

Señor
JUEZ SEGUNDO CIVIL DEL CIRCUITO DE MANIZALES
E. S. D.

Referencia: Contestación de Demanda Verbal de responsabilidad civil extra contractual de mayor cuantía, promovida por el Dr. JUAN PABLO BOTERO ECHEVERRY en nombre y representación del señor JUAN FERNANDO RAMOS RIOS, quien actúa en nombre propio y en representación del menor MATIAS RAMOS RAMIREZ, en contra de REALTUR S. A. LA EQUIDAD OC., WALTER OCAMPO CORREA, BUSINESSTRANSPORTATION SUPERTOURS SAS.
Radicado No 2020-00092-00

JUAN CARLOS COLMENARES GÓMEZ, mayor de edad y vecino de la ciudad de Pereira, Abogado Titulado y en ejercicio, identificado como aparece al pie de mi correspondiente firma y con Tarjeta Profesional número 119.555 del Consejo Superior de la judicatura, obrando como apoderado judicial de REALTUR S. A., por medio del presente escrito, me permito descorrer y adicionar dentro del término de ley al traslado de la Demanda, la contestación, que se pudiera en conocimiento de mi representada mediante correo electrónico de fecha septiembre 9 de 2020, se cuentan dos (02) días y se corre traslado por 20 días, los cuales vencen el día nueve (09) de octubre de 2020, según lo afirmando por mi poderdante, lo cual hago en los siguientes términos:

EN CUANTO A LOS HECHOS

AL PRIMERO: se trata de una indebida acumulación de hechos, pues no cumple con los requisitos determinados en el artículo 82 numeral 5 del CGP, esto es que el hecho debe estar debidamente determinado, es decir que haga referencia a un elemento concreto, clasificado u ordenado y numerado, sin embargo manifestamos que:

- a. En cuanto a la fecha, hora, dirección no nos consta y por lo tanto nos atendremos a lo que resulte probado.
- b. En cuanto a si el rodante de placas SQ1679 resulta involucrado en hechos de tránsito, no nos consta y por lo tanto nos atendremos a lo que resulte probado.
- c. En cuanto a que el vehículo el día de los presuntos hechos era conducido por el señor WALTER OCAMPO CORREA, es cierto.
- d. En cuanto a la propiedad del rodante para la fecha de los presuntos hechos, es cierto.
- e. No es cierto que estuviera afiliado a REALTUR S. A., toda vez que, se conoce como afiliación a aquel procedimiento a través del cual una persona ingresa a una corporación, una institución, un partido político, una obra social, entre otros, como parte integrante de la misma, por tanto no se puede predicar del rodante tal calidad.
- f. No nos consta que se haya desengranado, provocando una colisión entre dos taxis, quedando atrapado entre los vehículos el actor, sin embargo es necesario acotar que, entra en franca contradicción con los manifestado en el hecho tercero en el cual se afirma que el actor se encontraba en una de las viviendas.

AL SEGUNDO: se trata de una indebida acumulación de hechos, pues no cumple con los requisitos determinados en el artículo 82 numeral 5 del CGP, esto es que el hecho debe estar debidamente determinado, es decir que haga referencia a un elemento concreto, clasificado u ordenado y numerado, sin embargo manifestamos que no nos constan y por tanto nos atendremos a o que resulte probado.

AL TERCERO: no nos consta, por lo tanto nos atendremos a lo que resulte probado, sin embargo debemos anotar que, no se individualizan las presuntas personas que declararon o hicieron tales afirmaciones, por ende no le asiste credibilidad o certeza alguna al comentario o anotación, evidenciándose eso sí que está en contradicción con la afirmación del hecho uno cuando pone al actor entre vehículos y no al interior de una casa.

AL CUARTO: no le consta a mi mandante, por lo tanto nos atendremos a lo que resulte probado.

AL QUINTO: no le consta a mi mandante, por lo tanto nos atendremos a lo que resulte probado.

AL SEXTO: no le consta a mi mandante, por lo tanto nos atendremos a lo que resulte probado, sin embargo debemos manifestar que, la calificación de la pérdida de capacidad laboral en primer lugar compete a la EPS o a la ARL, según corresponda, pero si la persona afectada no está afiliada al sistema de seguridad social, ninguna de estas entidades hará la calificación. El trabajador que se vea en esta situación muy seguramente tendrá que demandar al empleador, y para ello debe demostrar la pérdida de la capacidad laboral, lo cual no se puede hacer mediante un peritaje particular o privado. Para estos asuntos están las juntas



regionales de calificación de invalidez, a donde tendrá que acudir el trabajador para que certifiquen su condición, mediante la actuación como perito por parte de las Juntas Regionales de Calificación de Invalidez.

AL SEPTIMO: no le consta a mi mandante, por lo tanto nos atendremos a lo que resulte probado. Sin embargo cabe acotar que, las incapacidades otorgadas no son perennes, en efecto tienen fecha de vencimiento, y esto es realmente por que la persona puede continuar con su vida sin problema alguno, o como es que deportistas como futbolistas, motociclistas, basquetbolistas, ciclistas, etc, después de sufrir sendas fracturas incluso de mayor envergadura y complicación continúan con sus actividades deportivas a nivel profesional, una vez termina su recuperación, incluso el suscrito togado sufrió fractura de tibia practicando deporte y poco después, pude volver a mis actividades sin restricción o impedimento alguno. Como se puede observar a folio 84 de la demanda, control del 2018/08/30, se determina que, refiere sentirse bien, sin dolor, la movilidad articular es completa, la cicatriz está sana, las partes blandas están sanas...

AL OCTAVO: no le consta a mi mandante, por lo tanto nos atendremos a lo que resulte probado; sin embargo cabe anotar que, el taller para el cual dice trabajar para la fecha de los hechos y que en certificación se identifica con Nit No 105376691 -9 de nombre o razón social "revolution car", de conformidad con la consulta elevada en el registro único empresarial "RUES", no existe; aunado a ello en la certificación se esgrime que es trabajador y que tiene un salario, pero el actor no está afiliado al sistema de seguridad social por parte de empleador alguno, pero si la certificación es real, entonces al actor le debieron haber pagado todas sus incapacidades y debió haber sido calificado por la EPS o la ARL; igualmente y como ya se acotó las incapacidades otorgadas no son perennes, en efecto tienen fecha de vencimiento, y esto es realmente por que la persona puede continuar con su vida sin problema alguno, o como es que deportistas como futbolistas, motociclistas, basquetbolistas, ciclistas, etc, después de sufrir sendas fracturas incluso de mayor envergadura y complicación continúan con sus actividades deportivas a nivel profesional, una vez termina su recuperación, incluso el suscrito togado sufrió fractura de tibia practicando deporte y poco después, pude volver a mis actividades sin restricción o impedimento alguno. Como se puede observar a folio 84 de la demanda, control del 2018/08/30, se determina que, refiere sentirse bien, sin dolor, la movilidad articular es completa, la cicatriz está sana, las partes blandas están sanas...

AL NOVENO: no le consta a mi mandante, por lo tanto nos atendremos a lo que resulte probado; sin embargo es claro que nada le impide responder por su hijo, pues las incapacidades debieron ser asumidas por su eps o su empleador de conformidad con la ley, igualmente como ya se esbozó las incapacidades no son perennes y por tanto al culminarlas, debió o regreso a su oficio cual es la latonería y pintura de rodantes y obviamente a sus actividades lúdicas con su hijo, recordemos que no se trata de una persona que haya quedado con discapacidad.

AL DECIMO: no es cierto y explico, adscrito es participio irregular de *adscribir* que a su vez como verbo significa atribuir a alguien o contar algo entre lo que corresponde a una persona o cosa; por lo que el vehículo de placas SQ1679 no está adscrito a REALTUR S. A., así como tampoco tiene la guarda y custodia del mismo, esta le corresponde al propietario habida cuenta que REALTUR no conduce ni administra el vehículo y tampoco obtiene lucro y es por ello que no es solidariamente responsable de los perjuicios.

AL DECIMO PRIMERO: Es cierto.

A LAS PRETENSIONES DE LA DEMANDA

A LOS PERJUICIOS PATRIMONIALES Y EXTRA PATRIMONIALES

En nombre y representación de mi poderdante desestimo oponiéndome a su tasación, los perjuicios patrimoniales y extra patrimoniales, tasados por el ilustre togado, los que solo encuentran sustento en el absurdo mundo personal de aquellos que de suyo suponen que se puede pedir dinero sin tomar en cuenta la realidad de las diferentes contingencias que confluyeron en la generación del injusto; toda pretensión en derecho debe ser probada, de lo contrario el fallador nunca deberá tenerla en cuenta.

El solo hecho de tener parentesco no significa que por ello los lazos de afecto y solidaridad existan, aún más en el mundo que hoy nos ocupa, en donde cada vez es más frecuente el rompimiento o la inexistencia de relaciones parentales, dado el resquebrajamiento de los valores a que nos estamos viendo avocados, por lo que contrario a lo que podría suceder hace años ya, hoy se debe presumir la inexistencia o debilidad de la relación familiar en que se sustentan, para evitar caer en el notorio hecho que generado el daño físico de un familiar se pretenda sacar provecho económico de la situación desdibujando el objetivo de las disposiciones legales.

Por último y con gran relevancia, no se han determinado las consecuencias del hecho y el daño, de donde deviene que tampoco es posible establecer la cuantía de la indemnización.

Esto simplemente en aras de discusión pues mi poderdante no es responsable civilmente de los perjuicios pretendidos.



En cuanto a los gastos y costas del proceso, mi poderdante no es responsable civilmente de los perjuicios pretendidos, por lo tanto no ha lugar a dicho pago.

EXCEPCIONES DE FONDO

Estando dentro del término de ley, me permito formular, como apoderado de la llamada, las siguientes excepciones de fondo:

EXCEPCIÓN DE MERITO DENOMINADA, COBRO DE LO NO DEBIDO POR PARTE DE LOS DEMANDANTES.

Ya que mi poderdante, no se considera responsable civilmente de los perjuicios generados con el accidente de tránsito y más bien, se considera perjudicado por la acción jurídica que actualmente afronta, toda vez que sufrió perjuicios como consecuencia del hecho nefasto, sumado a tener que contratar los servicios del profesional en derecho, por lo tanto, se le está cobrando algo que no debe en este proceso, lo cual se probara posteriormente en este mismo, por los medios que se informaran oportunamente al despacho.

INADECUADA CUANTIFICACIÓN DE PERJUICIOS EXTRA PATRIMONIALES

Se fundamenta esta excepción no solo en la plus cuantificación del perjuicio pretendido, sino además en el desconocimiento que genera para el suscrito y para lo que a esta jurisdicción atañe de la forma como se cuantifica, aunado al hecho de no estar demostrado el daño, las pruebas arrojadas no son idóneas para probarlo, habida cuenta que se trata de personas sin competencia las que suscriben documentos, igualmente las incapacidades fenecieron, es decir tuvieron términos determinados, no fueron para toda la vida del actor y por lo tanto una vez agotado su término la vida del actor regresa a la normalidad, pudiendo ejercer su labor y librar la cotidianidad de la misma forma como lo hacía antes del hecho, y esto es realmente por que la persona puede continuar con su vida sin problema alguno, o como es que deportistas como futbolistas, motociclistas, basquetbolistas, ciclistas, etc, después de sufrir sendas fracturas incluso de mayor envergadura y complicación continúan con sus actividades deportivas a nivel profesional, una vez termina su recuperación, incluso el suscrito toqado sufrió fractura de tibia practicando deporte y poco después, pude volver a mis actividades sin restricción o impedimento alguno y en la misma forma la atención de su descendiente si es que, en realidad se la prodiga, lo cual tampoco prueba y ello también redundo en la inexistencia de perjuicios para el menor quien en realidad recibe atención de su progenitora, que no de su padre, la tristeza y aflicción para él pueden no existir con motivo de la insipiente si no es que inexistente concepción particular de la vida, dada su corta edad, la cercanía si es que la hay con el progenitor, es decir se trata de un proceso bastante individual, que bien puede causar impacto, que no verdadero dolor y es por ello además que debe ser probado, pero es que cierto es que nada impide al actor padre compartir con su hijo, y más aun después de terminar las incapacidades, púes puede llevar a cabo las actividades que como padre debe prodigarle.

EXCEPCIÓN DE MERITO DENOMINADA INEXISTENCIA DE RESPONSABILIDAD CIVIL INDIRECTA DE "REALTUR S. A. S. A.", POR INEVITABILIDAD DEL HECHO GENERADOR DEL INJUSTO.

Bien sabido es que en una de sus posibles modalidades, la responsabilidad extra contractual indirecta, denominada también refleja o de derecho, se da cuando alguien es llamado por la ley a responder frente a terceros por las secuelas nocivas de actividades desarrolladas por otras personas que se encuentran bajo su guarda o cuidado o de quienes, en situación de dependencia, reciben concurso empresarial, principio este de carácter general que aparece formulado con toda nitidez, en el inciso primero del artículo 2347 del Código Civil cuyo texto es del siguiente tenor: "(...) Toda persona es responsable, no sólo de sus propias acciones para el efecto de indemnizar el daño, sino del hecho de aquellos que estuvieren a su cuidado (...)", complementando a continuación el señalamiento de los supuestos en que a juicio del legislador esa clase de responsabilidad mejor se identifica y terminar, en el inciso final, declarando el precepto recién citado que ella no se configura si las personas a quienes por principio les es atribuida, acreditan de manera concluyente que no obstante la autoridad y el cuidado que su respectiva calidad "subordinante" les prescribe y confiere, no pudieron evitar el hecho causante de los perjuicios cuya reparación le es exigida.

En este orden de ideas y sin que por lo demás sea indispensable adentrarse no reclama, basta con apuntar ahora algunas de las reglas básicas que conforman el sistema legal de responsabilidad en cuestión, siguiendo naturalmente el rumbo que en este ámbito fijan claras pautas de jurisprudencia al parecer ignoradas.

Es por obra del propio ordenamiento positivo, según acaba de anotarse, que atendiendo a razones prácticas de inocultable conveniencia social que para la jurisprudencia Nacional han sido de vieja data motivo de particular consideración (G.J., ts. LVII, página 29, y CLII, página 74) algunas personas son tenidas por civilmente responsables



por los daños que con culpa otras ocasionan a terceros, en la medida en que existan de por medio lazos de dependencia familiar, educativa, profesional o empresarial que por su naturaleza les permitan a las primeras, de hecho o por derecho y abunde manera apenas ocasional, dirigir la actividad de las segundas, ello en el entendido que si a alguien se le imputa responsabilidad de esta clase en concepto de agente indirecto del perjuicio cuya indemnización se reclama, es debido a la "culpa" que revela la deficiente orientación o el control insuficiente de conductas ajenas que son de su incumbencia.

Dicho en otras palabras, cumple en este ámbito papel de significativa importancia un principio general de responsabilidad por el hecho de otro que compromete a todo aquel que, bajo su autoridad y por ende dando lugar así a una situación genérica de dependencia, instrumenta la actividad de ese "otro en procura de alcanzar objetivos que relacionados o no con la obtención de ventajas económicas, son en todo caso de su interés, principio que en consecuencia, a la vez que tiene un contenido conceptual de notable amplitud ante el cual es forzoso descalificar interpretaciones simplistas aferradas al tenor literal de los artículos 2347 y 2349 del Código Civil, obliga a apreciar con prudente criterio la noción de "dependencia" junto con los restantes elementos que condicionan la responsabilidad refleja, toda vez que se trata de imponerlo a alguien -valga insistir- el deber jurídico de satisfacer una prestación resarcitoria derivada de un daño que otra persona ha ocasionado.

En el supuesto del que viene hablándose, como acontece en todos los demás que integran el cuadro normativo de la responsabilidad común por culpa civil extra contractual, pesa sobre quien reclama indemnización la carga de suministrar prueba acabada del daño y su valor, **así como también de los hechos que permiten entrar en funcionamiento el factor atributivo de la responsabilidad indirecta. Le compete, pues, justificar a cabalidad su demanda contra quien es demandado a título de guardián o superior del agente directo del ilícito en cuestión, lo que equivale a demostrar el nexo de dependencia que une a estos dos sujetos, habida cuenta que en eventos de esta estirpe"(...) fuera de la relación causal que muestra la imputabilidad física, ha de establecerse el vínculo de subordinación o imputabilidad jurídica, pues si la razón de ser del reclamo es un daño, partiendo de tal dato es preciso llegar a verificarlo como causado por quien dependía del sujeto a quien se demanda, y en fin de cuentas por este último (...)**" (Fernando Hinestrosa, Obligaciones, Sección Segunda, cap. IX, num. 6), y hoy en día se tiene por aceptado en línea de principio, que tratándose de la responsabilidad del principal -comitente o empresario- debida al hecho de sus dependientes o encargados por razón y en la medida de la presunción de culpa que consagra el inciso quinto del artículo 2347 del Código Civil, esa relación de dependencia, más que el producto de conceptos de derecho abstractos tomados de disposiciones legales del orden laboral, es una situación de hecho en la cual, para su adecuada configuración en vista de la finalidad que se propone alcanzar aquella regla de la codificación Civil, basta con que aparezca, caracterizado de modo concluyente desde luego en términos probatorios, que en la actividad causante del daño, el dependiente autor material del mismo, puso en práctica una función determinada para servicio o utilidad del principal, y además que en el entorno circunstancial concreto y con respecto al desempeño de dicha función, haya mediado subordinación del dependiente frente al principal, toda vez que si no existe una razonable conexión entre la función y el hecho dañoso o si en este último no se descubre aquella implementación de la actividad ajena en interés del empresario, de quien por reflejo se pretende obtener la correspondiente reparación, es evidente que el sistema de responsabilidad que se viene examinando no puede operar y para la víctima desaparece, al menos como prerrogativa jurídicamente viable esa posibilidad de resarcimiento.

Así pues para el caso en concreto, es claro que, independientemente de cualquier circunstancia, entre REALTUR S. A., y el señor WALTER OCAMPO CORREA no existe dependencia o subordinación y beneficio, pues una cuota de rodamiento no comporta beneficio alguno habida cuenta que dichos dineros son invertidos en pagos de impuestos, salarios etc, pero nunca se revierten en utilidades., en tal situación entonces no se configura la existencia de relación de causalidad como igualmente no se configuraría si el hecho dañoso no es atribuible al supuesto dependiente.

INEXISTENCIA DE OBLIGACIÓN DE INDEMNIZAR POR AUSENCIA DE VENTAJA POR LA ACTIVIDAD DEL SEÑOR WALTER OCAMPO CORREA.

