

Análisis para la elaboración del Plan Estratégico de Seguridad Vial en la Empresa Social del
Estado Hospital el Carmen Amalfi

Laura Fernanda Arango Albanes

ID 448015

Opción de Grado

NRC 3195

Andrés Felipe Montoya

Asesor

Corporación Universitaria Minuto de Dios – UNIMINUTO

Facultad de Educación Abierta y a Distancia

Administración en Salud Ocupacional

Sede Bello

2019

Tabla de contenido

Introducción	3
Resumen	4
Análisis para la elaboración del Plan Estratégico de Seguridad Vial en la Empresa Social del Estado Hospital el Carmen Amalfi	5
1. Sublínea de investigación	5
2. Definición del problema	6
3. Objetivos	8
3.1. General.....	8
3.2. Específicos.....	8
4. Justificación	9
5. Marco teórico	10
5.1. La salud y la OMS.....	10
5.2. Marco normativo desde el ámbito internacional al nacional.....	10
5.3. El Plan Estratégico de Seguridad Vial.....	14
6. Metodología	23
6.1. Observación.....	23
6.2. Recolección de datos.....	23
6.3. Análisis de la información.....	23
7. Hallazgos	25
7.1. Instrumento de calificación según resolución 1231 de 2016.....	25
7.2. Cargo y perfil de un conductor de acuerdo al Manual de Funciones de la E.S.E Hospital el Carmen.....	29
7.3. Formato Diagnostico Seguridad Vial.....	31
7.4. Lista de chequeo pre operacional E.S.E Hospital el Carmen.....	33
7.5. Informe de exámenes médicos de ingreso, periódicos y de egreso a los conductores según protocolo de la ARL.....	33
Conclusiones	36
Recomendaciones	¡Error! Marcador no definido.
Referencias	38
Anexos	39

Introducción

La seguridad vial es un asunto de salud pública debido a la cantidad de muertes que cobra diariamente tanto a nivel nacional como a nivel mundial, las fallas que presentan los actores y sectores viales ha generado el desencadenamiento de trágicas muertes es como si fuera una pandemia a la cual no se le ha encontrado la vacuna para su prevención ni el medicamento para su control.

Según la OMS (Organización Mundial de la Salud) en su informe sobre la situación mundial de la seguridad vial (2013); Las lesiones causadas por el tránsito son la octava causa mundial de muerte, y la primera entre los jóvenes de 15 a 29 años. Las tendencias actuales indican que, si no se toman medidas urgentes, los accidentes de tránsito se convertirán en 2030 en la quinta causa de muerte.

En Colombia, los ministerios de salud, protección social, tránsito y transporte y demás actores buscan mecanismos que permitan una minimización de los accidentes e incidentes viales es por esto que planean estrategias que sea saludables porque involucra una transformación cultural de la sociedad, segura para que las personas transiten a diario sin generar riesgos, ni se expongan a amenazas contra la vida y la salud y sostenibles para articular los actores y sectores de tránsito y transporte para que juntos trabajan en pro de diseñar, ejecutar, evaluar y buscar una mejora continua de planes estratégicos que contribuyan con la seguridad vial del país.

Los planes estratégicos de seguridad vial son unos instrumentos de planificación de medidas, estrategias, procesos y procedimientos que buscan la minimización de los riesgos de tránsito y la prevención de accidentes de tránsito a los que se exponen los usuarios de las vías públicas; se fundamenta en cinco pilares gestión organizacional, conductores, vehículos, infraestructura y víctimas los cuales interconectados dan orden y sentido al Plan, se basa en el ciclo PHVA (Planear, Hacer, Verificar y Actuar) en aras de buscar una mejora continua de todo el sistema.

Resumen

El presente trabajo de investigación, consiste en la descripción y análisis de las condiciones actuales en materia de seguridad vial de la Empresa Social del Estado Hospital el Carmen, basado en la normatividad vigente Ley 1503 de 2011 reglamentada por el Decreto 2851 de 2013, Resolución 1565 de 2014 y la Resolución 1231 de 2016.

El problema de investigación se basa en la obligación de la empresa de cumplir con la norma y en la necesidad de disminuir los eventos catastróficos que se ha presentado en materia de seguridad vial en la entidad, entre los años 2016 al 2018 se presentó un accidente de tránsito por año con los vehículos de la E.S.E Hospital el Carmen, ocasionando pérdidas materiales de gran valor, pero es el evento del año 2018 el que prende las alarmas de la empresa, debido a que deja una persona muerta y cuatro personas más lesionadas con heridas de diferentes niveles, sin mencionar el daño material de la ambulancia que significa un gran gasto para el hospital.

La investigación se realizó con una metodología de enfoque cualitativo mediante la cual se analizó y describió la información sobre seguridad vial de la institución, la cual se encuentra almacenada en la oficina de Gestión documental de la E.S.E, y con ello definir las medidas, procesos y procedimientos faltantes que se deben tener en cuenta para la elaboración del Plan Estratégico en Seguridad Vial, las técnicas utilizadas para la recolección de la información fueron las siguientes: observación, recolección de datos y análisis de la información

Lo anterior favoreció para la adopción de unos planes de acción a corto y mediano plazo. A corto plazo se plantea la implementación de inspecciones de seguridad diaria, el establecimiento de roles y responsabilidades de los actores de seguridad vial de la institución y el control y documentación de los mantenimientos preventivos y correctivos de los vehículos de la empresa; a mediano plazo es presentar ante la Secretaria de Tránsito municipal el documento del Plan Estratégico en Seguridad Vial del hospital para que sea avalado por esta entidad y de esta manera dar comienzo con la implementación de las actividades, estrategias y políticas a las que se compromete la gerencia en la búsqueda de la preservación de la vida de los trabajadores y usuarios de la E.S.E

Análisis para la elaboración del Plan Estratégico de Seguridad Vial en la Empresa Social del Estado Hospital el Carmen Amalfi

1. Sublínea de investigación

Promoción, prevención, cultura, educación, innovación y emprendimiento en seguridad y salud en el trabajo.

El grupo de investigación en Administración en Salud Ocupacional y Contaduría Pública (ASOCOP) de la Corporación Minuto de Dios (UNIMINUTO) fundamenta sus proyectos de investigación en cuatro sublíneas: Seguridad y Salud en el trabajo en poblaciones de alto impacto y de interés social, Promoción, prevención, cultura, educación, innovación y emprendimiento en Seguridad y Salud en el Trabajo; Ética y Educación Contable y Contabilidad y consecuencias ambientales de la cultura, las cuales “busca desarrollar desde las áreas de la Seguridad y Salud en el Trabajo y la Contaduría Pública en materia de investigación, docencia, extensión y proyección social a través de aplicaciones académicas, técnicas y científicas, dirigidas a contribuir al mejoramiento de las condiciones de trabajo y de la visibilización contable en las organizaciones”. (UNIMINUTO, sf)

Esta investigación se basa en la sublínea de Promoción, prevención, cultura, educación, innovación y emprendimiento en Seguridad y Salud en el Trabajo debido a que se pretende analizar todas las variantes que puedan afectar o atentar contra la salud de los conductores y pasajeros que se transportan en los vehículos de la E.S.E Hospital el Carmen Amalfi, estableciendo mecanismos que contribuyan con la cultura de la Seguridad Vial, mediante actividades de educación que promuevan y prevengan los riesgos a los que se exponen los usuarios del parque automotor de la E.S.E.

2. Definición del problema

El Plan Estratégico de Seguridad Vial (PESV), es un instrumento de planificación para las acciones, mecanismos, estrategias y medidas, que deben adoptar de manera obligatoria las diferentes entidades públicas o privadas, para evitar y reducir la accidentalidad de los integrantes de sus organizaciones y disminuir los efectos de los accidentes de tránsito, el cual se creó en la Ley 1503 de 2011 y fue reglamentada por el Decreto 2851 de 2013.

En Colombia, de acuerdo con la información preliminar del Observatorio Nacional de Seguridad Vial (ONSV) entre enero y diciembre de 2017 se registran un total de 6.479 fallecidos reportados por el Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses (INMLCF). Estas cifras reflejan una reducción del -4,8% en el número de fallecidos en comparación con el mismo periodo de 2016. La Tabla 1, presenta el comportamiento de las víctimas fatales en hechos de tránsito para el periodo enero-diciembre en comparación con el mismo periodo de 2016. (Observatorio, 2018)

	Cifras comparadas fallecidos					
	Casos 2016	%	Casos 2017	%	Variación Absoluta	Variación %
Usuario de bicicleta	356	5,2	360	5,6	4	1,1
Usuario de vehículo	895	13	882	14	-13	-1,4
Peatón	1.740	26	1.718	26	-22	-1,3
NA	372	5,5	319	4,9	-53	-14
Usuario de moto	3.443	51	3.200	49	-243	-7,1
Total	6.806	100%	6.479	100%	-65,4*	-4,6%**

Tabla 1. Cifras parciales de fallecidos por condición agrupada de la víctima para los años 2016 y 2017



Figura 1. Comparativo de los fallecidos en hechos de tránsito por condición agrupada.

De las personas que fallecen en la vía gran parte son trabajadores que en el momento del evento se encuentran desplazándose hacia su lugar de trabajo, regresando de laborar hacia su domicilio o en el peor de los casos cumpliendo con sus funciones laborales, tanto el PESV como el Sistema

de Gestión de Seguridad y Salud en el Trabajo buscan la prevención de los accidentes y enfermedades laborales y el mejoramiento del ambiente y las condiciones laborales de la organización.

En los años del 2016 al 2018 se presentó un accidente de tránsito por año con los vehículos de la E.S.E Hospital el Carmen ocasionando pérdidas materiales de gran valor, pero es en el año 2018 donde se presenta el accidente de tránsito más fuerte y prende las alarmas de la empresa debido a que este deja una persona muerta (el paciente) y cuatro personas (medico, enfermero, conductor y acompañante) más lesionadas con heridas de diferentes niveles, sin mencionar el daño material de la ambulancia que significa un gran gasto para el hospital.

