



**¿CÓMO
MANEJO?**®

especialistas en seguridad vial

¿CÓMO
MANEJO?

VIRTUAL



PLAN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL

Material de Apoyo Didáctico

La Seguridad vial como plan estratégico integral en las organizaciones.

MATERIAL DE APOYO DIDÁCTICO – FASE 2

IMPLEMENTACIÓN

Pasos del 9 hasta el 19



especialistas en seguridad vial

**¿CÓMO
MANEJO?**®

**¿CÓMO
MANEJO?**

VIRTUAL



CONTENIDO

- Implementación y Ejecución del PESV	4
- Fase 2.	
- Paso 9. Plan anual de trabajo (Aplica para todos los niveles)	5
- Paso 10. Competencia y plan anual de formación (Aplica para todos los niveles)	6
- Paso 11. Responsabilidad y comportamiento seguro (Aplica para nivel Avanzado)	8
- Paso 12. Plan de preparación y respuesta ante emergencias viales (Aplica para todos los niveles)	11
- Paso 13. Investigación interna de siniestros viales (Aplica para el nivel Estándar y Avanzado)	12
- Paso 14. Vías seguras administradas por la organización (Aplica para todos los niveles)	16
- Paso 15. Planificación de desplazamientos laborales (Aplica para todos los niveles)	17
- Paso 16. Inspección de vehículos y equipos (Aplica para todos los niveles)	19
- Paso 17. Mantenimiento y control de vehículos seguros y equipos (Aplica para todos los niveles)	21
- Paso 18. Gestión del cambio y gestión de contratistas (Aplica para el nivel Estándar y Avanzado)	22
- Paso 19. Paso 19. Archivo y retención documental (Aplica para el nivel Estándar y Avanzado)	24



especialistas en seguridad vial

¿CÓMO
MANEJO?®

¿CÓMO
MANEJO?

VIRTUAL





Fase 2. Implementación y Ejecución del PESV

En la fase de ejecución del PESV se implementan las acciones definidas en la Fase 1. Planificación del PESV y todas las actividades necesarias para mejorar la seguridad vial en la organización, así como para generar hábitos y comportamientos seguros por parte de toda la organización y controlar los riesgos, con el fin de reducir los siniestros viales.

En resumen, los pasos que corresponden a la Fase de implementación y ejecución del PESV son los siguientes:

Tabla 6. Pasos fase de implementación del PESV

Paso	Básico	Estándar	Avanzado
9. Plan anual de trabajo	Aplica	Aplica	Aplica
10. Competencia y plan anual de formación	Aplica	Aplica	Aplica
11. Responsabilidad y comportamiento seguro	No Aplica	No Aplica	Aplica
12. Plan de preparación y respuesta ante emergencias viales	Aplica	Aplica	Aplica
13. Investigación interna de siniestros viales	No Aplica	Aplica	Aplica



¿CÓMO MANEJO?
especialistas en seguridad vial



¿CÓMO MANEJO?
VIRTUAL

Paso	Básico	Estándar	Avanzado
14. Vías seguras administradas por la organización	Aplica	Aplica	Aplica
15. Planificación de desplazamientos laborales	Aplica	Aplica	Aplica
16. Inspección de vehículos y equipos	Aplica	Aplica	Aplica
17. Mantenimiento y control de vehículos seguros y equipos	Aplica	Aplica	Aplica
18. Gestión del cambio y gestión de contratistas	No Aplica	Aplica	Aplica
19. Archivo y retención documental	No Aplica	Aplica	Aplica

Fuente: Elaboración propia

Paso 9. Plan anual de trabajo (Aplica para todos los niveles)

El plan anual de trabajo del PESV, es el documento de gestión orientado al cumplimiento de las acciones y estrategias de la organización en seguridad vial para la planificación, implementación, seguimiento y mejora del PESV, la alineación con el Plan Nacional de Seguridad Vial y la articulación con el Sistema de Gestión de Seguridad y Salud en el Trabajo.

Para definir el plan anual de trabajo, la organización debe tener en cuenta lo establecido en el Paso 3. Política de Seguridad Vial de la Organización (Aplica para todos los niveles),

Paso 5. Diagnóstico (Aplica para todos los niveles), Paso 6. Caracterización, evaluación y control de riesgos (Aplica para todos los niveles), Paso 7. Objetivos y metas del PESV (Aplica para todos los niveles) y Paso 8. Programas de gestión de riesgos críticos y factores de desempeño (Aplica para todos los niveles).

Información sobre la articulación del PESV con el SG-SST e ISO 39001: La definición de un plan anual de trabajo es común tanto en PESV, como en el SGSST y la norma ISO 39001, así:



PESV	Decreto 1072 de 2015 SG-SST	ISO 39001
Paso 9. Plan anual de trabajo (Aplica para todos los niveles)	Artículo 2.2.4.6.17. Planificación del Sistema de Gestión de la Seguridad y Salud en el Trabajo (SG-SST)	6.4 Objetivos de la SV y planificación para lograrlos

Paso 10. Competencia y plan anual da formación (Aplica para todos los niveles)

La organización debe definir la competencia en seguridad vial de los colaboradores que realizan desplazamientos laborales al servicio de la organización. La competencia se define en términos de:



La organización al menos debe documentar la competencia de los siguientes cargos y roles:

1. Líder del diseño e implementación del PESV.
2. Miembros del Comité de Seguridad Vial.
3. Capacitadores en seguridad vial.
4. Planificadores de rutas o personas que realizan la función de coordinar desplazamientos laborales.
5. Coordinadores y técnicos de mantenimiento de vehículos.
6. Auditores de seguridad vial.
7. Brigadista Vial o personas de la organización con conocimientos en primeros auxilios, rescate vehicular y manejo de extintores, encargadas de brindar apoyo en la atención de los siniestros viales, bien sea como primer respondiente o como soporte en la atención.



especialistas en seguridad vial



8. Investigadores Internas de siniestros viales.
9. Colaboradores que conducen un vehículo para sus desplazamientos laborales.

