

2022

**Plan Anual de Seguridad,
Salud Ocupacional
y Medio Ambiente**

NEGOCIOS Y SERVICIOS MULTIPLES JG EIRL



INDICE

1.- POLÍTICA DE SEGURIDAD, SALUD OCUPACIONAL Y MEDIO AMBIENTE	4
2.- RESPONSABILIDADES DE SEGURIDAD, SALUD OCUPACIONAL Y MANEJO AMBIENTAL	4
2.1. GERENTE GENERAL	4
2.2. GERENTE DE OPERACIONES	5
2.2. SUPERVISOR DE OPERACIONES Y SSOMA	6
2.4. TRABAJADORES (CONDUCTORES)	7
3.- NORMATIVA LEGAL Y DE REFERENCIA APLICABLE	8
3.1. NORMATIVA LEGAL	8
4.- IDENTIFICACIÓN DE PELIGROS Y EVALUACIÓN DE RIESGOS (IPER)	10
4.1.- PROCEDIMIENTO DE IDENTIFICACIÓN DE PELIGROS Y EVALUACIÓN DE RIESGOS	10
4.2.- MATRIZ IPER CONDUCTORES	14
5.- IDENTIFICACIÓN DE ASPECTOS AMBIENTALES SIGNIFICATIVOS	14
4.2.- MATRIZ AMBIENTAL CONDUCTORES	18
6.- PROGRAMAS DE CONTROL Y SEGUIMIENTO	18
6.1 PERFILES DE SEGURIDAD O ANÁLISIS DE SEGURIDAD EN EL TRABAJO (AST)	18
6.2 HERRAMIENTAS MANUALES	18
6.3 SUSTANCIAS Y PREPARADOS PELIGROSOS	20
6.4 EQUIPOS DE PROTECCIÓN PERSONAL	20
6.5 TRANSPORTES DE MERCANCÍAS PELIGROSAS	21
6.6 SEGURIDAD EN EL TRANSPORTE DE PERSONAS	21
6.7 OBSERVACIONES PREVENTIVAS	26
6.8 VIGILANCIA DE LA SALUD	27
6.10 CONTROL DE EMISIONES A LA ATMÓSFERA	28
6.11 VERTIDO DE AGUAS RESIDUALES	28
6.12 CONTAMINACIÓN DEL SUELO	28
6.14 GENERACIÓN DE RUIDO	29
6.15 GESTIÓN DE RECURSOS NATURALES	29
7.- FORMACIÓN	29
7.1 PROGRAMA DE FORMACIÓN EN SEGURIDAD, SALUD OCUPACIONAL Y MEDIO AMBIENTE QUE CONTEMPLA EL PRESENTE PLAN	29
8.- PLAN DE CONTINGENCIA	30

8.1 OBJETIVO	30
8.2 ALCANCE Y UBICACIÓN	30
8.3 DEFINICIONES.....	30
9.- GESTION DE INCIDENTES	32
9.2 ALCANCE	33
9.3 DEFINICIONES.....	33
9.4 DESCRIPCIÓN.....	35
9.5 METODOLOGÍA PARA LA INVESTIGACIÓN DEL ACCIDENTE.....	36
10.- INDICADORES	41
12. - ANEXOS:	42

1.- POLÍTICA DE SEGURIDAD, SALUD OCUPACIONAL Y MEDIO AMBIENTE

NEGOCIOS Y SERVICIOS MULTIPLES JG, empresa dedicada al servicio de transporte de personal, considera que su capital más importante son sus colaboradores, y consiente de su responsabilidad en la Seguridad, Salud en el Trabajo y el Medio Ambiente, se compromete a:

- Garantizar la protección de la seguridad y salud de todos sus colaboradores y la preservación del medio ambiente, mediante la prevención de las lesiones, dolencias, enfermedades e incidentes relacionados a sus labores, así como los impactos negativos al ambiente.
- Involucrar y comprometer a sus colaboradores y sus representantes, mediante procesos de consulta y participación activa en el Sistema de Gestión de Seguridad, Salud en el Trabajo y Medio Ambiente, informando y capacitando sobre los riesgos presentes en el entorno de trabajo, los aspectos ambientales de sus actividades, así como los mecanismos para evitar accidentes de trabajo, lesiones personales, enfermedades profesionales e impactos ambientales negativos.
- Cumplir la legislación nacional vigente, normativa interna y otros requisitos que suscriba la empresa, en materia de Seguridad, Salud en el Trabajo y Medio Ambiente.
- Asumir la mejora continua como herramienta básica del Sistema de Gestión de Seguridad, Salud en el Trabajo y Medio Ambiente abocándose a obtener resultados eficaces en el cumplimiento de los objetivos y metas establecidos por la empresa.
- Integrar el Sistema de Gestión de Seguridad, Salud en el Trabajo y Medio Ambiente como parte de la gestión de la organización.

Todos los colaboradores de **NEGOCIOS Y SERVICIOS MULTIPLES JG** son responsables de mantener una cultura de Seguridad, Salud en el Trabajo y Medio Ambiente, convirtiéndola en un estilo de vida.

2.- RESPONSABILIDADES DE SEGURIDAD, SALUD OCUPACIONAL Y MANEJO AMBIENTAL

Las responsabilidades para el cumplimiento del presente plan son las siguientes:

2.1. GERENTE GENERAL

El Gerente General tiene la responsabilidad global en la gestión de la Seguridad, Salud Ocupacional y Medio Ambiente en **NEGOCIOS Y SERVICIOS MULTIPLES JG**

En relación con la gestión de seguridad, salud ocupacional y medio ambiente, asume las siguientes responsabilidades:

- Establecer las políticas y estándares de Seguridad, Salud en el Trabajo y Medio Ambiente de la empresa, en acorde con los estándares establecidos por el estado y normas pertinentes.
- Liderar y hacer cumplir el contenido del plan SSOMA vigente, asegurando la provisión de recursos para implementar estas políticas y mantener estos estándares.
- Garantizar el buen estado de los vehículos de la empresa durante los servicios que se brinde a los proyectos, y contando con toda la documentación vehicular que se requiera según la normativa nacional.
- Asegurar que el personal conductor cuente con su licencia de conducir vigente correspondiente a la clase y tipo de vehículo y esté entrenado adecuadamente en cuanto a técnicas de manejo, primeros auxilios y de respuesta a emergencias de acuerdo a las regulaciones nacionales y requerimientos de los proyectos, así como en materia ambiental.
- Garantizar la seguridad y la salud de los conductores vehiculares en el desempeño de todos los aspectos relacionados con su labor, en el centro de trabajo o con ocasión del mismo.
- Garantizar la preservación del medio ambiente durante la realización de sus actividades, ejecutando acciones preventivas que permitan corregir y controlar las fuentes contaminantes.
- Implementar el presente Plan SSOMA para los proyectos de **NEGOCIOS Y SERVICIOS MULTIPLES JG**, asignando responsabilidades a los responsables, conductores y otros empleados, en materia de las operaciones, seguridad, salud en el trabajo y medioambiente.
- Velar por el cumplimiento de los objetivos de Seguridad, Salud en el Trabajo y Medio Ambiente de la empresa.

2.2. GERENTE DE OPERACIONES

En relación con la gestión de Seguridad, Salud Ocupacional y Medio Ambiente, el Gerente de Operaciones de **NEGOCIOS Y SERVICIOS MULTIPLES JG** asume las siguientes responsabilidades:

- Garantizar el buen estado de los vehículos de la empresa durante los servicios que se brinde a los proyectos, y contando con toda la documentación vehicular que se requiera según la normativa nacional.
- Asegurar que el personal conductor cuente con su licencia de conducir vigente correspondiente a la clase y tipo de vehículo y esté entrenado adecuadamente en cuanto a técnicas de manejo, primeros auxilios y de respuesta a emergencias de acuerdo a las regulaciones nacionales y requerimientos de cada proyecto, así como en materia ambiental.

- Inspeccionar periódicamente los vehículos disponibles para el servicio en los proyectos, cumpliendo con el programa de inspecciones y de mantenimiento preventivo establecido.
- Gestionar las reparaciones pertinentes de los vehículos ante una posible falla y asimismo, cumplir con programa de mantenimiento preventivo de los mismos.
- Gestionar los requerimientos logísticos (uniforme de trabajo, equipos de comunicación, herramientas, etc.) para los trabajadores de **NEGOCIOS Y SERVICIOS MULTIPLES JG** (Conductores).
- Verificar que la licencia de conducir de los conductores se encuentre vigente y corresponda a la clase y tipo de vehículo a manejar.
- Asegurar que las unidades de transporte cuenten con medios de comunicación y equipamiento adecuados frente a una situación de emergencia.
- Gestionar la ejecución de los exámenes médicos ocupacionales para los trabajadores de **NEGOCIOS Y SERVICIOS MULTIPLES JG**, en una entidad autorizada por el Ministerio de Salud y el Ministerio de Trabajo (Las evaluaciones se desarrollarán acorde a los riesgos que están expuestos dentro de sus labores y también a lo que determine un Médico Ocupacional).
- Planifica, coordina y controla las actividades de protección ambiental.
- Garantizar la preservación del medio ambiente durante la realización de sus actividades, ejecutando acciones preventivas que permitan corregir y controlar las fuentes contaminantes.
- Velar por el cumplimiento de los objetivos de Seguridad, Salud en el Trabajo y Medio Ambiente de la empresa.

2.2. SUPERVISOR DE OPERACIONES Y SSOMA

En relación con la gestión de Seguridad, Salud Ocupacional y Medio Ambiente, el Supervisor de Operaciones y SSOMA asume las siguientes responsabilidades:

- Controlar y evaluar el cumplimiento de los estándares y normas establecidas en el presente Plan SSOMA.
- Asegurar la oportuna y apropiada capacitación para los trabajadores en temas de Seguridad, Salud en el Trabajo y Medio Ambiente, en el centro y puesto de trabajo o función específica tal como se señala a continuación:
 - a) Al momento de su contratación, cualquiera sea su modalidad o duración de ésta.
 - b) Durante el desempeño de su labor.
 - c) Cuando se produzcan cambios en la función y/o puesto de trabajo y/o en la tecnología.

