

## RESOLUCIÓN 1565 DE 2014

(junio 6)

Diario Oficial No. 49.177 de 9 de junio de 2014

### MINISTERIO DE TRANSPORTE

<NOTA DE VIGENCIA: Resolución derogada por el artículo [5](#) de la Resolución 40595 de 2022>

Por la cual se expide la Guía metodológica para la elaboración del Plan Estratégico de Seguridad Vial.

LA MINISTRA DE TRANSPORTE,

en uso de sus facultades legales, en especial de las señaladas en el artículo sexto, numeral 6.3 del Decreto 087 de 2011 y en el parágrafo del artículo 10 del Decreto 2851 de 2013, y

Resumen de Notas de Vigencia

#### NOTAS DE VIGENCIA:

- Resolución derogada por el artículo [5](#) de la Resolución 50595 de 2022, 'por la cual se adopta la metodología para el diseño, implementación y verificación de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial y se dictan otras disposiciones', publicada en el Diario Oficial No. 52.102 de 21 de julio de 2022.

#### CONSIDERANDO:

Que el Ministerio de Transporte es la autoridad suprema del sector tránsito, de acuerdo con lo señalado en el artículo [tercero](#) de la Ley 769 de 2002, Código Nacional de Tránsito.

Que el artículo [12](#) de la Ley 1503 de 2011 “Por la cual se promueve la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguros en la vía y se dictan otras disposiciones”, ordena a toda entidad, organización o empresa del sector público o privado que para cumplir sus fines misionales o en el desarrollo de sus actividades posea, fabrique, ensamble, comercialice, contrate o administre flotas de vehículos automotores o no automotores superiores a diez (10) unidades, o contrate o administre personal de conductores a diseñar un Plan Estratégico de Seguridad Vial.

Que el Decreto 2851 del 6 de diciembre de 2013 “por el cual se reglamentan los artículos [3o](#), [4o](#), [5o](#), [6o](#), [7o](#), [9o](#), [10](#), [12](#), [13](#), [18](#) y [19](#) de la Ley 1503 de 2011 <sic, es 2011> y se dictan otras disposiciones, dispuso en el parágrafo del artículo 10 que el Ministerio de Transporte expediría la guía metodológica para la elaboración de los planes estratégicos de las entidades, organizaciones o empresas en materia de Seguridad Vial.

Que el Grupo de Seguridad Vial del Ministerio de Transporte elaboró el documento guía metodológica para la elaboración del Plan Estratégico de Seguridad Vial, el cual fue publicado en la página web de la entidad entre los días 29 de mayo y 5 de junio de 2014.

Que fueron recibidos comentarios al documento por parte de la comunidad, así como incorporados los que resultaron pertinentes.

En mérito de lo expuesto,

RESUELVE:

ARTÍCULO 1o. EXPEDICIÓN. <Resolución derogada por el artículo 5 de la Resolución 50595 de 2022> Expedir la guía metodológica para la elaboración del Plan Estratégico de Seguridad Vial que estará a cargo de 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, la cual obra en documento anexo e integrante de la presente resolución.



ARTÍCULO 2o. VIGENCIA. La presente resolución rige a partir de su publicación.

Publíquese, comuníquese y cúmplase.

Dada en Bogotá, D. C., a 6 de junio de 2014.

La Ministra de Transporte,

CECILIA ÁLVAREZ-CORREA GLEN.

GUÍA METODOLÓGICA PARA LA ELABORACIÓN DEL PLAN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL.

JUNIO 5 DE 2014

TABLA DE CONTENIDO

PRÓLOGO

1 INTRODUCCIÓN

1.1 Problemática de la seguridad vial

1.2 Beneficios para el país, la empresa u organización

2 OBJETIVO GENERAL

2.1 Objetivo del PESV

2.2 Objetivo de la Guía

3 OBJETIVOS ESPECÍFICOS

3.1 Objetivos de la Metodología

4 CONCEPTOS Y DEFINICIONES

4.1 Conceptos

4.2 Definiciones aplicables al Plan Estratégico de Seguridad Vial

5 MARCO NORMATIVO

## 6 ALCANCE

## 7 GUÍA PARA LA ELABORACIÓN DEL PLAN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL

### 7.1 Conformación del equipo de trabajo

### 7.2 Diagnóstico

### 7.3 Elaboración del PESV

### 7.4 Implementación del PESV

### 7.5 Seguimiento y evaluación

## 8 GUÍA DE ACCIONES PARA EL DESARROLLO DEL PESV

### 8.1 COMPORTAMIENTO HUMANO

#### 8.1.1. Procedimiento de selección de conductores

#### 8.1.2. Pruebas de ingreso

#### 8.1.3. Capacitación en seguridad vial

#### 8.1.4. Control de documentación de conductores

#### 8.1.5. Políticas de regulación de la empresa

#### 8.1.6. Elementos de protección

### 8.2 VEHÍCULOS SEGUROS

#### 8.2.1. Plan de mantenimiento preventivo

#### 8.2.2. Documentación del plan de mantenimiento

#### 8.2.3. Idoneidad

#### 8.2.4. Procedimientos de inspección diaria de los vehículos

#### 8.2.5. Control de documentación y registro de vehículos y su mantenimiento

### 8.3 INFRAESTRUCTURA SEGURA

### 8.4 ATENCIÓN A VÍCTIMAS

## 9. RECURSOS Y FUENTES DE INFORMACIÓN

## 10. ANEXOS

## PRÓLOGO

El primer paso que debe dar una sociedad que pregona la vida como valor supremo, es reconocer a las víctimas de los accidentes de tránsito y el problema estructural y social, de salud pública de primera magnitud que implican, admitir que las causas que las ocasionan, en su mayoría son evitables y aceptar que la seguridad vial debe hacer parte de las políticas y responsabilidades de las

organizaciones, entidades y empresas, sin importar su tamaño o actividad.

Es por ello que para el Ministerio de Transporte, en representación del Estado y consecuentes con la Ley 1503 de 29 de diciembre de 2011 “Por la cual se promueve la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguros en la vía y se dictan otras disposiciones”, que establece en su Capítulo III, Lineamientos para el Sector Privado en Seguridad Vial, Artículo 12: “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, contribuirán al objeto de la presente ley...”, expide la presente resolución en la que se presenta la Guía metodológica para la formulación de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial.

Este ejercicio no es otra cosa que la materialización de lo expuesto en el Decreto 2851 de 2013, buscando otorgar instrumentos o herramientas para que todas las entidades, organizaciones o empresas, formulen su plan estratégico, es decir tracen el mapa o ruta mediante la cual promoverán unas acciones, enmarcadas en tiempos, recursos y actores concretos, conducentes a garantizar un aporte significativo para la reducción de las altas tasas de accidentes de tránsito a lo largo y ancho del territorio nacional.

## 1. INTRODUCCIÓN

### 1.1 Problemática de la seguridad vial

La Organización Mundial de la Salud, a través del Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial (2013), ha indicado que anualmente fallecen más de 1,24 millones de personas en accidentes de tránsito y diariamente se alcanzan aproximadamente los 3.000 fallecidos. Además, entre 20 y 50 millones de personas más, sufren traumatismos por esta misma causa.

En ese contexto, Colombia no es ajena a esta problemática, dado sus altas cifras con respecto al problema y la tendencia presentada en los últimos años. Una muestra de ello, es la suma de los fallecimientos y los lesionados en una década, entre el período 2002-2012, en donde se obtiene una cifra representativa de casi 62.000 colombianos muertos y más de 443.000 heridos en accidentes de tránsito (fuente: Instituto Nacional de Medicina Legal), algo así como 16 víctimas diarias, que si las multiplicamos por esposo o esposa, padres, hermanos, hijos, tíos, sobrinos, nietos, amigos, son cientos de personas que a diario sufren la tristeza y el dolor de perder a alguien a quien amaban profundamente.