La organización debe establecer los lineamientos generales de sensibilización y capacitación para promover en los colaboradores de La organización la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguras en la vía. El plan anual de formación es el documento de gestión del conocimiento que contiene los temas de capacitación y sensibilización por cada actor vial (independientemente del rol que desempeñe), la intensidad horaria de la formación (capacitación teórica, práctica, talleres y/o simuladores), la modalidad (presencial y/o virtual), la frecuencia, el(los) responsable(s) de ejecución, así como los recursos, las herramientas metodológicas y pedagógicas.

Para definir el plan anual de formación, la organización debe tener en cuenta el Paso

6. Caracterización, evaluación y control de riesgos (Aplica para todos los niveles), el Paso 9. Plan anual de trabajo (Aplica para todos los niveles) y el Paso 21. Registro y análisis estadístico de siniestros viales (Aplica para nivel Avanzado); adicionalmente, la organización debe priorizar la formación de acuerdo con [os resultados de dichos análisis y sus procedimientos internos.

El Plan Anual de formación debe incluir la capacitación de todos los colaboradores de la organización, en relación con los contratistas la organización deberá tener en cuenta lo establecido en el Paso 18. Gestión del cambio y gestión de contratistas (Aplica para el nivel Estándar y Avanzado).

Información sobre la articulación del PESV con el SG-SST e ISO 39001: La definición de un plan anual de formación es común tanto en el PESV, como en el SGSST y la norma ISO 39001, así:



especialistas en seguridad vial

**¿CÓMO
MANEJO?**®

**¿CÓMO
MANEJO?**

VIRTUAL



PESV	Decreto 1072 de 2015 SG-SST	ISO 39001
Paso 10. Competencia y plan anual de formación (Aplica para todos los niveles)	Artículo 2.2.4.6.11. Capacitación en seguridad y salud en el trabajo – SST.	7.3 Competencia

Paso 11. Responsabilidad y comportamiento seguro (Aplica para nivel Avanzado)

La organización debe definir la competencia en seguridad vial de los colaboradores que realizan desplazamientos laborales al servicio de la organización. La competencia se define en términos de:

Para la definición de la responsabilidad de los colaboradores en el PESV y la evaluación de su comportamiento en relación con la seguridad vial, la organización debe:

1. Documentar en uno (1) o varios procedimientos en los que se establezcan los requisitos de contratación en seguridad vial de los colaboradores que realizan desplazamientos laborales (pruebas teóricas y prácticas, exámenes médicos, entre otros).
2. Asignar, documentar y comunicar en debida forma las funciones y responsabilidades en materia de seguridad vial de todos los colaboradores de la organización, las cuales al menos deben contener:
 - a) El reporte de siniestros viales en desplazamientos laborales.
 - b) La participación en capacitaciones de seguridad vial.
 - c) El compromiso de los colaboradores de la organización en cumplir la legislación y los lineamientos de seguridad vial de la organización.
 - d) El reporte oportuno y veraz de sus condiciones de salud.
3. Evaluar el comportamiento de los colaboradores relacionado con la seguridad vial, al menos una (1) vez al año. Dicha evaluación debe contener como mínimo:
 - a) Siniestros viales en el periodo evaluado. en los que se han visto involucrados colaboradores de la organización.
 - b) Infracciones de tránsito cometidas en el periodo evaluado por los colaboradores de la organización.
 - c) Quejas durante el periodo evaluado relacionadas con comportamientos de los colaboradores que pongan en riesgo su seguridad vial y/o la de los demás miembros de la comunidad de la organización y/o la de otros actores viales.
 - d) Capacitaciones recibidas por los colaboradores en el periodo evaluado.



especialistas en seguridad vial

**¿CÓMO
MANEJO?**®

**¿CÓMO
MANEJO?**

VIRTUAL





Posteriormente, la organización debe documentar el procedimiento de evaluación del comportamiento de los colaboradores relacionado con la seguridad vial con el fin de identificar los colaboradores que requieren un refuerzo en los programas de formación.

4. Definir y documentar una estrategia para promover la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguras en la vía por parte de todos los colaboradores de la organización, particularmente promover en sus colaboradores la generación de comportamientos interdependientes, entendidos como aquellos que permiten que los colaboradores se cuiden a sí mismos y ayuden a proteger a los demás actores viales para evitar siniestros viales (ejemplo de comportamiento interdependiente: permitir que otro actor vial realice adelantamiento seguro en tramos bidireccionales con línea punteada), también se refieren a la corresponsabilidad que tienen los colaboradores de la organización frente a la seguridad vial de la misma.

La definición de la estrategia para la formación de hábitos y comportamientos seguros puede guiarse de la Curva de Bradley (Jasiulewicz - Kaczmarek, Szwedzka, & Szczuka, 2015) usada para lograr la cultura de la seguridad vial como lo muestra la Ilustración 5. Ejemplo de la curva de la cultura de la seguridad vial, donde se busca pasar de comportamientos reactivos, a comportamientos dependientes, luego migrar a comportamientos independientes, para finalmente lograr comportamientos interdependientes, por medio de herramientas y estrategias que pueda lograr implementar la organización según sus recursos, conocimientos y objetivos en materia de seguridad vial.