Esta excepción se suma a las dos ya expuestas en el sentido que además de encontrarse en imposibilidad de evitar el hecho, de no existir vínculo de subordinación entre el autor material y mi poderdante se suma el hecho que LA EMPRESA no obtiene provecho económico de la actividad del responsable directo por cuanto y en tanto que el producido de la actividad es para los propietarios de los rodantes quienes perciben los ingresos derivados de la actividad, entonces si no se adquiere ventaja por la actividad del señor OCAMPO quien como ya se dijo además no es dependiente de REALTUR SA. entonces tampoco le asiste obligación alguna ni siquiera por vía vicaria pues no se trata de un dependiente desplegando una actividad a favor suyo.



AUSENCIA DE POSICIÓN DE GUARDIÁN

De acuerdo con el artículo 2356, solo el guardián de la actividad peligrosa, esto es, quien tiene el control material y jurídico de la misma, puede ser llamado a responder. En el presente caso sucede, sin embargo, que REALTUR SA no tiene tal calidad de guardián: no era quien tripulaba el vehículo, ni tampoco es el propietario del mismo, este como ya se observó estaba bajo la administración de la empresa propietaria quien como se puede observar dentro de su objeto social presta el servicio de transporte. La función de REALTUR se limitaba a cumplir actos de organización frente al parque automotor, pero no tenía ninguna incidencia material o jurídica en el desarrollo de la actividad en forma directa.

EXCEPCIÓN DE MERITO DENOMINADA IMPOSIBILIDAD DE DETERMINAR SOLIDARIDAD.

Es claro que para el caso en concreto, se trata de una solidaridad consecuencia de la responsabilidad indirecta derivada del hecho de un tercero, que lo sería por el hecho de un dependiente si el conductor del rodante lo fuere, lo que no está probado, por tanto para poder deducir responsabilidad a la empresa se hace completamente necesario que se demuestre la culpa del conductor en la producción del evento, por cuanto si al conductor se le declara exento de culpa, los terceros civilmente responsables consecuentemente quedarían en todo caso libres de la obligación de resarcir los perjuicios.

Es así como para determinar la responsabilidad de los terceros civilmente responsables, se deberá en todo caso determinar la responsabilidad del causante directo del daño como consecuencia de una conducta culposa, lo que determina que existe la necesidad de juzgar la responsabilidad del causante directo, para de allí colegir previo estudio de las causales de exoneración la solidaridad del propietario. Es notable como en las pretensiones de la demanda no se solicita se declare la responsabilidad en la ocurrencia del hecho, para consecuentemente solicitar determinar la responsabilidad en la generación del daño e igualmente ahí si la obligación de resarcir los perjuicios causados.

Brilla entonces por su ausencia en esta demanda solicitud de declaratoria de responsabilidad de quien con una conducta demostrada como culposa pudo haber causado el daño que pretende ser resarcido y por ello entonces no se puede predicar o endilgar solidaridad de mi representada.

EXCEPCIÓN DE MÉRITO DENOMINADA, AUSENCIA DE CULPA Y DE RESPONSABILIDAD DEL SEÑOR OCMPO CORREA, POR APLICACIÓN DE LA FIGURA DE CASO FORTUITO O FUERZA MAYOR E INEXISTENCIA DE NEXO CAUSAL.

La configuración y atribución de responsabilidad civil a determinado individuo obedece a la materialización en cada caso en concreto de ciertos elementos que permitan arribar a dicha conclusión.

Tales elementos son tres a saber:

- La existencia de un hecho presuntamente generador.
- La existencia de un daño o perjuicio
- La relación de causalidad entre el hecho y el perjuicio sufrido

Para el caso en concreto nos es dable discutir los dos primeros, pero el tercero no existe; el nexo de causalidad es la relación necesaria y eficiente entre un hecho y un daño, de tal forma que para endilgar un daño a una persona, esta debe impajaritiblemente estar ligada con este por una relación de causa – efecto, la cual se rompe cuando media una persona o un suceso que resulta ser la causa eficiente y determinante en el acaecimiento del hecho.

En nuestra legislación son causales de exoneración de responsabilidad por romper el nexo de causalidad las causas extrañas, presente en el caso objeto de la presente controversia.

Las pruebas aportadas por la parte del demandante, no permiten inferir, ni la culpa ni la responsabilidad que el actor imputa al demandado, por cuanto según las pruebas aportadas y las que se aportarán con este escrito, se infiere claramente que, el accidente se produjo por una falla mecánica imposible de prever.

Se concluye sin lugar a elucubración alguna, que fue totalmente imprevisible y en ultimas absolutamente inevitable, pues a quien se le puede ocurrir que un vehículo que cuenta con revisión técnico mecánica vigente, mantenimiento preventivo y correctivo bimensual y alistamiento diario, pudiese fallar en uno de sus elementos de seguridad como es el freno de emergencia y la traba de la caja de cambios por encontrarse como comúnmente se conoce engranado,



estos es con el cambio puesto para evitar desplazamientos cuando el rodante se encuentra estacionado; a lo que se le suma el hecho que el actor se encontraba reparando vehículos sobre la vía exponiéndose irresponsablemente al riesgo de una accidente, como en efecto acaeció.

Establece el Artículo 79 del Código Nacional de Transito: ESTACIONAMIENTO EN VÍA PÚBLICA. No se deben reparar vehículos en vías públicas, parques, aceras, sino en caso de reparaciones de emergencia, o bajo absoluta imposibilidad física de mover el vehículo. En caso de reparaciones en vía pública, deberán colocarse señales visibles y el vehículo se estacionará a la derecha de la vía en la siguiente forma:

Probado está con los elementos materiales arrimados y se ratificará con los aportados con la contestación, que no hubo falta al deber objetivo de cuidado por parte del señor OCAMPO CORREA, pues tomó todas las precauciones necesarias para parquear el rodante con seguridad, pero la falla mecánica imprevisible sumada al hecho de la exposición al riesgo por parte del actor, generaron el hecho nefasto.

El señor OCAMPO, en efecto actuó con prudencia, pericia, diligencia, profesionalismo, y respeto por las normas de tránsito. Así pues, demostrado está que no cometió imprudencia alguna, y que no realizó maniobra alguna que pusiera en riesgo su vida, la de sus pasajeros o de los demás actores de la vía, entonces no existe nexo causal entre la conducta del conductor OCAMPO, y el hecho dañoso.

Se puede inferir que fue CASO FORTUITO Y/O FUERZA MAYOR, toda vez que se hizo todo lo pertinente para evitar el hecho dañoso, conduciendo su vehículo el señor OCAMPO, bajo la observancia de las normas legales, a prevención y no a ofensiva como se infiere de la conducta desplegada por él, con prudencia, pericia y con la capacidad y experiencia de un conductor experimentado, que parquea el rodante con observancia del accionar de todos los dispositivos de seguridad, además cumpliendo con el deber de socorro lo cual lo define como un ser humano con grandes calidades y cualidades.

Por esto, se considera que hay inexistencia de nexo de causalidad de acuerdo con las razones expuestas por los Demandados en la Contestación de la demanda.

El doctor Jaime Tamayo Jaramillo, en su obra "DE LA RESPONSABILIDAD CIVIL" Tomo I, volumen 2, Pág. 61, tiene dicho: "...Uno de los grandes escollos que se presenta en la interpretación del artículo 2356 del C. C., es el de saber si en tal norma existe una culpa probada o presunta; la aclaración es importante porque así podemos diferenciar los Arts. 2341 y 2356 del C. C., desde el punto de vista probatorio. Pero hay diferencia entre culpa presunta a partir del daño y culpa presunta a partir de la conducta.

Interpretativamente el Art. 2356, consagra una responsabilidad con culpa probada y no presunta, pero es más, insistir en que la responsabilidad por actividades peligrosas se fundamenta en la culpa presunta, implica un absurdo jurídico insostenible. La culpa presunta tiene que especificarse bien en vicio oculto de la actividad peligrosa, en impericia, negligencia, imprudencia del responsable.

No se puede presumir en forma genérica" que los Señores Demandados, actuaron en forma culposa, esto es lo que debe probarse. El ejercicio de una actividad peligrosa, como conducir vehículos, en sí misma, no genera culpa, ni responsabilidad atribuible a una de las partes.

En cuanto el tema de las presunciones, se requiere dar claridad, frente a este tema, pues para esta investigación hay una presunción legal en contra del conductor, que admite prueba en contrario, y por esta razón considero clave y fundamental tener claro unos conocimientos para no dejarse confundir por las afirmaciones del Apoderado de los demandantes y es por esto que es usual decir de las presunciones que son juicios lógicos del legislador o de los jueces por virtud de los cuales, de la existencia de un hecho de antemano reconocido como cierto según los medios autorizados, se deduce en general si de presunciones legales se trata o para el caso específico de un determinado pleito en el evento de las llamadas presunciones simples o de la existencia de otro hecho distinto que es preciso demostrar. Toda presunción supone, pues un antecedente conocido, un razonamiento intelectual y un hecho que por fuerza de este último se " deduce" , razonamiento que como acaba de señalarse, puede aparecer realizado previamente en mandatos positivos expresos que "...Son de derecho escrito, en cuanto a la presunción no se puede desplegar sus efectos sino en la medida en que " precisamente " se den las circunstancias que esos mismos mandatos tomaron como base para establecerla, o bien ofrecerse aquel como fruto del trabajo del Juez que, frente a las particulares exigencias de juzgamiento de cada litigio, lleva a cabo inferencias indiciarias a favor o en contra de la verosimilitud de los hechos que son allí materia de prueba.



En este orden de ideas, las presunciones son de dos clases, legales y simples o judiciales, al paso que en las primeras pueden presentarse a su vez dos modalidades diferentes según que admitan o no prueba en contrario, factor éste de conformidad con el cual se las divide en presunciones legales en sentido estricto o "iuris tantum" y presunciones de derecho y por derecho (iuris et iure), con lo que viene a quedar puntualizado estas últimas más se entrelazan con las ficciones y por lo tanto no guardan relación inmediata con las reglas que gobiernan el peso de las pruebas en el proceso civil, mientras que aquellas es exactamente en este ámbito donde tiene su campo de acción, toda vez que gracias a ellas la parte a quien benefician se libera de la carga que enseña la demostración del hecho presumido, siempre en el entendido que su finalidad no es otra distinta a imprimirle seguridad a situaciones que con justicia y fundamento pueden presumirse existentes, pero sin que de manera tajante quede excluida la posibilidad de probar con variable amplitud contra ese hecho a cuya certeza se llega mediante la presunción." Esto quiere decir, que la presunción legal se puede desvirtuar probando alguno de los elementos de culpa que para este caso será clave, pues se deben analizar todas las circunstancias de cómo se produjo el accidente.

Se debe aplicar para el Señor Conductor, al propietario y para FLOTA OSPINA, una causal de Ausencia de Responsabilidad como es el CASO FORTUITO O FUERZA MAYOR, ya que el accidente lo produjo por una causa extraña imposible de preverse, y que se sucedió muy a pesar de haberse observado y tomado por parte de la empresa y del conductor todas las medidas necesarias requeridas para evitar el siniestro que acaece por desperfecto mecánico derivado de piezas defectuosas.

Toda persona que tome parte en el tránsito como conductor, pasajero o peatón, debe comportarse en forma que no obstaculice, perjudique o ponga en riesgo a las demás y debe conocer y cumplir las normas y señales de tránsito que le sean aplicables, así como obedecer las indicaciones que les den las autoridades de tránsito, Los vehículos deben transitar, obligatoriamente, por sus respectivos carriles, dentro de las líneas de demarcación, y atravesarlos solamente para efectuar maniobras de adelantamiento o de cruce y como ya se acotó la exposición al riesgo por parte del actor al transgredir las normas de tránsito cuando decide reparar vehículos sobre la vía.

El señor EDWARD ANTONIO, no puede ser considerado responsable de la ausencia de cumplimiento de la prestación debida por haberse tenido ésta su origen en el nacimiento de determinadas circunstancias insuperables para el deudor. En este sentido dispone el artículo 1105 del Código Civil que: "fuera de los casos expresamente mencionados en la Ley y de los en que así lo declare la obligación, nadie responderá de aquellos sucesos que no hubieran podido preverse, o que, previstos, fueran inevitables." Con la alusión de estas determinadas circunstancias insuperables nos estamos refiriendo al caso fortuito y a la fuerza mayor, toda vez que además el obligado no actuó con culpa, dolo o mora. En efecto, el artículo 1105 del CC establece que las causas de exoneración de la responsabilidad ante el advenimiento de hechos imprevistos y/o inevitables que la totalidad de la doctrina y la jurisprudencia identifican con el caso fortuito y la fuerza mayor el deudor quedaría exonerado de responsabilidad en el supuesto de que el incumplimiento de la obligación tuviera como causa sucesos tanto imprevistos como inevitables como aquellos hechos o circunstancias que, siendo absolutamente ajenas a la voluntad del deudor, permiten exonerar de responsabilidad al mismo, pese haber incumplido la obligación.

En la fuerza mayor, hay indeterminación irresistible y exterioridad; indeterminación absolutamente irresistible, en primer lugar, es decir aun en el supuesto de que hubiera podido ser prevista; exterioridad, en segundo lugar, lo que es tanto como decir que la causa productora de la muerte ha de ser ajena al servicio y al riesgo que le es propio. En este sentido, por ejemplo, la STS de 23 de mayo de 1986: "Aquellos hechos que, aun siendo previsibles, sean, sin embargo, inevitables, insuperables e irresistibles, siempre que la causa que los motive sea extraña e independiente del sujeto obligado".

De las pruebas aportadas no se desprende que exista responsabilidad alguna del señor OCAMPO, en la ocurrencia del hecho nefasto que lesionara la humanidad del actor, muy por el contrario se encuentra probado que, el accidente acaeció por un desperfecto imposible de advertir y culpa del lesionado.

Es claro que, no existe una real y razonable conexión entre la conducta del señor OCAMPO, y el hecho dañoso o si en este último no se descubre aquella implementación de la actividad ajena en interés de REALTUR SA, de quien por reflejo se pretende obtener la correspondiente reparación, es evidente que el sistema de responsabilidad que se viene examinando no puede operar y para el actor desaparece, al menos como prerrogativa jurídicamente viable esa posibilidad de resarcimiento.



EXCEPCION DENOMINADA “NO ESTÁ PROBADO DENTRO DEL PROCESO QUE EL CONDUCTOR DEL VEHÍCULO HAYA SIDO EL CAUSANTE DEL ACCIDENTE ACAECIDO”.

Es bien sabido que cuando se genera un daño en ejercicio de una actividad peligrosa, como lo es la actividad de conducir un vehículo automotor, a partir de la posición jurisprudencial sentada por la Sala de Casación Civil de la Corte Suprema de Justicia, se examina bajo la perspectiva de una “responsabilidad subjetiva con presunción de culpa”, a partir de la cual el agente solo puede exonerarse de responsabilidad mediante la prueba de la presencia de un favor extraño en la causación del hecho.

No obstante lo anterior, la misma Jurisprudencia se ha encargado de precisar que incluso cuando el supuesto de hecho es estudiado por las reglas propias de un régimen subjetivo con presunción de culpa, no se exige al accionante de aportar los elementos de prueba necesarios para demostrar la relación de causalidad entre el desarrollo de la actividad peligrosa y los daños antijurídicos que se alegan, máxime en aquellos eventos en los cuales varias personas concurren en el ejercicio de una actividad peligrosa como lo es reparar vehículos sobre la vía, lo que obliga al fallador a examinar cuál de ellas tuvo “incidencia objetiva” en la generación de los perjuicios cuya indemnización se pretende.

En efecto, así lo ha precisado la jurisprudencia al destacar:

“la culpa no es elemento necesario para estructurar la responsabilidad por actividades peligrosas ni para su exoneración, no es menester su demostración, ni tampoco se presume; el damnificado tiene la carga probatoria exclusivamente de la actividad peligrosa, el daño y la relación de causalidad (...)

Por supuesto, en la especie de responsabilidad por actividades peligrosas (...) siendo imputable a la conducta de ambos, sea o no dolosa o culposa, cada uno será responsable en la medida de su contribución y, tales aspectos, los definirá el juzgador de conformidad con las reglas de experiencia y la sana crítica, asignando, en todo o en parte, a uno o a ambos sujetos la responsabilidad según su participación, para cuyo efecto, el ordenamiento jurídico le atribuye al juez amplitud en la valoración de las probanzas, en todo cuando respeta a la determinación de la responsabilidad e incidencia de las conductas concurrentes (...)

En más, en la responsabilidad civil por actividades peligrosas concurrentes, es preciso advertir, la imperiosa necesidad de examinar la objetiva incidencia del comportamiento para establecer su influjo definido o excluyente, unitario o coligado, en el daño, o sea, la incidencia causal de las conductas y actividades recíprocas en consideración a los riesgos y peligros de cada una, determinado en la secuencia causativa, cual es la relevante en cuanto determinante del daño y cual no lo es y, de serlo ambas, precisar su contribución o participación” (resaltado no original)

Es así como, en aquella situación en donde los sujetos involucrados desarrollan ambos una actividad peligrosa, como la conducción de vehículos y la reparación de vehículos en la vía pública, a la necesidad de encontrar probatoriamente cuál de las dos tuvo la influencia causal decisiva en la producción del hecho dañoso, se le aúna que la carga probatoria radica en la cabeza del demandante para que evidencie la existencia del nexo causal, en punto de quien formula la imputación de responsabilidad, necesariamente debe colegirse que, mientras no exista esta última prueba, con toda la fuerza lógica y convincente del caso, será imposible para el juez derivar cualquier clase de responsabilidad del sujeto demandado, puesto que, “(..) Al no estar acreditada, desde luego, no hay forma de apreciar objetivamente la conducta para establecer su incidencia causal en el año”.

En consecuencia, considerando el caso que nos ocupa, es claro que, habiendo acaecido el hecho dañoso como consecuencia de la concurrencia de dos conductas peligrosas, desarrolladas por los involucrados, es un hecho que, en tanto no se demuestre cabalmente la relación de causalidad entre la conducta desplegada por el primero y el accidente referido en la demanda, no se podrá proferir condena en contra de los sujetos demandados, no solo por cuanto faltara uno de los elementos que, al decir de la jurisprudencia y la doctrina, configuran la responsabilidad civil, sino también porque, por sustracción de materia, no será factible analizar la incidencia causal del accionar del conductor demandado.