Esto además de plantear un panorama bastante serio en términos de salud pública, representa un reto que los gobernantes, autoridades y los empresarios de nuestro país, de la mano de cada ciudadano, debemos asumir.

Lo cual nos debe estimular la necesidad de generar en nuestra población una conciencia de prevención alrededor de esta problemática social; todas estas personas en su condición bien sea de conductores, pasajeros y acompañantes o peatones, las cuales cada día pierden o cambian sus vidas radicalmente, necesitan saber que tanto el Estado, como los empresarios y la ciudadanía en general, están dispuestos a generar una cultura del respeto y acatamiento de las normas, para evitar que hechos de esta naturaleza se vuelvan a presentar.

Puede afirmarse que gran parte de la solución a esta problemática depende de las prácticas adecuadas de conducta social, pensamientos y estilos de conducción, además de estilos de educació

desde la infancia, basados en el ejercicio consciente de valores esenciales como el respeto, la tolerancia y la convivencia. Sin embargo, estos no llegan por sí solos, dependen, al menos en una buena parte, del conocimiento alrededor del tema y del regreso a la sensibilidad por el mismo. Lo anterior se da en un contexto en el que a pesar de los esfuerzos, el país no educa lo suficiente a sus niños y en el que lo popular reprime el autocuidado como forma de relación consigo mismo.

Estos procesos de formulación de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial, son una respuesta a estas problemáticas y pretenden formar, informar y sensibilizar con metodologías participativas, a todo el equipo de trabajo de la empresa, organización o entidad, implementando estrategias llamativas y con información de carácter práctico y formal, pues las dos caras de la moneda en este tema pueden ser, por un lado, que todo lo que sucede en los hechos de tránsito tiende a ser o muy grave o muy costoso y por el otro, que más de un 90% es evitable con formas simples y prácticas de comportamiento que los ciudadanos deben conocer.

Con lo anterior se pretende empoderar en la empresa, entidad u organización con la autogestión y cambios preventivos frente a la forma de asumir y practicar la conducta social en relación con la movilidad, es decir, asumir la cultura de la movilidad segura.

## 1.2 Beneficios para el país, la empresa u organización

### Ganancia de la seguridad vial para la empresa y la sociedad

En la medida en que en cada una de las entidades, las empresas, las organizaciones, las comunidades del país, se inicie un proceso de empoderamiento, de concientización en torno a la seguridad vial como responsabilidad de todos, al comportamiento que acate y respete las normas y logremos entender que la prioridad sobre la vía la tiene la vida, nos acercaremos a una convivencia armónica, donde entre otras evidencias encontraremos que:

- Se reducen significativamente la ocurrencia de accidentes de tránsito.
- Bajan los niveles de accidentalidad, morbilidad y mortalidad.
- Mejora la eficiencia de los sistemas de transporte.
- Se incrementa la fluidez de la movilidad en vías rurales y urbanas.
- Se reduce el lucro cesante, producto de la inmovilidad de vehículos colisionados.
- Evitamos el costo de los deducibles de las pólizas de seguros y descuentos por reclamación.
- Se evita la depreciación del vehículo por accidentes y partes no cubiertas por el seguro.
- Se evitan pagos de honorarios administrativos y de abogados, para comparecer en audiencias o durante la investigación, o incluso incapacidades.
- Disminuimos tiempos de viaje y costos de los tráficos obstruidos.
- Se mejora la calidad del servicio público de transporte de personas y de mercancías.
- Optimizamos los costos de operación de la flota.
- Protegemos la imagen corporativa y los efectos relacionados con un incidente o accidente de tránsito.

## 2. OBJETIVO GENERAL

### 2.1 Objetivo del PESV

Definir los planes y acciones o intervenciones concretas que deben llevar a cabo las empresas, organizaciones o entidades, públicas o privadas, para alcanzar los propósitos en materia de prevención de los accidentes de tránsito, facilitando la gestión al definir las áreas involucradas, los responsables y los mecanismos de evaluación y seguimiento en función del cumplimiento de las actuaciones definidas.

### 2.2 Objetivo de la Guía

Orientar la elaboración de los planes estratégicos empresariales e institucionales de seguridad vial, ordenados por la Ley [1503](#) de 2011 y el Decreto 2851 de 2013, mediante los cuales se vincula activamente a los sectores público y privado en la prevención de la ocurrencia de accidentes de tránsito y en la mejora del desempeño de la seguridad vial en el país.

## 3. OBJETIVOS ESPECÍFICOS

### 3.1 Objetivos de la Ley

De acuerdo con la normativa vigente, tanto los ciudadanos del común como los sectores público y privado deben procurar que:

- Se contribuya a que la seguridad vial y la responsabilidad como actores de la vía sean asuntos de interés público y objeto de debate entre los ciudadanos.
- Se concientice a peatones, pasajeros y conductores sobre la necesidad de lograr una movilidad racional y sostenible.
- Se concientice a autoridades, entidades, organizaciones y ciudadanos de que la seguridad vial no se basa solo en el conocimiento de normas y reglamentaciones, sino también en hábitos, comportamientos y conductas.
- Se establezca una relación e identidad entre el conocimiento teórico sobre las normas de tránsito el comportamiento en la vía.

### 3.2 Objetivos de la Guía

- Identificar y caracterizar los sujetos con la obligación de elaborar el Plan Estratégico de Seguridad Vial.
- Socializar los conceptos y definiciones que se deben tener en cuenta para estructurar el Plan Estratégico de Seguridad Vial, presentando un modelo para definir el alcance y objetivos del mismo.
- Introducir al grupo objetivo del Plan Estratégico de Seguridad Vial en el conocimiento de las manifestaciones del problema de la seguridad vial nacional y las posibilidades de los PESV.
- Desarrollar las pautas para la realización del diagnóstico de la seguridad vial empresarial.
- Concretar un modelo conceptual del Plan Estratégico de Seguridad Vial empresarial e institucional.
- Establecer la relación entre los Planes Estratégico de Seguridad Vial con otros sistemas como la

ARL y el HSEQ.

-- Asumir de manera propositiva, que la responsabilidad de la seguridad es compartida entre todos los usuarios de la vía.

-- Definir una estructura conceptual para la evaluación de la relación costo-beneficio del plan estratégico empresarial e institucional de seguridad vial.

#### 4. CONCEPTOS Y DEFINICIONES

Para la estructuración de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial empresarial e institucional, se deben tener en cuenta, algunos de los conceptos y definiciones que se exponen a continuación.

##### 4.1 Conceptos

– ¿Qué es un Plan Estratégico de Seguridad Vial?

Es el instrumento de planificación que consignado en un documento contiene las acciones, mecanismos, estrategias y medidas que deberán adoptar las diferentes entidades, organizaciones o empresas del sector público y privado existentes en Colombia. Dichas acciones están encaminadas a alcanzar la seguridad vial como algo inherente al ser humano y así reducir la accidentalidad vial de los integrantes de las organizaciones mencionadas y de no ser posible evitar, o disminuir los efectos que puedan generar los accidentes de tránsito.

– ¿Para qué sirve el Plan Estratégico de Seguridad Vial?

La finalidad del Plan Estratégico de Seguridad Vial, es definir los objetivos y las acciones o intervenciones concretas que se deben llevar a cabo para alcanzar los propósitos en materia de prevención de los accidentes de tránsito, facilitando la gestión de la organización al definir las áreas involucradas, los responsables y los mecanismos de evaluación y seguimiento en función del cumplimiento de las actuaciones definidas.

– Objetivos de un Plan Estratégico de Seguridad Vial

Con los objetivos del Plan Estratégico de Seguridad Vial se traza un mapa que señala resultados que la organización se ha propuesto alcanzar en materia de seguridad vial.

##### 4.2 Definiciones aplicables al Plan Estratégico de Seguridad Vial

Presentamos el significado de algunos de los términos que se van a trabajar dentro de la estructuración de los planes estratégicos de seguridad vial.