Los daños materiales a los vehículos de empresa han generado demasiados gastos, dentro del diagnóstico que se va a realizar se pretende confirmar si los factores que están afectando el parque automotor son los siguientes: falta de personal capacitado e idóneo para la labor, falta de mantenimiento preventivo, inspecciones adecuadas diarias, reporte de incidentes, reporte de fallas mecánicas, entre otros; y así definir los procedimientos y protocolos a establecer con el fin de minimizar los riesgos.

Dado estos eventos nos preguntamos:

¿Describir normativamente un Plan Estratégico en Seguridad Vial que se ajuste a la realidad de la E.S.E Hospital el Carmen contribuye con la identificación de la problemática en seguridad vial que presenta actualmente la entidad?

3. Objetivos

3.1.General

Diseñar la elaboración del Plan Estratégico en Seguridad Vial en la Empresa Social del Estado Hospital el Carmen Amalfi

3.2.Específicos

- Consolidar toda la información necesaria para la documentación del PESV en la E.S.E.
- Caracterizar la población socio demográficamente y el parque automotor de la entidad mediante la verificación de las inspecciones que se le realizan a ellos.
- Describir detalladamente los roles y responsabilidades que debe cumplir el personal y los parámetros que debe tener los vehículos de la empresa.

4. Justificación

La Ley 1503 de 2011 en su artículo primero tiene por objeto "definir lineamientos generales en educación, responsabilidad social y acciones estatales y comunitarias para promover en las personas la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguras en la vía y en consecuencia, la formación de criterios autónomos, solidarios y prudentes para la toma de decisiones en situaciones de desplazamiento o de uso de la vía pública"

En aras de cumplir con la normatividad y de identificar los riesgos y condiciones a los que se exponen los conductores, pacientes, personal asistencial y acompañantes al utilizar los vehículos de la E.S.E Hospital el Carmen, y de conocer el comportamiento humano de los operadores de los automotores, se ve la necesidad de levantar toda la información existente en la empresa sobre: las personas, vehículos, plan de mantenimiento, preoperacionales, inspecciones, entre otros; para hacer una caracterización de ellas y posteriormente diseñar un mecanismo de promoción y prevención de todos los riesgos a los que se están exponiendo los colaboradores y pacientes de la E.S.E, creando cultura y educación de Seguridad vial en todo el personal vinculado y no vinculado a la empresa.

Es de anotar que debido a los accidentes de tránsito que se han presentado en la E.S.E y por requerimiento de la ARL también se hace necesario iniciar con el diagnóstico de la realidad en materia de Seguridad Vial que enfrenta la empresa y posteriormente continuar con la documentación de este proyecto para que la entidad tenga totalmente claro cuáles son las variables o parámetros que la empresa debe tener en cuenta para el diseño del Plan Estratégico en Seguridad Vial, proceda a su implementación, verificación y mejoramiento continuo del mismo.

En aras de corregir todas las peligros y riesgos de seguridad vial que de una u otra forma han afectado a los empleados, usuarios y la misma E.S.E Hospital el Carmen, se manifiesta el compromiso gerencial para determinar e implementar las medidas y procesos adecuados para la minimización o eliminación de los riesgos identificados.

5. Marco teórico

5.1.La salud y la OMS

La salud se define según la OMS como un estado de completo bienestar físico, mental y social, es por ello que al tener el trabajo una estrecha relación con la salud se requiere una constante vigilancia de aquellas situaciones que la afectan. A través del Sistema de Gestión de Seguridad y Salud en el Trabajo (SG-SST) las organizaciones se están involucrando en la salud de los trabajadores, tomando una mayor responsabilidad y conciencia de la importancia de contar con individuos sanos. Esto permite que los individuos al sentirse bien física y mentalmente, se sientan valorados y cuidados; lo que los predispone mejor para la ejecución de las tareas y los lleva a tener un mayor sentido de pertenencia a favor de la empresa.

Desde 1962, el concepto social de seguridad vial, entendido como la prevención de eventos y efectos por accidentes en las vías, así como la dinámica de su epidemiología, son objetos de interés global con especial liderazgo de la Organización Mundial de la Salud (OMS).

En 1974, la Asamblea Mundial de la OMS adoptó la resolución WHA27.59 para declarar el accidente de tránsito como asunto relevante en salud pública y llamar a sus Estados miembros a implementar las acciones recomendadas para afrontarlo. Ante la pandemia de accidentes en las vías, que acumuló hasta 1997 un estimado de 25 millones de muertes, la OMS estableció un departamento de prevención de lesiones y violencia para desarrollar, entre otras, una estrategia específica con actividades de prevención de los accidentes de tránsito. En este panorama se revisan a continuación algunos aspectos del binomio temático seguridad-accidentalidad vial, visto como un desafío para la salud pública de la Colombia del siglo xxi, en un intento por definir un marco para formular iniciativas de investigación e intervención sobre varias de las dimensiones del problema.

5.2.Marco normativo desde el ámbito internacional al nacional.

Debido a la diversidad de señales existentes en todo el mundo, en 1949 la Organización de Naciones Unidas ONU - convocó en Ginebra, Suiza, a una asamblea de países miembros, con el fin de discutir una propuesta para la unificación de las señales de tránsito, que permitiera a los conductores identificarlas fácilmente al viajar de un país a otro. En virtud de las marcadas diferencias existentes entre los sistemas europeo y norteamericano, no se aceptó una unificación que supusiese un cambio drástico en ellos.

En 1952, el grupo técnico encargado de efectuar el estudio sobre unificación de señales presentó informe ante la Comisión de Transportes y Comunicaciones de la ONU, en donde se sentaron las bases para un sistema mundial de señales, el cual fue aprobado por el Consejo Económico y Social de la misma Organización en 1955.

Posteriormente, en 1967 el X Congreso Panamericano de Carreteras realizado en Montevideo Uruguay, aprobó las recomendaciones de la Organización de Naciones Unidas, para la elaboración de un sistema mundial de señales de tránsito basado en los símbolos.

La ONU convocó a una convención sobre circulación vial, que se realizó en Viena Austria en 1968, en donde el proyecto del Sistema Mundial de Señales fue modificado y adoptado, conservando los símbolos del sistema europeo y aceptando la alternativa de la escritura de leyendas utilizada en el sistema norteamericano.

El XI Congreso Panamericano de Carreteras COPACA -, celebrado en 1971 en Quito Ecuador, aprobó el proyecto de convenio para adoptar el Manual interamericano de dispositivos para el control del tránsito en calles y carreteras, puesto en consideración de los países miembros en la sede de la Secretaría General de la Organización de Estados Americanos OEA, en 1979.

El entonces Ministerio de Obras Públicas y Transporte de Colombia, adaptó a las necesidades del país dicho manual mediante Resolución No.10000 del 19 de octubre de 1977 y gracias a la promulgación de la Ley 62 del 30 de diciembre de 1982, Colombia

aprobó el Convenio para adoptar el Manual Interamericano, cuyo instrumento de ratificación fue inscrito en la OEA el 8 de febrero de 1984.

La primera edición del “Manual sobre dispositivos para el control del tránsito en calles y carreteras”, fue publicado en marzo de 1985 por este Ministerio y adoptado como reglamento oficial en materia de señalización vial mediante Resolución No. 5246 del 12 de julio de 1985.

Mediante resoluciones Nos. 8171/87, 1212/88 y 11886/89, el Ministerio de Obras Públicas y Transporte introdujo algunas modificaciones y adiciones al documento, que fueron incorporadas en la segunda edición del Manual, publicado en 1992, adoptado por el entonces Instituto Nacional de Transporte y Tránsito, como reglamento oficial mediante Resolución No.3968 del 30 de septiembre del mismo año y ratificado por el Instituto Nacional de Vías, por medio de la Resolución No.3201 del 5 de mayo de 1994.

Entre tanto, la Comisión del Acuerdo de Cartagena, mediante Decisión No.271/90, acordó que para efectos relacionados con la señalización vial del sistema andino, los países miembros adoptaran el Manual Interamericano, aprobado por la Organización de Estados Americanos - OEA -.

El XVI Congreso Panamericano de Carreteras, celebrado en Montevideo Uruguay aprobó, en mayo de 1991, mediante Resolución COPACA XXII, la actualización del Manual Interamericano del dispositivo para el control del tránsito en calles y carreteras segunda edición, como fruto de la labor cumplida por el grupo de trabajo de actualización del documento, presidido por Venezuela e integrado, además, por Argentina, Brasil, Colombia, Chile, México, Panamá, Perú y Uruguay.

En el año 2002, el Ministerio de Transporte, en cumplimiento de lo establecido en el artículo 5 de la Ley 769 de 2002 y aplicando la política nacional de seguridad vial, decide revisar a fondo la reglamentación existente en materia de señalización vial y conforma una mesa técnica de trabajo integrada por profesionales en representación de distintas

instituciones del Estado como: Ministerio de Transporte, Ministerio de Comercio, Industria y Turismo, Instituto Nacional de Vías, Secretaría de Tránsito y Transporte de Bogotá, que con el apoyo del Fondo de Prevención Vial aportaron sus conocimientos técnicos en el campo de la señalización vial y desarrollaron un documento técnico acorde con las necesidades nacionales y locales responsables de la infraestructura vial y la regulación del tránsito, con miras al fortalecimiento de la seguridad vial en el país.

El Ministerio de Transporte, de conformidad con los artículos 5, 113, 115 y el párrafo del artículo 101 de la Ley 769 del 6 de agosto de 2002, mediante la Resolución No. 1050 del 5 de mayo de 2004, adopta el documento técnico, como reglamento oficial en materia de señalización denominado Manual de Señalización Vial – Dispositivos para la Regulación del Tránsito en Calles, Carreteras y Ciclorrutas de Colombia.

