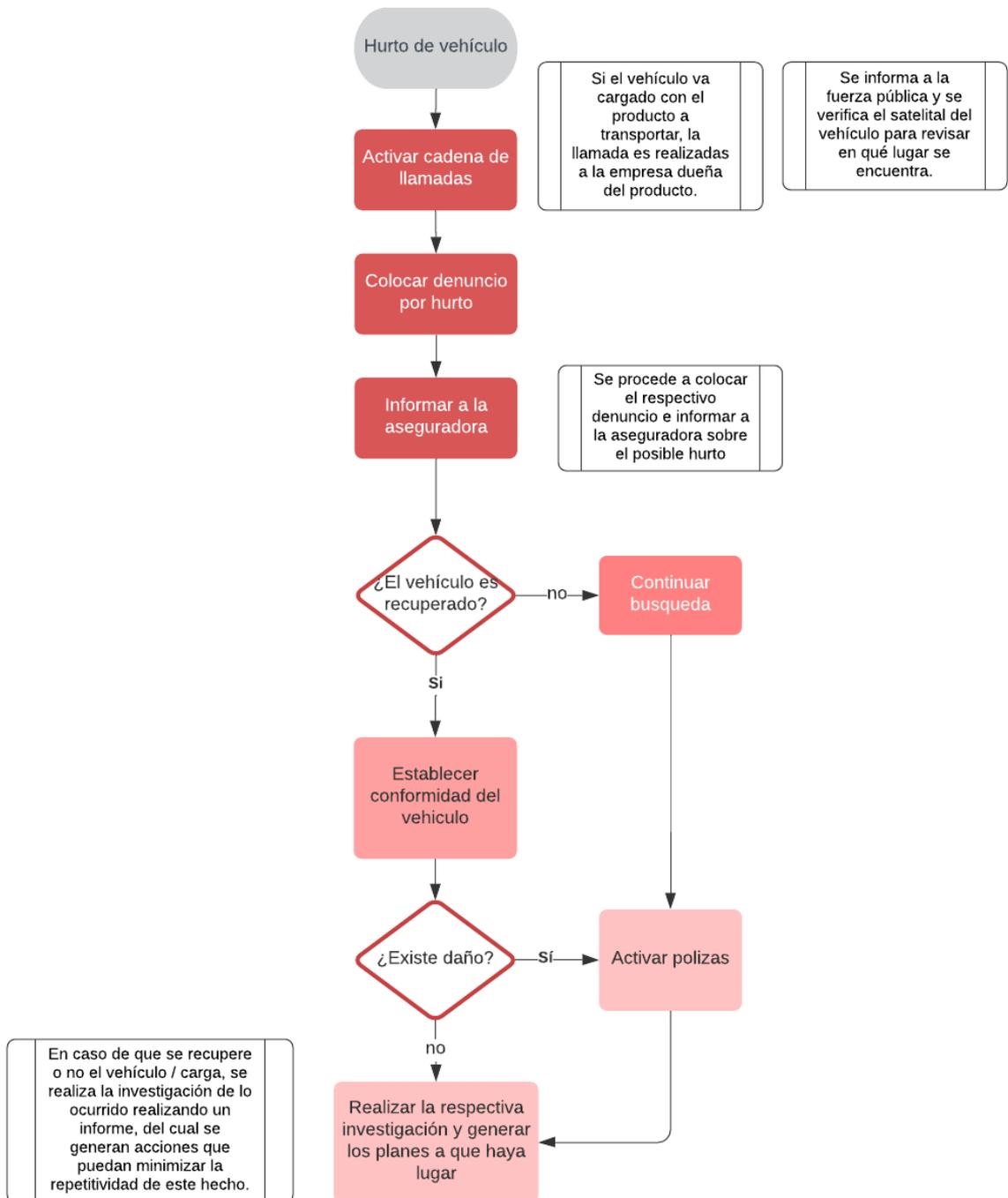
Varada en carretera



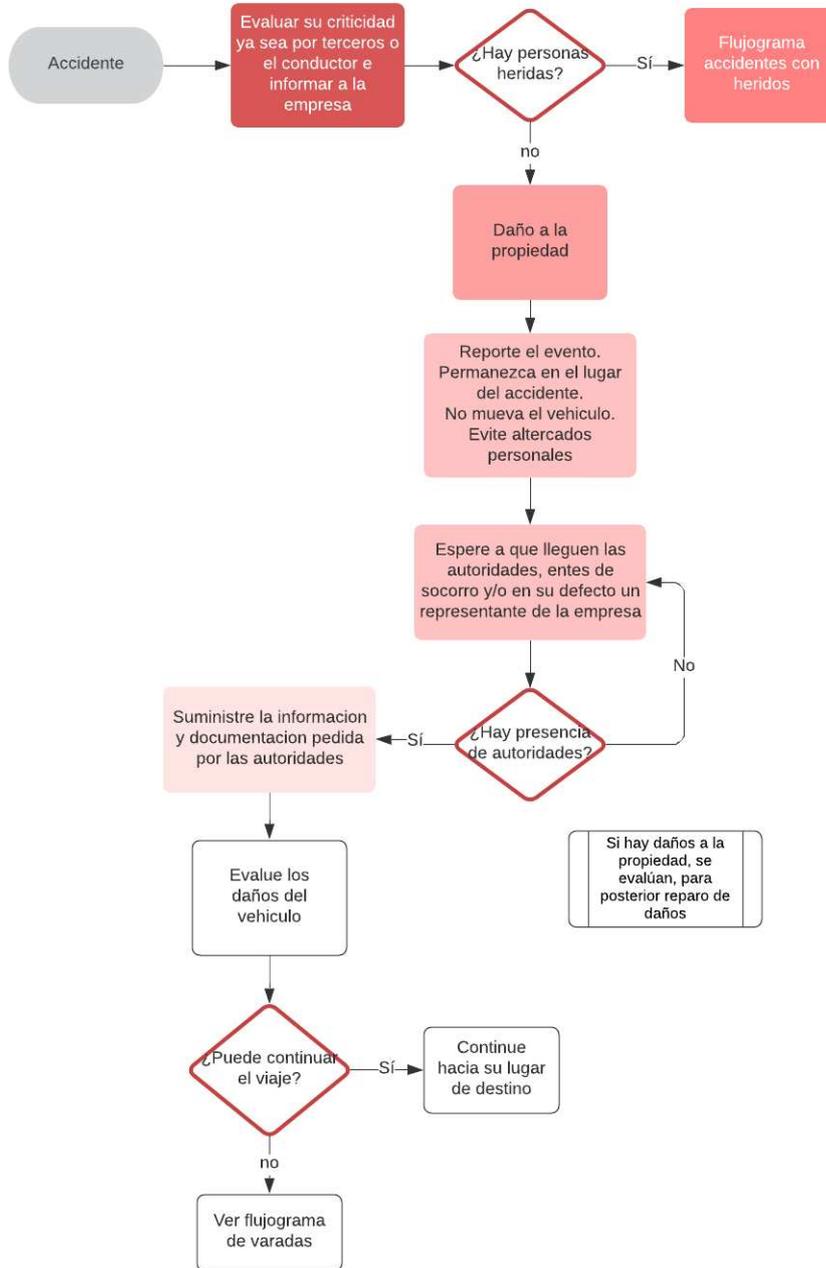
Cierre de vías



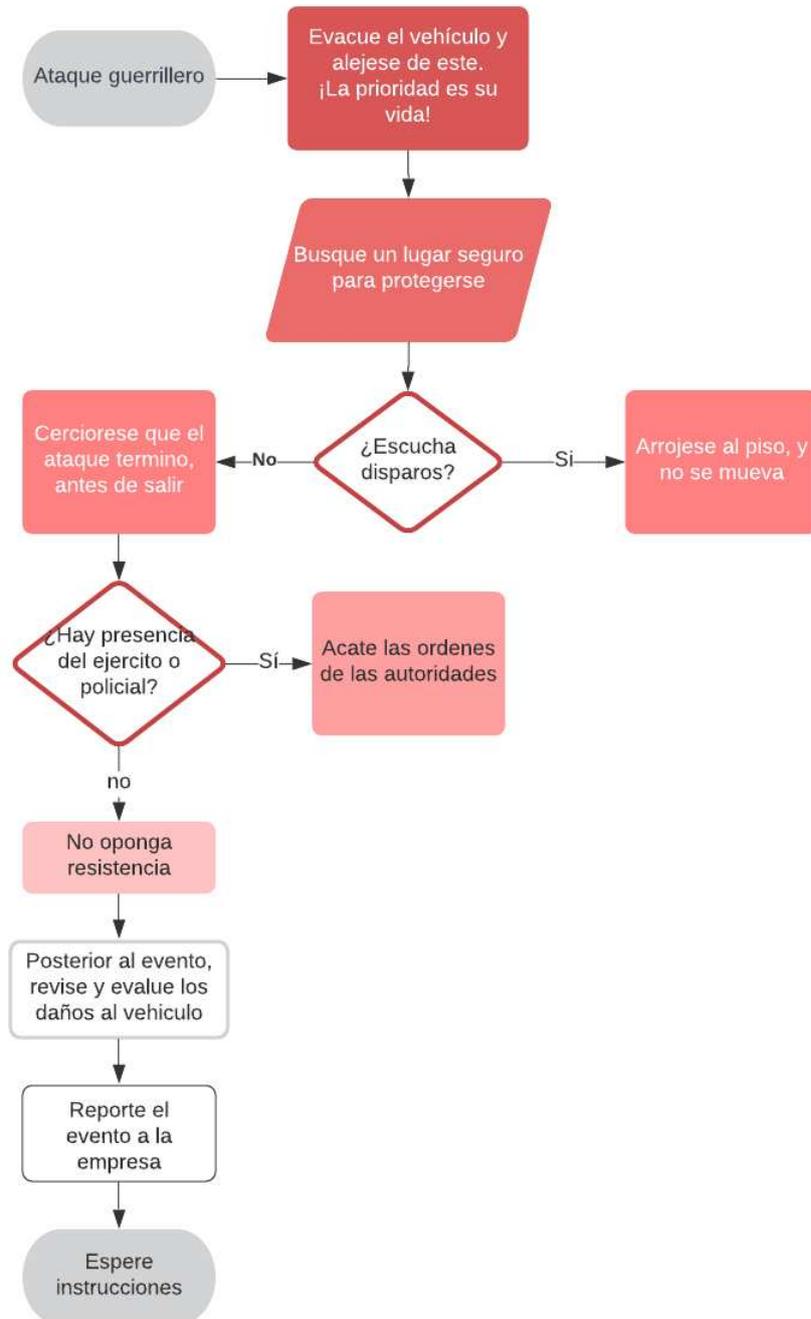
Hurto de vehículo



Accidente en carretera - Daño a la propiedad



Ataque con alteración de orden publico



Apéndice 10. Socialización del plan estratégico de seguridad vial

Enlace del video:

<https://youtu.be/6KwF28kjxis>

Folletos de las políticas de regulación



POLÍTICA DE PREVENCIÓN DEL CONSUMO DE ALCOHOL, TABACO Y OTRAS SUSTANCIAS PSICOACTIVAS

La empresa "TRANSPORTADORES DE NORTE DE SANTANDER" consciente de la importancia de establecer una política para reducir el consumo de alcohol, cigarrillo y otras sustancias psicoactivas (SPA) por parte de sus empleados, asume una posición de prevención de la enfermedad y promoción de la salud a través de la generación de hábitos de vida saludables, cuyo principal objetivo