– Seguridad vial

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

– Seguridad activa

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

#### – Seguridad pasiva

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

#### – 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 (CNTT, 2002).

#### – Accidente de trabajo

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

#### – Riesgo

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

#### – Amenaza

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

#### – Vulnerabilidad

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

1

#### – Peatón

Persona que transita a pie por una vía (CNTT, 2002).

#### – Pasajero

Persona distinta del conductor que se transporta en un vehículo público (CNTT, 2002).

#### – Conductor

Es la persona habilitada y capacitada técnica y teóricamente para operar un vehículo (CNTT, 2002)

#### – SOAT

Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT), el cual ampara los daños corporales que se

causen a las personas en accidentes de tránsito e indemniza a los beneficiarios o las víctimas por muerte o incapacidad médica según el caso.

– ARL

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

– HSEQ

Es un sistema de gestión por medio del cual se garantiza el manejo responsable de todas las actividades de la organización, promoviendo y mejorando la salud del personal, garantizando un trabajo sin riesgo de lesiones a este o a los demás, promoviendo la protección del medio ambiente y asegurando la calidad en los procesos.

– Estrategia

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

– Visión

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

– Plan de acción

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

– Entidad

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

– Organización

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

– Empresa

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

– Vehículo

Todo aparato montado sobre ruedas que permite el transporte de personas, animales o cosas de un punto a otro por vía terrestre pública o privada abierta al público (CNTT. 2002).

– Vehículo de tracción animal

Vehículo no motorizado halado o movido por un animal (CNTT. 2002).

– Vehículo no automotor

Vehículo que se desplaza por el esfuerzo de su conductor.

## 5. MARCO NORMATIVO

Con relación a los sectores público y privado, organizados en empresas, instituciones o entidades, adicional a lo que la Constitución Política, la legislación nacional, de manera especial el Código Nacional de Tránsito y Transporte, Ley [769](#) de 2002 y sus decretos reglamentarios, hemos de considerar de manera especial la Ley [1503](#) de 2011 y el Decreto 2851 de 2013.

La Ley [1503](#) de 2011 busca definir los lineamientos generales en responsabilidad social empresarial para promover en las personas la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguros en la vía y en consecuencia, la formación de criterios autónomos, solidarios y prudentes para la toma de decisiones en situaciones de desplazamiento o de uso de la vía pública.

El artículo [12](#) de la mencionada ley, establece 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, contribuirán al objeto de la presente ley”.

“Para tal efecto, deberá diseñar el Plan Estratégico de Seguridad Vial que será revisado cada dos (2) años para ser ajustado en lo que se requiera. Este Plan contendrá como mínimo, las siguientes acciones:

1. Jornadas de sensibilización del personal en materia de seguridad vial.
2. Compromiso del personal de cumplir fielmente todas las normas de tránsito.
3. Oferta permanente, por parte de la entidad, organización o empresa, de cursos de seguridad vial y perfeccionamiento de la conducción.
4. Apoyar la consecución de los objetivos del Estado en materia de seguridad vial.
5. Realizar el pago puntual de los montos producto de infracciones a las normas de tránsito.
6. Conocer y difundir las normas de seguridad vial”.

El Decreto 2851 de 6 de diciembre de 2013, en lo concerniente al sector empresarial y con relación a los Planes Estratégicos de Seguridad Vial, establece que, además de las acciones contenidas en el artículo [12](#) de la Ley 1503 de 2011, las entidades, organizaciones o empresas, tanto del sector público como privado, deberán adecuarse a lo establecido en las líneas de acción del Plan Nacional de Seguridad Vial y deberán adaptarse a las características propias de cada entidad, organización o empresa.

Dichas líneas de acción son:

- a) Fortalecimiento de la gestión institucional
- b) Comportamiento humano

c) Vehículos Seguros

d) Infraestructura Segura

e) Atención a Víctimas

Las organizaciones, empresas o entidades públicas o privadas, deberán incluir dentro de los PESV, la indicación de los cargos del personal responsable al interior de la entidad que deberá implementar cada uno de los contenidos definidos en el plan.

Los tiempos en que las entidades, organizaciones o empresas deberán comunicar por escrito el PESV a los organismos de tránsito, alcaldías o a la Superintendencia de Puertos y Transporte, serán los siguientes:

TIPO	No DE VEHÍCULOS	PLAZO ESTABLECIDO
Entidades, organizaciones o Empresas.	Más de cien (100)	Ocho (8) meses
Entre cincuenta (50) y noventa y nueve (99)		Diez (10) meses
Entre diez (10) y cuarenta y nueve (49)		Doce (12) meses

## 6. ALCANCE

Para definir el alcance de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial de las empresas, organizaciones o entidades, públicas o privadas, dentro de todo el territorio nacional, hemos de considerar lo manifestado por la Ley [1503](#) de 2011 y el Decreto 2851 de 2013, de tal manera que, en forma de cuestionario, a continuación se plantea el ámbito y responsabilidades para su formulación.

¿Estoy obligado a adoptar Planes Estratégicos de Seguridad Vial?

Si como organización, empresa o entidad poseo, fabrico, ensamble, comercializo, contrato o administro más de 10 vehículos automotores o no automotores, o contrato o administro conductores estoy obligado a adoptarlo. (Artículo [12](#) Ley 1503 de 2011).

¿Qué tipo de responsabilidad puedo asumir como organización privada, de no adoptar un Plan Estratégico, o de no verificar que se cumpla?

Las obligaciones señaladas en la Ley [1503](#) de 2011 se suman a las demás obligaciones que como organización (con o sin ánimo de lucro) o empresa (sea sociedad o establecimiento de comercio) tenemos. Además de la obligación formal, puede haber responsabilidades en cuanto a las situaciones en que mi organización, mi personal o los vehículos que posea, fabrique, ensamble, comercialice, contrate o administre, tanto en mis instalaciones o en desarrollo de mis actividades como organización, se involucren en eventos en que se causen daños a personas o cosas por no seguir el PESV o por no haberlo formulado.

¿Qué tipo de responsabilidad puedo asumir como entidad pública de no adoptar el Plan Estratégico o por no verificar que se cumpla?

Además de la que puede asumir toda organización (ver punto anterior), la Ley ha asignado al responsable de cada entidad la función de adoptar el PESV, y disponer lo necesario para su

aplicación. Esa asignación constituye un deber legal que puede ser exigido disciplinariamente (por no atender el mandato legal) y fiscalmente (si la falta de adopción o de mecanismos de aplicación resulta en daños a personas o cosas).

¿Qué tipo de responsabilidad puedo asumir como organismo o autoridad de tránsito?

Además de las responsabilidades inherentes a toda organización en la formulación del Plan Estratégico, los organismos y autoridades deben ejercer la vigilancia y control sobre los contenidos de los Planes Estratégicos que se les presenten, revisándolos, abalándolos si están correctamente formulados y proponiendo ajustes a los mismos.

-- Papel de las autoridades

En cuanto al registro, adopción y cumplimiento a que hace referencia el artículo 11 del Decreto 2851, téngase en cuenta que las organizaciones, empresas o entidades públicas o privadas, deberán registrar el Plan Estratégico en materia de Seguridad Vial, ante el organismo de tránsito que corresponde a la jurisdicción en la cual se encuentra su domicilio, o quien haga sus veces, en caso de no contar con organismo de tránsito en el municipio, deberá hacerse ante la Alcaldía Municipal. Cuando se trate de empresas, organizaciones o entidades del orden nacional, el registro deberá hacerse ante la Superintendencia de Puertos y Transporte.

La autoridad ante quien se efectúe el registro, revisará técnicamente los contenidos del Plan Estratégico de Seguridad Vial, emitirá las observaciones de ajuste a que haya lugar y avalará dicho plan emitiendo un concepto de aprobación, verificando la ejecución del mencionado plan a través de visitas de control, las cuales serán consignadas en un acta de constancia. Dichas visitas deberán ser efectuadas a cada entidad por lo menos una vez al año.

