

POLÍTICA DE SEGURIDAD VIAL
SUPERINTENDENCIA DE VIGILANCIA Y SEGURIDAD PRIVADA

INFORME PARA EL PLAN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL
MINISTERIO DE DEFENSA NACIONAL



BOGOTÁ D.C., JUNIO 15 DE 2016

CONTENIDO

1. PRESENTACIÓN

- 1.1 Contexto Mundial
- 1.2 Contexto Nacional
- 1.3 Compromiso Institucional

2. OBJETIVOS

- 2.1 Objetivo General
- 2.2 Objetivos Específicos

3. GESTIÓN INSTITUCIONAL

3.1 CONFORMACIÓN DEL EQUIPO DE TRABAJO

- 3.1.1 Conformación del Comité de Seguridad Vial
- 3.1.2 Funciones del Comité de SV

3.2 DIAGNÓSTICO

- 3.2.1 Presentación de resultados
- 3.2.2 Factores de riesgo

3.3 INDICADORES

- 3.3.1 Indicadores de Resultado
- 3.3.2 Indicadores de Actividad

4. COMPORTAMIENTO HUMANO

- 4.1 Selección y contratación de auxiliares con funciones de conducción
- 4.2 Capacitación en seguridad vial
- 4.3 Control de la documentación
- 4.4 Políticas de regulación de la SVSP

5. VEHÍCULOS SEGUROS

- 5.1 Situación actual del parque automotor
- 5.2 Plan de Mantenimiento

6. INFRAESTRUCTURA SEGURA

- 6.1 Entorno físico, recomendaciones para el ingreso y salida

7. ATENCIÓN A VÍCTIMAS

- 7.1 Socialización de los procedimientos de atención a víctimas en accidentes de tránsito.

8. BIBLIOGRAFÍA

1. PRESENTACIÓN

1.1 Contexto Mundial

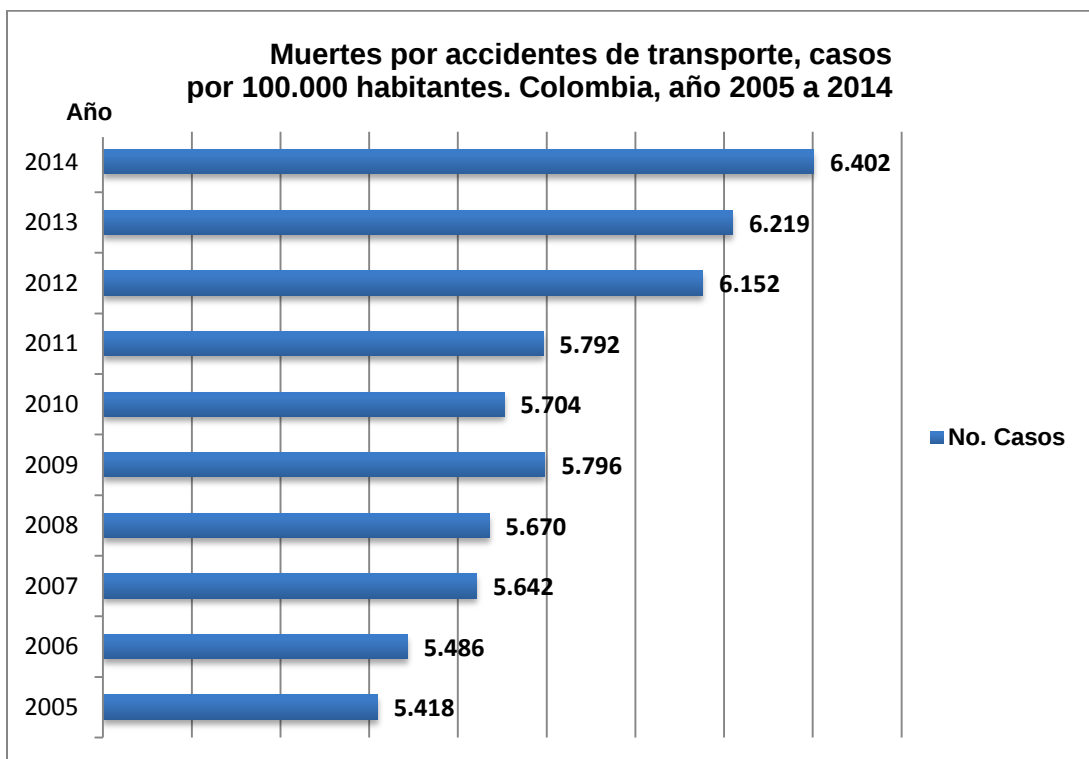
La Organización Mundial de la Salud (OMS) considera la problemática de la accidentalidad vial como un tema de salud pública:

“En los últimos tres años la tendencia de muerte por transporte va en crecimiento; este comportamiento es similar al de la tendencia mundial, cada día mueren en el mundo más de 3.000 personas por lesiones resultantes del tránsito. (...) De no emprenderse las acciones pertinentes, se prevé que en el año 2020, las lesiones causadas por el tránsito serán, el tercer responsable de la carga mundial de morbilidad y lesiones”.¹

La OMS ha declarado el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011 – 2020 con el objetivo general de estabilizar y posteriormente, reducir las cifras previstas de víctimas mortales en accidentes de tránsito en todo el mundo aumentando las actividades en los planos nacional, regional y mundial.

1.2 Contexto Nacional

Los accidentes de tránsito en Colombia, se constituye la segunda causa de muerte violenta en el país, después de los homicidios.²



¹ Organización Mundial de la Salud, Banco Mundial. Informe mundial sobre prevención de los traumatismos causados por el tránsito. Resumen. Ginebra, 2004.

² Banco Mundial. Octubre de 2013. Disponible en: <http://www.bancomundial.org/es/news/feature/2013/10/28/los-accidentes-de-transito-son-la-segunda-causa-de-muerte-violenta-en-colombia>

Para el **año 2014**, según cifras del Instituto Nacional de Medicina Legal, 44.172 personas resultaron lesionadas y **6.402 personas murieron** en accidentes de tránsito en Colombia.³

Con la Ley 1503 de 2011 “Por la cual se promueve la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguros en la vía” se establecieron, entre otros, los lineamientos para el sector privado sobre la elaboración del Plan Estratégico de Seguridad Vial (PESV). De esta forma, el Gobierno de Colombia definió la seguridad vial como una política de Estado y como una prioridad.