es promover el bienestar laboral de los colaboradores, dicha política será dada a conocer a todo el personal que tenga que ver con la empresa para que sea cumplida. Las medidas establecidas para cumplir con este objetivo son:

*Se prohíbe el consumo de cigarrillo, alcohol o cualquier tipo de sustancia psicoactiva dentro de las instalaciones de la empresa.

*Se prohíbe que los colaboradores se presenten al sitio de trabajo o laboren en estado de embriaguez o bajo efectos del consumo de cualquier sustancia psicoactiva.

*Reportar a su jefe inmediato la toma de cualquier medicamento que pueda interferir en sus habilidades. La posesión, uso, distribución o venta de bebidas alcohólicas, en instalaciones de la empresa no está permitida.

*Ningún colaborador podrá operar vehículos durante su jornada laboral bajo los efectos del alcohol, drogas y/o alguna sustancia psicoactiva.

*Todo empleado vinculado a la empresa deberá participar en las diferentes actividades de promoción y prevención que se programen sobre el NO consumo de cualquier tipo de sustancia psicoactiva.

*La violación de cualquiera de los numerales de la presente Política constituye falta grave, por consiguiente, dará lugar a la terminación del contrato de trabajo y sin derecho a indemnización alguna.

*La prevención del alcoholismo, tabaquismo y drogadicción forma parte del Sistema Integrado de gestión, por lo que su divulgación se realizará en la inducción de los colaboradores de la empresa.

POLÍTICA DE REGULACION DE HORA DE CONDUCCION Y DESCANSO

Todo empleado y/o contratista que sea conductor de vehículo automotor de la empresa Transportadores de Norte de Santander, no debe exceder un tiempo diario de 9 horas de conducción. Además, deben tener un periodo de descanso mínimo de 8 horas diarias.