El ente certificador de la organización, empresa o entidad, debe asegurarse que se cumpla con lo dispuesto en esta normativa.

## 7. GUÍA PARA LA ELABORACIÓN DEL PLAN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL

Etapas de implementación

Parte de la eficacia de los resultados a la hora de implementar acciones en las empresas, está representada en su integralidad y especialmente en el orden y estructura para desarrollarlas, implementarlas y medirlas, es por eso que en este capítulo se presenta una metodología para la construcción del Plan Estratégico de Seguridad Vial en las empresas.

### 7.1. Conformación del equipo de trabajo

El primer paso es la conformación de un equipo de trabajo, cuya iniciativa de creación debe ser liderada por la persona o personas que dirigen y controlan la organización.

– Comité de Seguridad Vial

El equipo de trabajo definido por la alta dirección, debe formalizar su participación mediante la creación de un comité de seguridad vial, siendo este el mecanismo de coordinación entre todos los involucrados y cuyo objetivo será plantear, diseñar, implementar y medir las acciones que permitan generar conciencia entre el personal y lograr objetivos a favor de la seguridad vial en la empresa y la vida cotidiana de sus integrantes.

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

En dicho comité:

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

El comité será el ente encargado de definir la visión, los objetivos y alcances del Plan Estratégico de Seguridad Vial para la empresa, acorde con los mínimos establecidos por la autoridad correspondiente.

Se debe definir la periodicidad con la que se va a realizar el comité.

- Roles y funciones de la alta dirección

El Presidente, Directivo, o Gerente de la organización, entidad o empresa, debe:

- Liderar el proceso de creación e implementación del Plan Estratégico de Seguridad Vial.
- Involucrar un representante de cada área de la organización, según sea pertinente y que se

entiende, participe en la creación y difusión de los objetivos de la seguridad vial.

- Definir los roles y funciones de cada integrante de la organización, a efectos de cumplir los objetivos trazados en el Plan Estratégico de Seguridad Vial.
- Implicarse en su financiación, asegurando el presupuesto necesario para la implantación de las diferentes medidas que se vayan a adoptar.
- Establecer un proceso ágil, dinámico y eficaz de participación de los trabajadores y de los representantes sindicales, si fuera el caso.
- Garantizar a los grupos de trabajo el tiempo que precisen para sus reuniones.
- Adoptar las decisiones oportunas que hagan posible que se lleven a buen término las medidas que se propongan.
- Garantizar que el personal que labora en cada área cumpla con lo establecido en el Plan Estratégico de Seguridad Vial y los documentos relacionados aplicables.

Designación del responsable del Plan Estratégico de Seguridad Vial:

La empresa debe garantizar el mecanismo adecuado que permita contar con un responsable idóneo para el diseño, desarrollo, implementación y seguimiento del Plan Estratégico de Seguridad Vial y todas las acciones contempladas en este.

– Política de seguridad vial

La empresa debe construir y divulgar una política de Seguridad Vial, que se suma a los postulados del Sistema de Gestión Integral, pero con independencia e identidad propia; esta política debe contener los siguientes elementos:

- Que sea adecuada al propósito de la organización
- Que proporcione un marco de referencia para el establecimiento de los objetivos y de las metas.
- Que incluya el compromiso de cumplir los requisitos aplicables.
- Que incluya el compromiso de mejora continua.

La política de seguridad vial debe:

- Estar disponible como información documentada.
- Comunicarse dentro de la organización.
- Estar disponible para las partes interesadas, según sea el caso.
- Informar al personal de la empresa

El líder de la organización, debe garantizar que sea informada, mediante los mecanismos que se consideren más adecuados, a todos los funcionarios o empleados de la entidad, organización o empresa, la existencia del Plan Estratégico de Seguridad Vial, sus lineamientos, acciones y mecanismos de medición, así como la evolución de sus resultados y planes de mejora.

## 7.2. Diagnóstico

– Características de la empresa: en esta etapa la empresa debe realizar un análisis sobre su contexto sobre sus actividades, su personal, desplazamientos, infraestructura y todos aquellos riesgos se entienden, afectan a la organización desde la Seguridad Vial.

Las variables de análisis, se sugiere tener en cuenta son las siguientes:

- Actividades que realiza.
- Tamaño de la empresa
- Segmento al que pertenece.
- Tipos de vehículos utilizados para los desplazamientos.
- Cantidad de empleados, directos e indirectos, contratistas, compradores
- Clasificación del personal según su rol dentro de la empresa (administrativo, Técnico, comercial, etc.).
- Rol de la persona dentro de la vía (Conductor, peatón, pasajero).
- Tipo de desplazamientos de misión (internos y externos) de sus empleados y contratistas.
- Tipo de desplazamientos in itinere (desde su casa hacia el trabajo y viceversa) de sus empleados y contratistas.
- Relación de sus actividades con el riesgo vial.

– **Levantar información:** en esta etapa se sugiere consolidar la información, que permita levantar un panorama de los riesgos viales de la empresa, in itinere y en misión. Para esto en el **Anexo 1**, se propone un formato de levantamiento de esta información.

– **Consolidar información y analizarla:** el responsable asignado, debería consolidar la información y analizarla, de tal manera que permita caracterizarla e identificar la realidad de los desplazamientos.

### – **Evaluación del riesgo**

Una vez consolidada y analizada la información, se sugiere realizar los siguientes pasos:

- Clasificar el personal según su rol dentro de la empresa (administrativo, técnico, comercial, etc.).
- Clasificación de las personas en relación con su rol dentro de la vía (conductor, peatón, pasajero).
- Establecer un listado de conductas en la conducción y su entorno para cada uno, de acuerdo con la naturaleza de trabajo y su nivel de exposición al riesgo.
- Asignar un nivel de riesgo para cada variable, Ejemplo: Alto, Medio, Bajo.

A continuación se da un ejemplo de los pasos para determinar la evaluación del riesgo



### 7.3. Elaboración del PESV

En cuanto a los niveles de riesgo, una vez se han determinado, estos deben ser clasificados y priorizados, para luego plantear las acciones sobre las que se va a trabajar cada uno. Es recomendable que el análisis y planteamiento de las acciones, estén dirigidos a eliminar o mitigar los riesgos.



Las acciones sobre las que se debe intervenir, se sugiere sean clasificadas, en función a los ejes definidos en la Ley [1503](#) de 2011 y su Decreto 2851 de 2013. (Comportamiento Humano, Vehículos Seguros, Infraestructura Segura y Atención a Víctimas).

A la hora de seleccionar las acciones, es importante considerar aspectos como:

- Que la implementación de las acciones tengan viabilidad.
- El impacto de la acción en la empresa y en el problema detectado al que se dirige
- Recursos necesarios para la implementación de la acción.
- Beneficios esperados de la acción.
- El elemento temporal (plazo de implementación, duración de la acción, etc.).
- Alineamiento de la acción con el resto de acciones que componen el plan y con las propias políticas.

### 7.4. Implementación del PESV

En la etapa de implementación de las acciones definidas, se sugiere tener en cuenta los siguientes aspectos:

- Planificar las actividades que se han definido implementar, esto se debe hacer mediante la realización de un cronograma.
- Se debe comunicar a la organización sobre los lineamientos y acciones definidas implementar dentro del Plan Estratégico de Seguridad Vial.

-- Se debe gestionar lo necesario para la implementación de las acciones definidas.

## 7.5. Seguimiento y evaluación

– Indicadores de desempeño del PESV

Desde el punto de vista del seguimiento del desarrollo del plan, el sistema de indicadores es la herramienta que va a permitir a la empresa obtener información sobre la materialización real de las acciones incluidas en el plan o sobre los resultados que se puedan generar, y sobre la evolución de estas acciones durante su desarrollo.

Además, el seguimiento del plan de acción a través de indicadores va a permitir a las empresas detectar las desviaciones que se produzcan durante el desarrollo del mismo y, por tanto, introducir medidas correctivas en caso de que fuesen necesarias.