En consecuencia no es posible atribuir responsabilidad alguna, solidaridad u obligación de resarcir perjuicios derivados del hecho por parte de mi representada.

EXONERACION DE RESPONSABILIDAD CON FUNDAMENTO EN EL INCISO QUINTO DEL ARTÍCULO 2347 DEL CC.



En gracia de discusión, si es que se llegase a probar subordinación sustento de las excepciones ya propuestas, es necesario determinar que, ninguna responsabilidad tiene mi representada sobre los hechos invocados en la demanda, toda vez que con la prudencia de un buen padre de familia, se ejecutaron todos los actos indispensables y posibles para evitar que acaeciera el hecho generador de perjuicios; es así como el propietario-conductor se seleccionó con sumo cuidado de verificar que fuera una persona idónea para ejercer la actividad de conducción de vehículos y transporte público de personas, constataron que fuera cuidadoso, cerciorándose de ello, e igualmente efectuaron adecuadas labores de mantenimiento del vehículo, asumiendo una conducta propia y totalmente diligente.

AUSENCIA DE COMPARTICION DE RESPONSABILIDADES CON REALTUR SA

Siendo congruentes con el material probatorio aportado por la totalidad de las partes, es absolutamente claro que no le estaría dado al honorable fallador concluir en el caso de marras existió una contribución parcial de REALTUR SA, basados en el hecho cierto e indiscutible que fueron la FALLA IMPREVISIBLE y LA IMPRUDENCIA DE LA VICTIMA las únicas causas absorbentes del resultado dañoso, lo que de suyo desdibuja cualquier posibilidad de condenar conjuntamente y mucho menos solidariamente a los codemandados, basta con observar el material probatorio obrante para de allí colegir que estas fueron las únicas causas eficientes y determinantes en el acaecimiento del hecho nefasto, no imputables a mi representada, motivo por el cual esta excepción debe prosperar.

AUSENCIA DE FUNDAMENTO JURÍDICO PARA CONDENAR.

La honorable Corte ha indicado que, el creador del riesgo debe responder del mismo en la medida que viole su deber de evitar las consecuencias desfavorables o perjudiciales del riesgo creado. Para el caso en concreto se prueba que, REALTUR SA no transgredió ese deber, en la medida que le fue posible y estuvo a su alcance ejerció la actividad de una forma en que evitó las consecuencias desfavorables no creo el riesgo no violento su deber de cuidado y debida observancia de las obligaciones legales y lógicas más allá incluso del máximo cuidado, como verificar la idoneidad del operario, y el estado del rodante, mediante la constatación de documentos y exigencias de estado mecánico.

IMPOSIBILIDAD DE IMPUTAR EL RESULTADO A FLOTA REALTUR SA.

Es diáfano que ninguno de los criterios de imputación jurídica de la responsabilidad civil recientemente desarrollados por la Honorable Corte, permite atribuir responsabilidad alguna a REALTUR, en efecto desde el punto de vista de la previsibilidad de la situación y la reacción esperada del conductor es claro que el daño y por ende el perjuicio no es imputable, y es que no existe prueba arrimada, con el umbral de certeza requerido, afirmar que de no haber mediado descuido, el accidente se habría evitado; nótese como no es posible científicamente atribuir la causa del hecho.

CONCURRENCIA DE CULPAS

En gracia de discusión toda vez que definitivamente mi prohijado no se considera responsable del hecho y por ende mucho menos de los perjuicios irrogados a las víctimas demandantes, deberá atenderse al hecho cierto e irrefutable que el demandante actor de la vía como mecánico, quien con su conducta contribuyó a nuestro juicio el hecho dado que infringió la norma pues reparaba vehículos en la vía, afuera del taller en el que trabajaba junto con su padre.

La cuantía de la indemnización que corresponda como consecuencia del resultado lesivo debe reducirse si existe contribución o concurrencia de los intervinientes en la causación del daño, es decir, existe negligencia o culpa por ambas partes; es la llamada "concurrencia de culpas".

En caso de concurrencia de negligencia del conductor y de otro actor, se procederá al "*reparto de la cuantía de la indemnización, atendida la respectiva entidad de las culpas concurrentes.*"

Cierto es que hubo imprudencia, negligencia, impericia y violación de los preceptos legales por parte del actor, así pues, de encontrar el honorable, que le asiste alguna responsabilidad a los demandados por este togado representados, no habría definitivamente lugar a concluir que el señor OCAMPO y por ende los codemandados, son los únicos responsables, de las consecuencias dañinas del hecho pues la conducta o el hecho irresistible determinado por el actor genera entonces en el más alto porcentaje el advenimiento del siniestro.

COBRO EXORBITANTE DE PERJUICIOS MATERIALES

En el evento que no prosperen las excepciones propuestas, deberá atender el honorable fallador a que no existe prueba de los perjuicios materiales denominados lucro cesante, pretendidos por la parte demandante.



Del señor JORGE HURTADO ARANGO no se aporta un certificado de o prueba veraz de sus ingresos úes el taller para el que supuestamente laboraba como empleado, no existe y denota falsedad toda vez que no estaba afiliado al régimen de seguridad social por parte de su empleador, solamente se limitan a manifestar que se ganaba un salario, pero deberían aportar la seguridad social o copia de los libros contables y de la declaración de renta a que estaba obligado empleador con la información exógena y obviamente los gastos en los que incurría.

Ahora bien, la seguridad social conforme con el artículo 135 de la ley 1753 de 2015, haría prueba de los ingresos toda vez que el **INGRESO BASE DE COTIZACIÓN (IBC) DE LOS INDEPENDIENTES** por cuenta propia y los independientes con contrato diferente a prestación de servicios que perciban ingresos mensuales iguales o superiores a un (1) salario mínimo mensual legal vigente (smmlv), cotizarán mes vencido al Sistema Integral de Seguridad Social sobre un ingreso base de cotización mínimo del cuarenta por ciento (40%) del valor mensualizado de sus ingresos, lo cierto es que el señor JUAN FERNANDO RAMOS estaba afiliado al régimen subsidiado, por lo tanto no reportaba ingresos.

Así pues como trabajadores independientes su ingreso base es el 40% de los ingresos brutos valor este que constituye en realidad el ingreso del trabajador toda vez que el excedente es atribuible al pago de seguridad social, impuestos y gastos necesarios para el desarrollo de la actividad, por lo que no podría tomarse el valor bruto para efectos de liquidar el lucro cesante si es que hubiere lugar a ello, en conclusión para efectos de tasación del perjuicio deberá entonces descontarse el 60%.

Tampoco es dable adicionar como lo hace el togado actor el 25% correspondiente al factor prestacional, por cuanto como trabajadores independientes, son ellos mismos quienes deben asumir en su totalidad tal rubro, por lo que por el contrario este rubro se debe descontar del ingreso.

En suma de lo esbozado tenemos que el cálculo del perjuicio carece de la técnica en aplicación de las fórmulas que para su tasación ha admitido la sala civil de la Honorable Corte Suprema de Justicia.

Por tales razones deben ser despachadas desfavorablemente las pretensiones.

ESTIMACIÓN INJUSTA DE PRETENSIONES.

El Artículo 211 del Código de Procedimiento Civil, taxativamente expresa: *Juramento estimatorio.* Quien pretenda el reconocimiento de una indemnización, compensación o el pago de frutos o mejoras, deberá estimarlo razonadamente bajo juramento en la demanda o petición correspondiente. Dicho juramento hará prueba de su monto mientras su cuantía no sea objetada por la parte contraria dentro del traslado respectivo. El juez, de oficio, podrá ordenar la regulación cuando considere que la estimación es notoriamente injusta o sospeche fraude o colusión.

Si la cantidad estimada excediere del treinta por ciento (30%) de la que resulte en la regulación, se condenará a quien la hizo a pagar a la otra parte una suma equivalente al diez por ciento (10%) de la diferencia.

Sustento la objeción en el hecho cierto que, no existe prueba de los perjuicios materiales denominados lucro cesante, pretendidos por la parte demandante.

Del señor JUAN FERNANDO RAMOS no se aporta un certificado de o prueba de sus ingresos, solamente se limitan a manifestar que se ganaba un salario, pero deberían aportar copia del pago de seguridad social ya sea como trabajador cual es lo que se alega o bien como independiente lo cual haría prueba de los ingresos toda vez que el **INGRESO BASE DE COTIZACIÓN (IBC) DE LOS INDEPENDIENTES** por cuenta propia y los independientes con contrato diferente a prestación de servicios que perciban ingresos mensuales iguales o superiores a un (1) salario mínimo mensual legal vigente (smmlv), cotizarán mes vencido al Sistema Integral de Seguridad Social sobre un ingreso base de cotización mínimo del cuarenta por ciento (40%) del valor mensualizado de sus ingresos, lo cierto es que el señor RAMOS estaba afiliado al régimen subsidiado, por lo tanto no reportaba ingresos.

Así pues como trabajadores independientes su ingreso base es el 40% de los ingresos brutos valor este que constituye en realidad el ingreso del trabajador toda vez que el excedente es atribuible al pago de seguridad social, impuestos y gastos necesarios para el desarrollo de la actividad, por lo que no podría tomarse el valor bruto para efectos de liquidar el lucro cesante si es que hubiere lugar a ello, en conclusión para efectos de tasación del perjuicio deberá entonces descontarse el 60%.

Tampoco es dable adicionar como lo hace el togado actor el 25% correspondiente al factor prestacional, por cuanto como trabajadores independientes, son ellos mismos quienes deben asumir en su totalidad tal rubro, por lo que por el contrario este rubro se debe descontar del ingreso.

En suma de lo esbozado tenemos que el cálculo del perjuicio carece de la técnica en aplicación de las fórmulas que para su tasación ha admitido la sala civil de la Honorable Corte Suprema de Justicia.

Es absolutamente notorio que, nos encontramos frente a una estimación injusta de perjuicios por tanto la objetamos y solicitamos que el honorable Juez de aplicación a la norma, toda vez que el actor basa su estimación de perjuicios en la aplicación de fórmulas



sin técnica alguna, utiliza una matemática elemental y propia ajena a los lineamientos de la corte y de los eruditos como Hernán Fabio López quien dedica en sus obras un amplio estudio de la aplicación de las mismas.

De tal manera que entonces supera en un 90% el valor que si hubiese responsabilidad debiera ser resarcido en virtud de la indemnización.

LLAMAMIENTO EN GARANTIA A LA COMPAÑÍA DE SEGUROS LA EQUIDAD SEGUROS GENERALES OC

La empresa de transportes REALTUR S. A., celebró, un contrato de seguro con **LA EQUIDAD SEGUROS GENERALES OC**, póliza de responsabilidad civil extra contractual No A0002173 con vigencia del 1 de enero de 2018 a 1 de enero de 2019, cuyos beneficiarios son los terceros afectados, con amparo de responsabilidad civil extra contractual y responsabilidad civil contractual No A0002175 con vigencia del 1 de enero de 2018 a 1 de enero de 2019 pólizas que además de los perjuicios materiales cubre expresamente los extrapatrimoniales, con una valor asegurado de 100 smmlv, un exceso por vehículo de \$100.000.000,00 y exceso para protección de la empresa por valor de \$300.000.000,00, por lo que esta deberá garantizar la obligación a que nos pudiéramos ver avocados en caso de sentencia, es decir que pague hasta la cobertura otorgada la suma de dinero a que se condene si es del caso.

LLAMAMIENTO EN GARANTÍA A BUSINESS TRANSPORTATION SUPERTOURS SAS NIT No 830.094.390-1

Representada legalmente por el señor Representante legal Ospina Valencia Leonel Adolfo C.C. No. 79695817, Dirección para notificación judicial: Calle 72 A No. 63-06 Municipio: Bogotá D.C. Correo electrónico de notificación: info@btsupertours.com Teléfono para notificación 1: 7498942 Teléfono para notificación 2: 7498931, con quien se celebró contrato de vinculación en el cual como estipulación contractual se obliga a mantener indemne a REALTUR SA de pagos por concepto de daños causados por el rodante de los cuales se derive responsabilidad civil contractual o extra contractual, obligándose igualmente a rembolsar cualquier suma de dinero que REALTUR SA deba pagar por tales conceptos al igual que los gastos por honorarios derivados de la defensa de los intereses de REALTUR S. A.

EXCEPCIÓN DE MÉRITO GENÉRICA

Art. 306 C. P. C., determina que cuando el Juez halle probados los hechos que constituyen una excepción deberá reconocerla oficiosamente en sentencia, salvo las prescripciones, compensación y nulidad.

MEDIOS DE PRUEBA

No me opongo a las obrantes, aporto y solicito las siguientes:

INTERROGATORIO DE PARTE:

Solicito al señor Juez fijar fecha y hora, para llevar a cabo la diligencia de interrogatorio de parte el cual deberá absolver el demandante señor JUAN FERNANDO RAMOS RIOS, a fin que deponga sobre los hechos y pretensiones materia de la demanda.

DOCUMENTAL.

REVISIÓN TECNICO MECANICA
MANTENIMIENTO PREVENTIVO Y CORRECTIVO
ALISTAMIENTO DIARIO
Plan estratégico de seguridad vial
Certificado ocupacional del conductor

TESTIMONIOS.

Solicito respetuosamente al honorable recibir la declaración de las siguientes personas, quienes declararan sobre los procedimientos internos de la compañía, la vinculación de los conductores, los procesos de seguridad que se agotan, la inexistencia de control en relación con accidentes de tránsito y los requisitos exigidos a cada conductor.

ALEJANDRA HURTADO VARGAS, vecina de Manizales, identificada con cédula de ciudadanía No 1060649033
ELSA VICTORIA CALVO OROZCO, vecina de Manizales, identificada con cédula de ciudadanía No 30333358.

DICTAMEN PERICIAL



Enuncio dictamen pericial con el cual se pretenden verificar los hechos que interesan al proceso y que requieren especiales conocimientos científicos y técnicos, principalmente para establecer, la trayectoria y la interacción entre los vehículos involucrados en los hechos materia de la presente demanda, además de las circunstancias de modo tiempo y lugar, prueba esta idónea para establecer la verdad en el acaecimiento del injusto de fecha 15 de mayo de 2018 en el que se vieran involucrados el vehículo de placas STP628 y bicicleta placa 12052. El dictamen pericial será sustentado en la fecha y hora fijadas por el honorable.

Enuncio dictamen pericial con el cual se pretenden verificar los hechos que interesan al proceso y que requieren especiales conocimientos científicos y técnicos, principalmente para establecer el funcionamiento del sistema de frenos y caja del vehículo de placas SQI-679 para el momento de los hechos es decir para el 6 de abril de 2018, de conformidad con la revisión preventiva y correctiva. El dictamen pericial será sustentado en la fecha y hora fijadas por el honorable.

Los dictámenes serán aportados en el tiempo que el honorable juez conceda, dado que el tiempo es insuficiente para hacerlo con la contestación.

ANEXOS

Anexo a la presente los documentos enunciados como prueba.

FUNDAMENTOS DE DERECHO

Esta contestación de demanda de parte civil, tiene fundamento jurídico en el principio según el cual toda persona tiene derecho a defenderse y debe ser vencido en un proceso, apoyado en los siguientes artículos: Preámbulo de la constitución política de Colombia, artículo 2, 4, 6, 11, 12, 28, 29, 42, 44, 95, 228, 230, de la Constitución Política de Colombia., artículos 64, 66, 1494, 1613, 1614, 2341, 2344 y 2356 del C. C., ley 769 de agosto 6 de 2002, artículo 55.

PROCEDIMIENTO, COMPETENCIA Y TRÁMITE

Es usted, señor Juez, competente para el conocimiento y trámite de esta contestación de demanda, por la naturaleza del asunto y la vecindad de las partes.

NOTIFICACIONES

De la demandada, la que aparece en el proceso.

Del suscrito apoderado, en la c/le 26 b No 36 d 02 m 10 c 19, de la ciudad de Pereira, o al teléfono 3448240, celular 3113102284 litis_colmenares@hotmail.com

Cordialmente,



JUAN CARLOS COLMENARES GÓMEZ

C. C. No 79.503.346 de Bogotá

T. P. No 119.555 del C. S. de la J.



Señor

JUEZ SEGUNDO CIVIL DEL CIRCUITO DE MANIZALES

E.

S.

D.

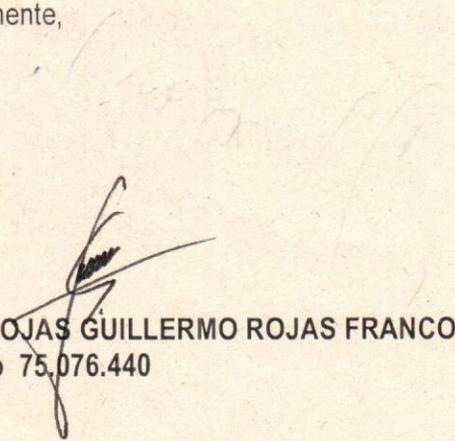
Referencia: Contestación de Demanda Verbal de responsabilidad civil extra contractual de mayor cuantía, promovida por el Dr. JUAN PABLO BOTERO ECHEVERRY en nombre y representación del señor JUAN FERNANDO RAMOS RIOS, quien actúa en nombre propio y en representación del menor MATIAS RAMOS RAMIREZ, en contra de REALTUR S. A. LA EQUIDAD OC., WALTER OCAMPO CORREA, BUSINESSTRANSPORTATION SUPERTOOURS SAS.

Radicado No 2020-00092-00

JUAN GUILLERMO ROJAS FRANCO, mayor de edad, vecino y domiciliado en la ciudad de Manizales (Caldas), identificado con cédula de ciudadanía No 75.076.440, obrando en calidad de representante legal de la sociedad comercial REALTUR S. A. identificada con Nit No 810.005.477-0, por medio del presente escrito, en uso de plenas facultades mentales, manifiesto que confiero poder especial, amplio y suficiente al doctor **JUAN CARLOS COLMENARES GOMEZ**, vecino y domiciliado en la ciudad de Pereira, abogado en ejercicio, identificado con cédula de ciudadanía No 79.503.346 de Bogotá y tarjeta profesional No 119.555 del Consejo Superior de la Judicatura, para que conteste demanda, llame en garantía, denuncie en pleito y en general defienda nuestros interés dentro del proceso verbal de la referencia.

El apoderado queda investido de las facultades de conciliar, desistir, transigir, recibir, sustituir, reasumir, interponer recursos y todas aquellas facultades determinadas por el artículo 77 del Código General del Proceso.