- Inspeccionar los vehículos disponibles para los proyectos de transporte de personal, cumpliendo con el programa de inspecciones y de mantenimiento preventivo establecido.
- Gestionar los requerimientos logísticos (uniforme de trabajo, equipos de comunicación, herramientas, etc.) para los trabajadores de **NEGOCIOS Y SERVICIOS MULTIPLES JG** (Conductores).
- Verificar que la licencia de conducir de los conductores se encuentre vigente y corresponda a la clase y tipo de vehículo a manejar.
- Asegurar que las unidades de transporte cuenten con medios de comunicación y equipamiento adecuados frente a una situación de emergencia.
- Vela por el cumplimiento de las normas y/o procedimientos establecidos en materia ambiental.
- Verifica la preservación del medio ambiente durante la realización de sus actividades, ejecutando acciones preventivas que permitan corregir y controlar las fuentes contaminantes.
- Actualizar la matriz de identificación de peligros y evaluación de riesgos, así como la matriz ambiental, una vez al año como mínimo o cuando cambien las condiciones de trabajo o se hayan producido daños a la salud y seguridad, o impactos al medio ambiente.
- Informar al Ministerio de Trabajo y Promoción del Empleo, dentro de las 24 horas de ocurridos los hechos, todo accidente de trabajo mortal y/o incidentes que ponga en peligro la salud y la integridad física de los trabajadores y/o a la población, de acuerdo a lo establecido con la legislación vigente.

2.4. TRABAJADORES (CONDUCTORES)

Los trabajadores de **NEGOCIOS Y SERVICIOS MULTIPLES JG** asumirán las siguientes responsabilidades:

- Cumplir con todas las disposiciones del presente Plan SSOMA, así como las normas y procedimientos complementarios.
- Cumplir con las normas, reglamentos e instrucciones establecidas por la empresa en el ámbito de Seguridad, Salud en el Trabajo y Medio Ambiente.
- Contar con Licencia de Conducir vigente y autorizaciones de los proyectos de acuerdo a lo establecido.
- Someterse a los exámenes médicos que el Medico Ocupacional, de acuerdo a lo establecido por la normativa nacional.
- Usar el uniforme de trabajo que le proporcione la empresa.

- Asistir a todas las charlas, cursos, capacitaciones, entrenamientos en materia de Seguridad, Salud en el Trabajo y Medioambiente, entre otras, que disponga la empresa.
- Comunicar al Supervisor de Operaciones y SSOMA de todo evento o situación que ponga o pueda poner en riesgo su seguridad y salud y/o a las unidades vehiculares, así como situaciones que puedan provocar impactos ambientales.
- Cooperar y participar en el proceso de investigación de los accidentes de trabajo y las enfermedades ocupacionales, cuando la autoridad competente lo requiera, o cuando a su parecer, los datos que conocen ayuden al esclarecimiento de las causas que los originaron.
- Ejecuta acciones preventivas que permitan corregir y controlar las fuentes contaminantes.
- Realizar permanentemente el Check list del estado de los vehículos previo a su uso y asegurar que las condiciones sub estándar sean identificadas, reportadas y corregidas apropiadamente.
- Presentar ante su jefe inmediato las observaciones y sugerencias que estimen necesarias para la mejora de las condiciones de trabajo y condiciones del medio ambiente, utilizando para ello los medios que la empresa brinde.

3.- NORMATIVA LEGAL Y DE REFERENCIA APLICABLE

3.1. NORMATIVA LEGAL

- Ley de Seguridad y Salud en el Trabajo, **Ley N° 29783**
- Reglamento de Seguridad y Salud en el Trabajo, **D.S. N° 005-2012-TR**
- Modificatoria de la Ley de Seguridad y Salud en el Trabajo, **Ley N° 30222**
- Modificatoria del Reglamento de Seguridad y Salud en el Trabajo, **D.S. N° 006-2014-TR**
- Formatos referenciales con la información mínima que deben contener los registros obligatorios del sistema de gestión de seguridad y salud en el trabajo, **R.M. 050-2013-TR**
- Decreto Supremo que aprueba el registro único de información de sobre accidentes de Trabajo, Incidentes Peligrosos y Enfermedades Ocupacionales y modifica el artículo 110 del Reglamento de Seguridad y Salud en el Trabajo, **D.S. 012-2014-TR**
- Ley General de Salud, **Ley 26842**
- Ley que dispone medidas preventivas contra los efectos nocivos para la salud por la exposición prolongada a la radiación solar, **Ley N° 30102**

- Norma básica de ergonomía y de procedimiento de evaluación de riesgo disergonómico, **R.M. 375-2008-TR**
- Aprueban documento técnico " Protocolo de exámenes médicos ocupacionales y guías de diagnóstico de los exámenes médicos obligatorios por actividad, **RM 312-2011/MINSA**
- Aprueban Normas Técnicas del Seguro Complementario de Trabajo de Riesgo, **D.S. Nº 003-98-SA**
- Ley que crea la Superintendencia Nacional de Fiscalización Laboral (SUNAFIL), **Ley 29981**
- Ley General de Inspección del Trabajo, **Ley 28806**
- Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre, **Ley 27181**
- Texto Único Ordenado del Reglamento Nacional de Tránsito – Código de Tránsito, **D.S. Nº 016-2009-MTC**
- Aprueban el Reglamento Nacional de Vehículos, **D.S. Nº 058-2003-MTC**
- Ley que modifica la Ley Núm. 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre, **Ley 29559**
- Ley que crea el Sistema Nacional de Inspecciones Técnicas Vehiculares, **Ley 29237**
- Aprueban Reglamento Nacional de Inspecciones Técnicas Vehiculares, **D.S. Nº 025-2008-MTC.**
- Decreto Supremo que modifica e incorpora disposiciones al Reglamento Nacional de Inspecciones Técnicas Vehiculares, aprobado por Decreto Supremo Nº 025-2008-MTC, incorpora disposiciones al Reglamento de Placa Única Nacional de Rodaje aprobado por Decreto Supremo Nº 017-2008-MTC y establece otras disposiciones, **D.S. Nº 007-2013-MTC.**
- Ley que establece el Sistema de Control de Licencias de Conducir por Puntos, **Ley 29365**
- Ley general del ambiente, **Ley 28611**
- Extintores Portátiles. Selección, distribución, inspección, mantenimiento, recarga y prueba hidrostática, **NTP 350.043-1:2011**
- Señales de Seguridad. Colores, símbolos, formas y dimensiones de señales de seguridad. Parte 1: Reglas para el diseño de las señales de seguridad, **NTP 399.010-1:2015**

- Sistemas de Gestión de Seguridad y Salud en el Trabajo – Requisitos, **OHSAS 18001:2007**
- Sistemas de Gestión Ambiental – Requisitos con orientación para su uso, **ISO 14001:2004**
- Sistemas de Gestión Energética – Requisitos con orientación para su uso, **ISO 50001:2011**

4.- IDENTIFICACIÓN DE PELIGROS Y EVALUACIÓN DE RIESGOS (IPER)

El Objetivo de elaborar la Matriz IPER es Identificar los peligros, evaluar los riesgos y determinar los controles de forma continua, generados por las actividades, productos y servicios desarrollados.

4.1.- PROCEDIMIENTO DE IDENTIFICACIÓN DE PELIGROS Y EVALUACIÓN DE RIESGOS

4.1.1.- Identificación de Peligros

Se debe identificar el Peligro de acuerdo a lo siguiente:

- Se identificarán los peligros a los que está expuesto nuestro personal en sus actividades.
- Se indicará la forma en que puedan generarse los daños o deterioros de la salud asociados.
- Se describirán los controles a aplicar para eliminar el peligro o reducir el riesgo de acuerdo a la siguiente jerarquía:
 - Eliminación
 - Sustitución
 - Controles de Ingeniería
 - Señalización / Advertencia
 - Equipos de Protección Personal
- Se identificarán y referenciarán los requisitos legales y otros, tales como los requisitos corporativos u otros compromisos adquiridos, asociados a los peligros y riesgos donde nuestra empresa participe

4.1.2.- Evaluación del Riesgo

Tiene por objetivo determinar cuáles son significativos para ser tomados en cuenta en la Gestión del Sistema de Seguridad y Salud Ocupacional. Se considerará lo siguiente:

- Se evaluarán los riesgos considerando las medidas de control a aplicar.
- El valor del riesgo se determinará considerando como mínimo la evaluación de la probabilidad y consecuencia

Probabilidad: Se consideran los siguientes niveles para la evaluación de las medidas de control existentes y la frecuencia de exposición al peligro.

Probabilidad	Significado	Valor
Baja	La generación del daño es descartable o de escasa posibilidad. Ocurre con una frecuencia mayor a 10 años	1
Media	La generación del daño puede suceder alguna vez. Ocurre con una frecuencia entre 1 y 10 años.	2
Alta	La generación del daño puede suceder varias veces. Ocurre con una frecuencia menor a 1 año.	3

Consecuencias: Se considera la severidad del daño mediante los siguientes niveles:

Consecuencia	Significado	Valor
Baja	Lesiones sin baja, primeras curas.	1
Media	Lesiones con baja.	2
Alta	Gran invalidez o muerte.	3

Se determina la magnitud del daño global estableciendo una relación directa entre las consecuencias y la probabilidad de riesgo mediante los siguientes valores:

Consecuencias	Probabilidad		
	Alta 3	Media 2	Baja 1
Alta 3	Importante o Severo 9	Moderado 6	Tolerable 3
Media 2	Moderado 6	Tolerable 4	Tolerable 2
Baja 1	Tolerable 3	Tolerable 2	Trivial 1

Serán considerados riesgos “No Aceptables” los que tengan valores de riesgo igual o mayor a “Moderado” (valor de riesgo igual o mayor a 6).

Los riesgos no aceptables deben de ser eliminados o reducidos aplicando la jerarquía indicada.

La prioridad en la ejecución de estas acciones depende del nivel de riesgo tal como se especifica en la siguiente tabla:

	CRITERIOS	MEDIDAS A TOMAR
NO ACEPTABLE	Nivel de Riesgo Severo o Importante	Situación crítica que requiere tomar una acción de forma inmediata. Si no es posible eliminar o reducir el riesgo, debe prohibirse el trabajo.
	Nivel de Riesgo Moderado	Se deberán plantear medidas de control adicionales con las inversiones que sean precisas en un plazo determinado.
ACEPTABLE	Nivel de Riesgo Tolerable	No es necesario adoptar medidas correctivas, pero pueden recomendarse mejoras que no supongan cargas económicas importantes.
	Nivel de Riesgo Trivial	No precisa intervención

4.1.3.-Necesidad de instrucciones escritas para el control de peligros y riesgos

A fin de determinar qué actividades requieren contar con instrucciones escritas se evalúa:

- La consecuencia de mayor severidad
- La complejidad.
- La frecuencia de la realización de la actividad

Complejidad:

Complejidad	Significado
Baja	Bajo número de sub-actividades (alrededor de 5) que comprenden la actividad o bajo nivel de concentración requerida
Media	Regular número de sub-actividades (entre 5 y 10 aproximadamente) que comprenden la actividad o nivel de concentración requerida medio.
Alta	Alto número de sub-actividades (mayor a 10) que comprenden la actividad o alto nivel de concentración requerida

Frecuencia de realización de la actividad:

Frecuencia	Significado
Frecuente	Diaria o Continua
Infrecuente	Semanal o mensual
Raro	Mayor a un mes

Se determina la necesidad de instrucciones escritas estableciendo una relación directa entre la criticidad, frecuencia y la complejidad de la actividad. Los valores se muestran en la siguiente tabla:

FRECUENCIA		Frecuente			Infrecuente			Raro		
CONSECUENCIAS		Alta	Media	Baja	Alta	Media	Baja	Alta	Media	Baja
C O M P L E J I D A D	Baja	NIE	NIE	NIE	NIE	NIE	NIE	AG	AG	NIE
	Media	NIE	NIE	NIE	AG	NIE	NIE	PS	AG	NIE
	Alta	AG	NIE	NIE	AG	AG	NIE	PS	PS	AG

NIE: no es necesario instrucciones escritas.