Los indicadores que debe implementar la empresa, deben ser de Resultado y de Actividad.

– Indicadores de Resultado

Son aquellos indicadores que van a permitir a las empresas conocer el grado de cumplimiento de los objetivos que se han marcado, por ejemplo:

-- Número de incidentes y accidentes de tránsito, en un periodo determinado

-- Tasa de Accidentalidad Vehicular

-- Impacto económico de los incidentes de tránsito

-- Impacto económico de los accidentes de tránsito

-- Cantidad de Vehículos inspeccionados

– Indicadores de actividad

Son aquellos indicadores que ofrecen información sobre el grado de consecución de las acciones que conforman el plan, por ejemplo:

-- Número de personal formado en Seguridad Vial.

-- Cumplimiento en los programas de mantenimiento de los vehículos.

-- Número de evaluaciones prácticas de los conductores.

En la definición de los indicadores, la empresa debe tener en cuenta que cada indicador, tenga las siguientes características:

-- Tener una definición clara.

-- Poseer una fuente clara sobre la que se obtendrá la información para calcularse.

-- Establecer metas.

-- Definir un periodo sobre el que se va a medir el indicador (como mínimo trimestralmente).

El resultado de los indicadores, debe ser el mecanismo objetivo, sobre el que se revisará la

evolución e impacto de los planes de acción que se han de implementar en la organización, estos indicadores deben de ser responsabilidad de los integrantes del comité de seguridad vial.

Toda la información debe documentarse y mantenerse actualizada.

#### – Auditorías

La empresa debe de garantizar, además de la medición de los indicadores, auditorías internas o externas, en intervalos de tiempo planificados y que deben de proporcionar información acerca del cumplimiento del Plan Estratégico de Seguridad Vial.

Nota: El cumplimiento de esta actividad, se debe adelantar, según lo definido en el Capítulo IV, artículo 10, del Decreto 2851 de 2013.

#### – Información documentada

Es importante tener en cuenta que, se debe elaborar un solo documento que incluya todos los aspectos del Plan Estratégico de Seguridad Vial, el cual debe incluir todos los elementos contemplados dentro del diseño, desarrollo e implementación, según las etapas descritas.

Nota: La empresa puede utilizar la metodología para determinar y evaluar sus riesgos viales, basados en las normas y guías disponibles, que permitan cumplir con el objetivo descrito en este capítulo.

## 8. GUÍA DE ACCIONES PARA EL DESARROLLO DEL PESV

Con base en los resultados del análisis de los factores de riesgo que afectan la seguridad vial en la empresa, se deben de implementar un mínimo de planes de acción que a continuación se relacionan

### 8.1. COMPORTAMIENTO HUMANO

#### 8.1.1. Procedimiento de selección de conductores

La empresa debe establecer el perfil de sus conductores (propios o terceros), indicando el nivel de competencias requeridas para garantizar la idoneidad en la labor a realizar.

La empresa debe establecer un procedimiento escrito de selección de sus conductores, en este procedimiento es necesario incluir la realización de pruebas, que cumplan con lo definido en las leyes que rigen el territorio nacional.

#### 8.1.2. Pruebas de ingreso

Dentro de las pruebas requeridas, se encuentran las establecidas por la ley, con la forma y periodicidad establecida por el Ministerio de Trabajo o Ministerio de Protección Social y Salud, así como los exámenes requeridos para la obtención de la licencia de conducción.

En caso de ser un vehículo especial, de igual forma, como mínimo deben realizarse estas pruebas, e donde adicionalmente, la empresa debe establecer aquellas que sean necesarias a efectos de conocer la aptitud del conductor para asumir la responsabilidad de la conducción.

Las pruebas que debe realizar la empresa son:

#### – Exámenes médicos

De acuerdo con lo establecido en la ley.

- Exámenes psicosenométricos

De acuerdo con lo establecido en la ley.

- Visiometría
- Audiometría
- Exámenes de coordinación motriz
- Examen de psicología.
- Prueba teórica

Esta prueba debe medir el nivel de conocimiento del conductor, sobre los factores propios de la conducción, normatividad, vía y del vehículo que va a conducir.

- Prueba práctica

Realizar una prueba práctica, que permita conocer los hábitos y habilidades en la conducción, estas pruebas deben estar basadas en el tipo de vehículo que se va a conducir.

Las pruebas deben ser realizadas, por personal que garantice idoneidad en cada campo, según lo establecido por las leyes que rigen nuestro territorio.

### 8.1.3. Capacitación en seguridad vial

La empresa debe implementar mecanismos de capacitación en seguridad vial, a través de personas naturales o jurídicas idóneas, con conocimiento y experiencia en seguridad vial, tránsito, transporte o movilidad.

La empresa debe contar con un programa de capacitación que cumpla con las siguientes características:

- Sensibilizar en la adopción de buenas prácticas y conductas seguras de movilidad.
- Que incluya temas sobre la normatividad vigente en temas de tránsito y transporte.
- Incluir sensibilización en todos los roles de la seguridad vial, tanto en el ámbito laboral como en lo cotidiano.
- Incluir el análisis de todos los factores de riesgo, de acuerdo con los ejes definidos dentro del Plan Nacional de Seguridad Vial.
- Incluir temas sobre las acciones frente al modo de actuar en un incidente o accidente de tránsito.
- El programa debe ser documentado y evaluado, estableciendo un mínimo de aciertos para que sea aprobado.

El programa de capacitación debe establecer:

- La periodicidad para su ejecución.

- Estar actualizado de acuerdo con las normas vigentes del territorio nacional.
- El modo de involucrar los temas por impartir, de acuerdo con los cambios de operación en la empresa y el comportamiento de los indicadores.
- Establecer la modalidad (presencial – virtual).
- Estar enfocado según el tipo de vehículo que se conduce.
- Estar diseñado de tal manera que incluya a los conductores nuevos y antiguos.
- La participación de todos los conductores, bien sea propios o terceros que presten su servicio a la organización, empresa o entidad.
- En la medida que el conductor no sea propio, debe garantizarse por parte del proveedor, que se cumplan con los requisitos mínimo exigidos.

#### 8.1.4. Control de documentación de conductores

La empresa debe documentar y registrar un mínimo de información de los conductores, de tal manera que permita controlar el cumplimiento de fechas sobre la documentación de ley requerida, así como el control y trazabilidad de las acciones ejecutadas y definidas dentro del Plan Estratégico de Seguridad Vial de la empresa.

La información y su manejo, debe ajustarse según lo definido en la ley de habeas data.

La información mínima que debe de recopilar la empresa es:

- Nombres y apellidos.
- Número de identificación.
- Edad.
- Grupo de trabajo al que pertenece.
- Tipo de contrato.
- Años de experiencia en la conducción.
- Inscripción ante el RUNT.
- Tipo de licencia de conducción.
- Vigencia de la licencia de conducción.
- Tipo de vehículo que conduce.
- Reporte de comparendos e histórico de los mismos.
- Control de ingreso de conductores con deudas de comparendos.
- Reporte de incidentes – fecha, lugar, área rural/urbana.
- Reporte de accidentes– fecha, lugar, área rural/urbana.

– Acciones de seguridad vial realizadas:

-- Exámenes

-- Pruebas

-- Capacitaciones.

Sobre la información de los conductores, la empresa debe garantizar que esté documentada y se tenga trazabilidad, además establecer los mecanismos y periodos para el cargue de dicha información.

#### 8.1.5. Políticas de regulación de la empresa

-- Políticas de control de alcohol y drogas

Entendiendo que el consumo de alcohol y drogas es un factor de riesgo que impacta directamente y de forma negativa en las condiciones de conducción, es recomendable que la empresa establezca en su reglamento interno de trabajo o su política de seguridad vial, un modelo de control de consumo de alcohol y sustancias alucinógenas.

Es importante a la hora de definir el modelo de control, que se deben tener en cuenta las leyes vigentes relacionadas con este tema.