especialistas en seguridad vial

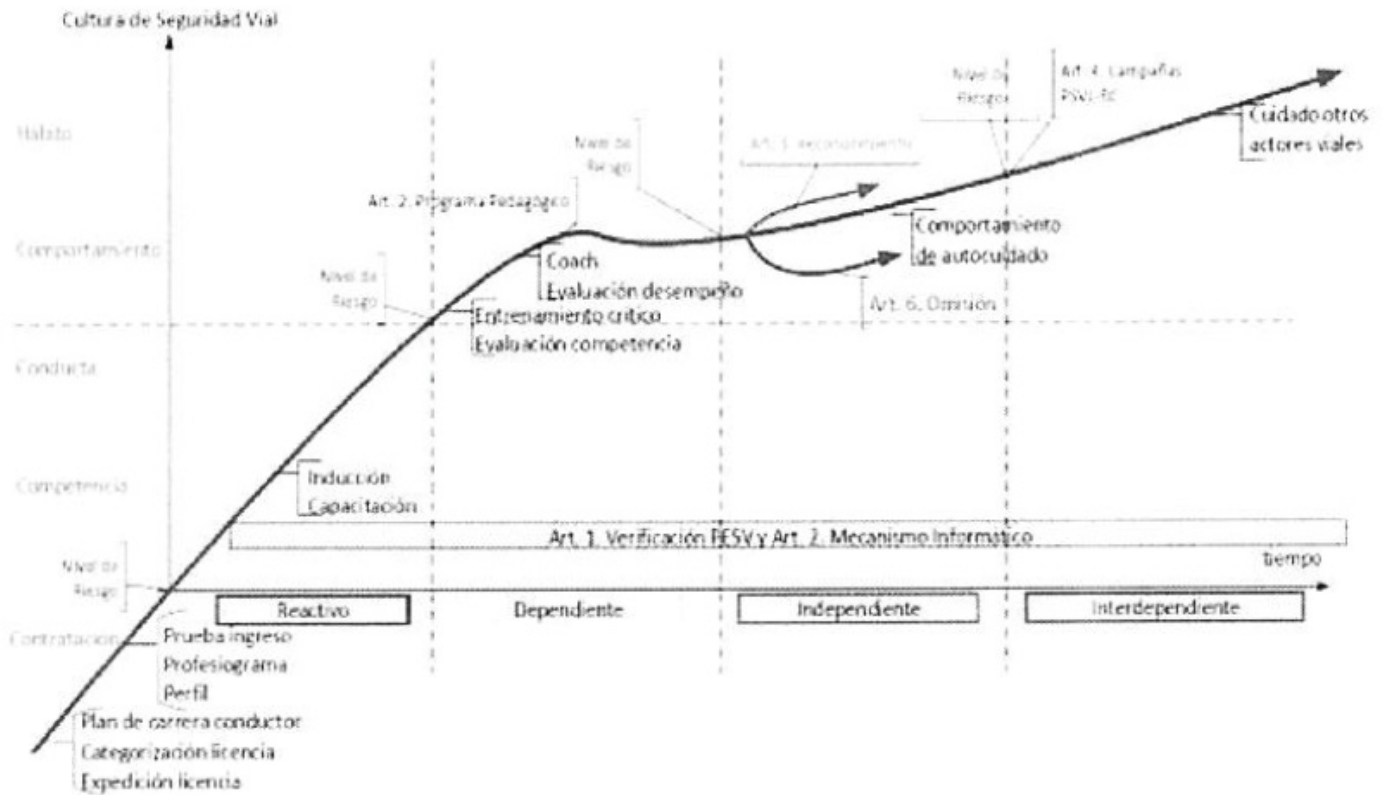
**¿CÓMO
MANEJO?**®

**¿CÓMO
MANEJO?**

VIRTUAL



Ilustración 5 Ejemplo de la curva de la cultura de la seguridad vial.



Fuente: Elaboración propia a partir de la Curva de Bradley.

Teniendo en cuenta la ilustración anterior, la organización podrá tomar como base el siguiente ejemplo sobre la estrategia para promover comportamientos interdependientes en la organización relacionadas con la seguridad vial, en todo caso se debe mantener el cumplimiento de los requisitos aplicables del SG -SST:

- Definir el perfil y el profesiograma.
- Identificar las brechas del conocimiento en seguridad vial y emprender programas de formación para mejorar su competencia.
- Definir la clasificación del nivel de riesgo en seguridad vial.
- Evaluar la competencia, el desempeño y el nivel de riesgo trimestralmente.
- Incluir un programa de motivación para incentivar comportamientos interdependientes y otro programa para intervenir comportamientos riesgosos. Definir un decálogo de las normas de comportamiento para lograr comportamientos independientes.
- Definir campañas para apoyar el logro de comportamientos interdependientes.
- Incluir un mecanismo de seguimiento o auditoría para verificar si se cumplen con los comportamientos interdependientes.

Información sobre la articulación del PESV con el SG-SST e ISO 39001: La definición de responsabilidades es un elemento establecido tanto en PESV como en el SG-SST y la norma ISO 39001, así:



especialistas en seguridad vial

¿CÓMO
MANEJO?®

¿CÓMO
MANEJO?

VIRTUAL



PESV	Decreto 1072 de 2015 SG-SST	ISO 39001
Paso 11. Responsabilidad y comportamiento seguro (Aplica para nivel Avanzado)	Artículos 2.2.4.6.10 y 2.2.4.7.5 Responsabilidades de los trabajadores y Sistema de Estándares Mínimos	7.3 Competencia 7.4 Toma de conciencia

Respecto de la evaluación del comportamiento de los colaboradores relacionado con la seguridad vial, es un elemento exclusivo del PESV, teniendo en cuenta que la generación de hábitos, comportamientos y conductas seguras de los actores viales es el principal propósito del PESV.

Paso 12. Plan de preparación y respuesta ante emergencias viales (Aplica para todos los niveles)

La gestión en la atención integra la víctimas permite mitigar los efectos de los siniestros viales. Para ello, la organización, debe elaborar y documentar uno (1) o varios Plan(es) de Preparación y Respuesta Ante Emergencias Viales (PPRAEV), como mínimo el plan debe incluir: reporte de siniestros viales; funcionamiento de la cadena de llamado al interior de la organización y al número único de emergencias; los riesgos de las rutas; la ubicación de los centros de atención médica; protocolo que debe realizar el brigadista vial o el primer respondiente de la organización; capacitación en protocolos de atención a víctimas incluyendo las acciones a realizar ante la ocurrencia de un siniestro vial en relación con la atención de la emergencia vial (por ejemplo, aplicación del Protocolo PAS: Proteger, Avisar, Socorrer); el equipo que se utilizará para la atención de las emergencias viales y la realización de simulacros como mínimo una (1) vez al año y donde sea posible integrando a los organismos de socorro, comités empresariales y comunidad de las rutas frecuentes que utiliza la organización.

Información sobre la articulación del PESV con el SG-SST e ISO 39001: El plan de atención y respuesta ante emergencias es un requisito común establecido tanto en el PESV, como en el SG-SST y la norma ISO 39001, así:

PESV	Decreto 1072 de 2015 SG-SST	ISO 39001
Paso 12. Plan de preparación y respuesta ante emergencias viales (Aplica para todos los niveles)	Artículo 2.2.4.6.25. Prevención, preparación y respuesta ante emergencias	8.2 Preparación y respuesta ante emergencias



especialistas en seguridad vial

**¿CÓMO
MANEJO?**®

**¿CÓMO
MANEJO?**

VIRTUAL



Respecto del PPRAEV puede ser un anexo o un capítulo del plan de emergencias del SGSST o puede ser un protocolo independiente.