1.3 Compromiso Institucional

A través de la presente Política de Seguridad Vial, la Superintendencia de Vigilancia y Seguridad Privada (SVSP) asume el compromiso de trabajar por una cultura de seguridad vial sostenible y por la prevención de los siniestros viales.

Aunque a la fecha, la SVSP no cuenta con el número de vehículos automotores mínimo requerido en la Ley para elaborar el PESV, pensando en el bienestar de todos sus funcionarios, contratistas y prestadores de servicios tercerizados (en adelante, colaboradores) se definió la realización de una Política de Seguridad Vial acorde a los objetivos, misión y visión de la entidad.

La Superintendencia de Vigilancia y Seguridad Privada se suma al objetivo común de salvar vidas.

2. OBJETIVOS

2.1 Objetivo General

Establecer buenos hábitos de seguridad vial entre los funcionarios, contratistas y colaboradores de la entidad, con el fin de **prevenir** accidentes de tránsito.

2.2 Objetivos Específicos

- 2.2.1 Realizar un diagnóstico de seguridad vial en la entidad.
- 2.2.2 Implementar un protocolo de selección para los auxiliares con funciones de conducción, así como evaluaciones periódicas con control de documentación.
- 2.2.3 Organizar el protocolo de mantenimiento preventivo e inspección de los vehículos de la entidad.
- 2.2.4 Realizar jornadas de capacitación a los funcionarios, contratistas y colaboradores de la entidad con las diferentes temáticas sobre seguridad vial.

3. GESTIÓN INSTITUCIONAL

3.1 CONFORMACIÓN DEL EQUIPO DE TRABAJO

3.1.1 Conformación del Comité de Seguridad Vial

El comité de Seguridad Vial fue definido por el Señor Superintendente Doctor Carlos Alfonso Mayorga Prieto, con el fin de crear un mecanismo de coordinación para diseñar y poner en marcha la Política de Seguridad Vial y todas las acciones en favor de la cultura vial y la prevención de siniestros viales.

³ Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses. “FORENSIS - Datos para la vida 2014”, p.353 y 359.

El Comité de Seguridad Vial de la SVSP lo encabeza el Secretario General junto con los jefes y colaboradores de las áreas de planeación, recursos humanos y recursos físicos (Acta de la Supervigilancia CSV No. 001 del 11 de mayo de 2016).

3.1.2 Funciones del Comité de SV

Son funciones del comité de seguridad vial de la Supervigilancia:

- ✓ Establecer los cronogramas de capacitaciones y campañas.
- ✓ Determinar las acciones encaminadas a divulgar la política de seguridad vial.
- ✓ Ejercer control en el cumplimiento de la política de seguridad vial.
- ✓ Investigar los incidentes en donde se vean involucrados los vehículos y colaboradores de la entidad.
- ✓ Reunirse trimestralmente para hacer seguimiento a la política de seguridad vial.

3.2 DIAGNÓSTICO

RECURSO HUMANO

TIPO DE CONTRATACIÓN	NÚMERO
Funcionarios	94
Contratistas	123*
TOTAL	217

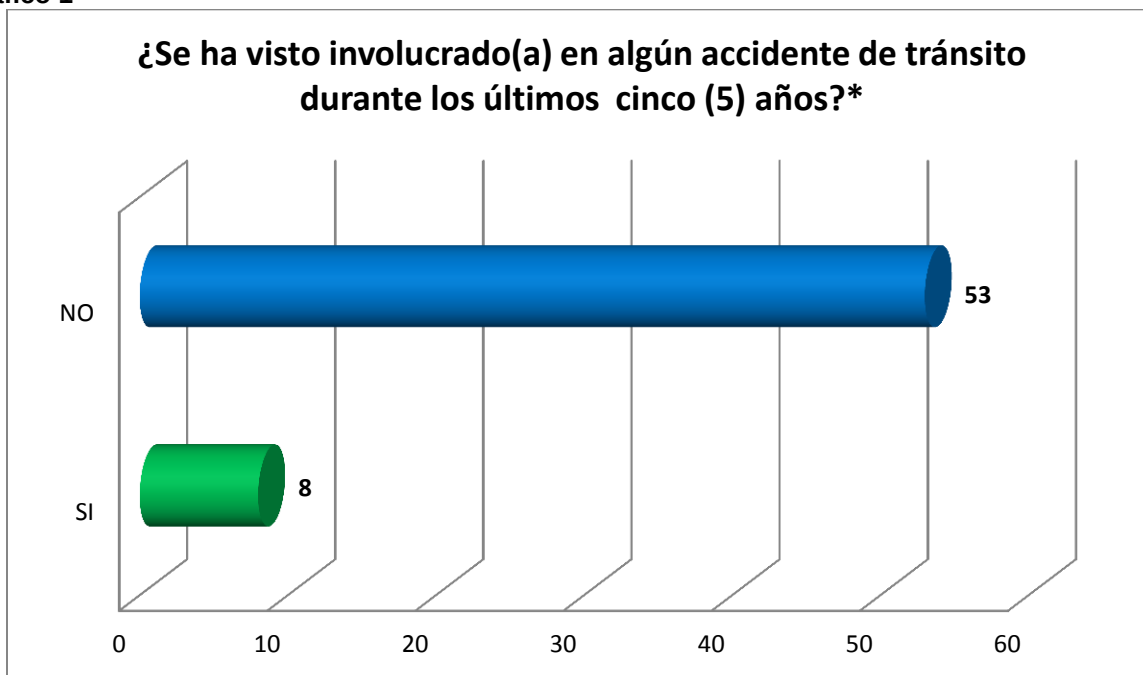
*Número de contratistas con corte a Mayo 31 de 2016.

