

Gestión del riesgo vial y **su** **integración con el Sistema** **de Gestión de Seguridad y** **Salud** en el Trabajo (SG-SST)



Por:
Jorge Olave
Molano
**Gerente de
relacionamiento
institucional
del CCS**

*Ingeniero
Agroindustrial /
Especialista en
Gerencia de la
Seguridad y Salud en
el Trabajo / Auditor
HSEQ (ISO 9001,
14001, 45001) /
Auditor en gestión
del riesgo biológico y
bioseguridad / Auditor
en ISO 39001, gestión
de la seguridad vial*

En los últimos años la tendencia en la generación de normativa técnica y legal en materia de seguridad y salud en el trabajo, enmarcada en la estructura de mejoramiento continuo bajo el ciclo PHVA (Planear, Hacer, Verificar y Actuar), se ha convertido en una fuerte tendencia en Colombia y en el mundo, permitiendo universalizar, en gran medida, el lenguaje de los sistemas de gestión. De la misma manera, ha promovido la practicidad y ha facilitado la integración de diferentes sistemas de gestión como la ISO 45001:2018 con la ISO 9001 o con el SG-SST que se halla especificado en el Decreto 1072 de 2015, o su integración con la ISO 39001: 2014, entre otras, apuntándole así a la eficacia y la eficiencia en el abordaje de riesgos bajo sistemas de gestión y/o de estructura de mejoramiento continuo.

Cabe resaltar que el ciclo PHVA busca dar herramientas a la organización para alcanzar el mejoramiento continuo de los sistemas de gestión, mejorando su desempeño en cada etapa del proceso, por ejemplo, en prevención de riesgos laborales (para ISO

45001), incrementando la satisfacción del cliente (para ISO 9001), mitigando de víctimas mortales y lesionados tras siniestros viales de tipo laboral (para ISO 39001), entre otros beneficios.

Esto se debe a la adopción de acciones de planeación y contextualización del riesgo y su caracterización, de acuerdo con las actividades de la organización y el despliegue de actividades y programas para el control del mismo en relación con la priorización definida en el proceso de identificación y evaluación para luego, a través de mecanismos como indicadores de gestión, auditorías, acciones correctivas y preventivas o resultados de inspecciones planeadas, dar paso a la revisión y verificación que corresponda según las metas establecidas en el marco del sistema de gestión, implementando todo tipo de cambios y acciones enfocadas en cerrar las brechas identificadas durante la etapa de verificación y que le apuntan directamente al mejoramiento continuo.

La norma internacional ISO 45001 define como mejora continua la “actividad recurrente para mejorar el desempeño (...) está relacionada con el uso del sistema de gestión de la SST, para lograr la mejora del desempeño global de la SST coherente con la política de la SST y los objetivos de la SST” (ISO 45001 versión 2018, numeral 3,73) promoviendo así una estructura de gestión de la seguridad y salud en el trabajo compatible con cualquier gestión individual del riesgo ocupacional como lo es, por ejemplo, el riesgo de caída en alturas, el riesgo de accidente vial, el riesgo de incidencia de enfermedades laborales por factores biomecánicos, entre muchos otros.

De esta manera, para promover la mejora continua de los sistemas de gestión de riesgos en Seguridad y Salud en el Trabajo, se hace necesario contemplar, entre otros elementos, medidas de control priorizadas y alineadas al contexto de la organización, sobre el individuo (trabajador, contratista, visitante), sobre el medio (ambiente de trabajo) y sobre la fuente del peligro. Un claro ejemplo de este esquema es la gestión



En el marco del Plan Estratégico de Seguridad Vial se establecen controles sobre el vehículo (fuente), sobre el conductor (individuo expuesto) y sobre la infraestructura vial interna y externa (el medio donde interactúan el riesgo y el individuo)."

de la seguridad vial ya que en el marco del Plan Estratégico de Seguridad Vial se establecen controles sobre el vehículo (fuente), sobre el conductor (individuo expuesto) y sobre la infraestructura vial interna y externa (el medio donde interactúan el riesgo y el individuo).