AG: es necesario una ayuda genérica.

PS: es necesario un perfil de seguridad

4.1.4.- Difusión, revisión y seguimiento

La evaluación de riesgos será difundida a todo el personal y se mantendrá registro de ello.

La matriz elaborada se revisará anualmente o en los siguientes casos:

- Cuando se ejecuten nuevas actividades no evaluadas
- Cuando algún Lugar de Trabajo haya sufrido variaciones que representen riesgos a la seguridad y salud de los trabajadores.
- Cuando se detecten daños a los trabajadores o se aprecien que las medidas de control existentes puedan ser inadecuadas o insuficientes.

El Objetivo de elaborar la Matriz IPER es Identificar los peligros, evaluar los riesgos y determinar los controles de forma continua, generados por las actividades, productos y servicios desarrollados.

4.2.- MATRIZ IPER CONDUCTORES

Ver Anexo: Matriz IPER Conductores

5.- IDENTIFICACIÓN DE ASPECTOS AMBIENTALES SIGNIFICATIVOS

El Objetivo es evaluar los aspectos ambientales relacionados con las actividades, los productos y los servicios, con el fin de determinar aquellos que tienen o puedan tener efectos significativos sobre el entorno.

La empresa identificará los aspectos ambientales asociados a cada una de sus actividades, teniendo presentes que el aspecto ambiental que no es identificado no se puede controlar.

5.1.- PROCEDIMIENTO DE IDENTIFICACIÓN DE ASPECTOS AMBIENTALES SIGNIFICATIVOS

5.1.1.- Criterios De Evaluación:

N°	Aspecto Ambiental	CRITERIOS SIGNIFICANCIA DEL IMPACTO									TIPO DE IMPACTO		
		NORMATIVA					VALORACIÓN						
		Partes Interesadas	Requerimiento Legal	Política de la Empresa	Normativa Interna	Normas Técnicas	Normativa asociada	Frecuencia	Severidad	Delección		Magnitud	TOTAL
XYZ-001													
XYZ-002													
XYZ-003													

Escribir “SÍ” o “NO” según sea el caso.

Señalar la normativa asociada

Emplear tablas, valorar de 1 – 5

TOTAL = Sumatoria

0 – 7: No Significativo
8 – 20: Significativo

N°	Aspecto	Actividad	Responsabilidad	Efecto (+/-)	IMPACTO SOBRE							
					Recurso Natural	Recurso Energético	Materia Prima	Calidad del Aire	Calidad del Agua	Calidad del Suelo	Niveles de ruido	Flora
					Fauna	Paisaje						
XYZ-002												
XYZ-003												

- Frecuencia

Puntaje	Evaluación / Descripción	
1	Esporádica	Cuando cierto evento ocurre 1 ó 2 veces por año
2	Mensual	Cuando cierto evento ocurre 1 ó 2 veces al mes.
3	Quincenal	Cuando cierto evento ocurre 1 ó 2 veces por quincena
4	Semanal	Cuando cierto evento ocurre 1 ó 2 veces por semana
5	Diario	Cuando cierto evento ocurre todos los días

- **Severidad**

Puntaje	Evaluación / Descripción	
1	Insignificante	Sin efecto Duradero, bajo nivel de impactos en ambientes físicos o biológicos. Daño limitado a áreas mínimas de baja significancia.
2	Irrelevante	Efectos menores en ambientes biológicos o físicos, daño menor a corto y mediano plazo a pequeñas áreas de significancia limitada.
3	Relevante	Efectos moderados en ambientes biológicos y físicos pero no afecta la función del ecosistema. Impacto difundido moderado a corto y mediano plazo
4	Grave	Efectos ambientales serios con algunos daños del ecosistema (ej. desplazamiento de una especie). Relativamente impactos extensos a mediano plazo.
5	Muy Grave	Efectos al medio ambiente muy serios con daño al ecosistema. Efectos esparcidos a largo plazo en ambientes significantes (ej. hábitat único)

Puntaje	Evaluación / Descripción	
1	Muy Alta	El impacto puede ser detectado muy fácilmente con una simple inspección visual por parte de cualquier persona perteneciente o no al área en cuestión.
2	Media	La detección del impacto es medianamente fácil, ya que se requiere el uso de aparatos y/o equipos para la recolección de muestra del aspecto ambiental asociado, sin necesidad de un análisis de laboratorio.
3	No detectable	La detección del impacto es prácticamente indetectable, una prueba de laboratorio.

- **Magnitud**

Puntaje	Evaluación / Descripción	
1	Insignificante	Cuando por el volumen emitido no causa efectos duraderos y el nivel de impacto es bajo a áreas limitadas.
2	Baja	Cuando por el volumen emitido se producen impactos menores a corto y mediano plazo a pequeñas áreas de significancia limitada.
3	Media	Cuando por el volumen es medianamente alto, y por éste el impacto al medio ambiente es moderado a corto y mediano plazo.
4	Alta	Cuando por el volumen emitido puede causar efectos serios a mediano plazo con algunos daños al ecosistema.
5	Muy Alta	Cuando por el volumen emitido puede causar efectos muy serios a largo plazo con daños al ecosistema.

5.1.2.- Determinación De Aspectos Ambientales Significativos

Puntaje	Evaluación / Descripción	
0 a 7	NS	Aspecto Ambiental No Significativo
8 a 20	S	Aspecto Ambiental Significativo

Nº	Aspecto Ambiental	MEDIDA DE CONTROL								
		Control Operativo	Monitoreo y Medición	Plan de Contingencia	Parámetro	Límite Permisible	Frecuencia	Responsable Monitoreo y Medición	Metodología	Registro Asociado
		¿Qué se realizará para mitigar el impacto ambiental?							¿Cuál es el método?	¿Dónde se registra?
XYZ-003		¿Qué medición se realiza?						¿Quién es el responsable		
XYZ-004		Si es una actividad Anormal o de Emergencia					¿Cada cuánto se mide?			
XYZ-005						¿Tiene un LMP?				
			¿En qué unidades se mide?							

4.2.- MATRIZ AMBIENTAL CONDUCTORES

Ver Anexo: Matriz Ambiental Conductores

6.- PROGRAMAS DE CONTROL Y SEGUIMIENTO

6.1 PERFILES DE SEGURIDAD O ANÁLISIS DE SEGURIDAD EN EL TRABAJO (AST)

El Perfil de Seguridad o AST consiste en un análisis de los peligros a realizarse previo a la realización de actividades críticas, infrecuentes y complejas. Debe desglosarse la actividad por pasos y caracterizar los peligros en cada uno de ellos, estableciéndose medidas de control para cada paso.

6.2 HERRAMIENTAS MANUALES

Las herramientas manuales utilizadas por nuestros trabajadores son herramientas mecánicas básicas para los vehículos, por lo que se requiere de un programa de inspecciones.

Todo conductor debe contar con las herramientas básicas en el maletero para atender algún desperfecto mecánico que pudiera sufrir el vehículo durante sus labores de transporte de personal.

6.2.1. Herramientas básicas

- En primer lugar, para cambiar algunas de las bombillas del coche conviene hacerse con un **destornillador** de cabeza plana y otro de cabeza de estrella. Existen destornilladores que reúnen ambos tipos de cabeza en una caña reversible. Los destornilladores de puntas completamente intercambiables sólo serán una buena opción si estamos seguros de que no perderemos las puntas en el peor de los momentos.
- Otro punto clave lo encontramos en los **alicates**, que resultan útiles para todos aquellos trabajos que nos exijan coger piezas que difícilmente podríamos asir con los dedos. Deben tener una zona de corte para cercenar prácticamente cualquier cosa.
- Claro que, para cortar, lo mejor son las **tijeras**. Es una herramienta muy sencilla que sólo se aprecia cuando no se tiene, pero nos puede sacar de más de un apuro.
- Y si lo que vamos a hacer con los alicates es aflojar una tuerca, lo mejor es hacerse con una **llave inglesa** para evitar destrozar la pieza que intentamos dejar suelta.
- Igualmente sencillo es contar con un rollo de **cinta aislante**, que nos resultará imprescindible para realizar pequeñas reparaciones de emergencia, marcar puntos, impermeabilizar...
- Para manejar todas estas herramientas, será muy conveniente llevar unos buenos **guantes** en el maletero. Nos protegerán la piel de manchas, y también de rozaduras y quemaduras por contacto con las piezas más calientes del vehículo.

- La **linterna** es otra herramienta que no puede faltar en ningún coche. Si no la llevamos, cuando perdamos algo en el vano motor o debajo de los asientos la echaremos en falta.
- **Llave de carraca.** Útil para acceder a elementos que se encuentran un poco escondidos, como los tornillos que componen la fijación de la batería, por ejemplo.
- **El martillo**, que a menudo se recomienda para aflojar los tornillos que sostienen las ruedas. Si en alguna ocasión nos vemos en la necesidad de emplear algo más que la llave que trae de origen nuestro coche más vale que pidamos ayuda especializada. De lo contrario, si nos liamos a martillazos podemos acabar rompiendo el vaso de la llave o incluso la cabeza del tornillo que pretendemos soltar y ocasionar un accidente.
- El número de herramientas que debe portar un conductor va a depender de la antigüedad del vehículo.
- Si el medio de transporte es nuevo (un año o menos), se debe contar con destornilladores cuyas puntas sean: tipo plano y hexagonal. Sumado a ello, es importante portar una navaja.
- Cuando el vehículo tiene más de un año y menos de tres, es relevante sumar al kit anterior llaves de tipo milimétrico (las medidas más comunes son: 10, 13, 15, 17 y 19 mm).
- Pasados los tres años es vital cargar con un martillo, cable para pasar corriente y cable remolque o eslinga.