Dentro de las políticas de alcohol y drogas, se sugiere definir:

– Criterios de selección de los trabajadores para hacer las pruebas

– Mecanismos de medición – Equipos, etc.

– Los equipos que se definan utilizar, deberán de ser calibrados y cambiados, de acuerdo con lo establecido por el fabricante.

– Protocolos de medición

– Periodicidad de las pruebas

– Idoneidad del personal que lo realiza

– Definir las acciones a tomar, para aquellos conductores cuyo resultado del examen sea positivo.

La política de alcohol y drogas, mencionada en este plan de acción, debe quedar debidamente documentada dentro del documento del Plan Estratégico de Seguridad Vial de la empresa.

-- Regulación de horas de conducción y descanso

La empresa debe promover y regular el descanso adecuado de los conductores, para esto debe establecer políticas y acciones que regulen las horas máximas de conducción y el adecuado descanso.

Con el objetivo de cumplir lo anterior debe considerar la limitación de las horas máximas de conducción y los relevos para los conductores.

-- Regulación de la velocidad

La empresa debe promover y establecer políticas de aplicación de los límites de velocidad de los vehículos que prestan el servicio a la entidad, organización o empresa, propios o tercerizados, a propósito de lo definido en la legislación, teniendo en cuenta lo definido para las zonas rurales, urbanas y la definición de la velocidad en las rutas internas.

-- Uso del cinturón de seguridad

La empresa debe establecer políticas y promover el uso del cinturón de seguridad en los vehículos, propósito de lo definido en la legislación y teniendo en cuenta su aplicación en rutas internas y externas.

-- Política de no uso de equipos de comunicaciones móviles mientras se conduce

La empresa debe establecer políticas muy claras frente a la abstención del uso de equipos bidireccionales durante la conducción, a propósito de lo definido en la legislación y teniendo en cuenta su aplicación en rutas internas y externas.

#### 8.1.6. Elementos de protección

La empresa debe definir los Elementos de Protección Personal (EPP) requeridos para los conductores y sus acompañantes, de tal manera que se garantice seguridad en la conducción.

Es importante tener en cuenta a la hora de definir los EPP:

- Seleccionar los EPP, de acuerdo con el tipo de vehículo que se va a conducir.
- Orientarse con la ARL en la definición de los EPP.
- Capacitar al personal, para el uso adecuado
- Establecer periodos y políticas para la verificación de su estado.
- Que los EPP, cumplan con la exigencia mínimas de calidad, según lo establecido por la ley y normatividad.

La política mencionada en este plan de acción, debe quedar debidamente documentada dentro del documento del Plan Estratégico de Seguridad Vial de la empresa.

## 8.2. VEHÍCULOS SEGUROS

El vehículo no suele intervenir como causa directa, pero sí influye asociado a los demás factores como elemento que pueden incrementar o reducir el riesgo que se plantea en cada situación concreta.

Se debe considerar al vehículo como una herramienta más de trabajo, en particular si se desplaza habitualmente con él durante la jornada. Para ello, el vehículo ha de responder en todo momento con eficacia y precisión a todas las maniobras ejecutadas por el conductor y muy especialmente, sus mecanismos y sistemas básicos de seguridad. Es necesario llevar un control exhaustivo y un mantenimiento adecuado de los elementos principales del vehículo. El vehículo tiene distintos componentes diseñados para aportar seguridad en la conducción, no obstante pueden llegar a ser inoperantes si no se utilizan adecuadamente o presentar fatiga o desgaste.

### 8.2.1. Plan de mantenimiento preventivo

La empresa debe diseñar e instituir un plan de mantenimiento preventivo de sus vehículos, las características que debe de incluir el plan de mantenimiento preventivo, serán:

- Debe conocerse toda la información y especificaciones técnicas de los vehículos, incluyendo los sistemas de seguridad activa y pasiva.
- Se deben respetar las recomendaciones técnicas de mantenimiento y operación que hacen los fabricantes de los vehículos.
- Deben definirse los sistemas de seguridad activa y pasiva que serán objeto del programa de mantenimiento.
- La definición de los sistemas de seguridad activa y pasiva, que serán objeto del plan de mantenimiento preventivo, deben ser como mínimo, aquellos establecidos en la revisión técnico mecánica definida dentro de la ley.
- A cada sistema que se defina dentro del plan de mantenimiento, se le debe describir las operaciones específicas que deben de realizarse y los elementos requeridos por reemplazar (si aplica).
- A cada sistema que se defina dentro del plan de mantenimiento, se le debe establecer un periodo para realizar las operaciones.

#### 8.2.2. Documentación del plan de mantenimiento

Toda la información del plan de mantenimiento de cada vehículo, debe estar registrada, entendiéndose que se debe poder obtener información histórica y trazabilidad de las operaciones hechas, de tal manera que se garantice el cumplimiento del plan de mantenimiento.

En el evento de que los vehículos sean propiedad de la empresa, esta realizará de manera directa o a través de terceros el plan de mantenimiento preventivo. Si por el contrario estos son contratados para la prestación del servicio de transporte, la empresa contratante verificará que la empresa contratista cuente y ejecute el plan. Condición que será exigida expresamente en el contrato de servicios para su suscripción y cumplimiento.

#### 8.2.3. Idoneidad

La empresa debe garantizar que la implementación del plan de mantenimiento se realice a través de personal idóneo, utilizando la tecnología adecuada y guiado por los protocolos y recomendaciones del fabricante del vehículo.

#### 8.2.4. Procedimientos de inspección diaria de los vehículos

En complemento con el plan de mantenimiento preventivo, la empresa debe establecer protocolos de inspección diaria a los vehículos, en donde se revisen los elementos de seguridad activa y pasiva más relevantes, que permitan conocer su estado antes de emprender la marcha.

La empresa debe garantizar que la información de los elementos y sistemas de seguridad activa y pasiva del vehículo a los que se les hará el chequeo antes de marcha, serán ajustados al tipo de vehículo de la empresa.

En el Anexo 2, se presenta un ejemplo del listado de chequeo antes de marchas para un automóvil y una motocicleta.

### 8.2.5. Control de documentación y registro de vehículos y su mantenimiento

La empresa debe documentar y registrar un mínimo de información de los vehículos, de tal manera que permita controlar el cumplimiento de fechas sobre la documentación de ley requerida, así como el control y trazabilidad de las acciones ejecutadas y definidas dentro del Plan Estratégico de Seguridad Vial de la empresa.

La información y su manejo, debe ajustarse según lo definido en la Ley de habeas data.

La información mínima que debe recopilar la empresa es:

- Placas del vehículo.
- Número VIN.
- Número de motor.
- Kilometraje – Fecha.
- Especificaciones técnicas del vehículo.
- Datos del propietario.
- Datos de la empresa afiliada.
- SOAT – Fecha de vigencia.
- Seguros – Fechas de vigencia.
- Revisión Técnico Mecánica.
- Reporte de comparendos.
- Reporte de incidentes – fecha, lugar, área rural/urbana.
- Reporte de accidentes – fecha, lugar, área rural/urbana.
- Plan de mantenimiento preventivo – fechas.
- Control de Acciones de Mantenimiento.
- Sistemas de seguridad activa.
- Sistemas de seguridad pasiva.

Sobre la información de los conductores, la empresa debe garantizar que esté documentada y se tenga trazabilidad, además de establecer los mecanismos y periodos para el cargue de dicha información.

### 8.3. INFRAESTRUCTURA SEGURA

- Rutas internas
- Vías internas por donde circulan los vehículos.

– Ingreso y salida de todo el personal.

De acuerdo con lo establecido en el Decreto 2851 de 2013, la entidad, organización o empresa, deberá realizar una revisión del entorno físico donde se opera, con el propósito de tomar medidas de prevención en las vías internas por donde circulan los vehículos, al igual que al ingreso y la salida de todo el personal de sus instalaciones.