3.3.1 Presentación de resultados

Entre el 29 de abril y el 13 de mayo de 2016, la entidad realizó el diagnóstico a través de una encuesta con un grupo focal de 61 personas de 108 posibles que podían responder la encuesta. Los resultados que se destacan son:

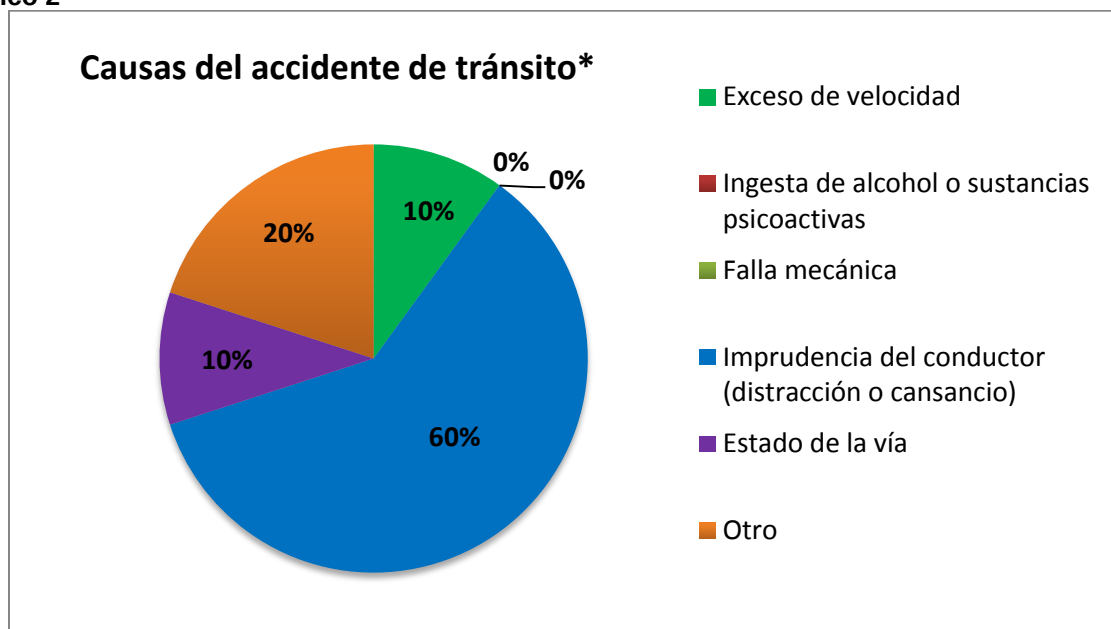
El Gráfico 1 muestra que 8 colaboradores de la entidad han estado involucrados en accidentes de tránsito durante los últimos 5 años, siendo la principal causa la imprudencia del conductor por distracciones o cansancio, como lo muestra el Gráfico 2.

Gráfico 1



*(61 respuestas)

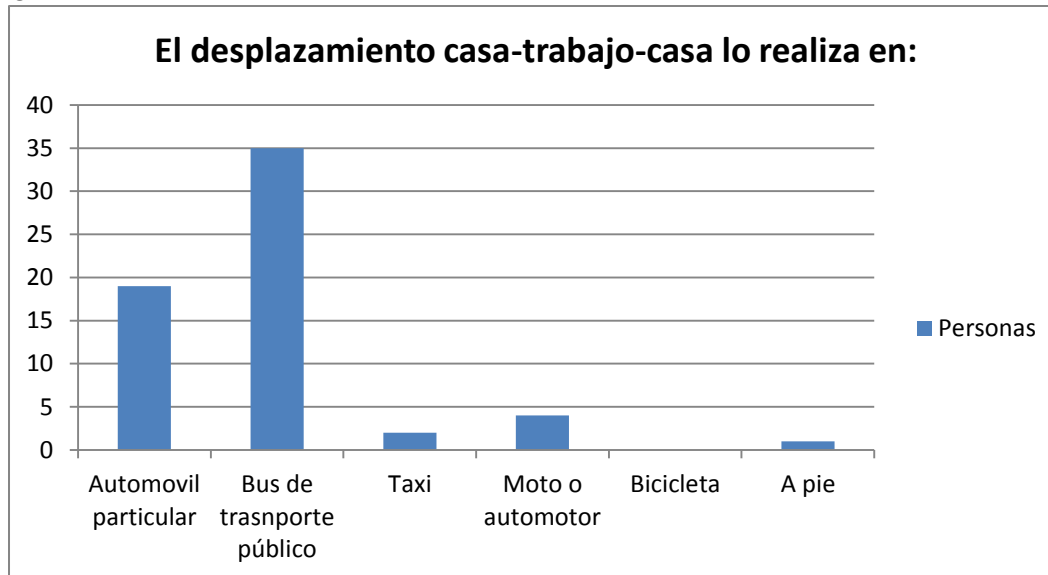
Gráfico 2



*(8 respuestas)

El Gráfico 3 muestra que el medio de transporte más utilizado para realizar los desplazamientos casa-trabajo-casa es el bus de transporte público con 35 personas, seguido del automovil particular con 19 personas, lo que nos permite deducir que los roles más frecuentes en la vía, son el de pasajero y conductor.