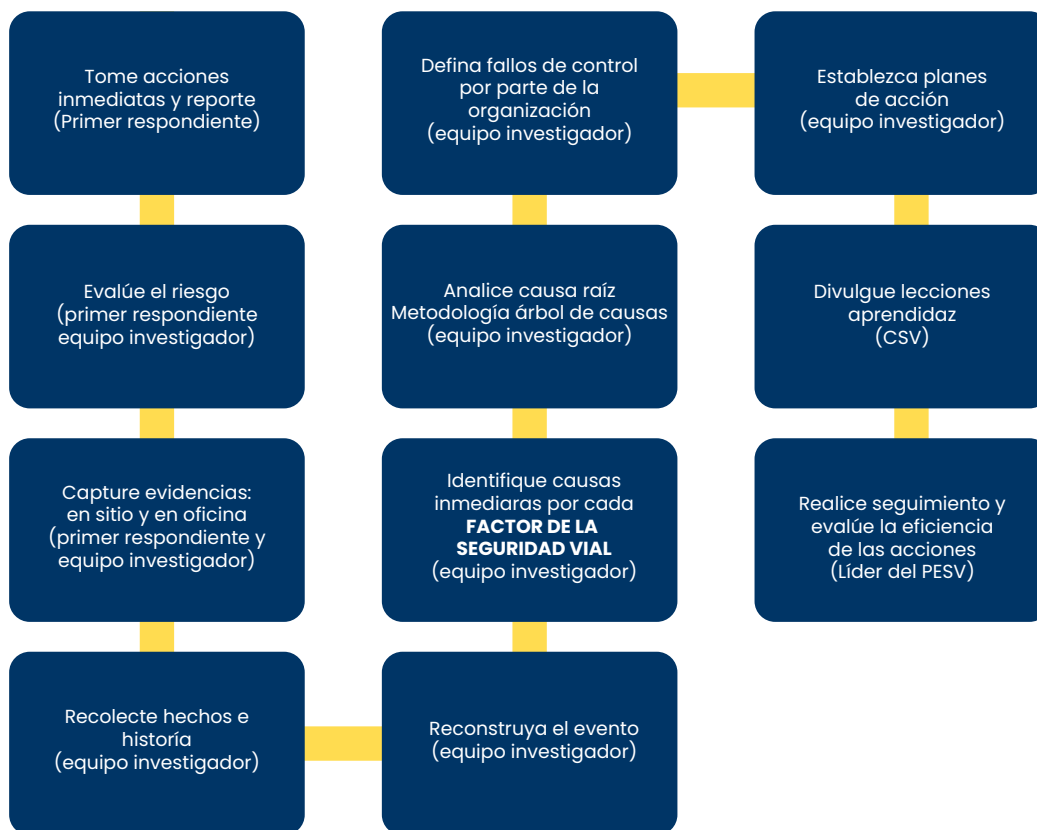
Paso 13. Investigación interna de siniestros viales (Aplica para el nivel Es-tándar y Avanzado)

La organización debe documentar y aplicar una (1) o varias técnica(s), metodología(s) o procedimiento(s) para la investigación interna de siniestros viales, con el fin de reportar, registrar, investigar, analizar y divulgar los siniestros viales en los que se ven involucradas las colaboradoras de la organización en los desplazamientos laborales y en el entorno próximo de la organización.

La investigación interna de siniestros viales no involucra ni suple la investigación que de-ban realizar las autoridades de acuerdo con su competencia, pero puede complemen-tarse con la investigación de los accidentes laborales ocasionados por siniestros viales.

A continuación, se muestra un ejemplo del paso a paso para investigar siniestros viales al interior de la organización, teniendo en cuenta que los colaboradores que realizan des-plazamientos laborales deben reportar todo tipo de siniestro vial en el que se vean invo-lucrados:

Ilustración 6 paso a paso para investigar siniestros viales



Fuente: Elaboración propia



especialistas en seguridad vial

¿CÓMO MANEJO?

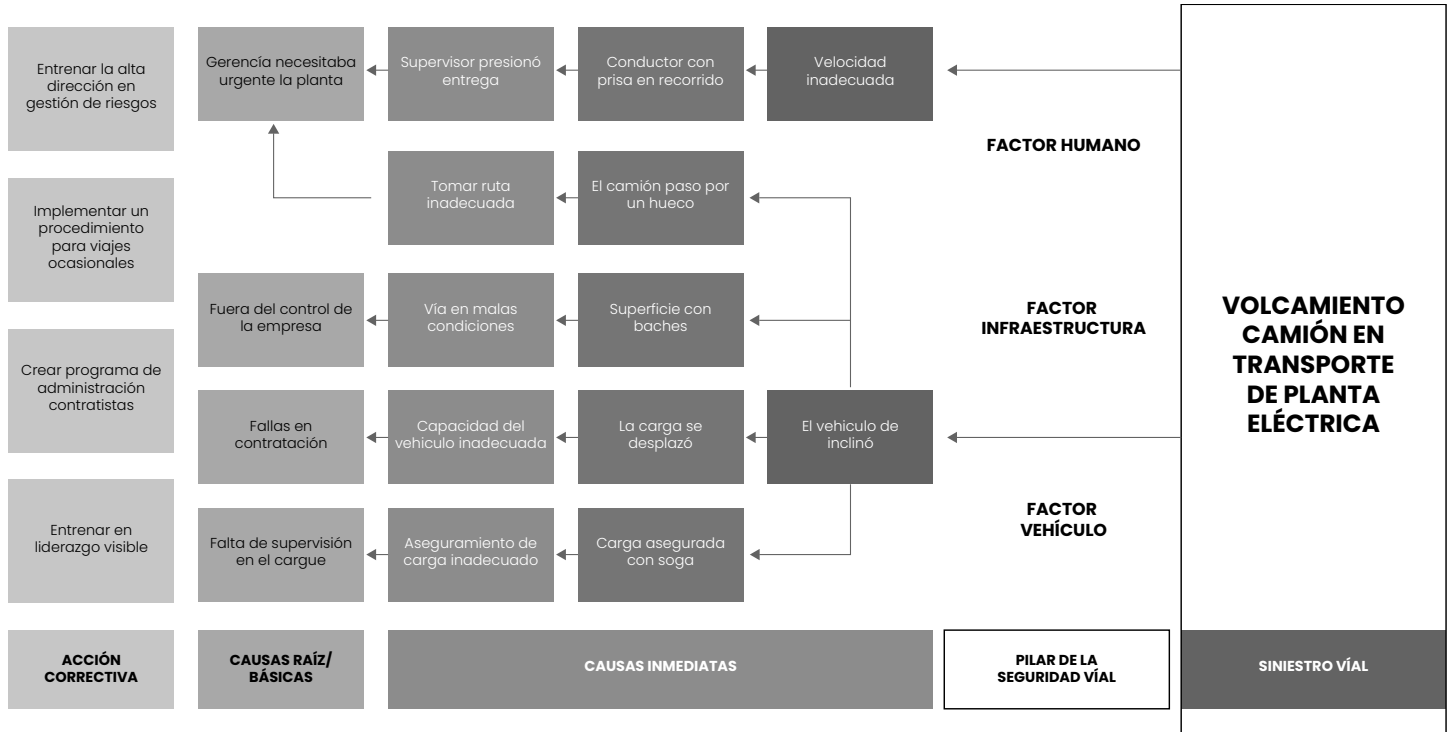
¿CÓMO MANEJO?