Si la infraestructura física de la empresa, tiene dispuestas zonas de desplazamiento de vehículos al interior de sus instalaciones, sería importante tener en cuenta algunas consideraciones como:

Sobre el peatón:

- Zonas señalizadas, demarcadas e iluminadas para su desplazamiento en las instalaciones.
- Que las zonas de desplazamiento de peatones, estén debidamente identificadas y en lo posible separadas de las zonas de circulación de los vehículos, de tal manera que no generen conflicto entre ellos.
- Privilegiar el paso de peatones sobre el paso vehicular.

Sobre las velocidades de circulación de vehículos:

- Se deben definir, señalar y socializar las velocidades máximas permitidas en las vías internas.
- Se deben colocar elementos sobre la vía, que favorezcan el control de la velocidad dentro de las instalaciones.

Sobre los parqueaderos:

- Se deben definir, señalar e iluminar las zonas destinadas para el parqueadero en las vías internas de la empresa.
- Las zonas de parqueaderos, tienen que estar debidamente identificadas y en lo posible separadas de las zonas de carga y descarga de los vehículos, de tal manera que no generen conflicto entre ellos, minimizando el riesgo de accidentes.
- Establecer por tipo de vehículo, zonas específicas para su parqueadero.

Señalización y demarcación

- La empresa debe establecer una política de instalación y mantenimiento de las señales.

Documentación

La empresa debe documentar los incidentes y accidentes que se presenten dentro de sus instalaciones, así como al ingreso y salida del personal.

Será fundamental que frente a los temas técnicos relacionados con las vías, su señalización y demás aspectos, estén basados en la normatividad vigente y debe existir la asesoría de personas naturales o jurídicas, idóneas en la materia.

-- Rutas externas

Con respecto a los desplazamientos fuera del entorno físico de la empresa, esta deberá realizar un

estudio de rutas, desde el punto de vista de seguridad vial, que le permita identificar puntos críticos y establecer estrategias de prevención.

Para cumplir con lo anterior, se sugiere que la empresa establezca políticas de administración de rutas, incluyendo criterios como:

- Planificar los desplazamientos del personal de la empresa
- Los horarios de llegada y salida en la empresa.
- Jornadas de trabajo.
- Las rutas y los itinerarios.
- Las posibles presiones sobre la conducción y la seguridad en los trabajadores (por ejemplo logro de objetivos, bonificaciones por rapidez, etc.).
- Condiciones meteorológicas.

Dentro del análisis de la vía, especialmente en aquellas empresas que tengan rutas regulares, es importante que se realice un análisis de los trayectos de viaje, considerando los siguientes elementos:

- Trayectos seguros.
  - Obras en una ruta determinada.
  - Señalización de aproximación cuando se tenga ingreso y salida de vehículos.
  - Señalización de lugares donde se ha producido anteriormente un accidente de tránsito.
  - Vías defectuosas o de especial precaución.
- Apoyo tecnológico

Es recomendable que la empresa utilice la tecnología disponible como fuentes de apoyo y soporte, que permita contar con información en tiempo real y navegación asistida por GPS gratuita.

-- Políticas de socialización y actualización de información

La empresa debe establecer mecanismos de socialización e información preventiva para sus empleados y todo el personal que haga parte de su operación, informando sobre los factores que debe tener en cuenta a la hora de realizar los desplazamientos en las vías internas y externas.

Por otra parte, para cada acción, debe de establecer políticas de actualización periódica de la información, especialmente en el análisis de las variables de las rutas externas.

#### 8.4. ATENCIÓN A VÍCTIMAS

La Administradora de Riesgos Laborales (ARL) deberá encargarse de asesorar a las entidades, organizaciones o empresas sobre el protocolo de atención de accidentes, con el propósito de que los empleados conozcan el procedimiento a seguir en los casos en que ocurra un accidente de tránsito, así como sus derechos y alternativas de acción.

Se recomienda que la empresa, a efectos de contar con información valiosa para la prevención de accidentes de tránsito, documente la información sobre aquellos eventos laborales viales, incluyendo aspectos como su gravedad y los factores concurrentes, generando un histórico de datos, lo que permitirá analizar, diagnosticar y tomar decisiones.

Para el caso de la investigación de los incidentes y accidentes de tránsito, en caso que ocurriesen, la empresa debe de incluir la divulgación de las lecciones aprendidas, que surjan como resultado de dicha investigación.

Existen diferentes fuentes de información que deben permitir a la empresa crear un registro de los accidentes laborales viales y así poder comparar y contrastar los resultados a lo largo del tiempo.

El origen de la información de los accidentes puede ser: los reportes de incapacidad, los reportes de accidente, la información transmitida por las compañías de seguros y la información procedente de los propios trabajadores.

En el caso de accidentes con lesiones, existen también otras fuentes de información como son los informes de las autoridades competentes, las entrevistas con el afectado y el informe técnico emitido por la ARL de la propia empresa.

Se recomienda que la empresa incluya las acciones recomendadas dentro del programa de riesgo psicosocial, en caso de accidentes viales.

## 9. RECURSOS Y FUENTES DE INFORMACIÓN

La presente guía se ha elaborado con la ayuda, entre otras, de las siguientes fuentes de información bibliografía:

-- Alcaldía Mayor de Bogotá, D. C., Secretaría de Tránsito y Transporte – 2005.

“Manual de Auditorías de Seguridad Vial” – Estrategia para contribuir a la disminución de los índices de accidentalidad vial en la ciudad de Bogotá, D. C.

-- Etrasa – Editorial Tráfico Vial, S. A. 2007.

“Planes Estratégicos de Seguridad Vial, Fundamentos y casos prácticos – Jesús Monclús”.

-- GUÍA TÉCNICA COLOMBIANA – GTC 45 – 2011.

“Guía para la identificación de los peligros y la valoración de los riesgos en seguridad y salud ocupacional”.

-- INSTITUTO MAPFRE DE SEGURIDAD VIAL – Editorial MAPFRE, S. A. 2003.

“ACCIDENTES DE TRÁFICO: EL DÍA DESPUÉS”.

-- INSTITUTO MAPFRE DE SEGURIDAD VIAL – Editorial MAPFRE, S. A. 2002.

“MANUAL DE SEGURIDAD VIAL EN POLÍGONOS INDUSTRIALES”.

-- INSTITUTO MAPFRE DE SEGURIDAD VIAL – Editorial MAPFRE, S. A. 2002.

-- Ley [1562](#) de 2012 “Sistema de Gestión de la Seguridad y Salud en el Trabajo”.

-- “UN AÑO DE SEGURIDAD VIAL EN LA EMPRESA”. MINISTERIO DE TRANSPORTE – Resolución 12336 de 2012.

-- NORMA ESPAÑOLA UNE.ISO 39001-2013.

“Sistemas de gestión de la seguridad vial”.

A continuación se relacionan enlaces a las páginas web de organismos de referencia en materia de seguridad vial. Estas páginas contienen información de gran utilidad y pueden servir de referencia a la hora de plantearse la implementación de un Plan Estratégico de Seguridad Vial en la empresa:

#### A. NACIONALES:

IDU – GUÍA PRÁCTICA DE LA MOVILIDAD PEATONAL URBANO – Una Cartilla para todos los peatones –

file:///C:/Users/SSUAT1/Downloads/guia\_de\_movilidad\_peatonal%20(1).pdf

#### B. INTERNACIONALES

DIRECCIÓN GENERAL DE TRÁFICO

[http://www.dgt.es/Galerias/seguridadvial/politicaviales/sectoriales/doc/seguridad\\_vial\\_empresa.pdf](http://www.dgt.es/Galerias/seguridadvial/politicaviales/sectoriales/doc/seguridad_vial_empresa.pdf)

UNIVERSIDAD DE ALCALÁ – Cátedra de Seguridad Vial.

“Guía para Empresas y Corporaciones” La Seguridad Vial en el marco de la Responsabilidad Social Corporativa-2007.