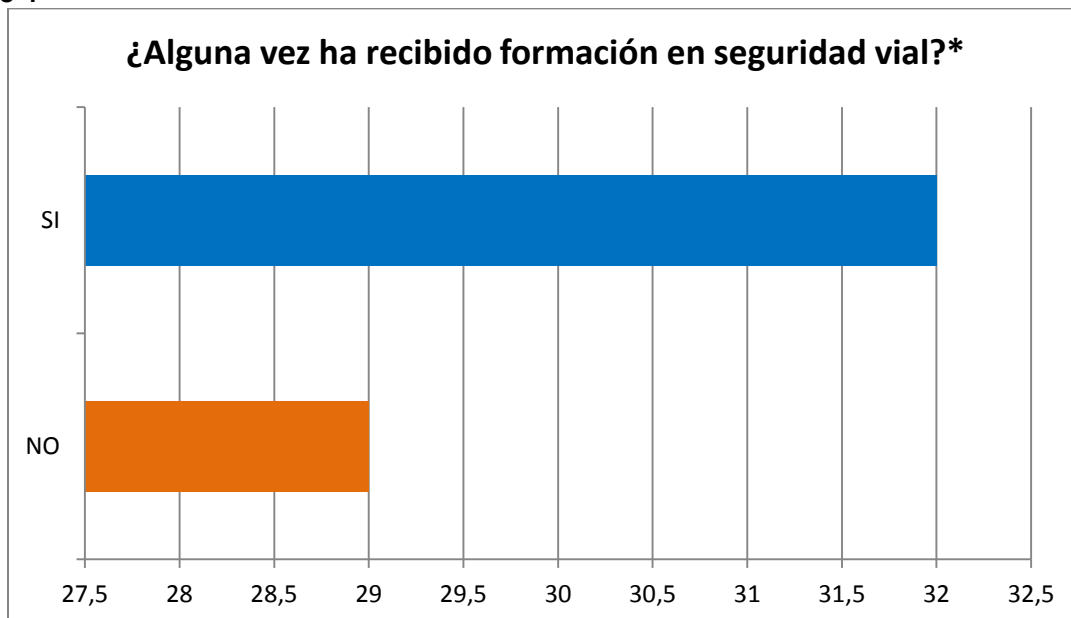
Gráfico 3



*(61 respuestas)

Respecto a la formación que se ha tenido en seguridad vial, el Gráfico 4 muestra un resultado semejante entre las personas que han recibido estas informaciones y las que no -32 a 29-, por lo que se evidencia la necesidad de realizar capacitaciones con estos contenidos a todos los funcionarios, contratistas y colaboradores de la entidad.

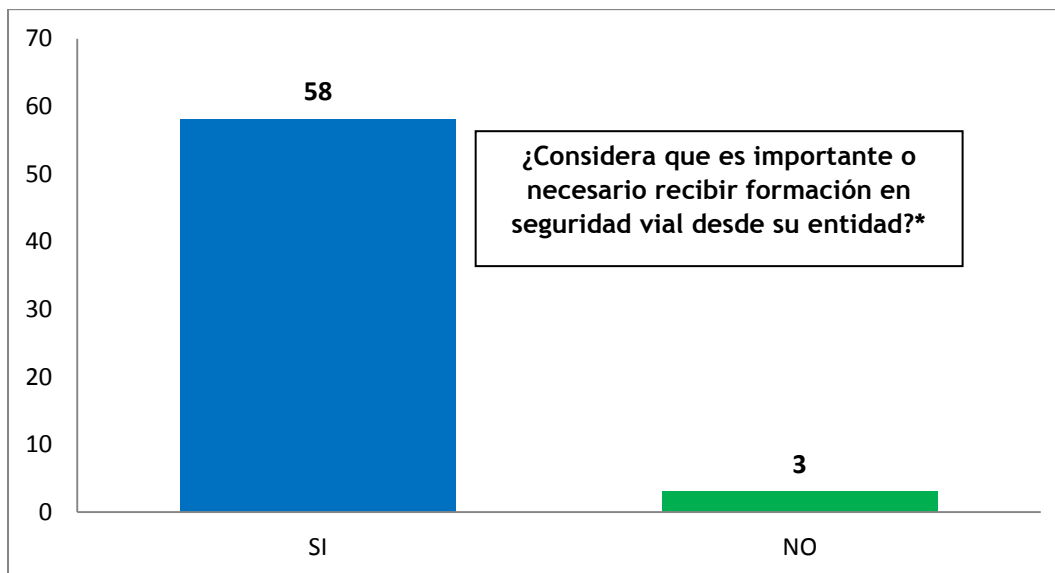
Gráfico 4



*(61 respuestas)

De acuerdo con lo anterior, el Gráfico 5 destaca el interés que en general tendrían los funcionarios, contratistas y colaboradores de la entidad de recibir capacitaciones, charlas y actualizaciones en temas atinentes a la seguridad vial.

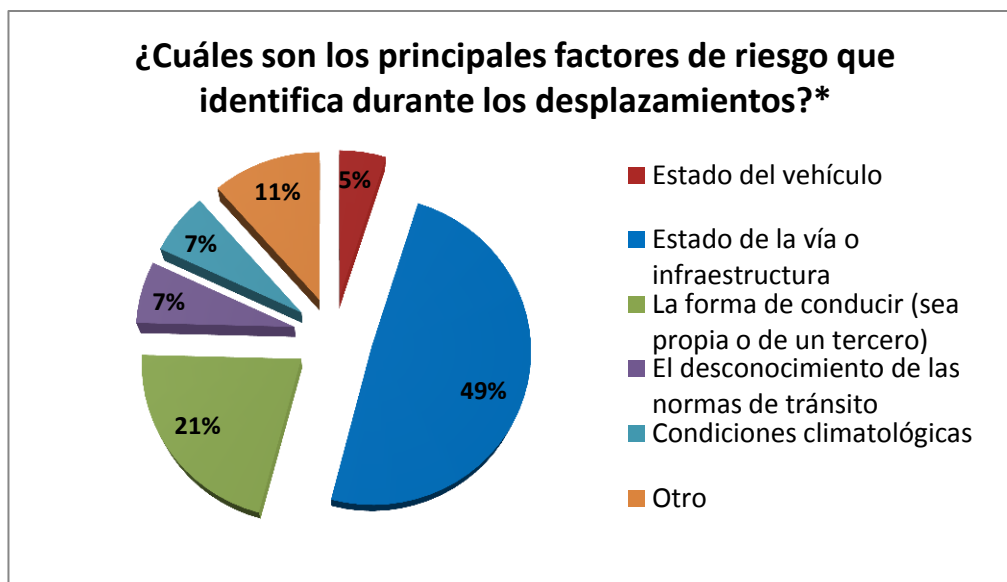
Gráfico 5



*(61 respuestas)

Observación: La Oficina de Comunicaciones de la entidad cuenta con la encuesta completa; no obstante, para el presente informe sólo se muestran los gráficos más relevantes.

Gráfico 6



*(61 respuestas)

3.2.2 Factores de riesgo

Así como se muestra en el Gráfico No. 6, que refiere los principales factores de riesgo para la conducción que los encuestados han observado durante sus desplazamientos, se muestra que en mayor proporción, con un 49%, los encuestados determinan que el estado de la vía o infraestructura es el principal factor de riesgo al que se ven expuestos; en segundo lugar, un 21% indica que la forma de conducir, ya sea propia o de un tercero es un factor de riesgo.