VIRTUAL



Las investigaciones internas de los siniestros viales con fallecidos y/o lesionados en las que la organización se ve involucrada, se deben realizar teniendo en cuenta el factor humano, factor infraestructura y factor vehículo, determinando las causas inmediatas, causas raíz, las fallas de control y los planes de acción para evitar que se presenten nuevos casos, conforme se muestra en el siguiente ejemplo:

Ilustración 7: Ejemplo metodología para investigar siniestros viales.



Fuente. elaboración propia a partir de la metodología del árbol de causas

A partir de la identificación de la causa raíz del siniestro vial, se generan los planes de acción, conforme se muestra en el siguiente ejemplo:



especialistas en seguridad vial

¿CÓMO MANEJO?®

¿CÓMO MANEJO?

VIRTUAL



Ilustración 8: Ejemplo de acción

Actividades	Responsable	Fecha	Recursos	Seguimiento
Entrenar la alta dirección en gestión de riesgos	Gerencia General	30/06/2020	\$6.000.000	50%
Implementar un procedimiento para despacho de viajes ocasionales	Gerente de Logística	20/04/2020	\$200.000	100%
Crear programa de administración contratistas	Gerente de Compras	30/09/2020		
Entrenar en liderazgo visible a jefes y supervisores	Gerente de Recursos Humanos			

Fuente. Elaboración propia

Finalmente se deben divulgar las Secciones aprendidas de los siniestros viales, a continuación, se muestra un ejemplo de un formato de lecciones aprendidas y se debe evaluar la eficacia de las acciones correctivas implementadas.



especialistas en seguridad vial



**¿CÓMO
MANEJO?**®

**¿CÓMO
MANEJO?**

VIRTUAL





LECCIONES APRENDIDAS POR ACCIDENTE VIAL		
Fecha de ocurrencia	Marzo 10 de 2020	
Lugar de ocurrencia	Bogotá	
		
¿QUÉ OCURRIÓ?		<p>PRINCIPALES LECCIONES APRENDIDAS.</p> <ul style="list-style-type: none"> <input checked="" type="checkbox"/> Control en los recorridos ocasionales. <input checked="" type="checkbox"/> Supervisión en las operaciones de cargue y descargue (listas de verificación). <input checked="" type="checkbox"/> Contratación de vehículos adecuados para el tipo de carga a transportar y con sistemas de monitoreo. <input checked="" type="checkbox"/> Liderazgo visible y gestión de riesgos en actividades ocasionales.
<p>El día 10 de marzo de 2020 hacia las 9:10 a.m., un camión contratista ocasional que se dirigía por la vía alterna sufrió un VOLCAMIENTO DURANTE AL TRANSPORTE DE UNA PLANTA ELÉCTRICA.</p>		
CAUSAS QUE ORIGINARON EL HECHO		
<p>Causas inmediatas</p> <ol style="list-style-type: none"> Factor Humano: Velocidad inadecuada e intento de ganar tiempo al tomar vía en mal estado para entregar la planta. Factor infraestructura: El camión paso por un hueco, debido a que tomó la ruta. Factor vehiculo: El camión se inclinó debido a que la carga se desplazó al interior del vehiculo porque la planta estaba asegurada con una sogá. <p>Cauza raíz:</p> <ol style="list-style-type: none"> Factor institucional: La gerencia no analizó el riesgo de transporte ocasional de la planta. Faltas en la contratación. Falta de supervisión de transporte. 		
CONCLUSIONES Y/O RECOMENDACIONES - ACCIONES TOMADAS		
<p>Acciones correctivas</p> <ul style="list-style-type: none"> - Entrenar a la alta dirección en gestión de riesgos - Implementar un procedimiento para viajes ocasionales - Crear un programa de administración de contratistas - Entrenar en liderazgo visible 		

Equipo investigador _____

Fuente. Elaboración propia





La investigación interna de siniestros viales es un requisito común establecido tanto para

el PESV, como en el SG –SST y la norma ISO 39001, así:

PESV	Decreto 1072 de 2015 SG-SST	ISO 39001
Paso 13. Investigación interna de siniestros viales (Aplica para el nivel Estándar y Avanzado)	Artículo 2.2.4.6.32. Investigación de incidentes, accidentes de trabajo y enfermedades laborales	9.2 Investigación de accidentes de tráfico y otros incidentes de tráfico en la vía

Respecto de la investigación de incidentes o accidentes de trabajo requerida en el SGSST y la investigación interna de siniestros viales del PESV, es posible su articulación en algunas etapas de la investigación como en el reporte, registro y divulgación; mientras que en las etapas de investigación y análisis no es posible dicha articulación debido a la diferencia de las variables del riesgo dinámico.