Cordialmente,



JUAN ROJAS GUILLERMO ROJAS FRANCO
C. C. No 75.076.440

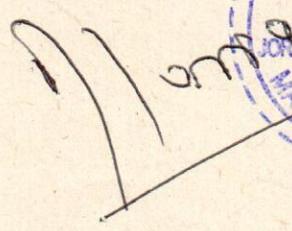
Acepto,

JUAN CARLOS COLMENARES GOMEZ
C. C. No 79503346 de Bogotá
T. P. No 119.555 del CSJ

DE ACUERDO AL ART. 3º DE LA
RESOLUCIÓN 6467 DEL 11-06-2015
SE REALIZA LA PRESENTE AUTENTICACIÓN
POR EL SISTEMA TRADICIONAL POR
1) Imposibilidad de captura en la huella ()
2) Diligencia fuera del despacho ()
3) Fallas eléctricas ()
4) Fallas en el Sistema ()

DILIGENCIA DE RECONOCIMIENTO

Artículos 68 Dec 960 de 1970 y 31 Dec 2148 de 1983.
Ante el Notario Segundo de Manizales (Caldas) compareció
Juan Guillermo Rojas Franco quien
presentó su cédula 75076910 de my
Y expuso que el contenido de este documento es cierto y
que la firma puesta en él es suya, colocada en mi presencia.
En constancia se
firma hoy **07 OCT. 2020**





2853744

Seguros de Responsabilidad Civil Contractual
Vehículos Servicio Público

Poliza: AA007581 Orden 154
Tomador: REALTUR S.A

Asegurado: BUSINESS TRANSPORTATION SUPERTOURS S.A.S

Placa: SQI679 Motor: J05CTF22637 Tipo BUS / Busetas

Vigencia desde: 01/01/2018 Hasta: 01/01/2019

Amparos Valores Asegurados

Daños Bienes a Terceros 100

Lesión/muerte una Persona 100

Lesión/Muerte varias personas 200

Limite Exceso null

Otros Amparos AMPARO PATRIMONIAL

Limites sujetos a condiciones y
cláusulas según formato
01062010-1501-P-03-000000000000103 Firma Autorizada de la Compañía

PÓLIZA DE VEHÍCULOS	PÓLIZAS DE RESPONSABILIDAD CIVIL CONTRACTUAL Y/O EXTRA CONTRACTUAL
<p>En caso de accidente:</p> <ul style="list-style-type: none"> • No abandonar el sitio de los hechos. • No admitir responsabilidad en el accidente bajo ninguna circunstancia. • Hacer que las autoridades competentes conozcan del caso. • Avisar a LA EQUIDAD SEGUROS en el menor tiempo posible. • En caso de robo del vehículo o de sus accesorios, presentar la denuncia ante las autoridades correspondientes y obtener copia de la misma, avisando a la agencia más cercana de LA EQUIDAD SEGUROS en el menor tiempo posible. 	<p>En caso de accidente:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Hacer que las autoridades competentes conozcan del caso. • No realizar conciliaciones ni transacciones con ninguno de los afectados, ni admitir responsabilidad en el accidente bajo ninguna circunstancia. • Avisar a la agencia más cercana de LA EQUIDAD SEGUROS en el menor tiempo posible.
LÍNEAS DE ASISTENCIA	PÓLIZA DE ACCIDENTES ESTUDIANTILES
<p>Línea Segura Nacional 01 8000 919538 Desde su celular marque</p> <p> #324</p>	<p>En caso de accidente:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Avisar a LA EQUIDAD SEGUROS en el menor tiempo posible. • Avisar a la entidad de salud con la que se tiene convenio, al plantel educativo y a la agencia más cercana de LA EQUIDAD SEGUROS en el menor tiempo posible.



2853852

Seguros de Responsabilidad Civil Extracontractual
Vehiculos Servicio Público

Poliza: AA007581 Orden 154
 Tomador: REALTUR S.A

Asegurado: BUSINESS TRANSPORTATION SUPERTOURS S.A.S

Placa: SQI679 Motor: J05CTF22637 Tipo BUS / Busetas

Vigencia desde: 01/01/2018 Hasta: 01/01/2019

Amparos Valores Asegurados

Daños Bienes a Terceros	100
Lesión/muerte una Persona	100
Lesión/Muerte varias personas	200
Limite Exceso	pull
Otros Amparos	AMPARO PATRIMONIAL

Limites sujetos a condiciones y
 cláusulados según formato
 01062010-1501-P-03-000000000000103 Firma Autorizada de la Compañía

PÓLIZA DE VEHÍCULOS	PÓLIZAS DE RESPONSABILIDAD CIVIL CONTRACTUAL Y/O EXTRA CONTRACTUAL
<p>En caso de accidente:</p> <ul style="list-style-type: none"> • No abandonar el sitio de los hechos. • No admitir responsabilidad en el accidente bajo ninguna circunstancia. • Hacer que las autoridades competentes conozcan del caso. • Avisar a LA EQUIDAD SEGUROS en el menor tiempo posible. • En caso de robo del vehículo o de sus accesorios, presentar la denuncia ante las autoridades correspondientes y obtener copia de la misma, avisando a la agencia más cercana de LA EQUIDAD SEGUROS en el menor tiempo posible. 	<p>En caso de accidente:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Hacer que las autoridades competentes conozcan del caso. • No realizar conciliaciones ni transacciones con ninguno de los afectados, ni admitir responsabilidad en el accidente bajo ninguna circunstancia. • Avisar a la agencia más cercana de LA EQUIDAD SEGUROS en el menor tiempo posible.
LÍNEAS DE ASISTENCIA	PÓLIZA DE ACCIDENTES ESTUDIANTILES
<p>Línea Segura Nacional 01 8000 919538 Desde su celular marque</p> <p> #324</p>	<p>En caso de accidente:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Avisar a LA EQUIDAD SEGUROS en el menor tiempo posible. • Avisar a la entidad de salud con la que se tiene convenio, al plantel educativo y a la agencia más cercana de LA EQUIDAD SEGUROS en el menor tiempo posible.

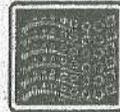


CERTIFICADO DE REVISIÓN TÉCNICO MECÁNICA Y DE EMISIONES CONTAMINANTES
REPÚBLICA DE COLOMBIA
MINISTERIO DE TRANSPORTE
MINISTERIO DE AMBIENTE Y DESARROLLO SOSTENIBLE

Nº. DE CONTROL

35141448

PLACA Nº SQI679	MARCA HINO	LÍNEA FC4JKUZ
SERVICIO PUBLICO	COLOR BLANCO VERDE	MODELO 2011
CILINDRAJE 5307	COMBUSTIBLE DIESEL	VIN JHDFC4JKUBXX12485
CLASE BUS	Nº DE MOTOR J05CTF22837	IDENTIFICACIÓN PROPIETARIO N 830094390
PROPIETARIO BUSINESS TRANSPORTATION	Nº. CONSECUTIVO RUNT 133214164	



Nº. DE CONTROL

35141448

PLACA Nº SQI679	CHASIS JHDFC4JKUBXX12485
CENTRO DE DIAGNÓSTICO AUTOMOTOR CDA AUTOBIG S.A.S.	NIT 900760433
FECHA DE EXPEDICIÓN AÑO: 2017 MES: 11 DÍA: 15	
FECHA DE VENCIMIENTO AÑO: 2018 MES: 11 DÍA: 15	
FIRMA DEL RESPONSABLE	
Nº. CERTIFICADO DE ACREDITACIÓN 15-OIN-045-001	Nº. CONSECUTIVO RUNT 133214164

PLAN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL

REALTUR S.A.
"EXCELENCIA EN SERVICIO"

**MANIZALES - CALDAS
DICIEMBRE DE 2016**

PLAN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL



ELABORADO POR:

COMITÉ DE SEGURIDAD VIAL REALTUR S.A

ASESORÍA:



UNIDAD DE CRIMINALÍSTICA Y RECONSTRUCCIÓN
EN EVENTOS DE TRÁNSITO

Tabla de Contenido

Introducción	4
1. Objetivos	5
2. Marco legal y normativo	6
3. Definiciones	8
4. Conformación del equipo de trabajo	9
4.1 Roles y responsabilidades	9
4.1.1 Nivel gerencial	9
4.1.2 Nivel ejecutivo	10
4.1.3 Nivel operativo	11
4.1.4 Área de seguridad industrial y salud ocupacional	11
4.1.5 Contratistas	12
4.2. Frecuencia de Reuniones del Comité de Seguridad Vial	12
5. Política de seguridad vial	13
5.1. Divulgación de la Política de Seguridad Vial	13
6. Diagnóstico	14
6.1 Generalidades de la empresa	14
6.2 Consolidación y análisis de la información	15
6.3. Desplazamientos	16
6.4. Ciudades de operación de la empresa	17
6.5. Mecanismos de contratación de vehículos	17
6.6 Mecanismos de contratación de los conductores	18
7 Identificación de peligros y evaluación de riesgos	20
7.1 Medición de Indicadores del Plan Estratégico de Seguridad Vial	22
8 Comportamiento humano	23
8.1 Perfiles y competencias	23
8.2. Procesos de Selección	24
8.3. Pruebas de ingreso de conductores	24
8.4 Programa de formación y entrenamiento	24
8.5 Control de documentación de conductores	26
8.6 Políticas de control de alcohol y drogas	26
8.7 Políticas de regulación	26
9. Vehículos seguros	27
9.1 Plan de mantenimiento preventivo	28
9.2 Documentación del plan de mantenimiento e idoneidad	28
9.3 Procedimiento de inspección diaria a vehículos	29
9.4 Control de documentación y registro de vehículos	30
10. Infraestructura segura	30
11. Atención a víctimas	31
12. Seguimiento y control del programa	32
13. Revisión por la gerencia	36
Bibliografía	38
Anexos	39

INTRODUCCIÓN

El plan estratégico de seguridad vial de **REALTUR S.A**, es un medio a través del cual se planea, ejecuta y evalúa las intervenciones positivas de mejoramiento de las condiciones de trabajo y de salud del talento humano en la organización. Este es un plan estratégico permanente, continuo, planificado, evaluable y ajustable, de acuerdo con las condiciones y etapas de su desarrollo.

El programa reúne aspectos relativos con la seguridad en la prestación del servicio de transporte, el cual se constituye en una herramienta para garantizar un servicio seguro, rápido y amable que facilite la toma de decisiones gerenciales.

Brinda herramientas que garantizan la intervención eficaz del riesgo dando alcance a sus contratistas, para proteger la integridad física de los empleados, de los usuarios y de la comunidad en general.



Fotografía No 1.

1. OBJETIVOS

1.1 Objetivo general

Implementar una cultura organizacional en aspectos de seguridad vial, que forme parte integral de las actividades, con responsabilidad gerencial y del personal operativo, quienes serán los competentes para liderarlos en campo.

1.2 Objetivos específicos

- Implementar todas las acciones que sean necesarias para el ejercicio de la seguridad vial.
- Propiciar de manera oportuna toda la formación que sea necesaria a todos los actores viales.
- Adecuar los procesos impactados con la normatividad de la seguridad vial.
- Hacer seguimiento efectivo a todos aquellos incidentes que se presenten del no cumplimiento del plan de seguridad vial.

2. MARCO LEGAL Y NORMATIVO

La Legislación Colombiana contempla diferentes parámetros legales para el sector transporte. Como marco de referencia se tiene en cuenta lo dispuesto a través de la Ley 1503 de 2011 y su decreto reglamentario 2851 de 2013, que 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, están obligadas a implementar un Plan Estratégico de Seguridad Vial, incluyendo el planteamiento e implementación de acciones, adecuadas bajo las líneas de acción del Plan Nacional de Seguridad Vial 2011 – 2016 y de acuerdo a lo establecido en la Resolución 1565 de junio de 2014.

Realtur S.A. como empresa de transporte terrestre debe establecer y mantener un procedimiento para identificar y tener acceso a los requisitos de seguridad, tanto legales como de otra índole aplicables. A Continuación se presenta las normas más representativas en transporte y seguridad vial:

DECRETO 348 DEL 25 DE FEBRERO DE 2015 “Por el cual se reglamenta el servicio público de transporte terrestre automotor especial y se adoptan otras disposiciones”

RESOLUCIÓN 1565 DEL 6 DE JUNIO DE 2014 “Por la cual se expide la guía metodológica para la elaboración del plan estratégico de seguridad vial”

LEY 1696 DEL 19 DE DICIEMBRE DE 2013 “Por medio de la cual se dictan disposiciones penales y administrativas para sancionar la conducción bajo el influjo del alcohol u otras sustancias psicoactivas”

RESOLUCIÓN 315 DEL 6 DE FEBRERO DE 2013 “Por la cual se adoptan unas medidas para garantizar la seguridad en el transporte público terrestre automotor y se dictan otras disposiciones”

DECRETO 0019 DEL 10 DE ENERO DE 2012 “Por el cual se dictan normas para suprimir o reformar regulaciones, procedimientos y trámites innecesarios existentes en la Administración Pública”

LEY 1383 DEL 16 DE MARZO DE 2010 “Por la cual se reforma la ley 769 de 2002 código nacional de tránsito, y se dictan otras disposiciones”

RESOLUCIÓN 1401 DEL 14 DE MAYO DE 2007 “Por la cual se reglamenta la investigación de incidentes y accidentes de trabajo”

RESOLUCIÓN 1555 DEL 27 DE JUNIO DE 2005 “Por la cual se reglamenta el procedimiento para obtener el Certificado de Aptitud Física, Mental y de

Coordinación Motriz para conducir y se establecen los rangos de aprobación de la evaluación requerida”

DECRETO 2053 DEL 23 DE JULIO 2003 “Por el cual se modifica la estructura del Ministerio de Transporte, y se dictan otras disposiciones”

LEY 769 DEL 6 DE AGOSTO DE 2002 “Código Nacional de Tránsito Terrestre”

3. DEFINICIONES

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

3.2 Actores de la vía. Son actores de la vía, todas las personas que asumen un rol determinado, para hacer uso de las vías, con la finalidad de desplazarse entre un lugar y otro, por lo tanto se consideran actores de tránsito y de la vía los peatones, los transeúntes, los pasajeros y conductores de vehículos automotores y no automotores, los motociclistas, los ciclistas, los acompañantes, los pasajeros, entre otros.

3.3 Centro de diagnóstico automotor (CDA). Ente estatal o privado destinado al examen técnico-mecánico de vehículos automotores y a la revisión del control ecológico conforme a las normas ambientales.

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

3.5 Incidente de tráfico en la vía. Evento que ocurre por una falla de un componente o factores externos que contribuyen al sistema de tráfico vial. Algunos ejemplos de componentes en donde la falla puede causar incidentes, incluye usuarios de vías, vehículos, vías o factores externos imprevistos, tales como descargas electromagnéticas o animales. [4]

3.6 Peligro. Fuente, situación o acto con potencial de daño en términos de enfermedad o lesión a las personas, daño a la propiedad o una combinación de éstos. [6].

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

3.8 Seguridad Vial (SV). Se refiere al conjunto de acciones, mecanismos, estrategias y medidas orientadas a la prevención de accidentes de tránsito, o a anular o disminuir los efectos de los mismos, con el objetivo de proteger la vida e integridad física de los actores de las vías.

4. CONFORMACIÓN DEL EQUIPO DE TRABAJO

En Manizales, Caldas a los 20 días del mes de Enero del año 2015, en las instalaciones de la empresa REALTUR S.A, se reunieron las personas que han sido designadas para conformar el Comité de Seguridad Vial.

NOMBRE	CARGO
Claudia Patricia Loaiza	Gerente
Yuri Paola Castrillón	Responsable SYSO
Oscar Armando Ríos	Jefe de Rodamiento
Jhon Jaime Ochoa	Representante conductores

Tabla No 1. Conformación del Comité de seguridad vial

4.1 Roles y Responsabilidades

4.1.1 Nivel gerencial

- Establecer objetivos y metas que abarquen toda la compañía y transmitirlos a todos los empleados de acuerdo con sus responsabilidades en el programa.
- Realizar revisiones gerenciales y liderar las auditorías en aspectos del programa.
- Informar los resultados de las inspecciones y auditorías (internas y externas) del programa en cada uno de los frentes de trabajo y discutir los aspectos relevantes con los jefes o supervisores involucrados.
- Vigilar el cumplimiento de los objetivos, revisando en forma periódica los planes de acción con sus inmediatos colaboradores.
- Son responsables de la generación y control de todas las políticas requeridas dentro del programa.
- Garantizar personal competente y responsable para el manejo del área de transporte.
- Dirigir y participar en inspecciones gerenciales del programa.
- Recibir entrenamiento y participar en el proceso de aprendizaje.

- Liderar y coordinar la investigación de todos los accidentes e incidentes (Res. 1401 de 2007), nombrando a los miembros del equipo investigador de dichos eventos.
- Dotar de vehículos con características y especificaciones técnicas apropiadas para las operaciones de transporte y de acuerdo con las establecidas por el Gobierno Nacional.
- Establecer procedimientos e instrucciones de trabajo que garanticen el desarrollo de actividades seguras.
- Coordinar y hacer seguimiento de la implementación de las políticas de transporte.

4.1.2 Nivel ejecutivo

- Administrar los recursos que permitan a las empresas poner en práctica los lineamientos de la seguridad en el transporte terrestre.
- Estar atento de la competencia del personal, entrenamiento, mantenimiento de vehículos, manejo de la información, estándares, etc.
- Hacer seguimiento al desempeño del programa.
- Iniciar acciones correctivas para mejorar aspectos débiles identificados en el programa y hacer seguimiento de su implementación.
- Efectuar revisión del programa para verificar su efectividad, mejorar donde sea necesario, establecer nuevas metas y formular el programa de auditoría.
- Proveer los recursos necesarios para que pueda implementarse exitosamente el programa.

4.1.3 Nivel operativo

- Velar por el cumplimiento de las normas, verificando que los empleados cuenten con los vehículos necesarios y en buen funcionamiento.
- Asegurar la aplicación de la normatividad vigente establecida para la seguridad en transporte terrestre y el desarrollo de las operaciones propias de las empresas.