[http://www.fundacionpons.org/jornada\\_responsabilidad\\_social\\_corporativa/guia\\_seguridad\\_vial.pdf](http://www.fundacionpons.org/jornada_responsabilidad_social_corporativa/guia_seguridad_vial.pdf)

### 10. ANEXOS

#### ANEXO I.

PROPUESTA DE CUESTIONARIO PARA DIAGNÓSTICO DE SITUACIÓN EN LA EMPRESA: CUESTIONARIO PARA EL TRABAJADOR.

FECHA: \_\_\_\_\_ CIUDAD: \_\_\_\_\_

NOMBRES Y APELLIDOS: \_\_\_\_\_

Número de Identificación: \_\_\_\_\_ Ciudad: \_\_\_\_\_

Categoría de la licencia de conducción: \_\_\_\_\_ Fecha de Vigencia: \_\_\_\_\_

Edad: \_\_\_\_\_ Años: \_\_\_\_\_ Género: Masculino \_\_\_\_ Femenino \_\_\_\_\_

Grupo de trabajo al que pertenece:

Administrativo \_\_\_\_ Comercial \_\_\_\_ Técnico \_\_\_\_ Operativo \_\_\_\_ Otro \_\_\_\_\_ Explique:

\_\_\_\_\_

Tipo de contrato: Indefinido \_\_\_\_ Definido: \_\_\_\_ Contratista: \_\_\_\_ Otro: \_\_\_\_\_

Cargo: \_\_\_\_\_

EXPERIENCIA EN LA CONDUCCIÓN: \_\_\_\_\_ Años

Accidentes ¿ha tenido en los últimos cinco años algún accidente de tránsito? Sí \_\_\_ No \_\_\_

Describe brevemente las circunstancias: \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

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

¿Con qué frecuencia realiza desplazamientos en misión?

A diario

Alguna vez a la semana

Una o dos veces al mes

Varias veces al año

¿Conduce su propio vehículo para estos desplazamientos?

Sí \_\_\_ No \_\_\_

Mis desplazamientos en misión son, en general, planificados por:

Mí mismo \_\_\_ La empresa \_\_\_\_\_

¿Con cuánto tiempo de antelación se suelen prever mis misiones? \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

Trayectos in itinere: medios de desplazamiento que utilizo para los trayectos casa-trabajo

A pie \_\_\_\_\_ Automotor \_\_\_\_\_ En bicicleta \_\_\_\_\_ Transporte público \_\_\_\_\_

Moto o ciclomotor \_\_\_\_\_ Transporte colectivo de empresa \_\_\_\_\_

Número de km diarios entre mi lugar de trabajo y mi domicilio (trayectos ida y Vuelta  
\_\_\_\_\_ km

Tiempo medio diario que utilizo para desplazarme entre mi lugar de trabajo y mi domicilio  
(trayectos ida y vuelta \_\_\_\_\_ Horas.

Número de kilómetros mensuales recorridos en la labor profesional \_\_\_\_\_ km

Principales factores de riesgo con los que se encuentra (tanto en los trayectos ida-vuelta del  
domicilio al trabajo como en los desplazamientos en misión)

Estado de la infraestructura / vía mi vehículo \_\_\_\_\_

La organización del trabajo \_\_\_\_\_

Mi propia conducción \_\_\_\_\_

Otros \_\_\_\_\_

Causas que motivan el riesgo (indique todos los que considere adecuados, en su caso):

- Intensidad del tráfico
- Condiciones climatológicas
- Tipo de vehículo o sus características estado del vehículo
- Organización del trabajo (agenda, reuniones, tiempos de entrega, etc.)
- Su propia conducción
- Su estado psicofísico (cansancio, estrés, sueño, etc.)
- Otros conductores
- Estado de la infraestructura / vía
- Falta de información o formación en seguridad vial
- Otras \_\_\_\_\_

Concrete el riesgo que percibe \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

Sus propuestas para reducir el riesgo de accidente:

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

ANEXO 2.

**CHEQUEO ANTES DE MARCHA DEL VEHICULO**

PLACA DEL VEHÍCULO: \_\_\_\_\_ FECHA: \_\_\_\_\_ CIUDAD: \_\_\_\_\_

AREA / EMPRESA: \_\_\_\_\_ KILOMETRAJE \_\_\_\_\_

NOMBRE DEL CONDUCTOR: \_\_\_\_\_

RESPONSABLE (Quien realiza la inspección): \_\_\_\_\_

ELEMENTOS QUE SE INSPECCIONAN		CRITERIO	Estado (Conforme/ No Conforme)		Observaciones
			Conforme	No Conforme	
DOCUMENTOS	LICENCIA DE CONDUCCION	Verificar que se encuentren y su fecha de vigencia sea la adecuada			
	SOAT				
	RTM				
	SEGURO DE DAÑOS Y RC				
DIRECCIONALES	DELANTERAS	Funcionamiento adecuado, respuesta inmediata.			
	TRASERAS				
LUCES	ALTAS	Funcionamiento de bombillas, cubierta sin rotura, leds no fundidos			
	BAJAS				
	STOPS				
	REVERSA				
	PARQUEO				
LIMPIABRISAS	DER / IZQ /ATRÁS	Plumilla en buen estado, (limpieza y estructura)			
FRENOS	PRINCIPAL	Verificar cada día al momento de comenzar la marcha.			
	EMERGENCIA				

LLANTAS	DELANTERAS	Cada día antes de comenzar la marcha, Verificar su estado, Profundidad del labrado y presión.			
	TRASERAS				
	REPUESTO				
ESPEJOS	LATERALES DER / IZQ	Verificar estado, (limpieza, sin rotura, ni opacidad), ubicación acorde a necesidad.			
	RETROVISOR				
PITO		Accionar antes de iniciar la marcha debe responder de forma adecuada			
NIVELES DE FLUIDOS	FRENOS	Verificar que los niveles de los fluidos, sean los adecuados (reparar si se ven fugas)			
	ACEITE				
	REFRIGERANTE				
APOYA CABEZAS	DELANTEROS	Graduar ajuste al iniciar la marcha y según indicaciones.			
	TRASEROS				
CINTURONES DE SEGURIDAD DEL. / TRAS.		Verificar estados de las partes (hebillas, parte textil entre otras) y ajuste.			
ULTIMA FECHA DE MANTENIMIENTO	CAMBIO DE ACEITE	Día /mes /Año			
	SINCRONIZACION	Día /mes /Año			
	ALINEACION -BALANCEO	Día /mes /Año			
	CAMBIO DE LLANTAS	Día /mes /Año			
FECHAS DE VENCIMIENTO	REVISION TECNICO MECANICA	Día /mes /Año			
	SOAT	Día /mes /Año			

EQUIPO DE SEGURIDAD				
EQUIPOS DE CARRETERA	CRITERIO			
EXTINTOR	Día /mes /año de Vencimiento			
	Capacidad			
EQUIPOS DE CARRETERA	CRITERIO		Estado (Conforme/ No Conforme)	Observaciones
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 triángulo en material reflectivo y provistas de soportes para ser colocadas en forma vertical o lámparas de señal de luz amarilla intermitentes o de destellos.			
CHALECO	Debe ser reflectivo			
BOTIQUIN	Yodopividona solución antiséptico bolsa (120ml), jabón, gasas, curas, venda elástica, micropore rollo, algodón paquete (25 gr), acetaminofén tabletas, mareol tabletas, sales de rehidratación oral, baja lenguas, suero fisiológico bolsa (250 ml), guantes latex desechables, toallas higiénicas, tijeras y termómetro oral.			
Firma y Nombre de quien realiza la inspeccion			Firma del Conductor	



Disposiciones analizadas por Avance Jurídico Casa Editorial Ltda.

Normograma del Ministerio de Relaciones Exteriores

ISSN 2256-1633

Última actualización: 30 de septiembre de 2024 - (Diario Oficial No. 52.869 - 4 de septiembre de 2024)