Teniendo en cuenta lo anterior y que los roles más frecuentes entre los funcionarios, contratistas y colaboradores de la entidad, son los de pasajero y conductor, los malos hábitos al conducir y el estado de las vías, son los riesgos que principalmente se han identificado para el personal; por lo tanto, la presente política de seguridad vial se enfocará en intervenir y reforzar directamente el componente humano.

3.3 INDICADORES

Los indicadores serán la herramienta que le va a permitir a la Superintendencia de Vigilancia y Seguridad Privada obtener información sobre la materialización real de las acciones incluidas en la política, sobre los resultados que se generen y sobre la evolución de las acciones en el tiempo.

3.3.1 Indicadores de Resultado

Descripción	Indicador	Meta	Periodicidad	Responsable
Porcentaje de colaboradores involucrados en accidentes de tránsito.	$[(\text{No. de accidentes de tránsito en un periodo}) / (\text{Promedio de funcionarios expuestos por periodo})] * 100$	0%	Trimestral	Recursos Físicos
Número de accidentes en los que está involucrado un vehículo de la entidad en el periodo.	Resultado	0%	Trimestral	Recursos Físicos
Porcentaje de accidentes de tránsito de los vehículos de la entidad.	$[(\text{No. de accidentes de tránsito en un periodo}) / (\text{No. Total de vehículos en funcionamiento})]$	0%	Trimestral	Recursos Físicos

3.3.2 Indicadores de Actividad

Descripción	Indicador	Meta	Periodicidad	Responsable
Personal capacitado en seguridad vial	$[(\text{No. de funcionarios capacitados en seguridad vial}) / (\text{Total de funcionarios a capacitar})] * 100$	100%	Trimestral	Recursos Humanos

Programa mantenimiento de vehículos	[(No. de mantenimientos realizados) / (Total de mantenimientos programados)] *100	100%	Trimestral	Recursos Físicos
Evaluación de conductores y control documentación	[(No. de evaluaciones aprobadas)/(Total de evaluaciones realizadas)]*100	100%	Trimestral	Recursos Humanos

4. LÍNEA DE ACCIÓN – COMPORTAMIENTO HUMANO

4.1 Selección y contratación de auxiliares de apoyo seguridad y defensa con funciones de conductores.

Perfil y requisitos: Entendiéndose como el perfil del cargo, las características que debe tener una persona para asumir responsabilidades propias de acuerdo a las actividades y ocupaciones establecidas.

Alcance: Marca la obligatoriedad para auxiliares de apoyo seguridad y defensa con funciones de conductores de vehículos de la entidad.

El Procedimiento de selección y nombramiento de la Supervigilancia, está basado en el manual de funciones aprobado mediante la Resolución 20143100099857 del 21 de noviembre de 2014, cuyo principal objetivo es establecer los parámetros necesarios para garantizar que la vinculación del personal con funciones de conductor de la entidad, se lleve a cabo de la forma más idónea posible, procurando que los colaboradores nombrados se ajusten a los conocimientos, habilidades y condiciones específicas exigidas para el puesto de trabajo y requerimientos de la organización.

El procedimiento de selección y vinculación, inicia con la necesidad de cubrir una vacante (formato de vacantes), continuando con la selección y nombramiento del personal competente que cumpla con la mayoría de los requisitos establecidos en el perfil del cargo para los conductores de la Supervigilancia

Aunque en el momento no se ha implementado un examen específico para las personas que van a desempeñar funciones de conducción, debido a que en la Planta de la Superintendencia de Vigilancia y Seguridad Privada, no existe el cargo de –conductor- como tal, sino que la función se encuentra a cargo de personas que ocupan el cargo de Auxiliar para apoyo seguridad y Defensa, la Supervigilancia ha establecido un manual de cargos y funciones para los auxiliares para apoyo seguridad y defensa con funciones de conductor.

Habilidades y Competencias. Se verificará que los auxiliares para apoyo seguridad y defensa que vayan a desempeñar funciones de conductor, cumplan con un mínimo de habilidades y competencias, con el objeto de asegurar la idoneidad para la labor asignada. Las habilidades a evaluar serán:

- Conocimientos básicos de lectura, escritura y operaciones aritméticas.
- Conocimiento de las normas de tránsito vigentes.
- Habilidades básicas para presentación de reportes sencillos.
- Habilidades para operar el tipo de vehículo de su competencia.
- Actitud positiva hacia la seguridad vial.

Conocimientos básicos en:

- Primeros auxilios
- Control de incendios en vehículos.
- Manejo defensivo.
- Inspección general de un vehículo.

Condiciones especiales:

- Presentar licencia de conducción, que deberá cumplir con las normas que rigen la materia.
- Encontrarse a paz y salvo por concepto de infracciones de tránsito (previa verificación), o en su defecto contar con un máximo de 2 SMLMV en comparendos, para el cual el aspirante deberá acreditar la existencia de un acuerdo de pago ante el organismo de tránsito correspondiente a la cancelación de las infracciones que hubiere cometido, y de ser contratado deberá remitir los soportes de pago mensual al grupo de recursos humanos.
- Pre inducción e inducción General, y Específica y en temas de seguridad y Salud en el trabajo a los Auxiliares para apoyo Seguridad y Defensa con funciones de conductor: Una vez vinculado el Auxiliar para Apoyo Seguridad y Defensa que cumplirá las funciones de conductor, deberá asistir a las jornadas de inducción y re- inducción, además del procedimiento de Seguridad y Salud en el trabajo de la Supervigilancia, en coordinación con la el Grupo de Recursos Humanos, realizarán la inducción en temas de seguridad y salud en el trabajo, enfocada para los conductores a los riesgos y peligros a los que se encuentran expuestos y sus respectivos controles.

Compromiso: Para cumplir con el objetivo de la política de seguridad vial, se evaluará la posibilidad de actualizar el manual de funciones con estos criterios para que se encuentren acordes a los funcionarios que van a desarrollar las actividades de conductores; además se deberá cumplir con parámetros médicos certificados por profesionales del área de la salud y documentado en el certificado médico de ingreso o control, el cual deberá contener las siguientes pruebas:

Exámenes Psico-sensométricos

- Optometría
- Audiometría
- Coordinación motriz
- Psicología

Los grupos de Recursos Humanos y de Recursos Físicos y Adquisiciones de la Supervigilancia brindarán la información necesaria y suficiente al servidor público para garantizarle una mejor adaptación a la entidad y lograr así optimizar su desempeño en el cargo.