En el año 2008, el Ministerio de Transporte, en cumplimiento de las políticas prioritarias establecidas en materia de seguridad vial aprobadas en el Plan Nacional de Seguridad Vial (Resolución No. 4101 de 2004), decide revisar el manual con el fin de adaptarlo a las nuevas condiciones del país, especialmente las relacionadas con los siguientes aspectos: los nuevos desarrollos tecnológicos mundiales en los materiales retrorreflectivos de la señalización horizontal y vertical y en la electrónica aplicada, el importante desarrollo vial y modernización de la infraestructura de carreteras y calles que ha tenido Colombia en los últimos años, el aumento acelerado del parque automotor, el aumento permanente del número de viajes urbanos y rurales, y atendiendo las exigencias de mayor desempeño que debe brindar la señalización vial para garantizar la seguridad en la nueva infraestructura.

Fue así como se implementó una mesa técnica de trabajo interinstitucional conformada por representantes de organismos estatales como el Ministerio de Transporte, el Ministerio de Comercio, Industria y Turismo, el Instituto Nacional de Vías, el Instituto Nacional de Concesiones hoy Agencia Nacional de Infraestructura, la Secretaría Distrital de Movilidad de Bogotá, y con el apoyo del Fondo de Prevención Vial. En el nuevo documento se introducen importantes cambios en lo relacionado con la señalización temporal de obras, planes de manejo de tránsito, señalización de mensaje variable, semaforización, materiales

retroreflectivos, nuevos dispositivos de control de tránsito, señalización turística, reglamentación de los proyectos de señalización y calidades de los profesionales encargados de los mismos, señalización de túneles, nuevos materiales y especificaciones, señalización de zonas escolares y de pasos a nivel, etc.

La mesa técnica, teniendo en cuenta las necesidades presentadas por el Ministerio de Comercio, Industria y Turismo, estudió y recomendó la aprobación de varias modificaciones introducidas al texto del Manual del año 2004, contenidas en la Resolución No. 4577 del 23 de septiembre de 2009, mediante la cual se adicionó al Manual el subcapítulo Señales Informativas Turísticas.

El trabajo para la elaboración del Manual estuvo inicialmente a cargo de personal especializado de diferentes instituciones relacionadas con el tránsito y la seguridad vial y posteriormente fue complementado con el aporte de expertos nacionales e internacionales.

5.3.El Plan Estratégico de Seguridad Vial

El Ministerio de Transporte es la autoridad suprema del sector tránsito, de acuerdo con lo señalado en el artículo 3o de la Ley 769 de 2002, Código Nacional de Tránsito.

La Ley 1503 de 2011 plantea los lineamientos generales en torno a la responsabilidad social de las organizaciones en materia de seguridad vial. Señala la obligación que tienen todas las empresas y entidades de promover conductas seguras en la vía, de modo que se abra paso a una cultura solidaria, prudente y preventiva en materia de tránsito. Así mismo, señala cuáles son las acciones básicas que se deben implementar al respecto, dentro de cada organización.

Que el artículo 12 de la Ley 1503 de 2011, ordena a toda entidad, organización o empresa del sector público o privado que para cumplir 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 a diez (10) unidades, o contrate o administre personal de conductores, a diseñar un Plan Estratégico de Seguridad Vial.

Que el Decreto 2851 de 2013 indica que todas las acciones relacionadas con la seguridad vial en las empresas y organizaciones deben ajustarse al Plan Nacional de Seguridad Vial y adaptarse a las características específicas de cada entidad; dispuso en el párrafo del artículo 10 que el Ministerio de Transporte expediría la Guía Metodológica para la elaboración de los Planes Estratégicos de las entidades, organizaciones o empresas en materia de Seguridad Vial.

Que el artículo 11 del Decreto 2851 de 2013, señala que las organizaciones, empresas o entidades públicas o privadas obligadas a la formulación de los Planes Estratégicos, los presentarán ante el organismo de tránsito que corresponde a la jurisdicción en la cual se encuentra su domicilio, quienes revisarán técnicamente su contenido y emitirán observaciones de ajuste a que haya lugar previamente al concepto de aprobación, verificando su ejecución a través de visitas de control anuales.

Que el párrafo 3o del artículo citado en el párrafo precedente, dispuso que las condiciones en que serán realizadas las visitas, así como la forma y criterios como deberá efectuarse el control y seguimiento, serán establecidas mediante resolución expedida por el Ministerio de Transporte.

La Resolución 1565 de 2014 indica que los antecedentes legales directos del Plan Estratégico de Seguridad Vial son La Ley 1503 de 2011 y el Decreto 2851 de 2013, adopta el documento Guía Metodológica para la elaboración del Plan Estratégico de Seguridad Vial. Define al Plan Estratégico de Seguridad Vial como un “instrumento de planificación que consignado en un documento contiene las acciones, mecanismos, estrategias y medidas que deberán adoptar las diferentes entidades, organizaciones o empresas del sector público y privado existentes en Colombia”.

La resolución antes mencionada en su Artículo 1, dice que está obligada a implementar el plan “toda entidad, organización o empresa del sector público o privado que para cumplir 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”. Más adelante, en el título 6 “Alcance”, señala que: “Si como organización, empresa o entidad poseo, fabrico, ensamble, administro más de 10 vehículos automotores o no automotores, conductores, estoy obligado a adoptarlo, (Artículo 12 Ley 1503 de 2011)”.

Más adelante, en el título 6 “Alcance”, señala que: “Si como organización, empresa o entidad poseo, fabrico, ensamble, administro más de 10 vehículos automotores o no automotores, conductores, estoy obligado a adoptarlo, (Artículo 12 Ley 1503 de 2011)”.

Estos apartes de la Resolución 1565 de 2014 han causado cierta confusión. Muchos han interpretado que solo están obligadas a implementar el Plan Estratégico aquellas organizaciones que tienen más de 10 vehículos, o más de 10 conductores de automotores.

Sin embargo, el texto indica que la norma aplica sobre “flotas de vehículos automotores o no automotores”, lo que incluye carros, motos, bicicletas, etc. Así mismo, señala que quedan cobijadas las entidades que contraten o administren “personal de conductores”. Esto quiere decir que si en la empresa hay más de un conductor, que desarrolle actividades o utilice cualquier tipo de vehículo para cumplir fines misionales de la organización, entonces se debe elaborar el Plan Estratégico de Seguridad Vial.

En otras palabras: prácticamente todas las empresas están obligadas a diseñar e implementar este instrumento.

Respecto a la verificación del plan, la Resolución 1565 de 2014 dice que: “las organizaciones, empresas o entidades públicas o privadas, deberán registrar el Plan Estratégico en materia de Seguridad Vial, ante el organismo de tránsito que corresponde a la jurisdicción en la cual se encuentra su domicilio, o quien haga sus veces”.

Los municipios que no cuenten con un organismo de tránsito, deben hacer el trámite ante la Alcaldía Municipal.

Si la organización es del orden nacional, debe efectuar el registro ante la Superintendencia de Puertos y Transporte.

En todos los casos, la misma entidad ante la que se registra el Plan Estratégico de Seguridad Vial es la encargada de hacer la revisión técnica del mismo, de hacer las observaciones a que haya lugar, de emitir un concepto de aprobación y de verificar el cumplimiento del plan.

La Resolución 1565 de 2014 indica que las entidades encargadas harán visitas de control por lo menos una vez al año. En dichas visitas se hará seguimiento del Plan Estratégico para emitir un acta de constancia.

Plazos de implementación

En principio, la Resolución 1565 de 2014 estableció unos plazos para que las organizaciones y empresas presentaran por escrito sus planes estratégicos de seguridad vial.

Estos plazos eran:

- Empresas con más de 100 vehículos: 8 meses a partir de la expedición de la norma
- Empresas con un número de 50 a 99 vehículos: 10 meses a partir de la expedición de la norma
- Empresas con un número de 1 a 49 vehículos: 12 meses a partir de la expedición de la norma.

Sin embargo, cumplido el plazo muchas organizaciones no habían avanzado en la formulación del plan. Así que mediante la Resolución 1231 de 2016 se amplió el plazo fijando como fecha límite el 31 de diciembre de 2016.

Las entidades encargadas tienen a su vez un plazo máximo de 2 meses para revisar cada plan que se registre y para formular la retroalimentación correspondiente.

De otro lado, el Plan Estratégico de Seguridad Vial tiene una vigencia de dos (2) años, tras los cuales debe ser sometido a una nueva revisión para realizar los ajustes pertinentes.

La resolución 1231 de 2016 adopta el documento Guía para la Evaluación de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial.

Se trata de un instrumento que establece los parámetros mediante los que las Autoridades de Tránsito de todo el país podrán verificar si las empresas, entidades y organizaciones están desarrollando correctamente el Plan Estratégico de Seguridad Vial.

Pilares de evaluación

Se han establecido cinco pilares básicos de evaluación que corresponden al fortalecimiento de la gestión institucional, al comportamiento humano, vehículos seguros, infraestructuras seguras y atención a víctimas. En cada uno de estos pilares se evaluarán los siguientes parámetros:

Fortalecimiento de la gestión institucional

1. Objetivos del Plan Estratégico de Seguridad Vial. ¿Se ha fijado un objetivo claro, concreto y realizable? ¿Los objetivos específicos se ajustan al objetivo general y, de realizarse, se cumpliría con los propósitos? ¿Existe un documento que indique el compromiso de las directivas, para el desarrollo del PESV?
2. Comité de seguridad vial. ¿Existe un acta de conformación del comité de seguridad vial? ¿Está definido su objetivo? ¿El comité ha sido definido por la alta dirección? ¿Los integrantes del comité tienen relación con las labores y planes de acción inherentes al PESV? ¿Está definida la frecuencia de las reuniones del comité de Seguridad Vial?