En resumen, estas son las herramientas que nunca deben faltar:

- Llave de cruz
- La “gata”
- Linterna o lámpara
- Cinta aislante para electricidad
- Cables auxiliares para baterías
- Tornillos
- Martillo
- Alicates
- Destornilladores
- Tijeras
- Fusibles
- Extintor

Las inspecciones de herramientas mecánicas pueden jugar un papel importante para estar preparados ante una falla mecánica o accidente vehicular.

Las herramientas de cada unidad de transporte serán inspeccionadas y registradas diariamente por el conductor responsable del vehículo.

Mensualmente el Supervisor de Operaciones y SSOMA, realizará la inspección de herramientas para verificar la eficacia de las inspecciones de los conductores.

6.3 SUSTANCIAS Y PREPARADOS PELIGROSOS

Los trabajos que realiza **NEGOCIOS Y SERVICIOS MULTIPLES JG** en los proyectos no requiere el uso directo de sustancias ni preparados peligrosos, sin embargo, el personal conductor se encuentra expuesto indirectamente a sustancias y/o materiales peligrosos como:

- Gasolina,
- Diesel,
- GLP,
- Lubricantes,
- Grasas,
- Siliconas,
- Ambientadores.
- Productos de Limpieza.

6.4 EQUIPOS DE PROTECCIÓN PERSONAL

Para nuestro servicio no se ha considerado el uso de Equipos de Protección Personal, sin embargo si se ha considerado un uniforme adecuado para el servicio y guantes apropiados.

La empresa proporcionará el uniforme de trabajo y los guantes a todo su personal.

Es obligatorio el uso del uniforme de trabajo durante toda la jornada laboral, y los guantes para los casos de exposición de las manos a riesgos.

6.4.1 Uniforme de Trabajo (Protección para el Cuerpo)

El uniforme de trabajo será el adecuado para la labor del conductor considerando las épocas del año y horarios de trabajo (exposición a radiación solar, frío, etc.)

El uniforme de trabajo será proporcionado por la empresa y el cambio de uniformes dependerá del uso; cuando esté dañado o deteriorado se realizará el cambio inmediato por uno nuevo.

El personal que requiera cambio de uniforme, informará al Supervisor de Operaciones, quien efectuará la gestión correspondiente para el cambio respectivo.

6.4.2 Guantes

Un guante es un equipo de protección personal que protege la mano o una parte de ella contra riesgos ya sean mecánicos, térmicos, químicos, eléctricos, etc.

Para una protección eficaz contra los riesgos, los guantes deben mantenerse útiles, duraderos y resistentes, de modo que su función protectora quede garantizada durante toda su vida útil.

Hay que comprobar periódicamente si los guantes presentan rotos, agujeros o dilataciones. Si ello ocurre, hay que sustituirlos dado que su acción protectora se habrá reducido.

Los guantes serán proporcionados por la empresa y el cambio de los mismos dependerá del uso; cuando esté dañado o deteriorado se realizará el cambio por uno nuevo.

El personal que requiera cambio de guantes, informará al Supervisor de Operaciones y SSOMA quien efectuará la gestión correspondiente para el cambio respectivo.

Los guantes deberán conservarse limpios y secos por el lado que está en contacto con la piel. Los guantes de protección deberán limpiarse siguiendo las instrucciones del proveedor.

6.5 TRANSPORTES DE MERCANCÍAS PELIGROSAS

NEGOCIOS Y SERVICIOS MULTIPLES JG no transporta directamente mercancías peligrosas, es decir, en envases, cilindros, etc., para un destino específico.

6.6 SEGURIDAD EN EL TRANSPORTE DE PERSONAS

Los conductores son capacitados anualmente en manejo defensivo y conducción segura; siendo ellos mismos los responsables de verificar el correcto transporte del personal en cada una de sus rutas.

El Supervisor de Operaciones deberá tomar medidas correctivas frente a las incidencias u acontecimientos inseguros durante la labor del conductor.

Nuestra empresa realiza el mantenimiento de las unidades vehiculares permanentemente.

6.6.1 Estándares de Seguridad para la Conducción de vehículos

- Antes de iniciar la conducción se deberá revisar las condiciones del vehículo, para lo cual el conductor deberá llenar el formato correspondiente de inspección diaria.
- El conductor deberá respetar las rutas y paraderos establecidos por los proyectos.
- Nuestro personal no conducirá más de 6 horas consecutivas sin haber tenido un descanso de, por lo menos ½ hora, después de haber recorrido el tiempo en mención.
- Los conductores están obligados a portar la licencia emitida por el Ministerio de Transporte y Comunicaciones. Cuentan con Licencia de conducir A2.
- Todas las unidades contarán con certificado de pago al día de las pólizas de seguro aplicables de acuerdo a Ley.
- Nuestros conductores manejarán los vehículos cumpliendo con los límites de velocidad establecidos por el cliente y para cada vía de tránsito, teniendo como nuestro principal estándar de seguridad el **Manejo Defensivo**.

6.6.2 Manejo Defensivo

a) Definición

Manejar defensivamente es conducir evitando accidentes a pesar de las acciones incorrectas de los demás y de las condiciones adversas. Es simplemente el enfoque positivo de la conducción, significa mantener el control de su seguridad en sus propias manos, teniendo en cuenta todos los posibles riesgos que se presentan al conducir y la forma de evitarlos; es plantear la seguridad como un valor fundamental.

b) Elementos que conforman el Manejo Defensivo

- Conocimiento.

Es necesario estar bien informado para conducir defensivamente, es decir, se deben conocer los señalamientos y reglamentos de tránsito vigentes, así como los peligros que pueden surgir y la manera de protegerse contra ellos. Además el conocimiento de tácticas de emergencia conserva su interés cuando se presentan situaciones complicadas, ya que aún para el mejor conductor no siempre es posible prever.

- Estar Alerta.

El conductor debe estar constantemente alerta ya que ninguna otra forma de transporte requiere tanta atención como la conducción de un vehículo automotor.

El mantenerse alerta es un hábito que se adquiere de concentrar la atención continuamente en la conducción, sin permitirse distracciones; significa estar atento a las situaciones peligrosas que pueden presentarse en cualquier momento, el conductor necesita aprender a reconocerlas al instante.

La mayor parte de las veces se evitan accidentes si se perciben con bastante anterioridad los indicios que anuncian el peligro y si se actúa con calma, a fin de recurrir lo menos posible a los “buenos reflejos”.

- Previsión.

Es la habilidad de anticipar y prepararse contra cualquier eventualidad, es darse cuenta de las condiciones adversas del tránsito con bastante anticipación, de prever la forma en que esas condiciones se desarrollarán y de cerciorarse de que no pondrán en peligro el vehículo que se conduce.

La previsión puede ejercerse sobre una base inmediata o a largo plazo, por ejemplo, percatarse con anterioridad que un objeto obstruye el camino y frenar a tiempo o revisar el vehículo antes de emprender un viaje.

- Juicio.

Implica el reconocimiento de las alternativas presentes en cualquier situación de tránsito y la habilidad de decidir a tiempo lo más conveniente; son las decisiones las que causan las acciones del conductor, una decisión por inmediata y consciente que sea, implica un juicio, el que a su vez conlleva la existencia de un criterio.

El conductor no se decide únicamente por lo que percibe sino también según la consideración que hace del riesgo como más o menos aceptable; por lo que, muy frecuentemente sin saberlo, hace intervenir una determinada estimación del peligro que avizora.

- **Habilidad**

Se entiende como el saber manipular los controles de un vehículo y ejecutar perfectamente las maniobras básicas de conducción como son: dar vuelta, estacionarse, cambios de velocidad, rebasar, etc.

Es conocer y dominar todos aquellos factores de los que depende la conducción en un sentido estricto y por lo tanto de los que depende su seguridad.

Conducir bien exige el uso de casi todos los sentidos, no es suficiente tener la habilidad para maniobrar un vehículo sino observar atenta y permanentemente el ambiente en que se circula; el buen conductor debe observar, prever y actuar.

Todos los elementos mencionados anteriormente conforman el manejo defensivo, resulta difícil separarlos ya que se trata de un flujo circular permanente.

c) Distancia de Reacción

Tiempo que transcurre desde que se observa un obstáculo o un peligro hasta el momento de reacción.

Es decir, el tiempo necesario para que los ojos, el cerebro, el sistema nervioso y los músculos para ponerse en movimiento.

Durante este tiempo, el vehículo recorre una distancia en metros.

La distancia de reacción depende del tiempo de reacción de un conductor y la velocidad de vehículo. El tiempo normal de reacción de un conductor con cierta experiencia es de $\frac{3}{4}$ segundos. No olvidemos, sin embargo, que este tiempo no es igual en todas las personas, ni es igual siempre en la misma persona, pues depende de las circunstancias que le rodean como son la fatiga, la somnolencia, las precauciones, las bebidas alcohólicas, etc. que lo prolongan más de lo normal.

Fórmula:

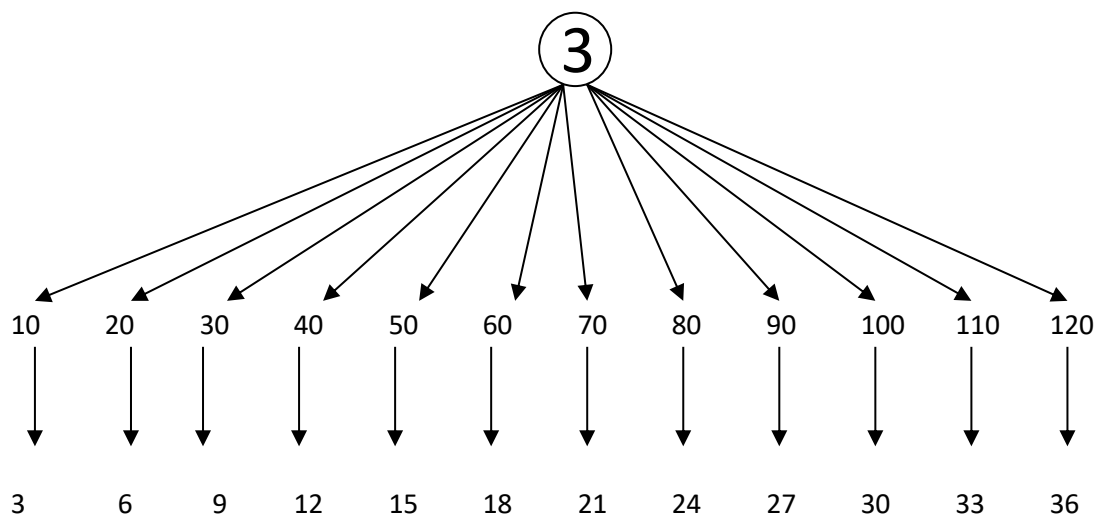
$DR = \frac{\text{Velocidad} \times 3}{10}$

Ejemplo.: Calcular la distancia de reacción que recorre un automóvil que circula a 70kms/hrs.

$$DR = \frac{70 \times 3}{10} = \frac{210}{10} = 21 \text{ mtrs.}$$

NOTA:

Podemos estimar aproximadamente la distancia de reacción multiplicando por tres la primera cifra de la velocidad



d) Distancia de Frenado

Es el espacio que un vehículo recorre desde que se acciona el freno hasta la detención total.