4.2 Capacitación en Seguridad Vial

El grupo de recursos físicos ha desarrollado a la fecha las siguientes capacitaciones:

CAPACITACIONES - CAMPAÑAS BRINDADAS

Tema: Conversatorio sobre Plan Vial – Septiembre de 2015
Dirigida a todos los funcionarios, contratistas y colaboradores de la entidad.

Tema: Señalización y Normas de Tránsito – Abril de 2016
Dirigida a los auxiliares de seguridad y defensa con funciones de conductor.

Se contemplará dentro del Plan Anual de Capacitaciones de la Supervigilancia, temáticas y actualizaciones en seguridad vial dirigidas a los auxiliares con funciones de conductores contratados.

Además, se pretende sensibilizar a todo el personal de la Supervigilancia sobre todos los roles de la seguridad vial, tanto en el ámbito laboral como en lo cotidiano.

Para cumplir con estas capacitaciones, el grupo de Recursos Humanos se encuentra gestionando el apoyo del Ministerio de Defensa, la Policía de Tránsito y la Secretaría Distrital de Movilidad.

4.3 Control de la documentación

Se tendrá documentada la información de los conductores en una base de datos almacenada en el grupo de Recursos Humanos donde reposan las hojas de vida de cada uno de los servidores de la entidad, para lo cual cumplirá con la Ley 1581 de 2012 en cuanto a la protección de datos personales, actualizando esta de manera semestral y para todos los efectos se registrará la siguiente información:

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

4.4 Políticas de regulación de la SVSP

La Supervigilancia, bajo los lineamientos del Sistema de Gestión de Seguridad y Salud en el Trabajo SGSST, implementará y mantendrá programas para el control, eliminación y mitigación de todos los factores que puedan llegar a causar accidentes de tránsito, los cuales pueden llegar a afectar la Comunidad de la Supervigilancia y/o terceros.

El comité de Seguridad Vial, revisará anualmente las siguientes políticas de regulación y las actualizará de ser necesario:

- CONTROL DE ALCOHOL, TABAQUISMO Y DROGAS

Considerando, que el consumo de alcohol, tabaco y sustancias psicoactivas no es sólo un problema de salud pública, sino que además representa un factor de riesgo alto para la seguridad vial; la Supervigilancia:

1. Acata y respeta la legislación colombiana en seguridad vial, respecto al no consumo de alcohol, tabaco y sustancias psicoactivas, por parte de conductores y ocupantes de un vehículo de propiedad de la entidad o de los terceros que presten éste servicio a la Superintendencia de Vigilancia y Seguridad Privada.
2. Está prohibido llegar a trabajar bajo los efectos del alcohol u otras sustancias psicoactivas, así como fumar dentro de las instalaciones de la Supervigilancia o en los vehículos de propiedad de la entidad o de los terceros que presten éste servicio a la Superintendencia de Vigilancia y Seguridad Privada.
3. Se promoverá con los proveedores y contratistas de servicios de transporte de la entidad la adopción de políticas frente al no consumo de alcohol, tabaco y sustancias psicoactivas.

- REGULACIÓN HORAS DE CONDUCCIÓN Y DESCANSO

Mediante la adopción de esta política, la entidad busca implementar la práctica de pausas activas como una medida obligatoria para promover y regular el adecuado descanso de los conductores. En consecuencia, los programas que se implementen bajo esta política deberán:

- Establecer tiempos de reposo y descanso para prevenir la fatiga.
- Establecer pausas activas cada 2 horas. (ejercicios de estiramiento)
- Establecer esquemas de seguimiento sobre el cumplimiento de los tiempos de reposo y pausas a los conductores que realicen actividad en recorridos largos.
- Incluir temas de capacitación sobre hábitos de sueño y descanso, nutrición y ejercicio los cuales pueden prevenir la fatiga en los trabajadores.
- Evaluar en caso de accidente o incidente de trabajo la probabilidad de causalidad por la fatiga.

Es de anotar que por resolución No 20153100055217 del 18 de Septiembre de 2015 la Supervigilancia reglamentó el reconocimiento y pago por trabajos realizados en horas distintas de la jornada laboral, a los servidores públicos que desempeñen funciones de conductor mecánico hasta un tope de 100 horas al mes, se encuentran amparados por el Decreto expedido para cada vigencia.

ARTÍCULO 14. *Para que proceda el pago de horas extras y del trabajo ocasional en días dominicales y festivos, así como el reconocimiento, cuando a ello hubiere lugar, de descansos compensatorios de que trata el Decreto 1042 de 1978 y sus modificatorios, el empleado deberá pertenecer al Nivel Técnico hasta el grado 09 o al Nivel Asistencial hasta el grado 19.*

Parágrafo 2. *El límite para el pago de horas extras mensuales a los empleados públicos que desempeñen el cargo de Conductor Mecánico en las entidades a que se refiere el presente decreto, será de cien (100) horas extras mensuales.*

Lo mismo que la Supervigilancia tiene la Resolución No 20157000034917 del 23 de junio de 2015, por la cual se establece la jornada laboral, que por votación fue escogida por cada uno de los servidores, por lo que los Auxiliares para Apoyo seguridad y Defensa con funciones de conductor cumplen su horario escogido y reportan el tiempo extra en el formato correspondiente para ello, lo cual pasa a ser novedad de nómina.

Cuando el Auxiliar para apoyo seguridad y defensa excede las 100 horas se le compensa en tiempo; de esta forma se busca el cumplimiento de la ley y que el servidor tenga los descansos necesarios.

- **REGULACIÓN DE VELOCIDAD**

Sin excepción todos los Auxiliares para Apoyo Seguridad y Defensa con funciones de conductor de la Supervigilancia, deben cumplir con los límites de velocidad establecidos en la normatividad vigente del Código Nacional de Tránsito Terrestre. Sin perjuicio de lo anterior, en ningún caso un vehículo al servicio de la Supervigilancia, deberá exceder la velocidad de 80 Km/h en carreteras nacionales o departamentales, 60 Km/h en vías urbanas y carreteras municipales, y 30 Km/h en zonas escolares o residenciales.