Paso 14. Vías seguras administradas por la organización (Aplica para todos los niveles)

La organización debe documentar en un (1) protocolo de operación y mantenimiento de las vías públicas y/o privadas que tenga a cargo, que administre o que controle la organización, así mismo debe documentar los siniestros viales ocasionados por sus colaboradores en dichas vías o por terceros generando afectaciones a sus colaboradores.

El protocolo de vías administradas por la organización, al menos debe contener la identificación de zonas de conflicto de tránsito con sus respectivos planes de acción para controlar los riesgos, la realización de inspecciones anuales de las vías, el plan de mantenimiento preventivo de la infraestructura vial y su respectiva ejecución, incluyendo señalización.



especialistas en seguridad vial

**¿CÓMO
MANEJO?**®

**¿CÓMO
MANEJO?**

VIRTUAL



Para el caso de las concesiones viales este paso aplica para el tramo concesionado, con el fin de gestionar los riesgos que se generan para los diferentes actores viales y se deben realizar las inspecciones de seguridad vial en los puntos críticos de mayor siniestralidad vial, de acuerdo con la metodología definida por el Ministerio de Transporte para tal fin.

Información sobre la articulación del PESV con el SG -SST e ISO 39001: El protocolo de vías administradas por la organización es un requisito común establecido tanto para el PESV, como en la norma ISO 39001, así:

PESV	Decreto 1072 de 2015 SG-SST	ISO 39001
Paso 14. Vías seguras administradas por la organización (Aplica para todos los niveles) Paso 13. Investigación interna de siniestros viales (Aplica para el nivel Estándar y Avanzado)	Artículo 2.2.4.6.24. Medidas de prevención y control.	8.1 Planificación y control operacional.

Dado que el protocolo de vías administradas por la organización es un requisito exclusivo del PESV, no es posible la articulación con el SGSST, puesto que en dicho sistema de gestión no contempla una acción enfocada a la infraestructura vial.

Paso 15. Planificación de desplazamientos laborales (Aplica para todos los niveles)

La organización debe documentar uno (1) o varios procedimientos para la planificación de desplazamientos laborales de los colaboradores de la organización, incluyendo las salidas extramurales (salidas de integración, salidas pedagógicas), teniendo en cuenta los riesgos en relación con la seguridad vial y el sistema seguro, la identificación de rutas con puntos críticos de siniestralidad vial, riesgos en ruta, riesgos de sitios que utiliza la organización (controlados directamente o por terceros) en el origen o en el destino. También el procedimiento debe incluir la planificación del ingreso y salida de los colaboradores de la organización de sus instalaciones, con el fin de que se realice de manera ordenada y disminuyendo riesgos relacionados con su entorno.



especialistas en seguridad vial

**¿CÓMO
MANEJO?**®

**¿CÓMO
MANEJO?**

VIRTUAL



El procedimiento de planificación de desplazamientos laborales al menos debe contener: tiempo de atención con la que se planifica el recorrido, requisitos para el inicio del viaje, horarios y tiempos de conducción, velocidades seguras en los desplazamientos laborales, factores de desempeño aplicables, requisitos de seguridad vial para conductores y vehículos, documentación que deben portar y los registros que deben diligenciar los colaboradores de la organización, condiciones de los sitios de parada segura (alojamiento, restaurantes, sitios de descanso, parqueaderos, entre otros), controles que se realizarán durante el recorrido, condiciones para prevenir factores de riesgo (fatiga, velocidad, distracción del conductor etc.), requisitos para la finalización del viaje y capacitaciones a los colaboradores de la organización principalmente en la identificación y análisis dinámico de riesgos en las vías externas para los desplazamientos laborales.

La organización puede optar por el uso de tecnología y la adopción de estándares internacionales o buenas prácticas para la parametrización y planificación de los desplazamientos laborales como el uso de GPS u OBC (Por sus siglas en inglés, On Board Computer - Computador de a bordo) para el control de las diferentes variables de riesgo asociadas a la velocidad y la fatiga conforme se muestra en el siguiente ejemplo, donde la organización define los rangos que quiere lograr para reducir la siniestralidad vial y reducir sus costos asociados a la operación.

Tabla 7 Ejemplo gestión de la velocidad

VELOCIDAD	BÁSICO	ESTANDAR	AVANZADO	CLASE MUNDIAL
Equipo	Política	Tacógrafo	GPS	OBC
Medición	+80 km/h	entre 76 y 80 km/h	entre 70 y 75 km/h	- 70 km/h
Gravedad	4%	3%	2%	1%
Tiempo Exceso	+ 60 seg.	entre 30 y 60 seg.	entre 15 y 30 seg.	- 15 seg.
Tiempo Acum.	10 mins. día	5 min día	1 min día	30 segundos día
Frenadas	32 km/h en 1 seg.	24 km/h en 1 seg.	16 km/h en 1 seg.	8 km/h en 1 seg.
Aceleración	20 km/h en 1 seg.	15 km/h en 1 seg.	10 km/h en 1 seg.	5 km/h en 1 seg.
Banda verde	100 eventos día	50 eventos día	30 eventos día	- 10 eventos día
Espacio de seguridad	Menos de 3 seg.	3 segundos	4 segundos	5 segundos

Fuente. Elaboración propia



**¿CÓMO
MANEJO?**[®]
especialistas en seguridad vial



**¿CÓMO
MANEJO?**
VIRTUAL

Tabla 8 Ejemplo gestión de la fatiga

FATIGA	BÁSICO	ESTANDAR	AVANZADO	CLASE MUNDIAL
Equipo de control	Política	Sitios de descanso	GPS	OBC
Jornada laboral	+ 12 horas	entre 11 y 12 horas	entre 10 y 11 horas	- 10 horas
Tiempo conducción	+ 11 horas	entre 10 y 11 horas	entre 9 y 10 horas	- 9 horas
Descanso	- 8 horas	entre 8 y 10 horas	entre 10 y 12 horas	+12 horas
Sueño	- 5 horas	entre 5 y 6 horas	entre 6 y 7 horas	+ 7 horas
Pausas conducción	Alimentación	20 mins. cada 5 horas	15 mins. cada 4 horas	15 mins. cada 3 horas

Fuente. Elaboración propia

Adicionalmente la organización puede realizar análisis temporales y espaciales de los conflictos de tránsito relacionados con los datos e información que generan los controles y la tecnología que tienen implementados, con el fin de focalizar las acciones que

permitirán actuar proactivamente y prevenir que se presenten siniestros viales.