Para determinar la distancia de frenado en relación a la velocidad, intervienen varios factores:

- Velocidad.
- Estado de la calzada.
- Estado de los neumáticos.
- Eficiencia de los frenos

Fórmula:

$$D.F. = \frac{(Velocidad)^2}{180}$$

Ejemplo: Calcular la distancia de frenado que recorre un automóvil que circula a una velocidad de 70 kms. /hrs.

$$D.F. = \frac{70 \times 70}{180} = \frac{4900}{180} = 27,2 \text{ mtrs.}$$

e) **Distancia de Detención Total**

La distancia de detención es la suma de la distancia recorrida durante el tiempo de reacción más la distancia de frenado.

Se compone, pues, de dos factores y la suma de ambos da un resultado que se llama distancia de detención.

$$S = DR + DF$$

La distancia de detención depende:

- De la velocidad a que circulamos.
- De la configuración de la calzada (llano, rampa, pendiente).
- De las condiciones meteorológicas y tipo de pavimento.
- Del estado de los frenos.
- De la adherencia de los neumáticos.
- Del tiempo de reacción del conductor y de la pericia del mismo.

Por eso es muy difícil establecer cifras exactas sobre la misma. Un cálculo aproximado de la distancia de detención se puede obtener multiplicando la primera cifra de la velocidad por sí misma. Así, a 60 Km/h será $6 \times 6 = 36$ metros.

EJEMPLOS

Calcular la distancia de detención total (S) si un vehículo se desplaza a 90 kms. / hrs.

$$D.R. = \frac{90 \times 3}{10} = \frac{270}{10} = 27 \text{ mtrs.}$$

$$D.F. = \frac{90 \times 90}{180} = \frac{8100}{180} = 45 \text{ mtrs.}$$

$$S = DR + DF$$

$$S = 27 + 45$$

$$S = 72 \text{ mts.}$$

1. Calcular la distancia de detención total (S). Si un vehículo se desplaza a 60 kms /hrs.

$$D.R. = \frac{60 \times 3}{10} = \frac{180}{10} = 18 \text{ mtrs.}$$

$$D.F. = \frac{60 \times 60}{180} - \frac{3600}{180} = 20 \text{ mtrs.}$$

$$S = DR + DF$$

$$S = 18 + 20$$

$$S = 38 \text{ MTS.}$$

f) Distancia de Seguridad

Distancia de seguridad es aquella que debemos mantener respecto al vehículo que nos precede, de forma que, aunque su conductor frene bruscamente, tengamos espacio suficiente para frenar y evitar la colisión por alcance.

La distancia de seguridad en circunstancias normales no sólo debe ser superior a la recorrida durante el tiempo de reacción sino, al menos, el doble de la distancia del tiempo de reacción.

Si el pavimento está mojado, los neumáticos desgastados, los frenos deficientes o el estado físico del conductor no es correcto, esta distancia habrá que aumentarla aún más.

No mantener siempre el adecuado intervalo de seguridad, según las circunstancias, es un comportamiento incorrecto y peligroso que aumenta especialmente el riesgo de accidentes sobre todo a velocidad alta.

6.6.3 Características de las Unidades Vehiculares

Los vehículos contarán con cinturones de seguridad de 3 puntos para el conductor y copiloto, y cinturones de seguridad de 2 puntos para los pasajeros de la unidad.

Los asientos deberán estar fijos a la estructura del vehículo, no debiendo ser rebatibles ni plegables.

Las unidades vehiculares deberán tener salidas de emergencia de acuerdo a su capacidad.

6.7 OBSERVACIONES PREVENTIVAS

El responsable de la Supervisión del Cliente. se encargará de supervisar, inspeccionar y evaluar las condiciones y estado de las diferentes unidades vehiculares, así como la propia actividad de los conductores.

La finalidad de realizar las observaciones preventivas en Seguridad, Salud Ocupacional y Medio Ambiente es la siguiente:

- Identificar factores personales que conlleven a riesgo de los conductores.
- Evaluar los actos inseguros y/o comportamiento de los conductores.
- Tomar acciones correctivas inmediatas para corregir las deficiencias detectadas.

6.7.1 Inspección de Unidades Vehiculares

- Inspecciones de pre uso diarias

Todo conductor de **NEGOCIOS Y SERVICIOS MULTIPLES JG** deberá realizar el **Checklist Vehicular** diariamente antes de iniciar con su trabajo, asegurándose que el vehículo cumpla con todos los requerimientos y estén en buen estado.

- Inspecciones vehiculares

La inspección vehicular se realizará de acuerdo al **Programa Anual de Inspecciones de Seguridad, Salud Ocupacional y Medio Ambiente**.

Al finalizar las inspecciones, el personal deberá reportar e inmediatamente cualquier daño o condición insegura detectada. Cuando se prepare tal reporte el supervisor deberá investigar la situación y tomar la acción correctiva del caso.

6.8 VIGILANCIA DE LA SALUD

La vigilancia de la salud de los trabajadores es el proceso de recolección de información y análisis sistemático que abarca todas las evaluaciones necesarias para proteger la salud de los trabajadores, con el objetivo de detectar los problemas de salud relacionadas con el trabajo y controlar los factores de riesgos y prevenir los daños a la salud del trabajador, debe ser realizada por el Médico Ocupacional, bajo la responsabilidad del empleador, de acuerdo a la normatividad vigente del MTPE.

La periodicidad de la evaluación será determinada por el Médico Ocupacional, se realizará conforme al tipo, magnitud y frecuencia de exposición a cada factor de riesgo dentro del trabajo, así como al estado de salud del trabajador, **cada 2 años (Ley Nº 30222)**, y de acuerdo a lo establecido por el **Protocolo de exámenes médicos ocupacionales y guías de diagnóstico de los exámenes médicos obligatorios por actividad, RM 312-2011/MINSA**.

Los antecedentes que se registren en la evaluación médica periódica, se actualizarán a la fecha de la evaluación correspondiente y se revisarán comparativamente, cada vez que se realicen este tipo de evaluaciones.

Se deberá realizar exámenes complementarios específicos teniendo como referencia el siguiente cuadro:

Actividad Económica	Daños para la Salud	Factores de Riesgos	Exámenes Complementarios Específicos
Conductores de vehículos automóviles, y el sector transporte	Accidentes de Tránsito	Somnolencia, fatiga, monotonía, estrés	Test de fatiga, somnolencia y de estrés

6.10 CONTROL DE EMISIONES A LA ATMÓSFERA

Actualmente, nuestro país está atravesando por un grave problema de contaminación vehicular, afectando a las personas como también al medio ambiente.

Un efecto de la contaminación vehicular que vivimos día a día lo podemos observar en el deterioro de la salud. Ejemplo: las alteraciones del transporte de oxígeno a la sangre, cuando el monóxido de carbono es emitido por los motores de los automóviles, ya que tras ser aspirado por los pulmones sustituyen el oxígeno en los glóbulos rojos de la sangre disminuyendo la oxigenación de los tejidos.

Así mismo, se produce una gran contaminación en el aire siendo los principales agentes contaminantes el dióxido de carbono, gas responsable en gran medida del "efecto invernadero" o calentamiento de la tierra, hidrocarburos quemados o parcialmente quemados, plomo (por la gasolina) y dióxido de azufre (por el carburante).

Para prevenir la liberación de estas emisiones en concentraciones significativas, se hará revisiones periódicas al motor de las movibilidades, cambios de aceite, filtros, de acuerdo al Programa de Mantenimiento Preventivo.

Asimismo, se harán pruebas anuales y monitoreo en los centros de Revisión Técnicas Autorizadas, donde en los certificados nos sales los porcentajes de emisión, para determinar el grado de emisión de partículas y gases de la combustión, con la finalidad de determinar si las emisiones son críticas o no, y poder hacer la reparación o mantenimiento respectivo (Revisiones Técnicas Vehiculares).

6.11 VERTIDO DE AGUAS RESIDUALES

NEGOCIOS Y SERVICIOS MULTIPLES JG, dentro de los trabajos que realiza en los proyectos, no genera efluentes industriales ni domésticos, por lo que, no se ha considerado dentro de la Matriz de Aspectos Ambientales.

6.12 CONTAMINACIÓN DEL SUELO

La contaminación del suelo que pudiera generar los vehículos durante el transporte de personal no es significativa. Esto solo pudiera darse al haber alguna fuga de aceite o combustible por falla mecánica.

Para ello se deberá cumplir con el **Checklist de Inspección Vehicular** y con el **Plan de Mantenimiento Preventivo**.

6.14 GENERACIÓN DE RUIDO

La exposición al ruido constante generado por los vehículos, ya sea por el claxon, o por no contar con silenciadores en el motor, puede producir problemas de irritabilidad e insomnio en los conductores, y puede llegar a provocar trastornos nerviosos graves.

Es por ello la importancia de definir bien las rutas de transporte, el cual no se encuentre en con mucho tránsito.

El conductor deberá evitar el uso excesivo del claxon del vehículo para no generar molestias a los pasajeros y realizarlos solo cuando sean necesario.

6.15 GESTIÓN DE RECURSOS NATURALES

6.15.1.- RECURSOS RENOVABLES

El servicio de **NEGOCIOS Y SERVICIOS MULTIPLES JG**, requiere agua solo para uso doméstico (consumo propio) de nuestro personal, así como también para el funcionamiento y lavado de los vehículos, por lo que no es significativo el consumo de este recurso para desarrollar un programa de control.

6.15.2.- RECURSOS NO RENOVABLES

Para el servicio de transporte que brinde **NEGOCIOS Y SERVICIOS MULTIPLES JG**, requiere el consumo de combustible fósil para el funcionamiento del motor de los vehículos.

7.- FORMACIÓN

Las actividades de formación están orientadas a brindar al personal de **NEGOCIOS Y SERVICIOS MULTIPLES JG** los conocimientos necesarios para prevenir y orientar su conducta en temas referentes a la seguridad, la salud ocupacional y la preservación del medio ambiente.

El plan de formación incluye también la difusión a través de correos electrónicos, charlas informativas periódicas con material didáctico, boletines, folletos, entre otros.