- **USO OBLIGATORIO DEL CINTURÓN DE SEGURIDAD**

Para conductores y pasajeros de vehículos propios o al servicio de la Superintendencia de Vigilancia y Seguridad Privada, el uso del cinturón de seguridad es obligatorio, incluso en trayectos cortos.

- **NO USAR EQUIPOS DE COMUNICACION MÓVILES MIENTRAS SE CONDUCE**

Para los conductores, el uso de los equipos de comunicación está prohibido mientras se conduzca un vehículo al servicio de la Supervigilancia.

- El uso de teléfonos móviles, dispositivos de mano, tabletas, computadoras y otros dispositivos electrónicos móviles (ya sea de otra persona o de propiedad de la compañía) está prohibido cuando el vehículo está en movimiento.
- El uso de dispositivos de manos libres mientras el vehículo está en movimiento, si bien disminuye el riesgo también se constituye como un elemento distractor, por lo que debe evitarse.
- Si es necesario realizar una llamada del teléfono móvil en cualquier momento mientras se conduce un vehículo, el conductor deberá detener el vehículo en un lugar seguro donde pueda estacionarse para realizar la llamada.
- Los sistemas de GPS se programarán antes de iniciar el viaje y no durante el transcurso de la operación del vehículo.

5. LÍNEA DE ACCIÓN - VEHÍCULOS SEGUROS

5.1 Situación actual del parque automotor

La Supervigilancia cuenta actualmente con cinco (5) vehículos que están en el 100% de operatividad:

SITUACIÓN ACTUAL DEL PARQUE AUTOMOTOR SVSP				
REFERENCIA	PLACA	MODELO	CANTIDAD	% OPERATIVIDAD
Toyota Prado	OCJ 899	2012	1	100%
Camioneta Ssangyong Korando	OBI 895	2012	1	100%
Camioneta Ssangyong Korando	OBI 896	2012	1	100%
Camioneta Ssangyong Korando	OBI 898	2012	1	100%
Camioneta Ssangyong Stavic D27 Dt	OBI 897	2012	1	100%
TOTAL VEHÍCULOS			5	100%

5.2 Plan de Mantenimiento

Objetivo: Realizar el mantenimiento preventivo a los vehículos propiedad de la entidad (fuentes móviles), sincronización de vehículos, revisión y solicitud de certificado de emisiones.

Durante la vigencia del 2015, al parque automotor de la Supervigilancia se le realizaron un total de 42 mantenimientos preventivos y correctivos, bajo los contratos: No. 157 de 2014 hasta Agosto y contrato 214 del 2015 desde Septiembre.

Con el grupo de recursos físicos dicha información es histórica y tiene trazabilidad de las operaciones, de tal manera que puede garantizarse el cumplimiento de los planes de mantenimiento.

Para el año 2016 se contempla:

OBJETIVO ESPECÍFICO	ACTIVIDADES	TAREA	FECHA INICIO	RESPONSABLE	REPORTE 1ER SEMESTRE 2016
Realizar los mantenimientos preventivos y correctivos del parque automotor de la Supervigilancia con el fin de prevenir y mitigar el impacto ambiental asociado con las posibles	Parque automotor de la SuperVigilancia en óptimas condiciones de emisiones de gases, dándole cumplimiento a la normatividad vigente.	Realizar el mantenimiento preventivo y correctivo del parque automotor de la entidad	Enero 05 /2016	Recursos físicos y adquisiciones	Durante el primer Trimestre de la vigencia 2016, al parque automotor de la Supervigilancia se le realizaron un total de 9 mantenimientos preventivos y correctivos, ya que contó con un contrato vigente para este servicio (Contrato 214 de 2015)
			Julio 01 /2016		

emisiones generadas. (Actualmente estamos en un proceso para Mantenimiento de vehículos).		Capacitación a los conductores de la Entidad informándoles las Normas de Tránsito y así permitirle conocer y actualizarse sobre la legislación ambiental respectiva.	Abril 01 /2016		Se realizó capacitación a los conductores, normas de tránsito. Registro: Asistencia a capacitación
--	--	--	----------------	--	---

6. INFRAESTRUCTURA SEGURA

La sede principal de la Superintendencia de Vigilancia y Seguridad Privada se encuentra ubicada en la Calle 24A No. 59-42 Torre 4 Piso 3 en el Centro Empresarial Sarmiento Angulo y una sede alterna ubicada en la Carrera 10 # 26 – 71 piso 11 - Edificio Bachue.



6.1 Entorno físico, recomendaciones para el ingreso y salida

Como se pudo apreciar en le encuesta, la mayoría de funcionarios, contratistas y colaboradores llegan a las sedes utilizando el servicio público de transporte; por lo que se identifica en el entorno físico: los puentes peatonales a las salidas de las estaciones de Transmilenio, los paraderos de uso público colectivo, los cruces peatonales y las cebras como las zonas seguras que deben ser usadas para el ingreso y salida de las sedes.

Para los funcionarios que hacen uso de la zona de parqueaderos, se ha identificado que los riesgos principales son: conducir sin encender las luces, conducir sobrepasando la velocidad permitida y el tránsito imprudente de peatones por la zona de parqueaderos, por lo que dichas áreas deben mantenerse en las condiciones y con la señalización adecuadas.

Dentro de los conversatorios y capacitaciones que se programen, se buscará sensibilizar y familiarizar a todos los funcionarios, contratistas y colaboradores de la entidad como actores involucrados en el tema de la seguridad vial frente a los requerimientos mínimos para que tanto peatones como conductores, puedan ingresar, salir o transitar de forma segura y agradable por el entorno físico de las sedes de la entidad.

7. LÍNEA DE ACCIÓN - ATENCIÓN A VÍCTIMAS

Sobre el reporte de accidentes de trabajo el Artículo 62 del Decreto ley 1295 de 1994, menciona: *“Todo accidente de trabajo que ocurra en una empresa o actividad económica deberá ser informado, por el respectivo empleador a la entidad administradora de riesgos laborales dentro de los dos días hábiles siguientes de ocurrido el accidente”*.