3. Responsable del Plan Estratégico de Seguridad Vial. ¿se ha designado un responsable del proceso de elaboración y seguimiento del PESV? ¿El responsable es idóneo para el desarrollo, implementación y seguimiento del PESV y de todas las acciones contempladas en éste?
4. Política de seguridad vial. ¿Existe un documento que permita identificar la política de seguridad vial de la empresa? ¿Existe una política de seguridad vial documentada? ¿Se adecúa al propósito de la organización? ¿Proporciona un marco de referencia para el establecimiento de los objetivos y las metas del PESV? ¿Incluye el compromiso de cumplir los requisitos aplicables y la mejora continua?
5. Divulgación de la política de seguridad vial. ¿Existe evidencia de su divulgación, como página web de la compañía, retablos en las instalaciones de la compañía u otros? ¿Existe evidencia de que se ha informado al personal sobre el PESV y la política de seguridad vial?
6. Diagnóstico: caracterización de la empresa. ¿Está descrita la actividad económica que realiza la empresa? ¿Está documentado el análisis de la empresa, su contexto, actividades, su personal, desplazamientos, etc.? ¿Están definidos los servicios que presta la compañía? ¿Está definida la población de personal que hace parte de la compañía? ¿Están definidos los vehículos automotores y no automotores puestos al servicio de la compañía= ¿Están definidas las ciudades de operación de la organización? ¿Están documentados los mecanismos de contratación de los vehículos? ¿Están documentados los mecanismos de contratación de conductores?
7. Diagnóstico: riesgos vales. Factor humano, factor vehículos, infraestructura segura, atención a víctimas.
8. Planes de acción de riesgos viales. ¿Se han definido planes de acción para el factor humano, factor vehículos, infraestructura segura y atención a víctimas? ¿Los planes de acción propuestos describen la viabilidad para su implementación?
9. Implementación de acciones del PESV. ¿Existe un cronograma de implementación de los planes de acción? ¿El cronograma tiene fechas definidas para la implementación de los planes de acción? ¿Los planes tienen responsables definidos dentro de la organización? ¿Se ha definido un presupuesto para la implementación de los planes de acción?

10. Seguimiento y evaluación de planes de acción del PESV. ¿Se han definido indicadores para la implementación de las acciones del PESV? ¿Están definidos los responsable de la organización para la medición de estos indicadores? ¿Están definidas las fuentes y fórmulas para el cálculo de los indicadores? ¿Están definidas las metas de los indicadores y su periodicidad? ¿Existen indicadores de número de personas capacitadas en seguridad vial, número de accidentes de tránsito, mantenimiento preventivo?

Comportamiento humano

1. Procedimiento de selección de conductores. ¿Está definido el perfil del conductor en función del tipo de vehículo que va a conducir? ¿Está documentado el procedimiento de selección de los conductores?
2. Pruebas de ingreso de conductores. ¿Está documentado y se han fijado criterios para la realización de los exámenes médicos, psicosenométricos, teóricos, prácticos y pruebas psicotécnicas a los conductores? ¿Las entidades o personas naturales que van a realizar estas pruebas cuenta con idoneidad?
3. Pruebas de control preventivo de conductores. ¿Se ha definido la frecuencia de la realización de las pruebas de control a los conductores: pruebas médicas, pruebas psicosenométricas, pruebas teóricas y pruebas prácticas?
4. Capacitación en seguridad vial. ¿Existe un programa documentado de capacitación en seguridad vial? ¿Existe un cronograma de formación para conductores y personal de la organización? ¿Está definido el responsable? ¿Incluye temas de normatividad, sensibilización en los diferentes roles del factor humano, cómo actuar frente a accidentes de tránsito, etc.? ¿El programa tiene incluidos temas para conductores nuevos y conductores antiguos?
5. Control de documentación de conductores. ¿La empresa documenta y registra un mínimo de información de cada uno de los conductores? ¿Existe un protocolo de control de la documentación? ¿Se ha definido la frecuencia de verificación de infracciones de tránsito por parte de los conductores? ¿Se cuenta con el registro de

infracciones a las normas de tránsito? ¿Se ha establecido un procedimiento en caso de existir comparendos por parte de los conductores propios?

6. Políticas de regulación de la empresa. ¿Se han definido protocolos y controles de alcohol y drogas, así como los responsables para realizar estas pruebas, los procedimientos, la periodicidad, etc.? ¿Existe una política documentada para la regulación y el control de horas máximas de conducción y de descanso? ¿La empresa promueve y establece las políticas de aplicación de los límites de velocidad? ¿Es manifiesta la obligatoriedad del uso de cinturones de seguridad y está controlada?

Vehículos seguros

1. Mantenimiento preventivo. ¿La empresa dispone de información de las especificaciones técnicas del vehículo, datos del propietario, etc.?
2. Mantenimiento correctivo. ¿Se llevan registros de los mantenimientos realizados a los vehículos? ¿Se cuenta con instalaciones propias y personas idóneo en la empresa o se tiene un contrato con un centro mecánico para ello?
3. Chequeo operacional. ¿Se han establecido protocolos y formatos de inspección diaria a los vehículos?

Infraestructura segura

1. Rutas internas. ¿Existe un plano de las vías internas con la descripción de la revisión? ¿Las zonas peatonales de las instalaciones están señalizadas, iluminadas, separadas de las zonas de circulación de los vehículos? ¿Los parqueaderos internos están señalizados, demarcados, iluminados? ¿La empresa tiene definida una política para el mantenimiento de las vías internas y su señalización?
2. Rutas externas. ¿Se ha realizado un estudio de rutas, desde el punto de vista de seguridad vial, en el que se hayan identificado los puntos críticos y establecido las estrategias de prevención frente a los mismos? ¿Se planifica el desplazamiento del

personal, con horarios definidos de llegada y salida en la empresa y las jornadas de trabajo? ¿Se hace un monitoreo y retroalimentación en los comportamientos viales?

Atención a víctimas

1. Atención a víctimas. ¿Existen protocolos de atención a víctimas en caso de accidentes de tránsito? ¿Los empleados conocen estos protocolos?
2. Investigación de accidentes de tránsito. ¿Existen registros sobre los accidentes de tránsito que ha tenido la empresa? ¿Se ha hecho divulgación de las lecciones aprendidas de los accidentes de tránsito ocurrido? ¿Se ha definido un procedimiento para la investigación de accidentes de tránsito?

6. Metodología

Este proyecto presenta un enfoque cualitativo se pretende analizar y describir la información sobre seguridad vial que se encuentra almacenada en la oficina de Gestión Documental de la E.S.E Hospital el Carmen, teniendo en cuenta que en los objetivos se contempla la caracterización de la población junto a la descripción de los roles y funciones que deben cumplir los integrantes del comité de seguridad vial y los conductores de la empresa.

Para cumplir con lo anterior se cuenta con las siguientes técnicas:

6.1.Observación

Esta técnica nos permite reconocer la situación actual de la institución en materia de Seguridad Vial, por medio de la revisión de la información existente y las evidencias que se deben recolectar.

6.2.Recolección de datos

Cumplimiento de los pilares establecidos en la resolución 1565 de 2014, mediante la compilación de toda la información con respecto a Seguridad vial en un solo lugar y darle un orden según la resolución antes mencionada.

En relación con lo anterior, se pretende la recolección de datos (mediante encuestas y listas de chequeo) de las condiciones sociodemográficas; medios de transporte que usan los trabajadores para desplazarse del trabajo a la casa y viceversa, factores de riesgo tránsito a los que se encuentran expuestos en sus recorridos diarios, tiempos de desplazamiento del trabajo a la casa, entre otros.

6.3.Análisis de la información

Después de tener toda la información recolectada en la E.S.E. Hospital el Carmen necesaria para el diagnóstico, se analiza dichos resultados y así determinar los parámetros en los que se presentan falencias o no se han cumplido y así comenzar con la debida documentación

de estas variables e iniciar con la elaboración de las líneas estratégicas bajo los lineamientos que plantea la guía metodológica propuesta en la Resolución 1565 de 2014 para la creación del Plan Estratégico de Seguridad Vial.

7. Hallazgos

7.1. Instrumento de calificación según resolución 1231 de 2016.

Se realizó un análisis cualitativo en base a los factores expresados en el instrumento propuesto por el Ministerio de Transporte, reglamentado en la resolución 1231 de 2016. Instrumento dinámico de calificación. Allí se propone un total de 100 puntos por cada línea estratégica, los cuales se distribuyen en cada criterio según el nivel de importancia. Se totaliza la evaluación cuantitativa por línea estratégica y se procede a determinar la ponderación según los valores establecidos previamente por el instrumento de calificación. Finalmente se suman los resultados obtenidos y se comparan con los establecidos para la aceptación del Plan Estratégico de Seguridad Vial.

Con los valores asignados en el instrumento de calificación se efectuó la operación ya mencionada y se obtuvo un valor de 22,25. En conclusión el resultado que nos arroja el instrumento de calificación es que las actividades que se están realizando actualmente en la empresa E.S.E Hospital el Carmen no son suficientes para dar cumplimiento a lo establecido en la resolución 1231 de 2016.

Dichos resultados se muestran en la siguiente tabla:

ESTRUCTURA DE PONDERACION				
	PILAR	VALOR OBTENIDO	VALOR PONDERADO	RESULTADO
1	FORTALECIMIENTO EN LA GESTION INSTITUCIONAL	57,6	30%	11,51844156
2	COMPORTAMIENTO HUMANO	28	30%	8,4
3	VEHICULOS SEGUROS	6,7	20%	1,334
4	INFRAESTRUCTURA SEGURA	0	10%	0
5	ATENCION A VICTIMAS	10	10%	1
6	VALORES AGREGADOS O INNOVACIONES	0	5%	0
RESULTADO FINAL DEL EJERCICIO			105%	22,25244156

Los resultados obtenidos obedecen a una serie de no conformidades que presenta cada pilar, a continuación se explica cada pilar con sus resultados y las variables que no se están aplicando.