- Comprobar que toda persona que vaya a conducir vehículos de las empresas, tenga y haya cursado y aprobado el Programa de Acreditación de Operadores, en donde se evalúe la competencia de cada uno en aspectos de conocimientos y habilidades y en temas de operación segura de vehículos de transporte.
- Son responsables de la aplicabilidad del programa.
- Dar cumplimiento a los indicadores propuestos en el programa.
- Divulgar las políticas y objetivos del programa.
- Conocer y asumir las responsabilidades de su cargo, incluidas en los procesos de programa.
- Asegurar que se reporten e investiguen los incidentes y accidentes viales ocurridos en el área a su cargo, tomando las medidas del caso para evitar su repetición.
- Asegurar que el personal contratista, cumpla con los requisitos mínimos del programa.

4.1.4 Área de seguridad industrial y salud ocupacional

- Dar soporte en el establecimiento de las políticas del Programa en especial la de Transporte y Seguridad Vial y efectuar el seguimiento para su implementación.
- Conocer y entender las políticas, disposiciones organizativas y procedimientos del programa para el cumplimiento de las mismas.
- Apoyar el mantenimiento activo del programa de capacitación y entrenamiento para todo el personal operador.
- Desarrollar y colaborar en las campañas de motivación y divulgación de normas y conocimientos técnicos, tendientes a mantener un interés activo.
- Reportar los incidentes, actos y/o condiciones inseguras que atenten contra la gestión del programa.
- Participar en la investigación de todos los problemas y accidentes que se presenten en las empresas, en aspectos de transporte terrestre, de manera que se puedan establecer las causas y tomar las medidas correctivas y preventivas necesarias.

- Mantener actualizados los documentos relacionados con el programa.
- Proveer asesoría al personal de las empresas y subcontratistas, en aspectos de seguridad en el transporte terrestre.
- Diseñar y suministrar guías, cartillas, boletines y toda clase de documentación relacionada con la operación segura en la prestación del servicio de transporte.
- Ayudar a identificar peligros para reducir y controlar los riesgos
- Programar talleres y seminarios para los diferentes niveles de las organizaciones.
- Monitorear las estadísticas y el comportamiento del programa e identificar áreas susceptibles a mejorar.
- Mantener contacto con entidades gubernamentales y otros estamentos para actualizar la legislación aplicable a la seguridad en transporte terrestre.
- Proveer un servicio de auditoría al programa.
- Controlar y mantener actualizado el programa.

4.1.5 Contratistas

- Son responsables directos del manejo y la operación del servicio de transporte terrestre dentro de sus negocios.
- Deben realizar las actividades de manera segura, acatando todos los asuntos contemplados en la legislación vigente para el sector especificados en los contratos respectivos.
- Cumplir y hacer cumplir todo lo referente en el programa, al contrato a su cargo.

4.2. Frecuencia de Reuniones del COMITÉ DE SEGURIDAD VIAL

El comité de seguridad vial se desarrolla al interior del Comité de Procesos y Calidad que se realiza de frecuencia mensual; en dicho comité se tratan temas organizacionales, de seguridad vial y salud ocupacional entre otros.

Adicionalmente, se analizan los indicadores de cada proceso y se establecen las acciones necesarias para erradicar las causas raíz de los inconvenientes presentados.

Los asistentes al comité son el personal administrativo y a partir del mes de diciembre de 2016 se incluirán dos conductores para integrarlos a los programas de seguridad vial. El último comité se desarrolló en el mes de julio de 2016 y se reanudará en enero de 2017; esto debido a temas internos de compañía que requirieron ser atendidos.

5. POLÍTICA DE SEGURIDAD VIAL

REALTUR S.A. se compromete de manera irrenunciable a dar cumplimiento mediante la operatividad de su misión empresarial a los lineamientos que la ley bajo la resolución No 0001565 de junio de 2014 exige, así mismo, se compromete a brindar la formación necesaria a todos sus empleados para el conocimiento de los requerimientos a que haya lugar.

En su compromiso empresarial REALTUR S.A. enlazará todos aquellos aspectos de la ley que sean necesarios a sus procesos organizacionales los cuales están direccionados desde el sistema de gestión de calidad bajo lineamiento de ISO 9001 el cual exige la mejora continua de sus procesos.

5.1. Divulgación Política de Seguridad Vial

Realtur S.A., adelantará la divulgación de la política de seguridad vial a través de la página web www.realtursa.com y en las instalaciones de la empresa.

6. DIAGNÓSTICO

6.1 Generalidades de la empresa

EMPRESA:	REALTUR S.A
NIT:	810005477-0
GERENTE:	Claudia Patricia Loaiza
RESPONSABLE DE SYSO:	Yuri Paola Castrillón
DIRECCIÓN PRINCIPAL	Avenida Panamericana Estación Uribe Lote El Campin Manizales/Caldas

Realtur S.A es una empresa dedicada a la prestación de servicios de transporte especial de pasajeros escolar, empresarial y turístico. Presta servicios a universidades, colegios, fábricas, agencias de viajes y operadoras de turismo, hoteles, viajes ocasionales y comunidad en general.

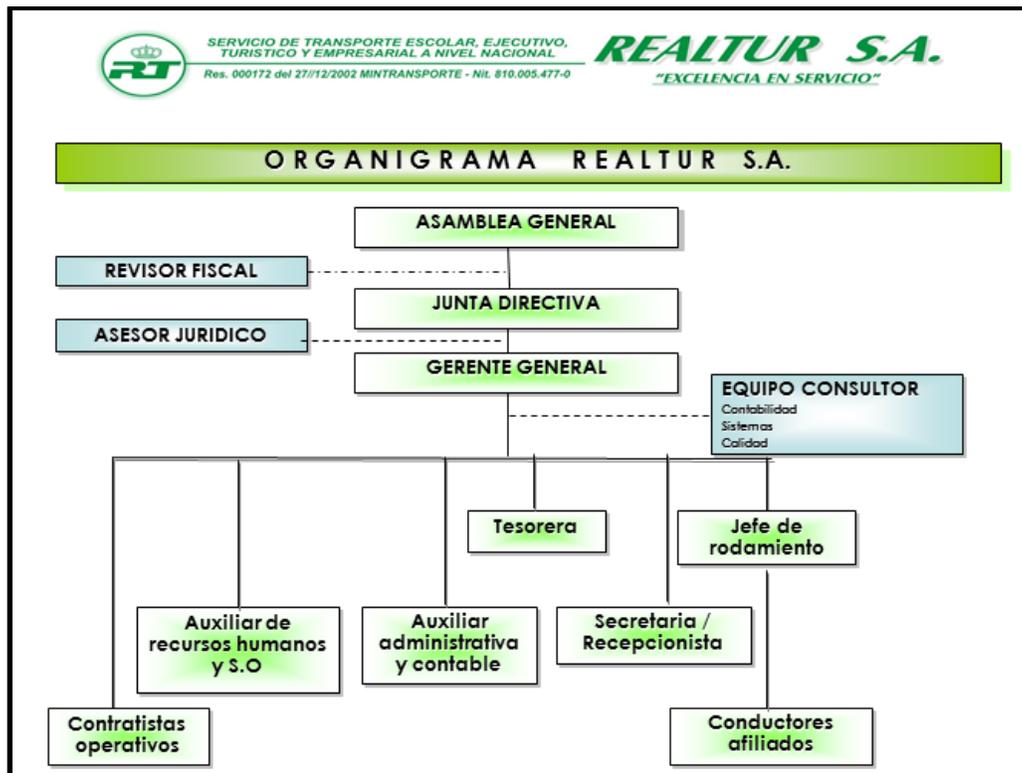


Imagen No 1. Organigrama de la empresa

CANTIDAD DE VEHÍCULOS:

TIPO	CANTIDAD
BUSES	33
BUSSETAS	20
MICROBUSES	25
CAMPEROS	3
CAMIONETAS	3
TOTAL	84

TIPO DE VINCULACIÓN FLOTA:

TIPO	CANTIDAD
PROPIOS	11
AFILIADOS	55
SOCIOS	18
TOTAL	84

CANTIDAD DE EMPLEADOS:

TIPO	CANTIDAD
DIRECTOS	34
INDIRECTOS	62
CONTRATISTAS	8
TOTAL	104

CLASIFICACIÓN DEL PERSONAL

TIPO	CANTIDAD
ADMINISTRATIVO	9
TÉCNICO	1
OPERATIVO	94
TOTAL	104

6.2 Consolidación y análisis de la información

Para la identificación de peligros y evaluación de riesgos se aplicó una encuesta al personal de la empresa con el fin de determinar los factores que influyen en la seguridad y definir las acciones a implementar.

La encuesta se realizó a una muestra del 60,1%. Donde se tiene que:

Administrativos: 6

Operativos: 55

Técnico: 1

Otro: 1

Experiencia en la conducción:



Imagen No 2.

En la imagen No 3 se puede observar que 27% de los conductores tienen entre 20 y 29 años de experiencia en la conducción, seguidos de un 22% que posee una experiencia entre 30 y 39 años. Inclusive un 3% de conductores afiliados manifestó tener más de 50 años de experiencia.

6.3 Desplazamientos

De acuerdo a la nueva ubicación de la empresa, los desplazamientos del personal se realizan en los medios que a continuación se detallan:

Administrativos: 33% transporte propio, automóvil
66% transporte público

Operativo: 21.42% transporte propio, motocicletas
28.57% transporte propio, automóvil
50.51% transporte público

El personal operativo y administrativo realiza estos desplazamientos al interior de la ciudad.

6.4 Ciudades de operación de la empresa

La empresa REALTUR S.A., presta sus servicios en todo el territorio nacional, a continuación se detallan las ciudades en las cuales se presenta el mayor desplazamiento en los años 2015 y 2016.

Ciudad Destino	2015	2016	Total general
Manizales	1842	1683	3525
Santagueda	819	1179	1998
Pereira	681	566	1247
Armenia	173	206	379
Chinchiná	177	197	374
Bogotá, D.C.	113	186	299
Medellín	136	104	240
Cali	88	132	220
KM 41	142	59	201
Bugalagrande	72	107	179

Para mayor ilustración, en el Anexo # 1 se relacionan la totalidad de las ciudades.

6.5 Mecanismos de contratación de vehículos

Los vehículos de la empresa se vinculan mediante tres modalidades:

- a. Vinculación de afiliados: El cual se soporta con contrato de afiliación Anexo # 2
- b. Convenios empresariales: Los cuales son registrados ante el ministerio de transporte; actualmente se tienen los siguientes convenios.

COOPSERVINTES
TRANSPALESTINA
RUTAS COLOMBIANAS
AGUILAS TOUR S.A.S
TRANSPORTES EL DORADO S.A.S
COOPERATIVA DE TRANSPORTES Y SERVICIOS MULTIPLES LTDA
INTERNACIONAL DE TURISMO
EJECUTRANS
EMPRESARIALES

TRANS ESPECIALES EL SAMAN S.A.S

En el Anexo # 3 se evidencia modelo de convenio

c. Parque automotor propio: El cual es adquirido por los propietarios de la empresa.

6.6 Mecanismos de contratación de los conductores

Realtur S.A. cuenta con procedimiento para la selección de conductores de nómina, adicionalmente, se tiene contrato laboral. Se anexa modelo de contrato Anexo # 4.

Accidentalidad en los últimos 4 años:

De acuerdo a los registros desde el 2011 hasta el 2014 se presentaron 36, entre accidentes e incidentes de tránsito, los cuales se describen a continuación:

	ACCIDENTES			INCIDENTES			Total Año
	Solo daños	Lesionados	Con muertos	Solo daños	Lesionados	Con muertos	
2011	7	3	0	0	1	0	11
2012	4	0	0	3	1	0	8
2013	8	2	0	1	0	0	11
2014	4	0	1	1	0	0	6

MATRIZ DOFA



PLAN ESTRATEGICO DE SEGURIDAD VIAL

D	DEBILIDADES	F	FORTALEZAS
1	No se realiza prueba teórica ni práctica para el ingreso de conductores.	1	Se cuenta con un dispositivo de apoyo para la ubicación, reconocimiento en tiempo real de los vehículos y las vías GPS.
2	No se encuentra establecida la política de control de alcohol y drogas.	2	Amplia experiencia en los conductores de la empresa.
3	Dentro de las hojas de vida no se encuentran registros de la siniestralidad por conductor.	3	Parque automotor moderno y en óptimas condiciones.
4		4	Se cuenta con un plan de capacitación anual con un cumplimiento del 100%.
A	AMENAZAS	O	OPORTUNIDADES
1	Mal estado de la malla vial en algunos sectores del territorio Nacional.	1	Oferta de capacitación en temas relacionados con las principales causas de accidentalidad.
2	Fallas humanas en actores viales externos.	2	Incremento en la confianza de los clientes.
3	Mala señalización en algunos sectores del territorio Nacional.	3	Ventaja competitiva frente a empresas con mayor accidentalidad.

7. Identificación de peligros y evaluación de riesgos

A continuación se presenta el mapa de riesgos tanto para conductores como para administrativos, en los cuales se analizan cada uno de los posibles riesgos, evaluando la probabilidad de que esto ocurra, así como el impacto que esto puede producir.

Puesto de Trabajo	Actividades	RIESGOS		VALORACIÓN			
		Descripción	Clasificación	Probabilidad	Impacto	RIESGO	
CONDUCTORES	TRANSPORTE DE SERVICIO ESPECIAL DE PASAJEROS	No utilizar el cinturón de seguridad mientras el vehículo se encuentra en movimiento puede generar lesiones en caso de una colisión	HÁBITOS	BAJO	BAJO	BAJO	
		Presentar distracciones mientras se conduce		MEDIO	ALTO	ALTO	
		Tener exceso de confianza tanto de la vía como del vehículo que se conduce		BAJO	MEDIO	MEDIO	
		Conducir con preocupaciones		BAJO	MEDIO	MEDIO	
		Ingerir bebidas embriagantes o sustancias alucinógenas cuando se va a conducir un vehículo		BAJO	ALTO	MEDIO	
		Desplazarse por las vías a una velocidad superior a la permitida (Exceso de velocidad)		BAJO	ALTO	MEDIO	
		Conducir un vehículo sin haber descansado lo suficiente (fatiga o sueño)		BAJO	ALTO	MEDIO	
		Desplazarse por una vía o carretera en mal estado, húmeda o derrame de algún líquido		ENTORNO	MEDIO	MEDIO	MEDIO
		Falta de señalización o demarcación en las vías	MADIO		MEDIO	MEDIO	
		Conducir un vehículo bajo la lluvia o con niebla (condiciones climáticas adversas)	BAJO		MEDIO	MEDIO	
			Fallas mecánicas	VEHÍCULO	BAJO	ALTO	MEDIO

Puesto de Trabajo	Actividades	RIESGOS		VALORACIÓN		
		Descripción	Clasificación	Probabilidad	Impacto	RIESGO
ADMINISTRATIVOS	RECEPCIÓN, REALIZACIÓN Y MANEJO DE DOCUMENTOS TANTO DE EMPLEADOS, AFILIADOS COMO DE USUARIOS DE LA EMPRESA. RECEPCIÓN Y REALIZACIÓN DE LLAMADAS, IMPLEMENTACIÓN DE PLANILLAS. AFILIACIONES A SEGURIDAD SOCIAL, ARL, CAJA DE COMPENSACION, PENSIÓN Y CESANTIAS. ENTRE OTRAS LABORES DE TIPO ADMINISTRATIVO	No utilizar el cinturón de seguridad mientras el vehículo se encuentra en movimiento	HÁBITOS	BAJO	BAJO	BAJO
		Presentar distracciones mientras se conduce o se desplaza por las vías		MEDIO	ALTO	MEDIO
		Tener exceso de confianza tanto en el vehículo que conduce o en la vía por la cual se desplaza		BAJO	MEDIO	MEDIO
		Conducir o desplazarse por las vías con preocupaciones		BAJO	MEDIO	MEDIO
		No conocer la normalidad que regula las vías		ALTO	ALTO	ALTO
		Ingerir bebidas embriagantes o sustancias alucinógenas y después ser parte activa de las vías		BAJO	ALTO	MEDIO
		Desplazarse por las vías a una velocidad superior a la permitida (Exceso de velocidad)		BAJO	ALTO	MEDIO
		Conducir un vehículo sin haber descansado lo suficiente (fatiga o sueño)		BAJO	MEDIO	MEDIO
		Desplazarse por una vía o carretera en mal estado, húmeda o derrame de algún líquido	ENTORNO	MADIO	MEDIO	MEDIO
		Falta de señalización o demarcación en las vías		BAJO	MEDIO	MEDIO
		Conducir un vehículo bajo la lluvia o con niebla (condiciones climáticas adversas)		BAJO	MEDIO	MEDIO
			Fallas mecánicas	VEHÍCULO	BAJO	ALTO

Imagen No 3. Mapa de riesgos de la seguridad vial.

Para la medición del riesgo es necesario analizar la probabilidad de ocurrencia y el impacto que esté pueda generar al proceso de la seguridad vial de la empresa, por lo cual se presenta matriz de priorización donde se ubican ambos aspectos:

Matriz de Priorización

PROBABILIDAD	3. ALTA	MEDIO	ALTO	ALTO
	2. MEDIA	MEDIO	MEDIO	ALTO
	1. BAJA	BAJO	MEDIO	MEDIO
		1. BAJO	2. MEDIA	3. ALTA
		IMPACTO		

Donde:

Probabilidad: Frecuencia que podría presentar el riesgo

ALTA: Se presenta frecuentemente

MEDIA: Se presenta con poca frecuencia

BAJA: Poco factible su ocurrencia

IMPACTO: Forma en la cual el riesgo afecta la seguridad vial de la empresa

ALTA: Si el riesgo llegara a presentarse, afecta en alto grado la seguridad vial

MEDIA: Si el riesgo llegara a presentarse, afecta en grado medio la seguridad vial

BAJA: Si el riesgo llegara a presentarse, afecta en grado bajo la seguridad vial

7.1. Medición de Indicadores del Plan Estrategico de Seguridad Vial

En la matriz de roles y perfiles establecida por Realtur S.A., el Jefe de Rodamiento y la Auxiliar de Recursos Humanos son los responsables de la medición y seguimiento de los indicadores del PESV, en el Anexo # 5 se detallan cada una de las funciones, igualmente, en el numeral se especifica el control y seguimiento que se adelanta en la medición de los indicadores, así mismo, en el Anexo # 6, se describe la metodología para el desarrollo de las auditorías.