Luego de un tiempo de cuatro horas de conducción, se debe tener una pausa de descanso de 10 a 15 minutos. Podrán realizar ejercicios de estiramiento y consumir líquidos para hidratarse, lo anterior pensando en el bienestar físico y mental del conductor y los demás usuarios de la vía. Se garantiza un día de descanso a la semana.

POLÍTICA DE REGULACION DE LA VELOCIDAD

Los empleados y/o contratistas que realicen labores de conducción para la empresa Transportadores de Norte de Santander deberán respetar y acatar los límites de velocidad de sus vehículos de la siguiente manera:

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

*En las carreteras nacionales y departamentales las velocidades autorizadas para vehículos públicos o privados, en ningún caso podrán sobrepasar los 80 kilómetros por hora aún para vías en doble calzada.

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

*Y de acuerdo con la señalización que presenten las rutas por donde se encuentra transitando, el conductor deberá ajustar la velocidad a las condiciones del viaje y de la vía.

POLÍTICA DE USO DEL CINTURON DE SEGURIDAD

Los empleados y/o contratistas que realicen labores de conducción para la empresa Transportadores de Norte de Santander y sus acompañantes, deberán hacer uso del cinturón de seguridad del vehículo en todos los desplazamientos sin importar la distancia del viaje. Además, todos los vehículos propios, arrendados y/o contratados deberán tener cinturones de seguridad de acuerdo con la reglamentación vigente.

POLÍTICA DE NO USO DE COMUNICACIONES MOVILES MIENTRAS SE CONDUCE

Los empleados y/o contratistas que realicen labores de conducción para la empresa Transportadores de Norte de Santander podrán hacer uso de sus equipos de comunicación con los accesorios pertinentes (manos libres) solamente para fines de su actividad. El conductor deberá estacionar el vehículo en un lugar seguro para poder hacer uso de su equipo de comunicaciones. Se prohíbe el uso de los equipos de comunicaciones para mensajes de texto y chat al momento de la conducción. Se deben mantener conversaciones cortas y tratar de evitar temas emocionales o que causen inquietud ya que distraen su actividad de conducir.

Evidencias de entrega de información

SOCIALIZACION PLAN ESTRATEGICO DE SEGURIDAD VIAL



To Marcelo Pabon 35 más... on 2020-12-28 15:17

✉ Detalles 📄 Sólo texto 📎 Descargar todos los adjuntos

📄 Folleto políticas de regulación .pdf (~119 KB) 📄 PESV TNS.pptx (~293 KB)

Buenas tardes.

La información enviada es acerca del PLAN ESTRATEGICO DE SEGURIDAD VIAL, con el fin de que estén en contexto con lo que la empresa actualmente esta trabajando.

Es de vital importancia que revisen la información.

Cualquier duda la pueden hacer saber por este medio y con gusto se les estará solucionando.

A continuación adjunto link del video explicativo.