Fortalecimiento en la gestión institucional

Este pilar presenta un resultado de 57,6 puntos las variables en las cuales no se está cumpliendo con la evidencia o no está de acuerdo a lo requerido en la normatividad son las siguientes:

- ✚ Definir los roles y funciones de los integrantes del comité de Seguridad Vial.
- ✚ Designar un responsable idóneo del proceso de elaboración implementación y seguimiento del PESV, indicando el cargo dentro de la organización.
- ✚ Divulgar la política de Seguridad Vial a todo el personal y en todos los niveles de la empresa.
- ✚ Definir, clasificar y calificar los riesgos viales para el personal de la empresa de acuerdo a su rol en la vía.
- ✚ Definir planes de acción para los pilares de Infraestructura Segura y Atención a Víctimas.
- ✚ Describir la viabilidad de los planes de acción de todos los pilares
- ✚ Definir el cronograma de implementación de los planes de acción del PESV con fechas y responsables asignados para su ejecución.
- ✚ Asignar un presupuesto para la implementación de los planes de acción, especificando el costo de cada plan de acción de acuerdo a los pilares.
- ✚ Establecer los indicadores del PESV de acuerdo a los requerimientos de la resolución 1231 de 2016, con responsables asignados para su medición, fuentes y fórmulas para el cálculo de los indicadores.
- ✚ Describir la metodología y los periodos en los cuales se realizaran las auditorias del plan.

Comportamiento humano

Este pilar tuvo un resultado de 28 puntos y de acuerdo a la revisión de los parámetros establecidos en la resolución 1231 de 2016 se evidencia que se está fallando en los siguientes puntos:

- ✚ Documentar y fijar los criterios para la realización de las pruebas de ingreso teóricas, prácticas y psicotécnicas a los conductores.
- ✚ Certificado de idoneidad de la persona jurídica o natural que realiza y califica las exámenes de ingreso teóricos, prácticos y psicotécnicos a los conductores.
- ✚ Documentar y fijar los criterios para la realización de las pruebas de control preventivo médicas, teóricas, prácticas y psicossensométricas a los conductores.
- ✚ Certificado de idoneidad de la persona jurídica o natural que realiza y califica las pruebas de control preventivo médico, teórico, práctico y psicossensométrico a los conductores.
- ✚ Completar el programa de capacitación con fechas, responsables e intensidad horaria del programa.
- ✚ Incluir temas para conductores nuevos y antiguos en el programa de capacitación.
- ✚ Definir los criterios de evaluación de las capacitaciones y el mínimo de aciertos dentro de la evaluación.
- ✚ Documentar y registrar el mínimo de información de cada uno de los conductores de acuerdo con la resolución 1565 de 2014, con su respectivo protocolo de control de documentación.
- ✚ Definir la frecuencia de verificación de infracciones de tránsito y diligenciar un formato de registro.
- ✚ Establecer un procedimiento en caso de existir comparendo por parte de los conductores.
- ✚ Asignar un responsable que verifique y aplique el procedimiento en caso de presentarse un comparendo.
- ✚ Elaborar y divulgar la política de control de alcohol y drogas.
- ✚ Asignar una responsable para la asignación de las pruebas de alcoholemia y drogadicción.
- ✚ Establecer las medidas de acción en caso que el resultado sea positivo.
- ✚ Definir reporte de las jornadas laborales o planificación de las jornadas.
- ✚ Definir los criterios de regulación de los límites velocidad, documentar las medidas definidas y socializarlas con el personal.

- ✚ Definir mecanismos y monitorear los niveles de velocidad de los vehículos de la empresa.
- ✚ Establecer la política de uso del cinturón de seguridad, socializarla y establecer mecanismos de inspección para su cumplimiento.
- ✚ Definir los mecanismos de control de uso de equipos bidireccionales durante la conducción y las sanciones en caso de no cumplir con lo estipulado.

Vehículos seguros

- ✚ Documentar cada vehículo con una hoja de vida donde se lleve el siguiente registro: placas, numero de motor, kilometraje – fecha, especificaciones técnicas, datos del propietario, datos de la empresa afiliada, Soat, matricula, seguros, revisión técnico mecánica, reporte de comparendo, reporte de incidentes, reporte de accidentes.
- ✚ Recolectar toda la información de las especificaciones técnicas de los vehículos incluyendo los sistemas de seguridad activa y pasiva de cada vehículo.
- ✚ Programar los mantenimientos preventivos.
- ✚ Verificar el plan de mantenimiento de los vehículos contratados.
- ✚ Certificar la idoneidad de las personas jurídicas o naturales que realizan estos mantenimientos.
- ✚ Registrar los mantenimientos correctivos.
- ✚ Protocolo de atención para cuando los vehículos presenten fallas.
- ✚ Contratar personal idóneo para los mantenimientos correctivos.
- ✚ Diligenciar diariamente las inspecciones diarias a los vehículos.
- ✚ Auditorias para verificar el diligenciamiento de las inspecciones diarias a los vehículos.

Infraestructura segura

- ✚ Señalizar, demarcar e iluminar los parqueaderos, zonas de cargue de pacientes, cargue y descargue de insumos.
- ✚ Estudio de rutas externas.
- ✚ Identificar los puntos críticos y establecer estrategias de prevención frente a estos.
- ✚ Establecer los horarios de llega y salida del personal.
- ✚ Monitorear y retroalimentar los comportamientos viales.

- ✚ Política de socialización y actualización de información sobre factores que se deben tener en cuenta para el tránsito de las rutas internas y externas.

Atención a víctimas

- ✚ Divulgar el protocolo de atención a víctimas.
- ✚ Registro de los accidentes que ha tenido la empresa.
- ✚ Registro del análisis de cada accidente que ha tenido la empresa.
- ✚ Divulgación de las lecciones aprendidas de los accidentes.
- ✚ Definir fuente de información sobre los accidentes de tránsito en la organización.
- ✚ Procedimiento para la investigación de accidentes de tránsito.
- ✚ Indicadores para la investigación de accidentes de tránsito.

Valores agregados

- ✚ No se han presentado propuestas o innovaciones dentro del PESV como valor agregado.

7.2.Cargo y perfil de un conductor de acuerdo al Manual de Funciones de la E.S.E Hospital el Carmen.

IDENTIFICACION	
Nivel	Asistencial
Denominación del Empleo	Conductor
Código	480
Grado	Dos (2)
Número de Cargos	Tres (3)
Dependencia	Transporte asistencial
Cargo Jefe Inmediato	Subdirector científico
II. ÁREA FUNCIONAL: ATENCIÓN AL USUARIO	
III. PROPÓSITO PRINCIPAL	
Ejecutar labores de conducción del vehículo administrativo y la ambulancia de la ESE, con el fin de transportar funcionarios, suministros, pacientes hacia los diferentes centros hospitalarios y/o equipos de la institución, con criterios de calidad y seguridad.	
IV. DESCRIPCIÓN DE FUNCIONES ESENCIALES	

1. Conducir los vehículos de la E.S.E con las mejores prácticas de seguridad, teniendo en cuenta las normas de tránsito aplicable y vigente.
2. Transportar pacientes en ambulancia a los diferentes centros hospitalarios o a sus domicilios según las instrucciones recibidas del funcionario competente, de acuerdo a las políticas y procedimientos de la institución.
3. Velar por la presentación y buen mantenimiento del vehículo que le sea asignado.
4. Informar a quien corresponda sobre cualquier falla que se observe en el funcionamiento del vehículo.
5. Transportar personal, suministros, equipos o materiales a los sitios encomendados por la gerencia y/o administración cuando la necesidad del servicio lo requiera y las políticas y procedimientos institucionales.
6. Responder por las herramientas y equipos a su cargo y mantenerlos en óptimo estado.
7. Recibir órdenes de salida debidamente firmadas.
8. Llevar registro del kilometraje del vehículo y presentarlo ante el jefe inmediato.
9. Participar cuando sea requiera en cargue y descargue del vehículo y traslado de los elementos.
10. Realizar actividades de mensajería de acuerdo a las órdenes impartidas por la Gerencia.
11. Solicitar las órdenes de salida del vehículo debidamente firmadas por el funcionario a cargo.
12. Relacionar el recorrido del vehículo con el registro de la hora de salida y de llegada.
13. Realizar operaciones mecánicas sencillas de mantenimiento del equipo automotor a su cargo y solicitar ejecución de aquellas que sean complicadas.
14. Velar por el buen funcionamiento de los equipos, instrumentos y elementos de servicio bajo su cuidado y un uso racional de los materiales.
15. Realizar actividades mecánicas básicas, antes de cada salida del vehículo, así como la revisión de la documentación del mismo.
16. Prevenir situaciones que afecten la seguridad de los usuarios, reduciendo o eliminando la ocurrencia de eventos adversos, riesgos o demás situaciones que permitan ser una institución segura.
17. Velar por la buena imagen de la institución y por la calidad en la prestación en los servicios de salud.
18. Conocer y acatar los reglamentos, disposiciones, políticas y procesos administrativos de la institución.
19. Contribuir con la adecuada disposición de los residuos hospitalarios generados en la institución.

21. Atender a los usuarios de forma cordial, respetuosa y humanizada.

22. Ejercer las demás funciones que le sean asignadas y sean afines con la naturaleza del cargo.

V CONOCIMIENTOS BASICOS ESENCIALES

Conducción de vehículo automotor Normas y señales de tránsito. Mecánica básica. Curso de primeros auxilios.	
VI COMPETENCIAS COMPORTAMENTALES	
Comunes	Por Nivel Jerárquico
Orientación a resultados Orientación al usuario y al ciudadano Transparencia Compromiso con la organización	Manejo de la información Adaptación al cambio Disciplina Relaciones interpersonales Colaboración
VII REQUISITOS DE ESTUDIO Y EXPERIENCIA	
Formación Académica	Experiencia
Diploma de bachiller en cualquier modalidad y experiencia Curso de primeros auxilios aprobado por la Dirección Seccional de Salud de Antioquia y demás capacitaciones y requisitos que ordene la autoridad competente como: certificación nacional atención pre hospitalaria en el manejo y traslado del paciente en ambulancia terrestre, curso de primeros auxilios para conductores de ambulancia, expedido por institución competente Licencia de conducción de quinta	Un (01) año de experiencia relacionada con las funciones del cargo

7.3.Formato Diagnostico Seguridad Vial

La E.S.E Hospital el Carmen cuenta con un Formato Diagnostico de Seguridad Vial que obedece al cumplimiento del marco legal enunciado en la resolución 1565 de 2015, el cual es una herramienta que nos permite identificar la percepción que tiene los trabajadores de la empresa en cuanto a los componentes de la seguridad vial y la aplicabilidad a sus labores cotidianas.