8. COMPORTAMIENTO HUMANO

Los perfiles y competencias deben definirse para todos los cargos, que de una u otra manera interactúan en la operación de transporte; en el caso de Realtur S.A., deben reunir una serie de requisitos en términos de:

- Educación
- Formación
- Habilidades y/o cualidades
- Experiencia
- Características especiales del cargo
- Entrenamiento requerido para el cargo

8.1 Perfiles y competencias

Cargo: Jefe de rodamiento

Funciones: Planear y coordinar la logística de la prestación del servicio vehicular a los clientes.

Educación mínima: Bachillerato

Experiencia: De 3 meses a un año en el área de transporte, manejo de frecuencias y costeo de rutas. Mínimo 2 años como Jefe de Rodamiento y/o mantenimiento de vehículos.

Formación: Seminarios de transporte (Normas, decretos y reglamentaciones) - Capacitaciones en manejo de software de la empresa - Capacitaciones en manejo de software básico, fax e internet - Talleres de servicio al cliente - Mecánica Básica.

Habilidades: Actitud de servicio - Fluidez verbal - Fluidez escrita - Trabajo en equipo - Pensamiento analítico - Liderazgo en equipo - Elaboración de informes - Toma de decisiones - Razonamiento numérico - Manejo de equipos y programas de computación – Conocimiento organizacional.

Cargo: Conductor

Funciones: Desarrollar las actividades de prestación del servicio conforme lo establecido en las condiciones contractuales establecidas con los clientes.

Educación mínima: Realizar prueba de lecto-escritura

Experiencia: 2 años como conductor de vehículos tipo Bus y/o Buseta ó 2 años como conductor de vehículos tipo microbús ó mínimo 2 años de experiencia en transporte Escolar.

Formación: Servicio al cliente - Mecánica Automotriz - Normas de Seguridad Automotriz.

Habilidades: Trabajo en Equipo - Iniciativa - Apertura al cambio - Comunicación Efectiva - Motivación al logro - Orientación al Cliente.

Además de los requisitos anteriormente descritos se tiene en cuenta la resolución 1555 del 27 de junio de 2005, por la cual se reglamenta el procedimiento para obtener el Certificado de Aptitud Física, Mental y de Coordinación Motriz el cual es un documento expedido y suscrito por un médico que actúa en nombre y representación de un Centro de Reconocimiento de Conductores, en el que se certifica, ante las autoridades de tránsito, que el aspirante a obtener por primera vez, recategorizar y/o refrendar la licencia de conducción posee la aptitud física, mental y de coordinación motriz adecuada a las exigencias que se requieren para conducir un vehículo para conducir y se establecen los rangos de aprobación de la evaluación requerida.

8.2 Procesos de Selección

La empresa cuenta con proceso de selección de cada uno de los cargos, en el Anexo # 7, se relaciona el procedimiento para la selección de los conductores.

8.3 Pruebas de ingreso de conductores

Dentro del proceso de incorporación de su personal, Realtur S.A. cuenta con los siguientes convenios:

- La empresa Unirsalud Ltda, realiza los exámenes de ingreso, periódicos y de retiro, en el Anexo # 8 se encuentra la respectiva certificación.
- La Asociación de Transportadores de Caldas ASOTRANSCAL, adelanta los exámenes médicos, sicosensométricos de control cada seis (6) meses (Anexo # 9).
- La presentación de los exámenes teóricos se encuentran documentados dentro del proceso de selección de los conductores.
- Las pruebas psicotecnicas son adelantadas por un profesional en el área de la sicología (Anexo # 10)

- La empresa, esta en proceso de gestión para firmar convenios con academias de automovilismo acreditadas para las pruebas prácticas a los conductores

8.4 Programa de formación y entrenamiento

El programa de formación y educación debe contemplar las estrategias y metodologías de capacitación necesarias para el éxito del programa: formación teórica y práctica, temas generales y específicos, capacitación en diferentes niveles, capacitación por módulos, sistemas de evaluación, etc. Se deberán realizar los ajustes del caso, dependiendo de la identificación de peligros evaluación y control y de riesgos, identificación de requisitos legales y de otra índole, lo mismo que del análisis de indicadores de accidentalidad vial.

La empresa cuenta con un programa anual de capacitación identificado con el código FR-005 V1. Así mismo, el registro de capacitaciones está identificado con el código FR-009 V2.

Como ejemplo durante el 2014 se realizaron las siguientes capacitaciones:

Tema: Capacitación en normatividad de tránsito vigente

Fecha y hora: 17 de Febrero – 9:00 a 11:00

Responsable: Eje Vial

Tema: Capacitación en primeros auxilios

Fecha y hora: 19 de Marzo - 9:00 a 11:00

Responsable: ARL

Tema: Asesoría trabajo seguro (seguimiento a la accidentalidad)

Fecha y hora: 27 de Marzo – 8:00 a 10:00

Responsable: ARL

Tema: Prevención de consumo de sustancias psicoactivas, alcohol y tabaquismo

Fecha y hora: 15 de Septiembre – 9:00 a 11:00

Responsable: ARL

Tema: Manejo defensivo

Fecha y hora: 4 de Noviembre – 18:00 a 21:00

Responsable: ARL

Igualmente, en el Anexo # 11 se discriminan las capacitaciones adelantadas durante el año 2015, la persona encargada de elaborar el cronograma de capacitación así como su ejecución y seguimiento es la Auxiliar de Recursos Humanos, tal y como se describe en los Anexos # 5 (matriz de roles y perfiles) y el 7 (Caracterización y descripción del proceso de Recursos Humanos). Dentro del cronograma de capacitación se incluyen entre otros temas los relacionados con la seguridad vial.

8.5 Control de documentación de conductores

Se tiene documentado un mínimo de información de los conductores, tal como experiencia, formación, reporte histórico de comparendos, tipo de licencia y vigencia.

La información mínima a recopilar es: accidentes e incidentes, exámenes, pruebas, capacitaciones, entre otras la cual debe ser actualizada periódicamente.

En la caracterización y descripción del proceso de recursos humanos (anexo # 7), se detalla el procedimiento a seguir y el responsable de la verificación cuando los conductores presentan comparendos

8.6. Políticas de control de alcohol y drogas

Realtur S.A., se encuentra en proceso de construcción de la política de alcohol y drogas y en la contratación de proveedor que cumpla con todos los requerimientos establecidos por la Ley; sin embargo, de manera ocasional, la empresa contrata con la terminal de transportes de manizales la realización de pruebas de alcoholimetría, y en el evento de presentarse algún caso positivo, la empresa ha establecido las acciones que se detallan a continuación en el reglamento interno de trabajo Artículos 45 y 46:

ART. 45. —Constituyen faltas graves:

- a) El retardo hasta de 15 minutos en la hora de entrada al trabajo sin excusa suficiente, por quinta vez.
- b) La falta total del trabajador en la mañana o en el turno correspondiente, sin excusa suficiente, por tercera vez.
- c) La falta total del trabajador a sus labores durante el día sin excusa suficiente, por tercera vez.
- d) Violación grave por parte del trabajador de las obligaciones contractuales o reglamentarias.
- e) Utilizar el vehículo asignado para su conducción, en diligencias personales no autorizadas por REALTUR S.A.
- f) Obtener o tratar de obtener permisos, licencias o incapacidades temporales, mediante informaciones falsas, distorsionadas o inexactas.
- g) Hacer afirmaciones falsas, maliciosas o malintencionadas sobre la Empresa, sus productos, sus dirigentes o sus trabajadores, etc., fomentando así un ambiente de desconfianza, incertidumbre y/o inestabilidad.
- h) Negarse u oponerse a laborar en la respectiva jornada y/o turno, o al cambio transitorio permanente de la jornada, y/o turno cuando por necesidad de la Empresa le sea asignado.
- i) Prestar y/o auto prestarse dineros de la Empresa, sin expresa autorización escrita de la persona facultada para ello.
- j) Ingresar y/o presentarse al trabajo y/o turno correspondiente o de tiempo suplementario requerido por la Empresa, con síntomas de haber ingerido bebidas embriagantes y/o con signos de ebriedad o guayabo.

- k) Ingerir, así sea en cantidades pequeñas bebidas embriagantes, narcóticos o drogas enervantes y/o alucinógenas durante las horas de trabajo ya sea dentro o fuera de las instalaciones de la Empresa.
- l) Toda falta de honradez que el trabajador cometa en sus relaciones con la Empresa o con los trabajadores, proveedores y clientes de la misma.
- m) Abusar de la autoridad, la confianza y/o de las atribuciones que le han sido conferidas para el ejercicio de sus deberes u obligaciones contractuales.
- n) Cualquier conducta que atente contra los deberes y/o las prohibiciones establecidas en el presente reglamento y/o en el Código Nacional de Tránsito

La Violación grave por parte del trabajador de las obligaciones contractuales o reglamentarias implica la suspensión del trabajador hasta por tres meses o despido de acuerdo a las evidencias recolectadas en la diligencia de descargos o el perjuicio que la actuación causare a la empresa o a alguno de sus miembros.

ART. 46. — Constituyen faltas gravísimas la reincidencia en la comisión de cualquier falta que haya sido señalada y sancionada como grave y la comisión de las mismas será causal de terminación del contrato de trabajo.

8.7 Políticas de regulación

La empresa cuenta con un sistema de localización satelital operado por Logirastreo S.A.S el cual realiza la medición de velocidad, agresividad en manejo y frenadas bruscas, permitiendo regular las conductas humanas que afectan la seguridad vial teniendo en cuenta las leyes vigentes aplicables.

Por otro lado en el terminal de transporte se les realiza a los conductores el procedimiento de alcoholimetría para verificar que al iniciar un viaje se encuentren sobrios, y adicionalmente la empresa realiza charlas sobre la prevención de tabaquismo y alcoholización.

Realtur S.A., en su reglamento interno de trabajo en el **CAPÍTULO IV**, ha establecido el **Horario de trabajo**, que es el que se detalla a continuación:

ART. 8º—Las horas de entrada y salida de los trabajadores son las que a continuación se expresan así:

Días laborables: los días laborables para el personal administrativo son de lunes a sábado y para el personal operativo de lunes a domingo dada la naturaleza del servicio.

En la política de seguridad vial establecida por la empresa, se hace referencia al cumplimiento de marco legal aplicable al sector dentro del cual se mencionan los límites de velocidad, uso del cinturón y prohibición de equipos de comunicación bidireccional; por lo tanto, Realtur S.A. vela por el cumplimiento a lo dispuesto en la Ley, dado lo anterior, no se establece políticas internas en estos aspectos.

De acuerdo al análisis realizado por la ARL, Realtur S.A., no requiere el uso de elementos de protección personal ya que no se hace intervención mecánica a los vehiculos.

9. VEHÍCULOS SEGUROS

A pesar de que las fallas en los vehículos poseen la menor participación en los accidentes de tránsito, se estima que actualmente alrededor del 5% de los mismos son debido a problemas mecánicos, por lo cual teniendo en cuenta la misión de nuestra empresa se considera al vehículo como una herramienta importante de trabajo y es por ello que trabajamos para que nuestros vehículos (propios y afiliados) respondan con eficiencia y precisión a todas las maniobras realizadas por nuestros conductores.

En caso de presentarse algún accidente o incidente, la persona involucrada realiza el respectivo reporte de acuerdo al Anexo # 12, Reporte e investigación de accidentes e incidentes, documentos que son archivados en cada una de las carpetas de los vehículos.

9.1 Plan de mantenimiento preventivo

Teniendo en cuenta lo establecido en la resolución 0315 del 06 de febrero de 2013, se implementa en la empresa un programa de revisión y mantenimiento preventivo a cada uno de los vehículos (propios, afiliados o de socios), el cual busca:

1. Que además de la revisiones obligatorias se realicen mantenimientos preventivos a cada uno de los vehículos en un periodo no mayor a dos (2) meses a través de un Centro de Diagnóstico Automotor autorizado, revisión que es asumida por cada uno de los propietarios.
2. Prevenir posibles fallas o desperfectos que puedan tener cada uno de los vehículos, donde se registra en la hoja de vida (ficha técnica) cada uno de los hallazgos encontrados.
3. Tener en la base de datos de la empresa toda la información de los vehículos como lo es: fichas técnicas y estado de los sistemas de seguridad activa y pasiva (los mismos que están establecidos en la revisión técnico mecánica) de cada uno de los vehículos.
4. Realizar seguimiento a las posibles fallas que presenten los vehículos, por medio de los comentarios u observaciones que presenta el informe entregado por el Centro de Diagnóstico Automotor,

9.2 Documentación del plan de mantenimiento e idoneidad

Como evidencia de los mantenimientos preventivos realizados a cada uno de los vehículos (propios, afiliados o de socios), en nuestra base de datos reposa dicho registro con lo cual, se puede verificar en cualquier momento el histórico de cada uno de los automotores, permitiendo trazabilidad de las operaciones realizadas.

El software con el que cuenta la empresa para almacenar y evaluar dicha información es el “Sistema Administrativo para Transporte Especial (SIC – TRANSP)”, el cual no solo tiene dicha función sino que también evalúa la planta administrativa y operacional de la empresa.

Cabe señalar que los mantenimientos preventivos que se le realizan a todo el parque automotor, son hechos por personal idóneo en un Centro de Diagnóstico Automotor que cuenta con toda la tecnología adecuada para tal fin.

Anexo 13: Certificación del Centro de Lubricación L & P

Anexo 14: Formato FR-001 V6 Mantenimiento preventivo.

9.3 Procedimiento de inspección diaria a vehículos

Como un complemento al plan de mantenimiento preventivo, se implementa en la empresa un protocolo para inspeccionar diariamente cada vehículo con el fin de conocer su estado antes de iniciar la marcha, donde se tiene en cuenta los elementos más relevantes de la seguridad activa y pasiva de los automotores.

Para la inspección o revisión diaria de vehículo la empresa implementa un formato que es diligenciado por un inspector designado por la dirección, el cual tiene como función prohibir el inicio de marcha si encuentra alguna inconsistencia en alguno de los ítems a revisar.

Adicionalmente al diligenciamiento diario del formato de inspección diaria, la empresa cuenta con un sistema de posicionamiento global (GPS), que permite tener información en tiempo real y las 24 horas del día en temas como: rendimiento del combustible del vehículo, aceite, estado de las llantas y rendimiento de los vehículo entre otros, permitiendo detectar fallas o desgastes de los mismos. Dicho servicio es prestado por la empresa Logirastreo S.A.S y permite obtener dicha información vía web.

Anexo 15: Formato de revisión diaria al vehículo.

La empresa adelanta las auditorias internas de acuerdo al procedimiento establecido en el Anexo # 6. Adicionalmente la organización se encuentra

certificada en norma ISO 9001:2008 dentro de la cual el ítem de auditoria es obligatorio en su ciclo programa -plan-lista de chequeo- informe de acuerdo al alcance que se haya definido para auditoria.

9.4 Control de documentación y registro de vehículos

Como política de la empresa, cada vehículo ya sea propio o afiliado, al momento de ingresar al parque automotor nuestro, se le realiza un registro donde se ingresa cierta información del mismo para así poder controlar el cumplimiento de fechas sobre la documentación de ley requerida, al igual que la trazabilidad de las acciones ejecutas, dicho registro y control es realizado por medio del software “Sistema Administrativo para Transporte Especial (SIC – TRANSP)”.

La información que contiene cada registro o “ficha técnica” de cada vehículo contiene:

- ✓ Fotografía del vehículo
- ✓ Placa y número interno
- ✓ Marca, modelo y clase
- ✓ Fecha de afiliación
- ✓ Propietario
- ✓ Copia de la tarjeta de propiedad o matricula
- ✓ Copia de las pólizas de responsabilidad
- ✓ Copia de la tarjeta de operación
- ✓ Copia de la revisión técnico mecánica y de gases
- ✓ Copia del Soat
- ✓ Ultimo mantenimiento preventivo

Anexo 16: Formato FR-001 V6 Ficha técnica del vehículo.

10. INFRAESTRUCTURA SEGURA

La empresa no cuenta con zonas de patios de maniobras, talleres, zonas de lavado, ni zonas de descanso e higiene propias. Con respecto a los desplazamientos fuera del entorno físico de la empresa se realiza un breve diagnóstico a la infraestructura vial en Colombia.

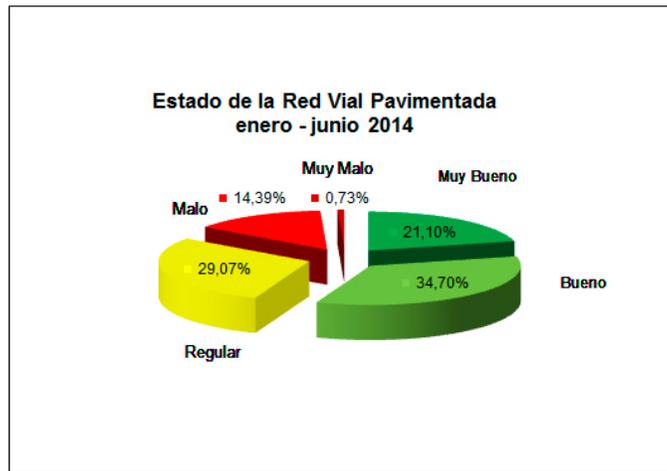


Imagen No 4 Fuente Invias

En la imagen anterior se puede observar que el 14,4% de las vías a cargo del Instituto Nacional de Vías se encuentran en mal estado, por lo cual es necesario mantener un efectivo control y seguimiento que permita adoptar las medidas preventivas necesarias para desplazarse por las vías del territorio nacional. Es por ello que la empresa constantemente consulta el estado de las vías a través de las siguientes entidades:

ENTIDAD	PÁGINA WEB	OTRO CONTACTO
Instituto Nacional de Vías	http://www.invias.gov.co/	# 767
Ministerio de Transporte	https://www.mintransporte.gov.co/	
Policía Nacional de Colombia	http://www.policia.gov.co/	

De igual forma como se mencionó anteriormente la empresa cuenta con Sistema de posicionamiento global GPS, encargado de registrar el estado de las vías tanto de perímetro urbano como territorio nacional y maximización de rutas.

Como se menciona anteriormente, Realtur S.A. en su reglamento interno de trabajo, ha establecido el horario de trabajo, tanto para el personal administrativo como el operativo, en cuanto al seguimiento que se hace del compartamiento en cada uno de los viajes, de manera constante la empresa adelanta encuestas de satisfacción con los clientes Anexo # 17, resultados que son socializados en las diferentes capacitaciones que se realizan y además se establecen las acciones a seguir en caso de presentarse alguna queja.