El Supervisor de Operaciones de **NEGOCIOS Y SERVICIOS MULTIPLES JG**, deberá gestionar y coordinar el desarrollo de las periódicas charlas de concientización para el personal conductor.

Asimismo, deberá llevar a cabo un registro de todas las capacitaciones efectuadas para los trabajadores de **NEGOCIOS Y SERVICIOS MULTIPLES JG**.

7.1 PROGRAMA DE FORMACIÓN EN SEGURIDAD, SALUD OCUPACIONAL Y MEDIO AMBIENTE QUE CONTEMPLA EL PRESENTE PLAN

El presente programa tiene como objetivo gestionar y asegurar la formación permanente orientada a la Seguridad, Salud Ocupacional y Medio Ambiente para los trabajadores de **NEGOCIOS Y SERVICIOS MULTIPLES JG**.

Cada charla, práctica, capacitación a desarrollarse para los trabajadores de **NEGOCIOS Y SERVICIOS MULTIPLES JG** deberá quedar registrada en los formatos correspondientes, así como las charlas que reciben por nuestros clientes y/o usuarios del servicio.

8.- PLAN DE CONTINGENCIA

8.1 OBJETIVO

Establecer las acciones que deberá realizar el personal de **NEGOCIOS Y SERVICIOS MULTIPLES JG** ante cualquier incidente que ponga en riesgo a los trabajadores, al medio ambiente, a los bienes y/o instalaciones, ya sea de origen natural, o como consecuencia de una falla durante su servicio.

8.2 ALCANCE Y UBICACIÓN

El presente plan de Contingencia es aplicable para todos los trabajadores de **NEGOCIOS Y SERVICIOS MULTIPLES JG** en sus proyectos para los siguientes tipos de emergencias:

- Sismo
- Tsunami
- Incendio
- Explosión

8.3 DEFINICIONES

a) Emergencia: Evento o suceso grave que surge debido a factores naturales o como consecuencia de riesgos y procesos peligrosos en el trabajo, que no fueron considerados en la gestión de seguridad y salud en el trabajo.

De acuerdo a la magnitud existen tres tipos de emergencia y en ámbito se desarrolla:

Tipo de Emergencia	Definición	Ámbito
<u>El Conato de emergencia:</u>	Es el suceso que puede ser controlado de inmediato por el personal de las instalaciones con los medios disponibles en el lugar de la emergencia o con la colaboración del área de Seguridad Industrial.	Afectará al personal que se encuentre presente en el lugar de la emergencia y, si se requiere al área de Seguridad y Salud Laboral.
<u>Emergencia Parcial:</u>	Es el suceso que precisa para su eliminación, además de los equipos de la instalación y del área de Seguridad Industrial, la colaboración de	Afectará al personal de la instalación afectada, al personal de Seguridad, salud laboral, al Equipo Permanente de Emergencia y

	otras áreas, sin que ellos supongan una grave afectación a la totalidad del complejo.	a todo aquel que tiene que participar en la Emergencia parcial según lo previsto en sus Procedimientos de Emergencia.
<u>Emergencia General:</u>	Es el incidente que precisa de la actuación de todos los medios del Complejo y la coordinación de posibles ayudas externas, o la evacuación de oficinas o instalaciones.	Afectará a la totalidad del personal de la Empresa, que actuará según sus correspondientes Procedimientos de Emergencia, al personal contratista y visitas que se encuentren dentro del Complejo Industrial y, de ser requeridos a los Equipos de Intervención Exteriores.

b) Evacuación: Es la acción de desocupar ordenada y planificadamente un lugar. Esta acción o desplazamiento es realizado por todos los ocupantes por razones de seguridad ante un peligro potencial o inminente.

c) Brigada de Emergencia: Grupo de personas en la sede de trabajo que realizarán las primeras acciones para contrarrestar una situación de emergencia.

8.4 Actuación ante Sismos y Tsunamis

Las siguientes directrices se aplican a todo el personal asignado a los proyectos para responder rápida y efectivamente ante la ocurrencia de un sismo y posterior tsunami.

Si durante el desarrollo del sismo y posterior tsunami las circunstancias aconsejan evacuar una o varias instalaciones, el personal afectado se desplazará, cuando así lo indique el Mando de la Emergencia, a los Puntos de Reunión para Evacuación debidamente señalizados mediante un cartel indicador y marca circular, esperando instrucciones posteriores del mismo.

El personal seguirá los siguientes pasos:

Durante el sismo y tsunami:

- ✓ Controlar sus emociones. Tratar de calmar a los demás.
- ✓ Alejarse de las ventanas y de las puertas de vidrio.
- ✓ Ubicarse en las zonas de seguridad más cercana de donde se encuentre, por ejemplo debajo del dintel de las puertas, al costado de alguna columna o debajo de una viga.
- ✓ De ser posible, desconectar los artefactos eléctricos que esté usando.
- ✓ Si se puede evacuar sin poner en riesgo a las demás personas, sin obstruir salidas y con la seguridad que no va a lesionarse, hacerlo. Sin embargo es recomendable evacuar el

edificio al término del movimiento telúrico con dirección a las zonas de evacuación preestablecidas.

- ✓ La Evacuación se debe a los posibles daños que puedan haber sufrido las estructuras de los edificios y en precaución de réplicas posteriores.
- ✓ No correr ni gritar, recordar que estas actitudes son contagiosas y desatan en los demás el pánico colectivo.
- ✓ No tratar de sacar sus pertenencias.
- ✓ No Fumar.
- ✓ Si se da un sismo de gran intensidad (no es posible mantenerse en pie) el personal que esté ubicado en zonas cercanas al mar (inundables) se trasladaran hacia las zonas altas señalizadas sin necesidad de recibir aviso.

Después del sismo y tsunami:

El personal debería guiarse siguiendo los siguientes pasos:

- ✓ Inspeccionar el área de trabajo y reportar al responsable cualquier anomalía observada.
- ✓ Salir por la puerta de escape que le ha sido asignada. Si hay que utilizar escaleras, bajar por el lado del pasamanos y cogiéndose de este.
- ✓ El personal que evacue oficinas ya sea hacia el lado derecho o izquierdo del corredor de evacuación, caminarán pegados hacia el lado que le corresponda.
- ✓ No apresurarse. Las personas que ya se encuentran en un corredor o escalera tienen la preferencia. Guarde silencio.
- ✓ Evacuar con dirección a las zonas de reunión preestablecidas.
- ✓ Si es visitante, siga las instrucciones del personal que labora en el área visitada.
- ✓ El Grupo de Inspección ingresará a los edificios para determinar el estado en que se encuentran e informará a los Coordinadores de Evacuación el resultado de su evaluación.
- ✓ De encontrarse las edificaciones en buen estado, el personal procederá a retornar de las zonas de seguridad a sus lugares de trabajo.
- ✓ En caso de estar de visita en otra dependencia, seguir las indicaciones del personal del área donde se encuentra.
- ✓ No correr, No fumar y guardar silencio.

9.- GESTION DE INCIDENTES

La investigación de accidentes incidentes se llevará a cabo siguiendo el procedimiento.

9.1 OBJETIVO

Establecer los lineamientos para el reporte, registro, investigación, análisis de accidentes de trabajo de manera oportuna en orden a:

- a) Determinar las causas que contribuyeron la ocurrencia de un accidente.
- b) Emitir y comunicar los resultados de las investigaciones

- c) Tomar las acciones correctivas y preventivas del caso.

9.2 ALCANCE

Aplica a todo el personal de **NEGOCIOS Y SERVICIOS MULTIPLES JG** que este laborando en los proyectos de los clientes y sus actividades en todos los ámbitos inherentes a la empresa.

9.3 DEFINICIONES

9.3.1 Accidente de Trabajo:

Todo suceso repentino que sobrevenga por causa o con ocasión del trabajo y que produzca en el trabajador una lesión orgánica, una perturbación funcional, una invalidez o la muerte.

Es también accidente de trabajo aquel que se produce durante la ejecución de órdenes del empleador, o durante la ejecución de una labor bajo su autoridad, aún fuera del lugar y horas de trabajo.

Según su gravedad, los accidentes de trabajo con lesiones personales pueden ser:

Accidente leve: Suceso cuya lesión, resultado de la evaluación médica, genera en el accidentado un descanso breve con retorno máximo al día siguiente a sus labores habituales.

Accidente Incapacitante: Suceso cuya lesión, resultado de la evaluación médica, da lugar a descanso, ausencia justificada al trabajo y tratamiento. El día de la ocurrencia de la lesión no se tomará en cuenta, para fines de información estadística.

Según el grado de incapacidad los accidentes de trabajo pueden ser:

Total Temporal: Cuando la lesión genera en el accidentado la imposibilidad de utilizar su organismo; da lugar a tratamiento médico al término del cual estará en capacidad de volver a las labores habituales plenamente recuperado.

Parcial Permanente: Cuando la lesión genera la pérdida parcial de un miembro u órgano o de las funciones del mismo.

Total Permanente: Cuando la lesión genera la pérdida anatómica o funcional total de un miembro u órgano; o de las funciones del mismo. Se considera a partir de la pérdida del dedo meñique.

Accidente Mortal: Suceso cuyas lesiones producen la muerte del trabajador. Para efecto de la estadística se debe considerar la fecha del deceso.

9.3.2 Acción Correctiva:

Acción tomada para eliminar la causa de una no conformidad detectada u otra situación indeseable.

Nota 1:

Puede haber más de una causa para una no conformidad.

Nota 2:

La acción correctiva se toma para prevenir que algo vuelva a producirse, mientras que la acción preventiva se toma para prevenir que algo ocurra.

9.3.2 Acción preventiva:

Acción tomada para eliminar la causa de una no conformidad potencial u otra situación potencial no deseable.

Nota 1:

Puede haber más de una causa para una no conformidad potencial.

Nota 2:

La acción preventiva se toma para prevenir que algo suceda, mientras que la acción correctiva (3.4) se toma para prevenir que algo vuelva a producirse.

9.3.3 Accidente con daño Material:

Es un accidente que origina una pérdida material o daño a la propiedad. Para los fines estadísticos, los accidentes de trabajo con daño material se clasifica en:

De acuerdo al costo de Reparación/Mantenimiento/Reposición:

- **Daño Material Grave:** Daños mayores a \$ 499
- **Daño Material Moderado:** Daños mayores a \$ 49 y menores a \$499
- **Daño Material Leve:** Daños menores a \$49

9.3.4 Causas Básicas:

Referidas a factores personales y factores de trabajo:

Factores Personales: Referidos a limitaciones en experiencias, fobias, tensiones presentes de manera personal en el trabajador.