La encuesta fue realizada a 51 trabajadores de la empresa, 37 directos de la empresa y 14 contratistas. Los cuales se explicarán brevemente a continuación:

- ✚ El primer componente consta de los datos básicos del trabajador en los cuales se consiguen los nombres y apellidos, número de identificación, edad, género, categoría de la licencia de conducción y su vigencia.
- ✚ El segundo componente es el de grupo de trabajo al que pertenece ya sea administrativo, comercial, técnico, operativo u otro, además del tipo de contrato que tienen con la empresa, indefinido, definido, contratista, otro, y el cargo que desempeña la persona, con estos datos se puede estimar los porcentajes de incidencia en la seguridad vial.
- ✚ El tercer componente se evalúa la accidentalidad que ha tenido las personas encuestadas se realizan las siguientes preguntas experiencia en años en la conducción, accidentes de los últimos 5 años, una breve descripción del accidente, y los incidentes de los últimos 5 años.
- ✚ El cuarto componente es la información sobre los desplazamientos, en la cual se hacen preguntas como: la frecuencia de desplazamientos en misión, si conduce su propio vehículo para realizar ese desplazamiento, quien planifica los desplazamientos en misión y el tiempo de antelación con los que se programa los desplazamientos.
- ✚ El quinto componente hace referencia a los medios de transporte que utiliza para los trayectos casa-trabajo y viceversa, permite identificar cuál es el tipo de transporte más usado por los trabajadores de la empresa, ya sea a pie, automotor, bicicleta, transporte público, moto o ciclomotor, o transporte colectivo de la empresa.
- ✚ El sexto componente es el de la distancia y tiempos de desplazamiento, en ella se pregunta el número de kilómetros diarios para desplazarse entre la casa y el trabajo y viceversa, tiempo diario en horas para ese desplazamiento, y número de kilómetros mensuales recorridos en la labor profesional.
- ✚ El séptimo componente es principales factores de riesgo con los que se encuentra en los trayectos del lugar de domicilio al trabajo y en los desplazamientos, aquí se puede hacer un análisis de los factores de riesgo en el trayecto como pueden ser el estado de las vías, estado del vehículo, organización del trabajo, mi propia conducción, otros.

- ✚ El último componente es el de las causas que motivan el riesgo, en el cual se pide que marque con una x si hay una o más razones asociadas: intensidad de tráfico, condiciones climatológicas, tipo de vehículo o sus características, organización del trabajo, su propia conducción, su estado físico (cansancio, estrés, sueño), otros conductores, estado de la infraestructura vial, falta de información o formación en seguridad vial y otras causas.

7.4. Lista de chequeo pre operacional E.S.E Hospital el Carmen.

Los conductores deben diligenciar diariamente el formato de chequeo operativo y debe ser revisado por el jefe inmediato o persona que autoriza el viaje verificando el debido diligenciamiento de la lista de chequeo.

7.5. Informe de exámenes médicos de ingreso, periódicos y de egreso a los conductores según protocolo de la ARL.

Exámenes de Ingreso

Son aquellas que se realizan para determinar las condiciones de salud física, mental y social del trabajador antes de su contratación, en función de las condiciones de trabajo a las que estaría expuesto, acorde con los requerimientos de la tarea y perfil del cargo.

El objetivo es determinar la aptitud del trabajador para desempeñar en forma eficiente las labores sin perjuicio de su salud o la de terceros, comparando las demandas del oficio para el cual se desea contratar con sus capacidades físicas y mentales; establecer la existencia de restricciones que ameriten alguna condición sujeta a modificación, e identificar condiciones de salud que estando presentes en el trabajador, puedan agravarse en desarrollo del trabajo.

La E.S.E HOSPITAL EL CARMEN AMALFI informará al médico que realice las evaluaciones médicas pre – ocupacionales, sobre los perfiles del cargo describiendo en forma breve las tareas y el medio en el que se desarrollará su labor.

Exámenes de ingreso:

- ✚ Examen médico Ocupacional con énfasis osteomuscular.
- ✚ Optometría.
- ✚ Audiometría.
- ✚ Inmunización activa para Tétanos.
- ✚ Resultado Titulación anticuerpos de superficie de HB.
- ✚ Perfil Lipídico.
- ✚ Cuadro Hemático.
- ✚ Glicemia
- ✚ Pruebas psicosenoriales

Exámenes Periódicos

Se realizan con el fin de monitorear la exposición a factores de riesgo e identificar en forma precoz, posibles alteraciones temporales, permanentes o agravadas del estado de salud del trabajador, ocasionadas por la labor o por la exposición al medio ambiente de trabajo. Así mismo, para detectar enfermedades de origen común, con el fin de establecer un manejo preventivo.

Dichas evaluaciones deben ser realizadas de acuerdo con el tipo, magnitud y frecuencia de exposición a cada factor de riesgo, así como al estado de salud del trabajador. Los criterios, métodos, procedimientos de las evaluaciones médicas y la correspondiente interpretación de resultados, deberán estar previamente definidos y técnicamente justificados en los sistemas de vigilancia epidemiológica ergonómico, visual, programas de salud ocupacional o sistemas de gestión, según sea el caso.

Exámenes periódicos:

- ✚ Examen médico Ocupacional con énfasis osteomuscular.
- ✚ Optometría.
- ✚ Audiometría.

Exámenes de Retiro

Aquellos que se deben realizar al trabajador cuando se termina la relación laboral.

Su objetivo es valorar y registrar las condiciones de salud en las que el trabajador se retira de las tareas o funciones asignadas.

La E.S.E HOSPITAL EL CARMEN deberá informar al trabajador sobre el trámite para la realización de la evaluación médica ocupacional de egreso.

Si al realizar la evaluación médica ocupacional de egreso se encuentra una presunta enfermedad profesional o secuelas de eventos profesionales - no diagnosticados -, ocurridos durante el tiempo en que la persona trabajó, La E.S.E HOSPITAL EL CARMEN AMALFI elaborará y presentará el correspondiente reporte a las entidades administradoras, las cuales deberán iniciar la determinación de origen.

Examen de egreso

-  Examen médico Ocupacional con énfasis osteomuscular.
-  Optometría.
-  Audiometría.

Conclusiones y recomendaciones

Una vez hecho el diagnóstico de la situación actual en materia de seguridad vial de la E.S.E Hospital el Carmen se observa que hace falta documentar varios procesos que se realizan sin ningún control y que no se tienen protocolarizados; por ello se hace necesario tener un registro y evidencia de todos los procesos y procedimientos (fortalecimiento de la gestión institucional, comportamiento humano, vehículos seguros, infraestructura segura y atención a víctimas) que se tienen establecidos en la institución y diseñar e implementar los que no se tienen y así dar comienzo con la elaboración del Plan Estratégico de Seguridad Vial del hospital.

Mediante una encuesta que determina el perfil socio demográfico del personal del hospital se evidencia que el 40% de la población de la institución se moviliza al lugar de trabajo en transporte propio (bicicleta) o a pie siendo peatón en la vía, pero se nota que no tienen claridad de los peligros y riesgos presentes en la vía pública a los que se exponen siendo usuarios de la ella (peatón, pasajero, ciclista o conductor); por esta razón se recomienda que se la empresa debe preparar un empleado de planta que tenga habilidades y competencias en seguridad vial para ser el responsable del Plan Estratégico en Seguridad Vial, el cual este en capacidad de orientar, evaluar e inspeccionar todos los pilares del plan; en cuanto al parque automotor de la empresa se realiza diariamente una inspección pero no hay un supervisor de dicha actividad por ende solo se realizan los mantenimientos que los conductores soliciten o que ellos realicen desde su experiencia en el cargo, para esto se debe llevar un control documental mediante una hoja de vida de cada vehículo y de estar forma poder evidenciar el histórico de mantenimientos y procedimientos que se realiza a cada uno.

La entidad tiene establecido un manual de procesos y procedimiento para cada cargo que tiene la empresa, se hace necesario una reestructuración del cargo de Conductor en especial para los que conducen ambulancias, debido a que los requisitos exigidos son muy generales, y así cualquier persona podría ocupar este cargo; en los que respeta a la ley

manifiesta que debe ser una personal que cumpla con una condiciones psicofísicas y técnicas, que estén certificados en unos cursos especiales para este cargo y a los que se le deben hacer unos exámenes paraclínicos de ingreso, periódico y de egreso en aras de mantener su salud y por ende la de los usuarios que están bajo su responsabilidad. Los vehículos de la empresa se encuentran en buenas condiciones mecánicas solo falta documentar que se le hacen inspecciones y mantenimientos preventivos constantemente y de esta forma cumplir con los requisitos de ley que se hace para este pilar.

.

Referencias

- ASOCOP, sf. Grupo de investigación en Administración en salud ocupacional y Contaduría pública. Página web UNIMINUTO. Tomado de:
<http://www.uniminuto.edu/web/seccionalbello/asocop>
- Resolución 1565. Diario oficial de la República de Colombia, Bogotá, 6 de junio de 2014.
- Resolución 1231. Diario oficial de la República de Colombia, Bogotá, 5 de abril de 2016.
- Peña Frank & Sandoval Sergio (2017). Elaboración del plan estratégico de seguridad vial con base en la resolución 1565 de 2014 en el área de servicios administrativos de la empresa grupo LEGIS S.A. Universidad Distrital Francisco José de Caldas. Bogotá. Tomado de:
<http://repository.udistrital.edu.co/bitstream/11349/6405/1/Pe%C3%B1aHerreraFrankGiuseppe2017.pdf>
- Cabrera A., Gustavo, & Velásquez O., Natalia, & Valladares G., Mónica (2009). Seguridad vial, un desafío de salud pública en la Colombia del siglo XXI. Revista Facultad Nacional de Salud Pública, 27(2), [fecha de Consulta 3 de Octubre de 2019]. ISSN: 0120-386X. Disponible en:
<https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=120/12011791013>.
- SafetYA (2016). La resolución 1565 de 2014 y el Plan Estratégico de Seguridad Vial. Pagina SafetYA. [fecha de Consulta 3 de Octubre de 2019] Disponible en:
<https://safetya.co/la-resolucion-1565-de-2014/>

Anexos



ACTA DE CONFORMACION DEL COMITÉ DE SEGURIDAD VIAL

En Amalfi a los 19 días del mes de noviembre del año 2016, en las instalaciones de la E.S.E HOSPITAL EL CARMEN, se reunieron las personas que ocupan los siguientes cargos cargo para conformar el Comité de Seguridad Vial y así dar cumplimiento a la resolución 1565 de 2014.