11. ATENCIÓN A VICTIMAS

La empresa cuenta con un plan de emergencias en el cual se definen estrategias y procedimientos a desarrollar en caso de una emergencia médica, igualmente tiene

establecido un plan de evacuación dentro del cual existe el protocolo estándar en caso de accidente de tránsito, Anexo # 18

En las diferentes capacitaciones que se adelantan, se incluye la divulgación de las lecciones aprendidas de los accidentes de tránsito y en el flujograma anexo se detalla como se realiza el manejo de accidentes de tránsito.

Política de salud, seguridad y medio ambiente

Para **REALTUR S.A.** Es un compromiso y una necesidad garantizar un óptimo nivel de seguridad para todos los ocupantes y usuarios en sus instalaciones, así como crear, reforzar y mantener una actitud positiva hacia la prevención y preparación para emergencias.

En razón de lo anterior, la Entidad ha implementado el presente documento que contempla los procedimientos de actuación y operación seguros y suministrar los recursos necesarios para la prevención y control de eventos internos, externos o naturales que puedan ocurrir.

Cabe la pena resaltar que el compromiso y responsabilidad será de todas las personas involucradas con la Entidad, quienes tendrán la función de velar por su seguridad y la de sus compañeros, manteniendo un ambiente de trabajo seguro y reportando cualquier novedad que se presente.

La Dirección de la Entidad se compromete a dar todo su apoyo y colaboración para la implantación de la Política de Prevención y Preparación para Emergencias aquí expuestas, incluyendo los recursos humanos, técnicos y administrativos necesarios.

A través de los informes de las autoridades competentes, las entrevistas con afectados y el informe técnico emitido por la ARL, la empresa cuenta con registros de los accidentes laborales viales y a través de una empresa privada realiza la investigación y reconstrucción de los accidentes de tránsito con lesionados o muertos.

12. SEGUIMIENTO Y CONTROL DEL PROGRAMA

A continuación se presentan las estrategias para la realización del control y seguimiento del programa:

- Lograr que el 100% de los conductores cuenten con cursos en técnicas de conducción.

- Realizar como mínimo 2 auditorías internas al año para verificar el cumplimiento del PESV.
- Control mediante GPS de aceleraciones y desaceleraciones bruscas. Es considerada una desaceleración brusca en los siguientes casos:
Si la velocidad es > 60 km/h y se produce una desaceleración de 50 km/h en un tiempo no superior a 5 segundos.
Si la velocidad es < 60 km/h y se produce una desaceleración de 40 km/h en un tiempo no superior a 5 segundos
Se considera una aceleración brusca cuando se produce un aumento de la velocidad superior a 30 km/h en un tiempo no superior a 5 segundos.
- Realizar un estricto control mensual a los operadores del estado de multas, y enviarlo a la superintendencia de puertos y transporte, garantizando el cumplimiento de la ley 1383 de 2010, Art. 17 parágrafo 2.
- Realizar un estudio de rutas que permita identificar puntos críticos y establecer estrategias de prevención.
- Identificación continua y participativa de peligros por parte de conductores y personal en general.
- Establecer un mecanismo para verificar el cumplimiento de la normatividad vigente aplicable.

FICHA TÉCNICA DE INDICADORES

FUENTE	DEFINICIÓN	FÓRMULA	FRECUENCIA	META
REGISTRO DE INCIDENTES Y ACCIDENTES	Porcentaje de vehículos que presentaron accidentes	$\frac{\text{Nro de vehículos que han tenido al menos 1 accidente}}{\text{Nro total de vehículos}} \times 100$	Trimestral	20%
	Número de accidentes con solo daños presentados	Σ accidentes solo daños	Bimestral	≥ 1
	Número de accidentes lesionados presentados	Σ accidentes lesionados	Bimestral	≥ 1
	Número de accidentes con muertos presentados	Σ accidentes muertos	Bimestral	≥ 1
	Número de incidentes con solo daños presentados	Σ incidentes solo daños	Bimestral	≥ 1
	Número de incidentes con lesionados presentados	Σ incidentes lesionados	Bimestral	≥ 1
	Número de incidentes con muertos presentados	Σ incidentes muertos	Bimestral	≥ 1
	Índice de Impacto económico de los accidentes	$\frac{\Sigma \text{ Indemnizaciones año inmediatamente anterior}}{\Sigma \text{ Indemnizaciones en el año}} \times 100$	Anual	

II INFORME DE GPS	Porcentaje de conductores que presentaron aceleraciones bruscas	$\frac{\text{Nro de conductores que presentaron aceleraciones bruscas}}{\text{Promedio de conductores}} \times 100$	Trimestral	
	Porcentaje de conductores que presentaron frenadas bruscas	$\frac{\text{Nro de conductores que presentaron frenadas bruscas}}{\text{Promedio de conductores}} \times 100$	Trimestral	
PROGRAMA DE CAPACITACIONES	Porcentaje de cumplimiento del plan de capacitación	$\frac{\text{Nro de capacitaciones realizadas}}{\text{Nro de capacitaciones programadas}} \times 100$	Anual	100%
	Porcentaje de cumplimiento del programa seguridad vial	$\frac{\text{Nro de estrategias implementadas}}{\text{Nro de estrategias planeadas}} \times 100$	Semestral	
	Número de personal formado en seguridad vial	$\frac{\text{Nro de personas formadas}}{\text{Total de personaas a formar}} \times 100$	Trimestral	

13. REVISIÓN POR LA GERENCIA

La revisión de todo el proceso del programa forma parte de la responsabilidad gerencial. Por lo tanto, si la gerencia no lidera tal revisión, deberá asignársela al siguiente nivel directivo para que lleve a cabo dicho requerimiento conjuntamente con el personal de salud y seguridad y expertos en el tema.

El proceso de revisión no sólo se centrará en qué tan bien se está implementando el sistema y en los resultados que se han logrado, sino que también evaluará la conformidad y aptitud con la nueva legislación y los cambios en las actitudes sociales.

Se debe revisar a intervalos definidos el programa para la Intervención del riesgo, para asegurar su adecuación y efectividad permanente. El proceso de revisión debe asegurar que se recoja la información necesaria que le permita llevar a cabo esta evaluación. Esta revisión debe estar documentada.

La revisión deberá direccionarse a los siguientes aspectos:

- Conveniencia de la política actual.
- Establecimiento o actualización de objetivos del programa para el mejoramiento continuo en el periodo siguiente.
- Suficiencia de los procesos actuales para la identificación de peligros, evaluación y control de riesgos.
- Niveles actuales de riesgo y efectividad de las medidas de control existentes.
- Suficiencia de los recursos (financieros, de personal, materiales, etc.).
- Efectividad del proceso de inspección.
- Efectividad del proceso de informe de peligros.
- Datos relacionados con accidentes e incidentes que hayan ocurrido.
- Procedimientos que no sean efectivos.
- Resultados de auditorías internas y externas
- Estado de preparación para emergencias.
- Mejoras al programa para la intervención del riesgo.
- Resultados de cualquier investigación de accidentes e incidentes.

- Una evaluación de los efectos de los cambios previsibles en la legislación o tecnología.

BIBLIOGRAFÍA

- [1] Proyecto Praise del ETSC (European Transport Safety Council)
- [2] Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial 2013 de la OMS (Organización Mundial de la salud)
- [3] Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011-2020 (Asamblea General de las Naciones Unidas)
- [4] NTC-ISO 39001 (Sistemas de gestión de la seguridad vial)
- [5] NTC – OHSAS 18001 (Sistemas de gestión de la seguridad y salud ocupacional)
- [6] NTC-ISO 19011 (Directrices para la auditoría de los sistemas de gestión)
- [7] Revista Forensis 2013 del Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses.
- [8] Sitio web: www.invias.gov.co

ANEXO 13 Formato mantenimientos preventivos

FORMATO UNIFORME DE RESULTADOS DE LA REVISIÓN TÉCNICO -MECÁNICA Y DE EMISIONES CONTAMINANTES

No. A 72295 -



REPÚBLICA DE COLOMBIA
MINISTERIO DE TRANSPORTE



INVERSIONES RENDÓN VALENCIA Y
CIA S EN C S NIT: 900152052
AV SIMÓN BOLÍVAR CRA 16 NO. 31-20
Tel - 3291999 - DOSQUEBRADAS -
Risaralda

A. INFORMACIÓN GENERAL

1. FECHA

2. DATOS DEL PROPIETARIO O TENEOR DEL VEHICULO

Fecha de Prueba 2014-04-26 07:23:05	Nombre o Razon Social REALTURS.A. Y OTRO (S)	Documento de Identidad C.G. () NIT (X) C.E. () No. 8100054770
Dirección 0	Teléfono 0	Ciudad DOSQUEBRADAS
Departamento Risaralda		

3. DATOS DEL VEHICULO

Placa STP538	País COLOMBIA	Servicio Público	Clase BUS	Marca CHEVROLET	Línea FRR
Modelo 2012	No. Licencia de Tránsito 3540488	Fecha Matricula 2012-01-01	Color VERDE BLANCO	Combustible Diesel	VIN o Chasis 9GCFRR09C8047027
No. Motor HK1925588	Tipo Motor 4 Tiempos	Cilindrada 5193	Kilometraje 0	Numero de sillas 0	Vidrios Polarizados SI () NO (X)
			Blindaje SI () NO (X)		

B. RESULTADOS DE LA INSPECCIÓN MECANIZADA REALIZADA DE ACUERDO CON LOS METODOS DEFINIDOS EN LA NTC 5375

Nota: Todo valor medido, seguido del símbolo *, indica un defecto encontrado.

4. EMISIONES AUDIBLES

5. INTENSIDAD E INCLINACIÓN DE LAS LUCES BAJAS

6. SUMA DE LA INTENSIDAD DE TODAS LAS LUCES

Ruido	Valor	Máximo und	Baja Derecha	Intensidad	Mínimo	Unidad	Inclinación	Rango	Unidad	Intensidad	Máximo	Unidad
Escape	69	dBa	Baja Izquierda	5,4	2,5	Klx	1,4	0,5 - 3,5	%	36,9	225	Klx
				4,5	2,5	Klx	1,4	0,5 - 3,5	%			

7. SUSPENSIÓN (si aplica)

Delantera izquierda	Valor	Delantera derecha	Valor	Trasera izquierda	Valor	Trasera derecha	Valor	Mínimo	Unidad
								40	%

8. FRENSOS

Eficacia Total	Mínimo	Unidad	Fuerza	Peso	Unidad	Fuerza	Peso	Unidad	Desequilibrio	Máximo	Unidad		
52	50	%	Eje 1 izquierdo	9144,2	25900	N	Eje 1 derecho	8782	14830	N	19	30	%
			Eje 2 izquierdo	12252	32470	N	Eje 2 derecho	11644,8	22890	N	22*	30	%
			Eje 3 izquierdo			N	Eje 3 derecho			N		30	%
Eficacia Auxiliar	Mínimo	Unidad	Eje 4 izquierdo			N	Eje 4 derecho			N		30	%
18		%	Eje 5 izquierdo			N	Eje 5 derecho			N		30	%

9. DESVIACIÓN LATERAL

Eje 1	9	Eje 2	8	Eje 3		Eje 4		Eje 5		Máximo +/-	Unidad
										10	m/Km

10. DISPOSITIVOS DE COBRO (si aplica)

Referencia Comercial de la llanta	Error en distancia	Error en tiempo	Máximo	Unidad
				%

11. EMISIONES DE GASES

11.a. Vehículos con ciclo OTTO

Temp °C	RPM	Monóxido de Carbono		Dióxido de Carbono		Oxígeno		Hidrocarburo (como hexano)		Óxido Nitrroso (NO)	
		CO	Valor Norma	CO2	Valor Norma	O2	Valor Norma	HC	Valor Norma	NO	Valor Norma
		Ralenti	< %	Ralenti	> %	Ralenti	< %	Ralenti	< ppm	Ralenti	< ppm
		Crucero	< %	Crucero	> %	Crucero	< %	Crucero	< ppm	Crucero	< ppm

11.b. Vehículos a Diesel (Opacidad)

Temp °C	RPM	Ciclo 1	Unidad	Ciclo 2	Unidad	Ciclo 3	Unidad	Ciclo 4	Unidad	Resultado	Valor	Norma	Unidad
70	2566	10.2	%	10.9	%	9.2	%	10.1	%		10.4	35	%

C. DEFECTOS ENCONTRADOS EN LA INSPECCIÓN MECANIZADA DE ACUERDO CON LOS CRITERIOS DEFINIDOS EN LA NTC 5375

CÓDIGO	DESCRIPCIÓN	GRUPO	Tipo de Defecto	
			A	B
121	Desequilibrio de las fuerzas de frenado entre las ruedas de un mismo eje, en cualquiera de sus ejes, entre el 20 % y 30 %	FRENOS		X
Total			0	1

D. DEFECTOS ENCONTRADOS EN LA INSPECCIÓN VISUAL DE ACUERDO CON LOS METODOS Y CRITERIOS DEFINIDOS EN LA NTC 8375

CÓDIGO	DESCRIPCIÓN	GRUPO	Tipo de defecto	
			A	B
			0	0
Total			0	0

D.1. DEFECTOS ENCONTRADOS EN LA INSPECCIÓN VISUAL DE LOS VEHICULOS UTILIZADOS PARA IMPARTIR LA ENSEÑANZA AUTOMOVILISTICA

CÓDIGO	DESCRIPCIÓN	GRUPO	Tipo de defecto	
			A	B
			0	0
Total			0	0

Nota: Defectos Tipo A: Son aquellos defectos graves que implican un peligro inminente para la seguridad del vehículo, la de otros vehículos, la de sus ocupantes, la de los demás usuarios de la vía pública o al ambiente.
Defectos Tipo B: Son aquellos defectos que implican un peligro potencial para la seguridad del vehículo, la de otros vehículos, de sus ocupantes o de los

APROBADO	SI <input checked="" type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/>	Número de Consecutivo RUNT	A
E.1: Cumple con las adaptaciones para vehículos de enseñanza automovilista? (Solo aplica para vehículos de este tipo)			
APROBADO	SI <input type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/>		

Nota: Causal de Rechazo: a) Se encuentre al menos un defecto Tipo A; b) La cantidad total de defectos tipo B, sea:

- Igual o superior a 10 para vehículos particulares.
- Igual o superior a 5 para vehículos públicos.
- Igual o superior a 5 para vehículos tipo motocicleta.
- Igual o superior a 7 para vehículos tipo motocarros.
- Igual o superior a 5 para Vehículos de enseñanza automotriz.
- Cuando se presente al menos un defecto tipo A para vehículos tipo remolques.

NÚMEROS DE LOS FUR ASOCIADOS AL VEHÍCULO PARA ESA REVISIÓN: No. 72295 - 0

F. COMENTARIOS U OBSERVACIONES ADICIONALES:

Fin del informe

Imagen del Vehículo 1

Imagen del Vehículo 2



G. NOMBRE Y FIRMA PERSONA AUTORIZADA POR EL C.D.A

Ing. Johan Sebastián Arango

Jefe de Pista

Fecha y Hora de Inicio de la Prueba: 2014-04-26 07:23:05
 Fecha y Hora de Fin de la Prueba: 2014-04-26 07:23:05

H. NOMBRE DE LOS INSPECTORES QUE REALIZARON LA REVISIÓN TÉCNICO MECÁNICA Y DE EMISIONES CONTAMINANTES

GRUPO	NOMBRE
Alineación:	DANIEL AUGUSTO ARANGO TABARES
Frenómetro:	DANIEL AUGUSTO ARANGO TABARES
Gases:	
Luxómetro:	EDWIN ANDRES RENDON
Opacímetro:	JOHN FABER POSADA DUQUE
Sonómetro:	DANIEL AUGUSTO ARANGO TABARES
Suspensión:	
Taxímetro:	
Visual:	JOHN FABER POSADA DUQUE

- Nota:
- 1) El campo del resultado de la prueba de Oxido Nitroso (NO) en el formato se aplicara cuando quede regulado por la autoridad competente
 - 2) Los resultados aquí consignados corresponden al momento de la revisión tecno-mecánica de emisiones contaminantes y no exime al poseedor o tenedor del vehículo de la obligación de mantenerlo en óptimas condiciones mecánicas, ambientales y de seguridad como indica el Artículo 50 de la ley 769 de 2002.

ANEXO 14 Formato de revisión diaria al vehículo

1. VERIFICACIÓN DE DOCUMENTACIÓN		SI	NO		
Documentos del vehículo al día.					
Documentos del conductor al día.					
2. PARTE DELANTERA					
Luces altas					
Luces bajas					
Luces direccionales					
Limpia brisas					
Panorámico					
Pito y bocina					
Espejos					
3. PARTE TRASERA		SI	NO		
Luces de freno					
Luces reversa					
Luces direccionales					
Llantas					
4. INSPECCION INTERIOR		SI	NO		
Limpieza del vehículo					
Estado de las sillas y cojinería					
Estado de la carrocería					
Pasamanos					
Escaleras					
Pedales					
Martillo de Emergencia					
Avisos de salida de emergencia.					
Instrumentos de tablero					
Cinturones de seguridad					
Luces internas					
Dispositivo de seguridad					
Radio					
Tv y DVD					
5. EQUIPO DE CARRETERA		SI	NO		
Equipo de carretera					
Tacos					
Gato					
Cruceta					
Señales reflectivas					
Porta herramienta					
Linterna					
Llanta de repuesto					
Chaleco reflector					
Extintor					
Observaciones: _____ _____ _____ _____					
Nombre del Inspector: _____					

ANEXO 15 Ficha técnica del vehículo

FICHA TÉCNICA DEL VEHICULO

Hoja: 1 de 2

DATOS DEL VEHICULO:

Número Interno: 2012
 Placa: STP-538
 Clase: BUS
 Marca: CHEVROLET
 Modelo: 2012
 Fecha Adquisición: 05 ago. 2012
 Fecha Desactivación: _____
 Propietario: REALTUR S.A.
 Estado: ACTIVO



MATRICULA:



PÓLIZA EXTRA CONTRACTUAL:

equidad seguros 1062253

Seguro de Responsabilidad Civil Contractual Accidentes a Pasajeros
 Vehículo Servicio Público

Póliza: AA02175 Clase: B
 Tomador: REALTUR S.A.

Asegurado: REALTUR S.A. Tipo de Vehículo: BUSSES Y BUSES TALS
 Vigencia desde: 01/01/2012 hasta: 31/01/2013

Arquives: Valores Asegurados por suceso:
 Muerte del Pasajero: \$0 S.M.S.V.
 Incapacidad Total Pasajeros: \$0 S.M.S.V.
 Gastos Médicos: \$0 S.M.S.V.