7.1 Socialización de los procedimientos de atención a víctimas en accidentes de tránsito.

Para el caso de accidentes de tránsito, se recomienda acoger la Conducta PAS⁴, Proteger-Alertar-Socorrer, impartida por la Cruz Roja Internacional y que es aplicada en cualquier tipo de accidente, incluyendo los accidentes de tránsito:

1. Proteger

Después de ocurrido el impacto, verifique primero que se encuentre bien, que no tenga ninguna herida de gravedad o que comprometa su estado de salud, y luego chequee el estado de las demás personas involucradas en el accidente. Después, encienda las luces de emergencia de su auto y ponga sobre el asfalto los conos o triángulos reflectivos que guarda en su equipo de carretera a 30 metros de la ubicación del automóvil siniestrado, con el fin de que cualquier vehículo que transite por el lugar, alcance a detenerse o esquivar a las personas y vehículos afectados.

2. Alertar

En caso de accidente de tránsito en itinerario laboral, si el trabajador accidentado se encuentra en condiciones estables de salud, se seguirá el procedimiento habitual como lo estipula la Ley, reportando el evento al jefe inmediato, para que este proceda a informar a la oficina de recursos humanos y se realice el reporte del presunto accidente a la ARL Positiva Compañía de Seguros S.A.; si el evento presentado es vital o grave y el trabajador no puede dar aviso a la entidad, en el momento que la entidad conozca el caso, la oficina de recursos humanos igualmente procederá a reportar dicho evento a la ARL; si el accidente se presenta fuera del itinerario laboral, se debe alertar llamando inmediatamente a las autoridades que pueden ayudarlo, llame primero a la Línea de Emergencias (123), si es del caso, a la Policía de Carreteras (#767).

Durante la conversación, describa detalladamente qué pasó en el accidente de tránsito y la ubicación exacta donde sucedió. Así la asistencia que llegará al lugar del siniestro se ajustará a lo que requieren las personas involucradas en él.

3. Socorrer

Si se presentan heridos graves, no los mueva, pues puede generarles heridas o lesiones más graves de las que ocasionó el accidente de tránsito. La única excepción a esta importante regla es que en lugar del accidente pueda presentarse, de manera inminente, un incendio, una inundación o un deslizamiento de tierra. Si los heridos presentan hemorragias, tome un pedazo de gasa y presiónelo sobre la herida y espere que llegue el equipo paramédico. Si los heridos no presentan gravedad, pídeles que no permanezcan sobre la vía ni cerca del lugar del accidente.

⁴ Cruz Roja Española 2008. Disponible en: https://www.cruzroja.es/prevencion/carretera_03.html

Después, puede proceder de la siguiente manera:⁵

- Tome fotografías de lo ocurrido a mínimo 10 pasos de distancia.
- No mueva su vehículo del lugar del accidente. Es la única manera que tienen las autoridades de tránsito de saber lo que realmente ocurrió. Hágalo solo cuando las autoridades de tránsito se lo indiquen.
- Anote (si los hay) los nombres y números telefónicos de las personas que presenciaron el accidente (testigos).
- Tenga a la mano sus documentos (cédula y licencia de conducción) y los del auto (matrícula, SOAT y Revisión Técnico Mecánica) y entréguelos a las autoridades competentes cuando se los soliciten.
- Cuando las autoridades pidan su declaración de los hechos ocurridos en el accidente, no asuma responsabilidades ni culpas. Relate lo que ocurrió de la manera más concreta posible. Tenga en cuenta que la responsabilidad solo la puede determinar la autoridad competente luego de la investigación y el proceso contravencional.
- En las semanas siguientes, tenga presente la fecha de la audiencia en la agencia de Tránsito.
- Si en el accidente hubo heridos o fallecidos, las autoridades tienen la obligación de inmovilizar su vehículo y de realizarle pruebas de alcoholemia.

Dentro de los conversatorios y capacitaciones que se programen en la Supervigilancia, se buscará el apoyo de la ARL para sensibilizar y familiarizar a todos los funcionarios, contratistas y colaboradores de la entidad sobre dichos procedimientos.

⁵ Asistencia Andina. (2015) En caso de accidente. Disponible en: <http://www.asistenciaandina.com/encaso.html>

8. BIBLIOGRAFÍA

Resolución Número 0001565 de 2014 – Guía Metodológica para la elaboración del Plan Estratégico de Seguridad Vial, Ministerio de Transporte.

Forensis. Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses, Datos para la vida 2014.

Recursos electrónicos

Organización Mundial de la Salud, Banco Mundial. Informe mundial sobre prevención de los traumatismos causados por el tránsito. Resumen. Ginebra, 2004. Disponible en: http://www.who.int/violence_injury_prevention/publications/road_traffic/world_report/summary_es.pdf

Banco Mundial. Octubre de 2013. Noticias. Disponible en: <http://www.bancomundial.org/es/news/feature/2013/10/28/los-accidentes-de-transito-son-la-segunda-causa-de-muerte-violenta-en-colombia>

Cruz Roja Española 2008. Disponible en: https://www.cruzroja.es/prevencion/carretera_03.html

Universidad de la Salle (Mayo 2015) Plan Estratégico de Seguridad Vial. Disponible en: <http://www.lasalle.edu.co/wps/wcm/connect/ef660204-99a7-473c-bf49-af1214a6f5b7/PESV+LA+SALLE++5+JUNIO+DE+2015.pdf?MOD=AJPERES>

Asistencia Andina. (2015) En caso de accidente. Disponible en: <http://www.asistenciaandina.com/encaso.html>

FUNCIONARIO O ANALISTA	NOMBRE	FECHA
Tramitado y Proyectado por	Paola Andrea Tarazona Archila	14-06-2016
Revisado para firma por	Daniel Enrique Pedroza Vanegas	15-06-2016
Los arriba firmantes declaramos que hemos revisado el documento y lo encontramos ajustado a las normas y disposiciones legales vigentes y por lo tanto, bajo nuestra responsabilidad, lo presentamos para la firma.		