Factores del Trabajo: Referidos al trabajo, las condiciones y medio ambiente de trabajo: organización, métodos, ritmos, turnos de trabajo, maquinaria, equipos, materiales, dispositivos de seguridad, sistemas de mantenimiento, ambiente, procedimientos, comunicación.

9.3.5 Causas Inmediatas:

Debidas a los actos y/o condiciones subestándares:

Condiciones Subestándares: Toda condición en el entorno del trabajo que puede causar un accidente.

Actos Subestándares: Toda acción o práctica incorrecta ejecutada por el trabajador que puede causar un accidente.

9.3.6 Enfermedad Ocupacional: Es el daño orgánico o funcional infringido al trabajador como resultado de la exposición a factores de riesgos físicos, químicos, biológicos y ergonómicos, inherentes a la actividad laboral.

9.3.7 Incidente: Suceso acaecido en el curso del trabajo o en relación con el trabajo, en el que la persona afectada no sufre lesiones corporales, o en el que éstas sólo requieren cuidados de primeros auxilios.

9.3.8 Incidente Peligroso: Todo suceso que puede causar lesiones o enfermedades a las personas en su trabajo, o a la población.

Entre los tipos de Incidentes Peligrosos que pudieran suscitarse tenemos:

CODIGO	DESCRIPCIÓN
1	EXPLOSIONES DE SUSTANCIAS (SÓLIDOS, LÍQUIDOS, GASEOSOS)
2	EXPLOSIONES DE RECIPIENTES A PRESIÓN
3	EXPLOSIONES POR TIRO CORTADO
4	ESCAPES DE SUSTANCIAS QUÍMICAS (TÓXICAS, CORROSIVAS, ASFIXIANES, ETC.)
5	ESCAPES DE SUSTANCIAS RADIOACTIVAS
6	DERRUMBES (ZANJAS, TALUDES, CALZADURAS, EXCAVACIONES, ETC.)
7	DESPRENDIMIENTO DE ROCAS
8	CAÍDA DE CARGAS IZADAS (CONTENEDORES, PAQUETES DECARGAS, ETC.)
9	DESPLOME DE RUMAS DE CARGAS ALMACENADAS
10	DESPLOME DE INSTALACIONES CIVILES (PAREDES, TECHOS, PISOS)
11	DESPLOME DE ESTRUCTURAS (ANDAMIOS, ESTRUCTURAS METÁLICAS, TORRES DE ALTA TENSIÓN, ETC.)
12	CAÍDA DE CABLES DE ALTA TENSIÓN - CONTACTO DE MAQUINARIAS O PARTE DE ELLAS CON CABLES DE ALTA TENSIÓN
13	GENERACIÓN DE RUIDOS CONTINUOS SOBRE LOS LÍMITES MÁXIMOS PERMISIBLES
14	FUGA DE AGENTES PATÓGENOS
15	FUGA, DERRAME DE MATERIALES Y QUÍMICOS PELIGROSOS
16	TRASLADO DE MATERIALES Y QUÍMICOS PELIGROSOS SIN PLAN DE CONTINGENCIA
17	EXPOSICIÓN A LÍNEAS DE ENERGÍA ELÉCTRICA DE ALTA TENSIÓN CON O SIN INSTALACIÓN A TIERRA
18	INGRESO A ESPACIOS CONFINADOS SIN REALIZAR PREVIAMENTE EL MONITOREO DE AGENTES NOCIVOS
19	VOLCADURA DE BOTELLAS PRESURIZADAS
20	TORRENTAS ELÉCTRICAS INUSUALES
21	ATRAPAMIENTO SIN DAÑO (DENTRO, FUERA, ENTRE, DEBAJO)
22	GENERACIÓN DE VOLCADURA CON EXPLOSIVOS SIN PREVIO AVISO
23	OPERAR EQUIPOS, MÁQUINAS SIN AUTORIZACIÓN Y / O LICENCIA
24	DESACTIVAR DISPOSITIVOS DE SEGURIDAD SIN AVISO O AUTORIZACIÓN
25	USAR EQUIPOS, MÁQUINAS INADECUADAS
26	USAR EQUIPOS DE PROTECCIÓN PERSONAL INADECUADOS EN TRABAJOS DE ALTO RIESGO
27	DESASTRES NATURALES
28	EXPOSICIÓN EN EXCESO A QUÍMICOS
29	EXPOSICIÓN EN EXCESO A TEMPERATURAS EXTREMAS
30	EXPOSICIÓN CONTINUA A EXCESIVA ILUMINACIÓN
31	EXPOSICIÓN EN AMBIENTES CON VENTILACIÓN INADECUADA
32	TRABAJOS CON CAPACIDAD FÍSICA / FISIOLÓGICA INADECUADA
33	TRABAJOS CON CAPACIDAD MENTAL / PSICOLÓGICA INADECUADA
34	TRABAJOS CON ESTRÉS MENTAL O PSICOLÓGICO
35	CAÍDA DE UN ASCENSOR
36	CHOQUE DE VEHÍCULOS DE TRABAJO
37	DERRUMBE DE UNA CONSTRUCCIÓN
38	DERRUMBE DE UNA MINA
39	INCENDIO DE UN CENTRO DE TRABAJO
00	OTROS

9.4 DESCRIPCIÓN

9.4.1 En caso de un Accidente con Lesión o Enfermedad Ocupacional:

Si un trabajador de **NEGOCIOS Y SERVICIOS MULTIPLES JG** sufre un accidente con lesión o consecuencias de una posible enfermedad ocupacional durante su jornada de trabajo, el personal que haya sido testigo del suceso deberá informar vía telefónica al Supervisor de Operaciones del proyecto, la ubicación y estado del accidentado.

A continuación, se procederá con el traslado al centro de Salud Laboral más cercano para otorgarle los primeros auxilios.

En caso haya ocurrido un accidente vehicular se deberá llamar a una ambulancia de la aseguradora del SOAT respectivo del vehículo para que hagan traslado de los accidentados hacia la Clínica más cercana al lugar del accidente.

El Supervisor de Operaciones de **NEGOCIOS Y SERVICIOS MULTIPLES JG** deberá informar al Ministerio de Trabajo y Promoción del Empleo, dentro de las 24 horas de ocurridos los hechos, todo accidente de trabajo mortal y/o incidentes que ponga en peligro la salud y la integridad física de los trabajadores y/o a la población.

9.4.2 En caso de un Accidente con Daño Material:

Todo trabajador deberá reportar cualquier accidente con material vía celular al Supervisor de Operaciones de **NEGOCIOS Y SERVICIOS MULTIPLES JG**, la ubicación y estado del accidentado.

9.5 METODOLOGÍA PARA LA INVESTIGACIÓN DEL ACCIDENTE

Los accidentes deberán ser investigados por Comité de SST, de **NEGOCIOS Y SERVICIOS MULTIPLES JG**, en coordinación con la persona responsable de la operación/servicio y con la participación de los trabajadores presentes en el incidente.

El proceso para llevar la investigación es el siguiente:

- 1) Recopilación de información
- 2) Elaboración de Informes
- 3) Método de Análisis
- 4) Definición e Implementación de acciones correctivas/preventivas
- 5) Verificación y Cumplimiento de la Efectividad

9.6.1 Recopilación de Información

- Descripción cronológica de los acontecimientos sucedidos hasta la ocurrencia del hecho.
- Testimonios de los testigos y documentos (Registros de capacitación, etc.).
- Informes
- Fotografías
- Gráfico que permitan interpretar lo ocurrido.

9.6.2 Método de Análisis

Para el análisis, el Supervisor de Operaciones y SSOMA, así como el Comité de SST de **NEGOCIOS Y SERVICIOS MULTIPLES JG** debe recopilar información adicional de evidencias de materiales, documentación, entrevistas, etc.

El método a utilizar para el análisis es el método de los 5 porqués el cual es una técnica que permite apreciar con claridad la relación entre un incidente, accidente o problema y las posibles causas que puedan estar contribuyendo para que él ocurra.

Cada causa asociada a alguno de los grupos, será investigada con el método de los “5 ¿Por qué?”, preguntando sucesivamente ¿Por qué?, a las sub causas asociadas a la causa inmediata y graficando cada respuesta como una sub espina de la espina principal.

El informe de investigación deberá contemplar las acciones correctivas y preventivas a tomar para evitar que vuelva a ocurrir el mismo accidente.

Principales Causas que originan Accidentes vehiculares

a) Factores Naturales

La maniobrabilidad de un automóvil siempre tiene límites, la trayectoria tiene tanta mayor rigidez y el vehículo es más difícil de parar conforme la velocidad es más elevada y la carretera más resbalosa.

El conductor sabrá los límites de su libertad solamente si conoce con suficiente exactitud la velocidad de su auto y las cualidades de adherencia del revestimiento de la carretera.

1. Lluvia.

Al comenzar a llover se forma una especie de jabón producido por los residuos de tierra, grasa y gasolina, lo que provoca que los vehículos derrapen, además, la lluvia supone una reducción de la visibilidad.

Cuando la lluvia es muy fuerte los limpiaparabrisas pueden ser incapaces de evacuar el agua, dejando una continua capa de ésta sobre el cristal, por lo que deberá reducir la velocidad; si la falta de visibilidad es excesiva, deberá detener el vehículo a un costado de la carretera y esperar que pase la tormenta, que raramente dura más de unos minutos.

Evidentemente en tiempo lluvioso, los neumáticos en malas condiciones afectan negativamente en el control del vehículo.

2. Neblina.

Es una de las peores condiciones atmosféricas con que puede enfrentarse el conductor, pues su habilidad no puede mejorar la visibilidad ni permitirle aumentar su velocidad.

Siempre se debe evitar rebasar con neblina, pero si fuera necesario se debe tener siempre la suficiente visibilidad para completar la maniobra sin peligro dentro de los límites de velocidad y distancia de frenado.

b) Condiciones de la Pista / Carretera.

La vía sobre la que se desplaza el auto tiene características propias: anchura, pendiente, arqueado, sinuosidades, etc., las trayectorias del vehículo seguras y peligrosas dependen igualmente de esas características, que el conductor ha de tomar en cuenta constantemente.

Un automóvil patina cuando se conduce a demasiada velocidad para las condiciones de la carretera; los elementos sobre la superficie de rodamiento que aumentan los riesgos de patinar y derrapar son: lodo, hojas secas y arena.

Recuperar el control de un auto que patina es una operación difícil, ya que existen varios tipos de patinazos: el de las ruedas traseras, las delanteras y de las cuatro ruedas, en todo caso, una presión del freno sólo acentúa aún más el deslizamiento de las ruedas sobre la carretera; con un movimiento del volante la trayectoria se corrige, pero este movimiento tiene que ser rápido y medido a la vez, no realizable en el instante de pánico que por lo general provoca el derrape del automóvil.

c) Condiciones del Conductor.