Estos valores a condiciones y coberturas según contrato.

CONDICIONES DE COBERTURA	EXCLUSIONES DE COBERTURA
El seguro cubre los hechos que ocasionen responsabilidad en el asegurado (seguro de responsabilidad contractual) en el momento de la ocurrencia del siniestro.	El seguro no cubre:
El seguro cubre los hechos que ocasionen responsabilidad en el asegurado (seguro de responsabilidad contractual) en el momento de la ocurrencia del siniestro.	El seguro no cubre los hechos que ocasionen responsabilidad en el asegurado (seguro de responsabilidad contractual) en el momento de la ocurrencia del siniestro.
El seguro cubre los hechos que ocasionen responsabilidad en el asegurado (seguro de responsabilidad contractual) en el momento de la ocurrencia del siniestro.	El seguro no cubre los hechos que ocasionen responsabilidad en el asegurado (seguro de responsabilidad contractual) en el momento de la ocurrencia del siniestro.

PÓLIZA CONTRACTUAL:

equidad seguros 1062532

Seguro de Responsabilidad Civil Contractual Accidentes a Pasajeros
 Vehículo Servicio Público

Póliza: AA02173 Clase: B
 Tomador: REALTUR S.A.

Asegurado: REALTUR S.A. Tipo de Vehículo: BUSSES Y BUSES TALS
 Vigencia desde: 01/01/2012 hasta: 31/01/2013

Arquives: Valores Asegurados por suceso:
 Muerte del Pasajero: \$0 S.M.S.V.
 Incapacidad Total Pasajeros: \$0 S.M.S.V.
 Gastos Médicos: \$0 S.M.S.V.

Estos valores a condiciones y coberturas según contrato.

CONDICIONES DE COBERTURA	EXCLUSIONES DE COBERTURA
El seguro cubre los hechos que ocasionen responsabilidad en el asegurado (seguro de responsabilidad contractual) en el momento de la ocurrencia del siniestro.	El seguro no cubre:
El seguro cubre los hechos que ocasionen responsabilidad en el asegurado (seguro de responsabilidad contractual) en el momento de la ocurrencia del siniestro.	El seguro no cubre los hechos que ocasionen responsabilidad en el asegurado (seguro de responsabilidad contractual) en el momento de la ocurrencia del siniestro.
El seguro cubre los hechos que ocasionen responsabilidad en el asegurado (seguro de responsabilidad contractual) en el momento de la ocurrencia del siniestro.	El seguro no cubre los hechos que ocasionen responsabilidad en el asegurado (seguro de responsabilidad contractual) en el momento de la ocurrencia del siniestro.



REALTUR S.A.
"EXCELENCIA EN SERVICIO"
R.N.T. 10111

ALISTAMIENTO DIARIO

FR-030
Version 02

MES y AÑO Abril 2018 LATERAL 7079 CONDUCTOR Walter Ocampo Correa

INSTRUCCIONES Coloque en cada día el estado del ítem a evaluar, poniendo B cuando se encuentre en óptimo estado o este completo, M cuando este dañado o falte.

En kilometraje coloque el dato de kilómetros que le corresponde al día
*Solo se aplica dentro de la infraestructura del vehículo

DISPOSITIVO DE VELOCIDAD SI NO

REVISIÓN TÉCNICO MECÁNICA	15-11-2018	SOAT	27-10-2018
LICENCIA DE CONDUCCIÓN	21-04-2018	SEGURO DE DAÑOS Y RC	01-01-2019
FECHAS DE MANTENIMIENTOS			
CAMBIO DE ACEITE	05-02-2018	KMS PROXIMO CAMBIO	336.300
CAMBIO DE LLANTAS	27-12-2017	MTTO PREVENTIVO	05-02-2018

DIA

		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
DIRECCIONALES	DELANTERAS	B	B	B	B	B	B									
	TRASERAS	B	B	B	B	B	B									
LUCES	ALTAS	B	B	B	B	B	B									
	BAJAS	B	B	B	B	B	B									
	STOPS	B	B	B	B	B	B									
	REVERSA	B	B	B	B	B	B									
	PARQUEO	B	B	B	B	B	B									
KILOMETRAJE		DILIGENCIAR EN LA PARTE DE ATRÁS														
LIMPIABRISAS	DER / IZQ / ATRÁS	B	B	B	B	B	B									
FRENOS	PRINCIPAL	B	B	B	B	B	B									
	EMERGENCIA	B	B	B	B	B	B									
LLANTAS	DELANTERAS	B	B	B	B	B	B									
	TRASERAS	B	B	B	B	B	B									
	REPUESTO	B	B	B	B	B	B									
ESPEJOS	LATERALES DER / IZQ	B	B	B	B	B	B									
	RETROVISOR	B	B	B	B	B	B									
NIVELES DE FLUIDOS	FRENOS	B	B	B	B	B	B									
	ACEITE	B	B	B	B	B	B									
	REFRIGERANTE	B	B	B	B	B	B									
APOYA CABEZAS (vehículos pequeños)	DELANTEROS	B	B	B	B	B	B									
	TRASEROS	B	B	B	B	B	B									
CINTURONES DE SEGURIDAD		B	B	B	B	B	B									

EQUIPO DE SEGURIDAD

EXTINTOR	Día / Mes / Año de Vencimiento	JUNIO 2018														
	Manometro	B	B	B	B	B	B									
	Capacidad	10L	10L	10L	10L	10L	10L									

EQUIPOS DE CARRETERA

HERRAMIENTAS	Alicate, destornilladores, llaves de expansión y llaves fijas.	✓	✓	✓	✓	✓	✓									
CRUCETA	Apta para el vehículo	✓	✓	✓	✓	✓	✓									
GATO	Con capacidad para elevar el vehículo	✓	✓	✓	✓	✓	✓									
TACOS	Dos tacos aptos para bloquear el vehículo	✓	✓	✓	✓	✓	✓									
SEÑALES	Dos señales de carretera en forma de cono en material reflectivo o lámparas de señal de luz amarilla intermitentes o de destellos.	✓	✓	✓	✓	✓	✓									
CHALECO	Debe ser reflectivo	✓	✓	✓	✓	✓	✓									
BOTIQUÍN	Revise que no tenga medicamentos, que todo estén en correcto estado de limpieza	✓	✓	✓	✓	✓	✓									
PITO	Accionar antes de iniciar la marcha debe responder de la forma adecuada	✓	✓	✓	✓	✓	✓									

ÁLVARO DE JESÚS MARTÍNEZ PERALTA
Ingeniero Mecánico
Mat. Prof. CN 230-28064
ACLEM



REALTUR S.A.
"EXCELENCIA EN SERVICIO"
R.M.T. 16111

ALISTAMIENTO DIARIO

FR-030
Version 02

DIA	KILOMETRAJE INICIAL DEL DIA	OBSERVACIONES
1	333.257	
2	333.329	
3	333.394	
4	333.462	
5	333.522	
6	333.590	
7		
8		
9		
10		
11		
12		
13		
14		
15		

OBSERVACIONES ADICIONALES

Revisar alineación de Luces
El 6 ingresa a taller.

curf



CERTIFICADO OCUPACIONAL

Fecha de impresión 20/05/2016 4.21 PM

FECHA DE EXAMEN 20/05/2016 16:22.45

TIPO DE EXAMEN: INGRESO



DATOS DE INSTITUCION

NOMBRE	UNIR SALUD LTDA	NIT	900.170.825-2
DIRECCION	CARRERA 22 NO 26-12 CENTRO	E-MAIL	
TELEFONOS	8835588	SEDE	CENTRO

IDENTIFICACION DEL PACIENTE

NOMBRES Y APELLIDOS		WALTER OCAMPO CORREA				
IDENTIFICACION	CC	10279333	EDAD	48 Años	SEXO	F
ESTADO CIVIL	CASADO (A)	ESCOLARIDAD	PRIMARIA	FECHA DE NACIMIENTO	11/01/1968	
LUGAR DE NACIMIENTO	MANIZALES	DIRECCION	K 11 C NO 47B 20	Estrato	2	
PROCEDENCIA	DEPARTAMENTO	CALDAS	MUNICIPIO	MANIZALES	TELEFONOS	3127889573
GRUPO SANGUINEO	O +	ARL	NO REFIERE			
EPS	SOS					

DATOS EMPRESA

RAZON SOCIAL	REALTUR S.A	CONTRATISTA	REALTUR SA
CARGO	CONDUCTOR	FECHA DE INGRESO	2016-05-10
SEDE	MANIZALES	AREA	TRANSPORTE
ANTIGUEDAD EN EL OFICIO	MENOS DE 1 AÑO	JORNADA DE TRABAJO	DIURNA

EXAMENES REALIZADOS

EXAMEN AUDIOMETRIA	EXAMEN VISIOMETRIA
--------------------	--------------------

CONCEPTO DE APTITUD

CONCEPTO	Apto con patología que no limita la labor del cargo	
RESTRICCIONES	NINGUNA	
OBSERVACIONES	EXÁMENES REALIZADOS: AUDIOMETRÍA-VISIOMETRIA--EXAMEN MÉDICO-	
RECOMENDACIONES		
INGRESO A SVE		
SVE (Ergonómico)	SVE (Psicolaboral)	
GENERALES	BAJAR DE PESO-EJERCICIO-DIETA-HIGIENE POSTURAL-PAUSAS ACTIVAS-CUMPLIR REGLAMENTO DE HIGIENE Y SEGURIDAD	

Declaro que la información consignada en esta Historia Clínica es verdadera, la conozco y estoy de acuerdo con ella. Así mismo en concordancia con la Res. 2346 de Julio/07 de Minprotección Social autorizo expresamente a mi E.P.S. Para expedir copia de ella a mi médico personal, al médico ocupacional de la empresa y a la autoridad judicial, cuando lo soliciten, con fines estrictamente profesionales y/o legales.

Carlos Guillermo Mahecha Dugue
 Médico y Cirujano
 Especialista en Salud Ocupacional
 Registro 292/83 Minsalud
 Lic. 30 U31/2007-SP Manizales

CARLOS GUILLERMO MAHECHA DUGUE
 RM 292/83 L.S.O: 031
 Firma y sello del Médico Evaluador

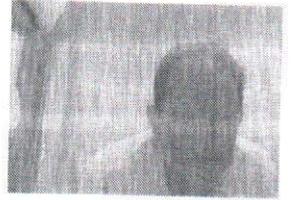
WALTER OCAMPO CORREA
 CC 10279333
 Firma del trabajador Evaluado

M. MARCELA ALVARAN CARDONA
ESPECIALISTA EN AUDIOLOGIA

Fecha de impresión 20/05/2016 4.22 PM

FECHA DE EXAMEN 2016-05-20 15:54:32

TIPO DE EXAMEN INGRESO



DATOS DE INSTITUCION

NOMBRE:	M. MARCELA ALVARAN CARDONA - AUDIOLOGA	NIT	30312776-5
DIRECCION:	CRA 22 NO 26 - 03 CONS 304	E-MAIL	CENTROINTERNACIONAL12@GMAIL.COM
TELEFONOS:	8731343-8829986 CEL. 3108211950	SEDE	CENTRO

IDENTIFICACION DEL PACIENTE

NOMBRES Y APELLIDOS	WALTER OCAMPO CORREA					
IDENTIFICACION	CC	10279333	EDAD	48 Años	SEXO	F
ESTADO CIVIL	CASADO (A)	ESCOLARIDAD	PRIMARIA	FECHA DE NACIMETNO	11/01/1968	
LUGAR DE NACIMIENTO	MANIZALES	DIRECCION	K 11 C NO 47B 20	ESTRATO	2	
PROCEDENCIA	DEPARTAMENTO	CALDAS	MUNICIPIO	MANIZALES	TELEFONOS	3127889573
GRUPO FAMILIAR			GRUPO SANGUINEO	O +		
ARL	NO REFIERE					
EPS	SOS					

DATOS EMPRESA

RAZON SOCIAL	REALTUR S.A	CARGO	CONDUCTOR
SEDE	MANIZALES	FECHA DE INGRESO	20-05-2016
ANTIGUEDAD EN EL OFICIO	null	AREA	TRANSPORTE
JORNADA DE TRABAJO	DIURNA		

ANTECEDENTES AUDITIVOS

PROTECCION AUDITIVA	NO
CARGO	CONDUCTOR
EXPOSICION A RUIDO	SI

ANAMNESIS

ULTIMO EXAMEN DE AGUDEZA AUDITIVA	Menos de 6 Meses
INTERPRETACION	Normal
CAUSA	Otros

OTOLOGICOS

Nombre	Oido Izquierdo	Oido Derecho	Bilateral	Observaciones
HIPOACUSIA			NR	
OTITIS MEDIA SIN OTORREA			NR	
OTITIS MEDIA CON OTORREA			NR	
OTALGIA			NR	
OTORRAGIA			NR	
ACUFENOS PERMANENTES			NR	
ACUFENOS OCASIONALES			NR	
AUMENTAN CON SILENCIO			NR	
AUMENTAN CON RUIDO			NR	
CIRUGIA DE OIDO			NR	
PROBLEMAS DE EQUILIBRIO			NR	
OTROS			NR	

ACTIVIDAD EXTRALABORAL CON EXPOSICION A RUIDO

Nombre		Presenta
SERVICIO MILITAR		SI
POLIGONO		SI
WALKMAN		NO
DISCOTECA		NO

M. MARCELA ALVARAN CARDONA
ESPECIALISTA EN AUDIOLOGIA

Fecha de impresión 20/05/2016 4.22 PM

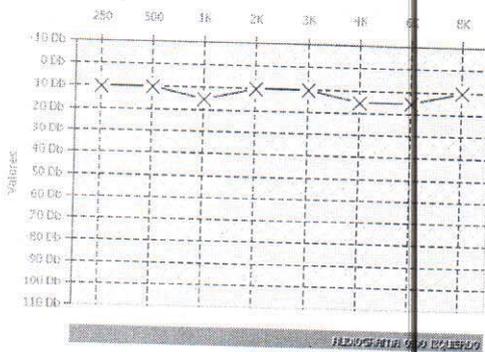
Nombre	
TAREAS CON EQUIPOS RUIDOSOS	Presenta
OTROS	NO
MOTOCICLISMO	NO

OTOSCOPIA

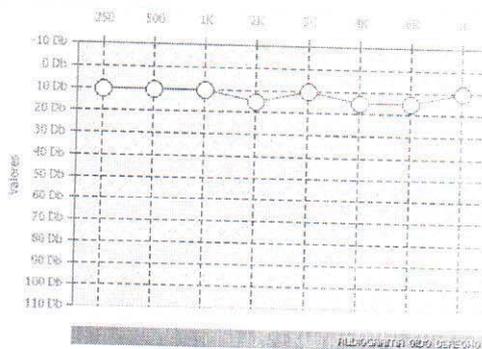
Nombre	
PABELLON AURICULAR	Descripción
TIMPANO	Normal
TAPON DE CERA	Normal
OTROS HALLAZGOS	No

AUDIOGRAMA

Oído Izquierdo



Oído Derecho



DIAGNOSTICO

Nombre	Oído Derecho	Oído Izquierdo	Bilateral	Observaciones
AUDICION NORMAL			X	SENSIBILIDAD AUDITIVA PERIFERICA EN PARAMETROS DE NORMALIDAD 0 - 20 DB
HIPOACUSIA				
HIPOACUSIA MIXTA				
HIPOACUSIA CONDUCTIVA				
HIPOACUSIA NEUROSENSORIAL				

SEVERIDAD - CAOHC

	Observaciones
NORMAL(0-25db)	BILATERAL
LEVE (26-40db)	
MODERADA (41-55db)	
MODERADA-SEVERA (56-70db)	
SEVERA(71-90db)	
PROFUNDA(MAYOR 91db)	

RECOMENDACIONES Y SIGNOS DE ALARMA

CONTROL AUDITIVO EN UN AÑO	SI
CONTROL AUDITIVO EN SEIS MESES	
USO DE PROTECCION AUDITIVA	
CONTROL DE OTORRINOLARINGOLOGIA	

M. MARCELA ALVARAN CARDONA
 ESPECIALISTA EN AUDIOLOGIA

Fecha de impresión 20/05/2016 4.22 PM

LAVADO AUDITIVO OD		
LAVADO AUDITIVO OI		
LAVADO AUDITIVO BILATERAL		
AUDIOMETRIA CONFIRMATORIA		
EXAMENES AUDIOLOGICOS		
CONDUCTA DEL USUARIO EN LA CONSULTA	ACEPTABLE	

OBSERVACIONES Y RECOMENDACIONES

OBSERVACIONES

RECOMENDACIONES

CONSENTIMIENTO INFORMADO DEL ASPIRANTE O DEL TRABAJADOR: Autorizó al Doctor a realizarme el examen médico y /o praclínico ocupacionales registrados en este documento. Se me ha explicado la naturaleza y propósito de este examen médico y sus paraclínicos, he comprendido y he tenido la oportunidad de analizar el propósito, los beneficios, la interpretación, las limitaciones y riesgos del examen médico y/o paraclínico a través de la asesoría brindada antes de la respectiva toma de pruebas. Entiendo que la realización de estas pruebas es voluntaria y que tuve la oportunidad de retirar mi consentimiento en cualquier momento antes que se realizaran estos exámenes. Fui informado acerca de la confidencialidad de los datos y resultados aquí registrados y la protección que se le dará a este documento. Las respuestas dadas por mí están completas y son verídicas. Autorizo a la empresa para que suministre a las personas o entidades contempladas en la legislación vigente la información registrada en este documento, para el buen cumplimiento del programa de salud ocupacional y las situaciones contempladas en la misma legislación. Finalmente manifiesto que he leído y comprendido perfectamente lo anterior y que todos los espacios en blanco han sido contemplados antes de mi firma y me encuentro en capacidad de expresar mi consentimiento.

"El examinado certifica que no omitió dato relevante sobre sus antecedentes ocupacionales, personales y familiares que pudiesen influir sobre su estado de salud y que toda la información expresada en este documento es cierta"

M. Marcela Alvaran C.
 Especialista en Audiología
 N° 11329 No. 16132
 Clínica de Salud y Bienestar

MARIA MARCELA ALVARAN
 CARDONA
 C.C. 30312776 RM: 16132
 Firma y sello del Médico Evaluador

Walter Ocampo Correa
 WALTER OCAMPO CORREA
 C.C. 10279333
 Firma del trabajador Evaluado