Información sobre la articulación del PESV con el SG-SST e ISO 39001: La planificación de desplazamientos laborales del PESV, es un requisito igualmente establecido en el SG-SST y la norma ISO 39001, así:

PESV	Decreto 1072 de 2015 SG-SST	ISO 39001
Paso 15. Planificación de desplazamientos laborales (Aplica para todos los niveles)	Artículo 2.2.4.6.24. Medidas de prevención y control	8.1 Planificación y control operativo

Dado que el procedimiento de planificación de desplazamientos laborales al servicio de la organización es un requisito exclusivo del PESV, no es posible la articulación con el SGSST, puesto que en dicho sistema de gestión no contempla una acción enfocada a la planificación de viajes por carretera.

Paso 16. inspección de vehículos y equipos (Aplica para todos los niveles)

La organización debe definir uno (1) o varios procedimientos y mecanismo(s) para el registro de la inspección preoperacional diaria de vehículos automotores y no automotores que se utilizan para desplazamientos laborales al servicio de la organización, teniendo en cuenta el nivel de riesgo vial de la operación por cada tipo de vehículo.



especialistas en seguridad vial

¿CÓMO
MANEJO?®

¿CÓMO
MANEJO?

VIRTUAL





El procedimiento debe contener como mínimo: los responsables de realizar la inspección preoperacional y los responsables del control de las inspecciones, y criterios y condiciones de conservación de los registros de las inspecciones preoperacionales realizadas en el último año.

El mecanismo o formato de registro de la inspección preoperacional diaria al menos debe contener la lista de chequeo que permita verificar la disponibilidad de los elementos a inspeccionar, el buen funcionamiento del vehículo, su estado y los niveles aceptables para el funcionamiento y la seguridad del vehículo y de sus ocupantes.

Las principales elementos a inspeccionar son:

- Documentos del vehículo y del conductor: Licencia de tránsito, SOAT, Revisión técnico-mecánica, -licencia de conducción y cédula de ciudadanía.
- Luces (externas e internas del vehículo, incluyendo direccionales).
- Llantas (incluyendo llamas de repuesto para vehículos).
- Fluidos.
- Cinturones de seguridad (vehículos).
- Limpia brisas (vehículos).
- Espejos.
- Equipo de prevención y seguridad.
- Casco (motocicletas).



especialistas en seguridad vial

**¿CÓMO
MANEJO?**®

**¿CÓMO
MANEJO?**

VIRTUAL



Dentro de las buenas prácticas además de la inspección preoperacional diaria, la organización puede realizar inspecciones posteriores a cada recorrido, o al finalizar el día, o al cambiar de conductor; también puede crear un sistema de alarmas que le permita Identificar Las fechas de vencimiento de los diferentes aspectos verificados en la inspección para realizar un mejor seguimiento, lo cual es un insumo importante para el pían de mantenimiento predictivo.

Información sobre la articulación del PESV con el SG-SST e ISO 39001: La inspección de vehículos y equipos es un requisito común del PESV, del SGSST y de la norma ISO 39001, así:

PESV	Decreto 1072 de 2015	ISO 39001
SG-SST		
Paso 16. Inspección de vehículos y equipos (Aplica para todos los niveles)	Artículo 2.2.4.6.24. Medidas de prevención y control	8.1 Planificación y control operativo

Paso 17. Mantenimiento y control de vehículos seguros y equipos (Aplica para todos los niveles)

La organización debe diseñar e implementar uno (1) o varios planes de mantenimiento preventivo para vehículos automotores y no automotores que se utilizan para los desplazamientos laborales al servicio de la organización. Realizar el mantenimiento periódico de los vehículos y equipos, teniendo como insumos: los informes de inspección preoperacional, reportes de condiciones inseguras, riesgos de la operación, manuales y/o fichas técnicas de los proveedores y/o las recomendaciones de los fabricantes de vehículos y equipos.

La organización debe documentar y mantener la hoja de vida de cada vehículo automotor y no automotor usado para las desplazamientos laborales; dicha hoja de vida debe contener, como mínimo: el historial de adquisición de los vehículos, los responsables de la ejecución de las reparaciones y/o mantenimiento: así como los equipos y repuestos que se hayan utilizado para la reparación y/o mantenimiento, y la trazabilidad del mantenimiento realizado.



especialistas en seguridad vial

**¿CÓMO
MANEJO?**®

**¿CÓMO
MANEJO?**

VIRTUAL



La organización debe documentar el mantenimiento de los vehículos de propiedad de los colaboradores puestos al servicio de la organización, para el cumplimiento de sus funciones.

Información sobre la articulación del PESV con el SG-SST e ISO 39001: El mantenimiento y control de vehículos y equipos en el PESV, es un requisito común establecido tanto en el SG-SST, como en la norma ISO 39001, así:

PESV	Decreto 1072 de 2015 SG-SST	ISO 39001
Paso 17. Mantenimiento y control de vehículos seguros y equipos (Aplica para todos los niveles)	Artículo 2.2.4.6.24. párrafo 2 Medidas de prevención y control	8.1 Planificación y control operativo

Paso 18. Gestión del cambio y gestión de contratistas (Aplica para el nivel Estándar y Avanzado)

Para la Gestión del Cambio, la organización debe disponer de un (1) procedimiento para evaluar los impactos que puedan generar cambios externos e internos en la seguridad vial. Dichos cambios pueden ser: nuevas rutas, nuevas tecnologías para vehículos o equipos, nueva legislación, nuevos clientes, nuevos productos y servicios, entre otros. El impacto de los cambios planeados y no planeados debe ser analizado y gestionado previamente para prevenir riesgos y consecuencias en la seguridad vial de la organización.