CONFORMACION DEL COMITÉ

Gerente

Subdirector (a) Administrativa y Financiera

Subdirector (a) Científica o Coordinación médica

Conductor de planta

Conductor contratista

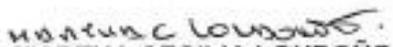
Técnico en Seguridad Ocupacional

Funciones del comité

- ☑ Analizar los resultados obtenidos en el diagnóstico inicial y formular la hoja de ruta a seguir, conducente a reforzar los aspectos favorables encontrados, mitigar los riesgos y diseñar acciones para garantizar un cambio de actitud en los diversos actores de la movilidad en la compañía.
- ☑ Identificar los factores de riesgo y establecer un plan de acción personalizado para cada uno de ellos.
- ☑ Presentar, discutir y determinar los programas académicos a desarrollar con los distintos actores.
- ☑ 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 las mismas.
- ☒ 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.
- ☒ 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.
- ☒ Definir la periodicidad con la que se va a realizar el comité.

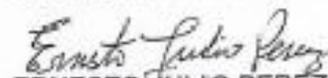
Firmas de los integrantes

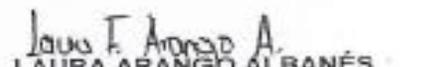

MARTHA CECILIA LONDOÑO
Gerente


KATIUSKA LIZCANO VARGAS
Coordinación médica


WILMAR GALLO ROLDAN
Conductor contratista


LENIS EDITH SILVA NOVOA
Subdirectora Admtiva y Financiera


ERNESTO JULIO PEREZ
Conductor de planta


LAURA ARANGO ALBANÉS
Técnico en Seguridad Ocupacional

RESOLUCIÓN N° 182
(Noviembre 30 de 2016)

**"POR LA CUAL SE CONFORMA EL COMITÉ DE SEGURIDAD VIAL EN LA
EMPRESA SOCIAL DEL ESTADO HOSPITAL EL CARMEN DEL MUNICIPIO DE
AMALFI".**

El gerente de la Empresa Social del Estado en uso de sus atribuciones constitucionales y legales y,

CONSIDERANDO:

Que el Artículo 24 de la Constitución Política determina que todo colombiano, tiene derecho a circular libremente por el territorio nacional, pero este sujeto a la intervención y reglamentación de las autoridades para la garantía de la seguridad y comodidad de los habitantes especialmente de los peatones y de los discapacitados físicos y mentales para la preservación de un ambiente sano y la protección de uso del espacio público.

Que el artículo 209 de la Constitución Política ordena que la función administrativa debe estar al servicio de los intereses generales y se desarrolla con fundamento entre otros, en los principios de eficacia y economía.

Que la Ley 1503 de 2011, definió 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 seguras en la vía por medio de la formación de criterios autónomos, solidarios y prudentes para la toma de decisiones en situaciones de desplazamiento o de uso de la vía pública.

Que el Decreto 2851 de 2013, reglamento la Ley 1503 y estableció la obligación a toda entidad, organización o empresa del sector público o privado que para cumplir 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 a diseñar un Plan Estratégico de Seguridad Vial (PESV).

Que la implementación de estos lineamientos, se encuentra definida en la Resolución 1565 de 2014, del Ministerio de Transporte, a través de la cual se expide la Guía metodológica para la elaboración del Plan Estratégico de Seguridad Vial, donde se establece la conformación de un Comité y la adopción de una Política de Seguridad Vial, y los tiempos en que las entidades, organizaciones o empresas deberán comunicar por el escrito el PESV a todos los organismos de tránsito o alcaldías.

En mérito de lo expuesto,

RESUELVE:

ARTÍCULO 1. Conformación: Crease el Comité de Seguridad Vial que tendrá como objetivo definir los planes y acciones o intervenciones concretas que deben llevar a cabo la E.S.E Hospital el Carmen, 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.

ARTÍCULO 2. Integrantes: El Comité de Seguridad Vial estará conformado por las personas que ocupan los siguientes cargos:

- Gerente
- Subdirector (a) Administrativa y Financiera
- Subdirector (a) Científico o Coordinación médica
- Un conductor de planta
- Un conductor contratista
- Líder de Seguridad Ocupacional

ARTÍCULO 3. Funciones: El Comité de Seguridad Vial asumirá las siguientes responsabilidades:

1. Analizar los resultados obtenidos en el diagnóstico inicial y formular la hoja de ruta a seguir, conducente a reforzar los aspectos favorables encontrados, mitigar los riesgos y diseñar acciones para garantizar un cambio de actitud en los diversos actores de la movilidad en la compañía.
2. Identificar los factores de riesgo y establecer un plan de acción personalizado para cada uno de ellos.
3. Presentar, discutir y determinar los programas académicos a desarrollar con los distintos actores.
4. Considerar la adopción de un estándar de seguridad, que garantice la integridad y bienestar y minimice los riesgos de un accidente de tránsito.
5. 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.

6. Programar fechas, tiempos y lugares para las capacitaciones con los conductores, sus equipos de trabajo y otros actores de la empresa, entidad u organización.
7. Determinar las acciones de control o auditorías viales que se consideren pertinentes.
8. Presentar las campañas y acciones de acompañamiento a desarrollar durante todo el año.
9. Establecer los cronogramas de las diversas actividades a ejecutar y hará seguimiento de las mismas.
10. 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.
11. 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.

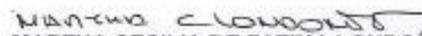
ARTÍCULO 4. Periodicidad: Las reuniones serán trimestrales, se realizarán reuniones extraordinarias según la necesidad presentada.

ARTÍCULO 5. Modificaciones: Las modificaciones a la conformación del Comité de Seguridad Vial será realizada a través de acto administrativo.

ARTÍCULO 6. Vigencia y derogatoria: La presente Resolución rige a partir de la fecha de expedición.

PUBLÍQUESE Y CUMPLASE

Dado en el Municipio de Amalfi a los 30 días del mes de noviembre de 2016.


MARTHA CECILIA DE FATIMA LONDOÑO GAVIRIA
Gerente

POLÍTICA DE SEGURIDAD VIAL

La Gerencia de la ESE Hospital el Carmen manifiesta su interés y compromiso en la elaboración, implementación, evaluación y establecimiento de medidas correctivas del Plan Estratégico de Seguridad Vial, en el cual interactúan todos los colaboradores directos e indirectos que laboran en la empresa, buscando prevenir incidentes y accidentes de tránsito, fomentando cultura en seguridad vial y preservando la calidad de vida de todos los integrantes de la familia ESE Hospital el Carmen.

La Gerencia y el equipo de trabajo se comprometen con las siguientes funciones:

- a. Promover en las personas que interactúan en el logro de los objetivos de la institución, 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 uso de ella.
- b. Proveer las medidas de prevención y control de los riesgos propios de las actividades y procesos según la identificación, análisis y valoración que se haga de los mismos.
- c. Garantizar desde los procesos de selección, el perfil requerido de las personas según las características de las tareas que van a desempeñar como actores en la vía asegurando su competencia.
- d. Asegurar el mantenimiento preventivo de los vehículos según recomendaciones del fabricante, procedimientos de la E.S.E. y normatividad vigente.
- e. Cumplir con las normas y acuerdos internacionales de tránsito que apliquen y procedimientos de partes interesadas y de la E.S.E.

De la misma forma, establece las siguientes políticas regulatorias de obligatorio cumplimiento para los colaboradores que conducen vehículos (personal, contratistas y/o visitantes):

1. CONTROL DE CONSUMO DE ALCOHOL, TABACO Y DROGAS

Entendiendo que el consumo de alcohol, tabaco y drogas es un factor de riesgo que impacta directamente y de forma negativa en las condiciones de conducción, la E.S.E.

Hospital el Carmen, y en concordancia con la legislación vigente, establece que:

- Esta estrictamente prohibido presentarse a trabajar o conducir bajo los efectos alcohol y/o drogas alucinógenas, psicoactivas, etc.
- Dentro de sus áreas administrativas y operativas (incluidos los vehículos), está prohibido fumar, a excepción de las áreas al aire libre establecidas para tal fin.
- En las instalaciones de la empresa o durante la prestación del servicio está estrictamente prohibido la indebida utilización de medicamentos formulados, posesión, distribución y venta de drogas no recetadas o de sustancias alucinógenas.
- Se realizarán jornadas de educación y concientización a los empleados de la empresa para prevenir el abuso de alcohol, drogas y tabaquismo.
- Se realizará cuando se considere necesario las pruebas de alcoholimetría y drogas, directamente o a través de terceros para prevenir el abuso de las mismas, asegurando que estas se realicen con equipos debidamente calibrados.
- El incumplimiento de estas directrices será causal de sanciones y/o terminación del contrato laboral o prestación de Servicios, de acuerdo a lo establecido en el reglamento interno de trabajo y las normas de tránsito vigentes.

2. REGULACIÓN DE HORAS DE CONDUCCIÓN Y DESCANSO

La E.S.E. **Hospital el Carmen**, consiente de los posibles efectos negativos que ocasionan el exceso de fatiga y la falta de descanso y en concordancia con la legislación vigente, establece que:



NIT. 890.982.101-8

La jornada laboral establecida para los conductores de las Ambulancias será máximo de doce (12) horas, lo- anterior pensando en el bienestar físico y mental del conductor y los demás usuarios de la vía.