Todos los riesgos al conducir aumentan si el conductor no está en las mejores condiciones físicas y mentales, algunos factores que afectan negativamente la seguridad al conducir son los siguientes:

1. Alcohol

Es la droga que más se consume en México y, por lo tanto, se constituye actualmente en el principal problema de farmacodependencia.

Son bien conocidos los efectos del alcohol, éstos dependen de la cantidad que se ingiera, con una dosis pequeña se presenta una relajación, sensación de bienestar, locuacidad y disminución leve de los reflejos; una dosis mayor, del doble de la anterior, provoca dificultad en el habla, incoordinación de los movimientos, juicio alterado, reducción de las inhibiciones, falta de control emocional y un gran aumento de accidentes de tránsito.

El alcohol tiene la propiedad de disminuir las inhibiciones que la sociedad nos impone; procura esa euforia que nos hace subestimar nuestros errores y sobreestimar nuestras capacidades; se trata de una ilusión que puede ser agradable en muchas circunstancias pero que, al conducir, nos lleva a desdeñar los peligros o aceptarlos demasiado fácilmente.

En NEGOCIOS Y SERVICIOS MULTIPLES JG EIRL garantizamos el cumplimiento de la normativa nacional que impide el manejar en estado etílico.

2. Fatiga

Se ha observado que después de varias horas de conducir, la fatiga disminuye la capacidad de atención, el ajuste de la velocidad a las circunstancias se vuelve más esporádico y menos rápido y las correcciones de dirección mediante un movimiento del volante se vuelven menos frecuentes.

El estado de atención y la capacidad para mantener un alto grado de concentración, disminuyen rápidamente al aparecer el cansancio; al llegar a este punto, el conductor comienza a cometer errores técnicos y de juicio simples pero potencialmente peligrosos, puede evitarse la disminución de la atención escuchando el radio, ya que la música y la voz rompen la monotonía; hacer una pausa, aunque sea de corta duración, basta a menudo para elevar el nivel de concentración.

3. Tensión

Frecuentemente se ha comprobado que en los conductores hay un estado de tensión, de inquietud causado por problemas, antes de verse implicados en un accidente, es probable que, además del efecto de distracción de las preocupaciones, la ansiedad disminuya la percepción y la estimación de los riesgos. Cuando el futuro está cargado de problemas, los de tránsito pueden parecer insignificantes.

La conducción requiere de toda nuestra atención, se deben evitar desavenencias cuando se conduce, los problemas se arreglan en casa, el conductor impaciente que trata de dejar atrás a los demás se irrita extraordinariamente por las demoras del tránsito, malgasta su energía en un comportamiento agresivo y estimula la aparición de dolores de cabeza y cansancio por tensión nerviosa.

Todos debemos interesarnos en lograr que la conducción de vehículos sea una actividad más placentera y civilizada, tomando una actitud de entendimiento, cortesía y cooperación.

d) Exceso de Velocidad.

El conductor debe considerar que el automóvil circula en un ámbito que cambia sin cesar, y por lo tanto está obligado a prever cada hecho que pudiera imponer una modificación de la velocidad o de la dirección, debe preverlo más rápidamente a medida que su velocidad aumenta.

Al presentarse un obstáculo, circulando a una velocidad elevada, la mayoría de las ocasiones el conductor no dispone del espacio suficiente para que su reacción y la distancia que recorra el vehículo antes de detenerse eviten la colisión

Debemos conducir con moderación para evitar riesgos innecesarios; si el conductor tiene una actitud que le incita a valorar las altas velocidades y la aceleración, pues de éstas se deriva una excitación agradable y porque le halagan el orgullo, percibirá con menor agudeza el peligro, además, es evidente que la reducción de la velocidad deja mayor tiempo para percibir, juzgar y decidir; el riesgo de equivocarse es por lo tanto menor y las colisiones se vuelven menos graves.

e) Condiciones del Vehículo.

El estado del vehículo tiene gran importancia en el número creciente de accidentes, el riesgo de sufrir un accidente por cualquiera de los factores mencionados anteriormente aumenta considerablemente si el vehículo está en malas condiciones.

Son muchos los factores que intervienen para no tener en buenas condiciones de funcionamiento al vehículo; el costo de las reparaciones, las ocupaciones cotidianas, el exceso de confianza en nuestra habilidad para conducir, etc. Pero el valor de la vida humana siempre debe estar por encima de cualquier consideración económica.

Cuando no se hace una revisión técnica que garantice el buen funcionamiento de la suspensión, frenos, dirección, luces, etc.

Los factores que causan accidentes surgen dentro de la red de interacciones entre el vehículo, el medio ambiente y el ser humano.

Debido a la naturaleza de nuestro servicio se ha elaborado un listado de Acciones subestándar y Condiciones subestándar que son de conocimiento de nuestros conductores:

Acciones Subestándar	Condiciones Subestándar
▪ Adelantar o sobrepasar en forma indebida a otro vehículo. ▪ No hacer señales ni tomar las precauciones para girar, voltear en U, pasar de un carril de la pista a otro o detener el vehículo. ▪ Detener el vehículo bruscamente y sin motivo. ▪ No respetar el derecho de paso del peatón.	▪ Sistema de frenos del vehículo en mal estado. ▪ Sistema de dirección del vehículo en mal estado. ▪ Carga que sobrepasa las dimensiones del vehículo. ▪ Vehículo cuyas características y condiciones técnicas hayan sido modificadas alteradas o agregadas. ▪ Parabrisas deteriorados o trizados.

- | | |
|--|--|
| <ul style="list-style-type: none"> ▪ Retroceder inadecuadamente. ▪ No detenerse antes de la línea de parada o antes de las áreas de intersección. ▪ No mantener la distancia razonable y prudente detrás de otro vehículo tanto en su desplazamiento como cuando se detiene. ▪ No ceder el paso a otros vehículos que tienen preferencia. ▪ No ubicar el vehículo con la debida anticipación en el carril donde va a efectuar el giro o volteo. ▪ No conservar su derecha al transitar. ▪ Circular en sentido contrario al tránsito autorizado. ▪ Cruzar una intersección o girar, estando el semáforo en luz roja y no existiendo la indicación en contrario ▪ Desobedecer las indicaciones del efectivo de la policía nacional de tránsito. ▪ No respetar las señales que rigen el tránsito. ▪ Girar estando el semáforo con luz roja y flecha verde sin respetar el derecho preferente de paso de los peatones. ▪ Conducir en estado de ebriedad o bajo los efectos de estupefacientes y/o narcóticos. ▪ Conducir un vehículo subestándar. ▪ Conducir vehículos sin cumplir con las restricciones que consigna su licencia de conducir. ▪ Efectuar maniobras peligrosas. ▪ No utilizar el carril derecho para recoger o dejar pasajeros. ▪ No señalizar el estacionamiento o detención del vehículo ocasionado por razones de fuerza mayor | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Vehículo sin luces y dispositivos reflectivos. ▪ Volante de dirección del vehículo en el lado derecho. ▪ Vehículo sin espejos retrovisores. ▪ Vehículo sin limpiaparabrisas. ▪ Vehículo sin parachoques delantero o posterior. ▪ Vehículo con neumáticos cuya banda de rodadura presenta desgaste. ▪ Vehículo cuya carga o pasajeros obstruyan la visual o impidan o dificulten el control sobre los sistemas de dirección, frenos o seguridad. ▪ Objetos o sustancias en la vía pública que dificulten la circulación. ▪ Otros conductores en similares condiciones subestándar. ▪ Condición peligrosa por Accidente no señalado o advertido a otros conductores. ▪ Parada peligrosa de conductor curioso en lugar de accidente o incidente. ▪ Conducción Ofensiva de otros usuarios de la vía. ▪ Piedras abandonadas en la vía por otros conductores. ▪ Vehículo en la vía por avería no señalado por el conductor. ▪ Vehículo en marcha lenta sin señalización o con señalización inadecuada o insuficiente. ▪ Vía resbaladiza por derrame o caída de material no corregida por el conductor. ▪ Imprudencia del peatón. ▪ Ebriedad del peatón. |
|--|--|

9.6.3 Definición e Implementación de acciones correctivas/preventivas

Para el caso que las acciones correctivas/preventivas del incidente sea re inducción o capacitación a los involucrados, se deberá registrar la acción tomada en los formatos respectivos.

Las medidas a implementar pasaran a formar parte de los puntos a considerar en las reuniones de coordinación semanales de seguridad para verificar y monitorear el cumplimiento de las mismas.

9.6.4 Verificación de Cumplimiento y Efectividad

Una vez definidas y puestas en práctica las acciones correctivas a adoptar, el Supervisor de Operaciones de **NEGOCIOS Y SERVICIOS MULTIPLES JG** deberá verificar la efectividad de dichas acciones y mediante la actualización de los controles en la Matriz de Identificación de Peligros y Riesgos (IPER).

10.- INDICADORES

NEGOCIOS Y SERVICIOS MULTIPLES JG hace un seguimiento mensual de los Incidentes/Accidentes que pudieran suscitarse durante sus servicios, con el objetivo de poder observar nuestro comportamiento estadístico con respecto a la Seguridad y Salud Ocupacional.

Este seguimiento se realiza a través del “**Reporte Mensual de Indicadores de Seguridad y Salud Ocupacional**”, el cual contempla los siguientes indicadores:

- ✓ **Índice de Frecuencia (IF)**
- ✓ **Índice de Gravedad (IG)**
- ✓ **Índice de Accidentabilidad (IA)**
- ✓ **Comportamiento Mensual por Suceso:**
 - Incidentes de trabajo,
 - Accidentes con Lesión,
 - Accidentes con Daño Material,
 - Enfermedad Ocupacional.

Se define como índice de frecuencia (IF) al número de accidentes fatales e incapacitantes por cada millón de horas-hombre trabajadas

$$IF = \frac{\text{Números de Accidentes Incapacitantes} \times 1000000}{\text{Horas Hombre Trabajadas}}$$

Se define como índice de gravedad o severidad (IS) al total de tiempo perdido por cada millón de horas-hombre trabajadas.

$$IS = \frac{\text{N° Días Perdidos} \times 1000000}{\text{Horas Hombre Trabajadas}}$$

Se define Índice de Accidentabilidad (IA) a la combinación del Índice de Frecuencia (IF) y el Índice de Severidad (IS).

$$IA = \frac{IF \times IS}{1000}$$

12. - ANEXOS:

MATRICES

- Matriz IPER Operaciones
- Matriz de Aspectos Ambientales Operaciones



ING. MIREYA GABRIELA
LARA CARHUANCHO
CIP N° 292905