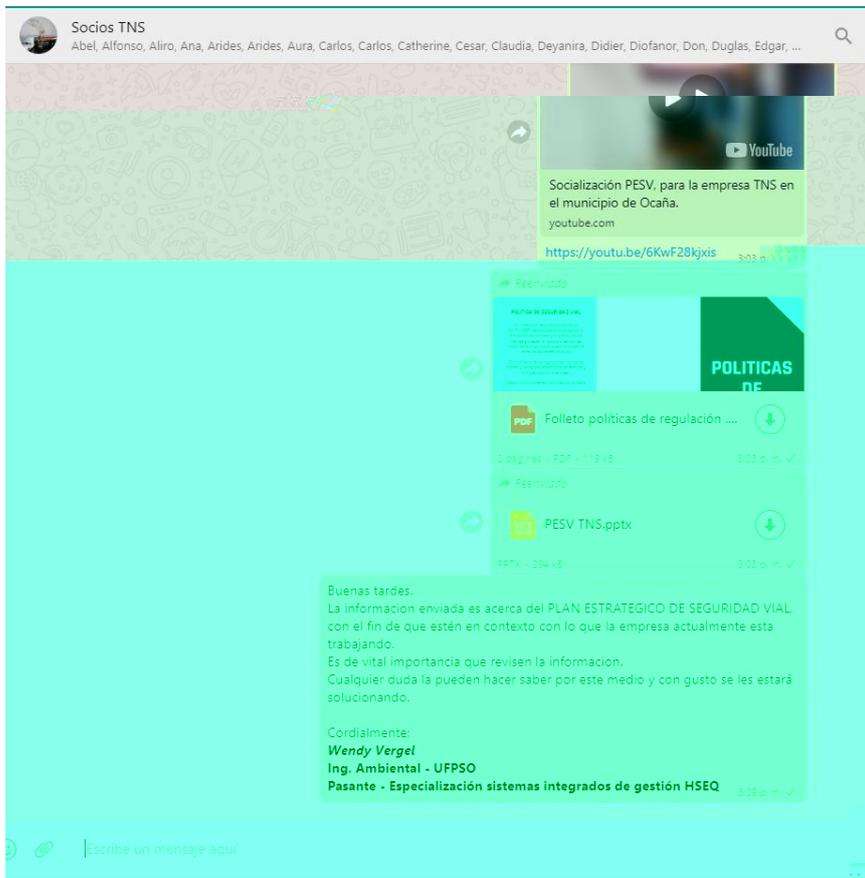
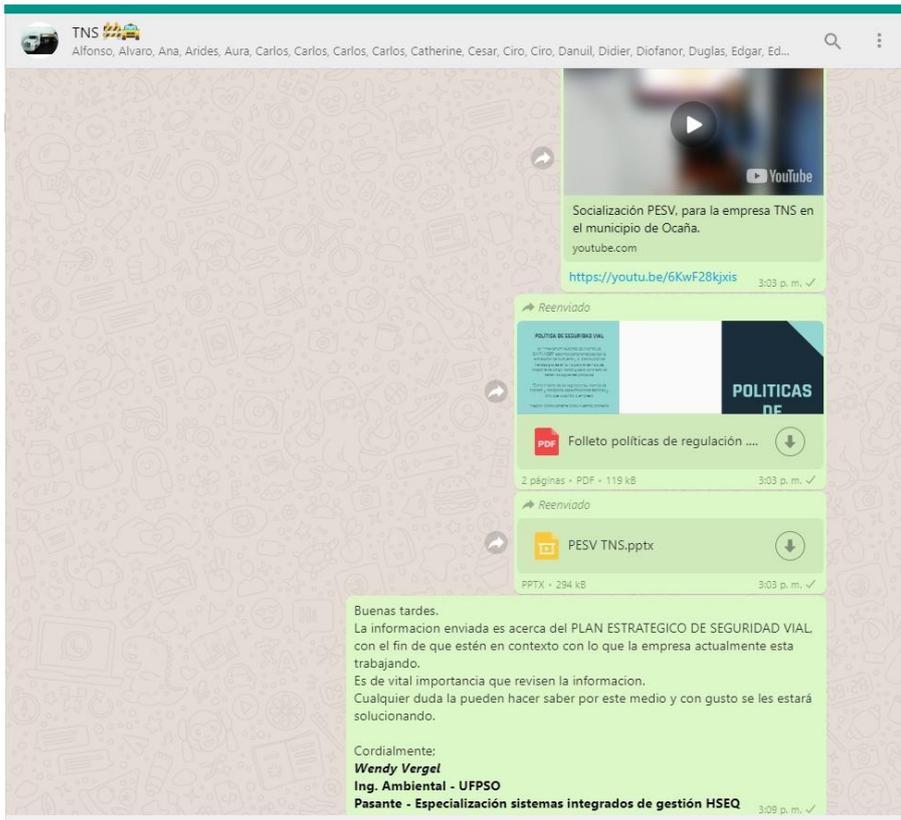
<https://youtu.be/6KwF28kjis>

Cordialmente;

Wendy Vergel

Ing. Ambiental - UFPSO

Pasante - Especialización sistemas integrados de gestión HSEQ



CARGA SECA TNS(OCAÑA)
Alexis S52088, Ángel, Antonio, Ariel, Freddy, Jorge, Juan, Ramón, Tú

Buenas tardes.
La información enviada es acerca del PLAN ESTRATEGICO DE SEGURIDAD VIAL, con el fin de que estén en contexto con lo que la empresa actualmente esta trabajando.
Es de vital importancia que revisen la información.
Cualquier duda la pueden hacer saber por este medio y con gusto se les estará solucionando.

Cordialmente:
Wendy Vergel
Ing. Ambiental - UFPPO
Pasante - Especialización sistemas integrados de gestión HSEQ 3:22 p. m. ✓

Reenviado



Socialización PESV. para la empresa TNS en el municipio de Ocaña.
youtube.com
<https://youtu.be/6KwF28kxjs> 3:23 p. m. ✓

Reenviado



Folleto políticas de regulación 2 páginas • PDF • 119 kB 3:23 p. m. ✓