3. REGULACIÓN DE LA VELOCIDAD Y SEÑALES DE ALERTA

La E.S.E. Hospital el Carmen, en concordancia con la legislación vigente, establece que:

- Se debe respetar en todo momento lo determinado por la legislación vigente y los límites de velocidad establecidos para el tránsito terrestre por vías públicas y privadas, cumpliendo estrictamente la señalización referenciada para cada una de ellas.
- En caso de realizar un traslado de urgencia con paciente crítico en el marco del sistema de referencia y contra referencia o ante la atención de una urgencia vital, se obliga a los conductores de las ambulancias a mantener encendidas las luces de emergencia y activada la sirena en todo momento del traslado.
- Se prohíbe expresamente hacer uso de estas señales de alerta si el desplazamiento no cumple con los señalamientos anteriormente expresados.

4. USO DEL CINTURON DE SEGURIDAD

La E.S.E. Hospital el Carmen, consiente de las posibles consecuencias negativas que ocasiona el no usar el cinturón de seguridad en el momento de la operación y en concordancia con la legislación, establece que:

- El número de ocupantes dentro de los vehículos debe corresponder siempre al número de ocupantes que está plasmado en la licencia de tránsito.
- Dentro de un vehículo solo debe ir un número de pasajeros igual al número de cinturones activos y en buen estado que tenga el vehículo.
- El uso del cinturón de seguridad es obligatorio para todos los ocupantes del vehículo.

"Un Hospital con Calidad Humana"
Teléfonos: 8 30 03 53 – 8 30 06 59
Email: hospitlamalfi@gmail.com
Calle Colombia No 23-40

5. NO USO DE EQUIPOS DE COMUNICACIÓN MOVIL MIENTRAS SE CONDUCE.

La E.S.E. Hospital el Carmen, consiente de las posibles consecuencias negativas que ocasionan las distracciones al conducir, pensando en el bienestar del conductor y la perfecta operación de los vehículos y en concordancia con la legislación vigente, establece que:

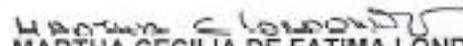
- Se prohíbe la manipulación o uso de dispositivos móviles de comunicación particulares durante el desplazamiento, a fin de evitar distracciones para el conductor mientras se encuentre en movimiento.

6. SOBRE EL PARQUEO Y SALVAGUARDA DE LOS VEHICULOS OFICIALES

La E.S.E. Hospital el Carmen, dispondrá de unas zonas definidas y bien señalizadas para el parqueo de los vehículos de transporte asistencial básico Ambulancia y demás vehículos institucionales, que garantice la protección y conservación física y técnica del vehículo.

La responsabilidad de la custodia del vehículo recaerá sobre el conductor que lo opere.

La E.S.E. Hospital el Carmen, dentro de su planeación estratégico, dispondrá de todos los recursos necesarios (humanos, técnicos y financieros) para implementar, mantener, hacer seguimiento y mejorar su PESV.


MARTHA CECILIA DE FATIMA LONDOÑO GAVIRIA
Gerente E.S.E Hospital el Carmen
Diciembre de 2016
Versión 01

**FORMATO DIAGNOSTICO
SEGURIDAD VIAL**

FECHA: _____ CIUDAD: _____
NOMBRES Y APELLIDOS: _____
Numero de identificación: _____ Ciudad: _____
Categoría de la licencia de conducción: _____ Fecha de vigencia: _____
Edad: _____ años Genero: Masculino ___ Femenino ___

Grupo de trabajo al que pertenece:
Administrativo ___ Comercial ___ Técnico ___ Operativo ___ Otro ___ Especifique _____

Tipo de contrato: Indefinido ___ Definido ___ Contratista ___ Otro _____
Cargo: _____

EXPERIENCIA EN LA CONDUCCION: _____ años.

Accidentes ¿ha tenido en los últimos cinco años algún accidente de tránsito? Si ___ No ___
Describa brevemente las circunstancias:

Incidentes ¿ha tenido en los últimos cinco años algún incidente de tránsito produciéndose daños materiales, pero no personales? Si ___ No ___

¿Con que frecuencia realiza desplazamientos en misión?
A diario Alguna vez a la semana
1 o 2 veces al mes Varias veces al año

¿Conduce su propio vehículo para estos desplazamientos?
Si ___ No ___

Mis desplazamientos en misión son, en general, planificados por:
Mi mismo ___ La empresa ___

¿Con cuanto tiempo de antelación se suelen prever mis misiones?

Trayectos in-itinere, medios de desplazamiento que utilizó para los trayectos casa-trabajo:
A pie ___ Automotor ___ En bicicleta ___ Transporte público ___

**LISTA CHEQUEO PREOPERACIONAL
E.S.E HOSPITAL EL CARMEN**

FECHA:					
PLACA DEL VEHICULO			KILOMETRAJE		
NOMBRE DEL CONDUCTOR:					
RESPONSABLE (Quien realiza la inspección):					
ELEMENTOS QUE SE INSPECCIONAN		CRITERIO	ESTADO		OBSERVACIONES
			Conforme	No conforma	
DOCUMENTOS	LICENCIA DE CONDUCCION	Verificar que se encuentren y su fecha de vigencia sea la adecuada			
	SOAT				
	RTM				
	SEGURO DE DAÑOS Y RC				
DIRECCIONALES	DELANTERAS	Funcionamiento adecuado, respuesta inmediata			
	TRASERAS				
LUCES	ALTAS	Funcionamiento de bombillas, cubierta sin rotura, leds no fundidos			
	BAJAS				
	STOPS				
	REVERSA				
	PARQUEO				
LIMPIABRISAS	DERIZO/ATRÁS	Plumilla en buen estado (limpieza y estructura)			
FREÑOS	PRINCIPAL	Verificar cada día al momento de comenzar la marcha			
	EMERGENCIA				
LLANTAS	DELANTERAS	Cada día antes de comenzar la marcha. Verificar su estado, profundidad del labrado y presión.			
	EMERGENCIA				
	REPUESTO				
ESPEJO	LATERALES	Verificar estado (limpieza, sin rotura, no opacidad), ubicación acorde a necesidad.			
	DERIZO				
	RETROVISOR				
PITO		Accionar antes de iniciar la marcha debe responder de forma adecuada			
NIVELES DE FLUIDOS	FRENOS	Verificar que los niveles de los fluidos, sean los adecuados (reportar si se ven fugas)			
	ACEITE				
	REFRIGERANTE				
APOYA CABEZAS	DELANTEROS	Graduar ajuste al iniciar la marcha y según indicaciones			
	TRASEROS				
CINTURONES DE SEGURIDAD DEL/TRAS		Verificar estados de las partes (hebillas, parte textil, entre otras) y ajuste.			
ULTIMA FECHA DE MANTENIMIENTO	CAMBIO DE ACEITE	Día/mes/año			
	SINCRONIZACION	Día/mes/año			
	ALINEACION-BALANCEO	Día/mes/año			
	CAMBIO DE LLANTAS	Día/mes/año			

ELEMENTOS QUE SE INSPECCIONAN		CRITERIO	ESTADO		OBSERVACIONES
			Conforme	No conforme	
FECHAS DE VENCIMIENTO	REVISION TECNICO	Día/mes/año			
	MECANICA				
	SOAT	Día/mes/año			

EQUIPO DE SEGURIDAD					
EQUIPOS DE CARRETERA		CRITERIO			
Extintor		Día/mes/año de vencimiento			
		Capacidad			
EQUIPOS DE CARRETERA		CRITERIO	ESTADO		OBSERVACIONES
			Conforme	No conforme	
HERRAMIENTAS		Alcates, destornilladores, llaves de expansión y llaves fijas			
CRUCETA		Apta para el vehículo			
GATO		Con capacidad para elevar el vehículo			
TACOS		Dos tacos autos para bloquear el vehículo			
SEÑALES		Dos señales de carretera en formato triángulo en material reflectivo y provistas de soportes para ser colocadas en forma vertical o lamparas de señal de luz amarilla intermitentes o de destellos.			
CHALECO		Debe ser reflectivo			
BOTIQUIN		Según resolución 2003 de 2014, Habilitación en Servicios de Salud.			

NOMBRE Y FIRMA DE QUIEN REALIZA LA INSPECCION

NOMBRE Y FIRMA DEL CONDUCTOR

Anexo 5. Lista de chequeo preoperacional

PROTOCOLO PARA LA ATENCIÓN DE EMERGENCIAS VIALES

La E.S.E. Hospital el Carmen, adoptará el siguiente protocolo para atención de emergencias viales:

1. Siempre que ocurra un accidente en el cual resultaren comprometidos vehículos propios de la empresa, el conductor está en la obligación de dejarlo tal como quedó después de ocurrir el accidente e informar inmediatamente a las autoridades de tránsito, a la autoridad competente, al jefe inmediato y al Coordinador del SG-SST.
2. El conductor que mueva el vehículo accidentado, sin la autorización de las autoridades de tránsito quedará automáticamente responsabilizado de los daños ocasionados.
3. No permita mover los vehículos hasta que las autoridades elaboren el croquis correspondiente.
4. No deje el vehículo sin ninguna vigilancia después del accidente.
5. Si hubiese personas lesionadas procure su inmediata atención médica y tome nota de los nombres, direcciones y teléfonos de lesionados y testigos.
6. Tome la mayor información posible sobre:
 - Características del otro vehículo (marca, placas, color, modelo, entidad aseguradora).
 - Del conductor (nombre, dirección o teléfono, profesión, cédula y licencia vigente).
 - Del accidente: Lugar exacto, hora, día, fecha.
 - Asistencia de Policía de Tránsito y si se realizó informe policial.
7. Todos los conductores de vehículos propios de la empresa, deben reportar la ocurrencia de los accidentes de tránsito, utilizando el "Formato para el registro de accidentes con vehículos de la empresa", dentro de las veinticuatro (24) horas siguientes a la ocurrencia del evento.
8. De acuerdo, a la evaluación preliminar del evento se definirá la realización de la investigación correspondiente.
9. Todos los vehículos deben tener los extinguidores de fuego requeridos, botiquín de primeros auxilios, juego de herramientas, llantas de repuesto y otros accesorios listos para cuando se requieran. Deben ser instalados de forma segura de modo que no se aflojen en el evento de un accidente.