Respecto de la Gestión de Contratistas, la organización debe documentar uno (1) o varios protocolos o manuales para implementar acciones y medidas que le garanticen el cumplimiento del objetivo del PESV y la gestión de la seguridad vial por parte de sus contratistas o terceros, como mínimo las acciones deben orientarse a:

1. Verificar que los contratistas que están obligados a diseñar e implementar el PESV de conformidad con la dispuesto en el artículo 12 de la Ley 503 de 2011, modificado por el artículo 110 del Decreto Ley 2106 de 2019 o las normas que lo modifiquen o sustituyan, cumplan con dicha obligación.
2. Establecer las disposiciones que en seguridad vial deben cumplir las contratistas, subcontratistas y terceros, incluyendo conductores y propietarios de vehículos permanentes y ocasionales que no están obligados a diseñar e implementar un PESV, pero que realizan desplazamientos laborales para cumplir con el objeto de su contrato con la organización. Las disposiciones mínimas que debe establecer la organización son:



especialistas en seguridad vial

**¿CÓMO
MANEJO?**®

**¿CÓMO
MANEJO?**

VIRTUAL





a. Los requisitos de seguridad vial que deben cumplir los vehículos y conductores, incluyendo los requisitos legales aplicables y los lineamientos de seguridad vial que establezca la organización (antigüedad de los vehículos, requisitos de seguridad activa y pasiva de los vehículos, edad mínima y máxima de los conductores, competencia mínima de los conductores, entre otras).

b. El propietario del vehículo debe poner a disposición de la organización el historial del conductor (infracciones a las normas de tránsito, capacitación recibida en seguridad vial, afiliaciones al sistema de seguridad social, entre otros) y el historial del vehículo (mantenimiento preventivo, mantenimiento correctivo, siniestros viales, entre otros).

c. El propietario del vehículo debe presentar a la organización la documentación vigente del conductor y del vehículo, al menos una vez al año si la vinculación es permanente o antes de iniciar cada recorrido si la vinculación es ocasional (SOAT, revisión técnico-mecánica, licencia de tránsito, licencia de conducción, pago mensual de seguridad social en el nivel de riesgo correspondiente, entre otros).

d. El conductor debe participar en las capacitaciones de seguridad vial que defina la organización, según lo establecido en su PESV.

e. El conductor debe presentar diariamente a la organización la inspección preoperacional del vehículo de acuerdo con los estándares definidos por la organización.

f. El propietario del vehículo y el conductor deben cumplir los controles administrativos y operativos de seguridad vial definidos por la organización.

g. Los conductores deben reportar todo tipo de siniestro vial que se presente mientras esté al servicio de la organización.

h. El conductor debe reportar de manera oportuna y veraz cualquier condición de salud que pueda afectar la conducción.



especialistas en seguridad vial

**¿CÓMO
MANEJO?**®

**¿CÓMO
MANEJO?**

VIRTUAL



i. La organización debe implementar un mecanismo para evaluar el cumplimiento de los requisitos establecidos para conductores, vehículos y propietarios de vehículos.

Nota: La organización también debe definir los requisitos de seguridad vial que deben cumplir los contratistas que desarrollan productos o servicios que tiene impacto en la seguridad vial de la organización.

3. Definir los responsables de supervisar el cumplimiento de las obligaciones en seguridad vial establecidas a los contratistas que realizan desplazamientos laborales.

Información sobre la articulación del PESV con el SG-SST e ISO 39001: La gestión del Cambio y la Gestión de Contratistas del PESV, se asimila a los requisitos establecidos en el SG-SST y la norma ISO 39001, así:

PESV	Decreto 1072 de 2015 SG-SST	ISO 39001
Paso 18. Gestión del cambio y gestión de contratistas (Aplica para el nivel Estándar y Avanzado)	Artículo 2.2.4.6.26. Gestión del cambio Artículo 2.2.4.6.27. Adquisiciones Artículo 2.2.4.6.28. Contratación	8.1 Planificación y control operativo

Paso 19. Archivo y retención documental (Aplica para el nivel Estándar y Avanzado)

La organización debe establecer un (1) procedimiento para mantener disponible, debidamente controlada y actualizada la documentación del Plan Estratégico de Seguridad Vial y la retención documental de registros y evidencias que soportan la implementación del PESV, asegurando su identificación, legibilidad, accesibilidad y protección contra daños o pérdida, los cuales deben almacenarse al menos por cinco (5) años, salvo norma especial en contrario; excepto los registros de las inspecciones preoperacionales que deben ser almacenados por un (1) año.

En el manejo de datos personales, se debe tener en cuenta la Ley 1581 de 2012 " Por la cual se dictan disposiciones generales para la protección de datos personales".



especialistas en seguridad vial

**¿CÓMO
MANEJO?**®

**¿CÓMO
MANEJO?**

VIRTUAL



Información sobre la articulación del PESV con el SG-SST e ISO 39001: El archivo y retención documental contemplado en el PESV, es un requisito también establecido en el SG-SST y en la norma ISO 39001, así:

PESV	Decreto 1072 de 2015 SG-SST	ISO 39001
Paso 19. Archivo y retención documental (Aplica para el nivel Estándar y Avanzado)	Artículo 2.2.4.6.12 Documentación Artículo 2.2.4.6.13 Conservación de los documentos	7.6 Información documentada



**¿CÓMO
MANEJO?**[®]
especialistas en seguridad vial



**¿CÓMO
MANEJO?**
VIRTUAL

Lista de Ilustraciones

Ilustración 5. Ejemplo de la curva de la cultura de la seguridad vial	10
Ilustración 6. Paso a paso para investigar siniestros viales	12
Ilustración 7. Ejemplo metodología para investigar siniestros viales	13
Ilustración 8. Ejemplo plan de acción	14
Ilustración 9. Ejemplo Ejemplo formato de lecciones aprendidas	15

Lista de Tablas

Tabla 6 Pasos fase de implementación del PESV.....	4
Tabla 7. Ejemplo gestión de la velocidad	18
Tabla 8. Ejemplo gestión de la fatiga	19



especialistas en seguridad vial

**¿CÓMO
MANEJO?**®

**¿CÓMO
MANEJO?**

VIRTUAL



Siglas

COPASST: Comité Paritario de seguridad y Salud en el Trabajo.

CSV: Comité de Seguridad Vial.

PESV: Plan Estratégico de Seguridad Vial.

SG-SST: Sistema de Gestión de Seguridad y Salud en el Trabajo.



especialistas en seguridad vial

**¿CÓMO
MANEJO?**®

**¿CÓMO
MANEJO?**

VIRTUAL





¿CÓMO

MANEJO?®

especialistas en seguridad vial

¿CÓMO

MANEJO?



VIRTUAL