El artículo 32 de la Resolución O312 del 2019 establece que “todo empleador y contratante que se encuentre obligado a implementar un Plan Estratégico de Seguridad Vial (PESV) deberá articularlo con el Sistema de Gestión de Seguridad y Salud en el Trabajo”. Para ello, es necesario analizar la estructura actual del PESV definido en la Resolución 1565 del 2014, en la cual se establece que para alcanzar la “seguridad vial” como un factor intrínseco se deben establecer medidas, acciones, mecanismos y controles alineados con la interacción del hombre con la máquina en el entorno vial o del conductor o actor vial operador del vehículo automotor o no automotor en la infraestructura vial interna de la organización o externa, en rutas locales y nacionales, considerando el liderazgo y el



La 'gestión institucional' es un elemento que busca promover el liderazgo visible en materia de seguridad vial en la organización. Esto se logra mediante el empoderamiento de la alta gerencia a través del compromiso con la política de seguridad vial y la delegación de responsabilidades a los líderes del proceso".

compromiso de la gerencia de la organización y de los encargados de los procesos, al igual que acciones para dar respuesta oportuna a emergencias viales.

Para esto es necesario considerar los cinco pilares que conforman el Plan Estratégico de Seguridad Vial:

- Pilar de gestión institucional.
- Pilar de vehículo seguro.
- Pilar de comportamiento humano.
- Pilar de infraestructura segura.
- Pilar de atención a víctimas.

El primero se centra en la 'gestión institucional', un elemento que busca promover el liderazgo visible en materia de seguridad vial en la organización. Esto se logra mediante el empoderamiento de la alta gerencia a través del compromiso con la política de seguridad vial y la delegación de responsabilidades a los líderes del proceso por medio del comité de seguridad vial e incorpora la definición de recursos, la caracterización del riesgo vial, el contexto de los actores viales y sus necesidades, entre

otros factores, alineados bajo la idoneidad del responsable de seguridad vial que la organización define.

El segundo pilar es el de 'vehículo seguro' el cual busca establecer acciones para promover controles eficaces sobre el vehículo automotor y no automotor, reducir la incertidumbre de falla y, por ende, de materialización (tanto como sea posible) de siniestros por causas asociadas al mismo. Para ello, se insta a la adopción de acciones de control como el mantenimiento preventivo del vehículo de manera estandarizada y programada de acuerdo con las especificaciones técnicas y de seguridad suministradas por el fabricante; la implementación de chequeos preoperacionales para verificar el correcto funcionamiento del vehículo previo a su uso mediante la revisión de puntos críticos de seguridad; la trazabilidad del vehículo relacionada con la identificación, la documentación legal frente a autoridades de tránsito y transporte, la revisión técnico mecánica (si aplica) y el historial de infracciones de tránsito con acciones enfocadas en iden-

tificar las causas raíz, las correcciones para prevenir futuros siniestros viales y otras acciones adicionales sobre la seguridad del vehículo. En este sentido, la idoneidad de los centros que avalan este componente se convierte en un factor esencial.

Para implementar acciones de control sobre los factores humanos o del conductor, el tercer pilar denominado 'comportamiento humano' busca la adopción de acciones de formación y desarrollo de capacidades frente a la interacción entre el piloto y el vehículo, a través de la aplicación de pruebas técnicas y psicosenométricas, la emisión de conceptos médicos ocupacionales orientados a la conducción segura y el establecimiento de un plan anual de formación que responda a las brechas identificadas en el diagnóstico y la caracterización vial, así como a los riesgos viales específicos de la operación y a las causas derivadas del análisis de las infracciones de tránsito. Así mismo, incorpora la promoción de comportamientos seguros relacionados con el uso del cinturón de seguridad, la reducción de la velocidad, el no uso de equipos bidireccionales y

la prohibición del consumo de alcohol y drogas, al menos, antes y durante la conducción.

El cuarto pilar de 'infraestructura segura' promueve que la organización identifique los riesgos existentes en sus vías internas e implemente acciones de control frente a la señalización, la demarcación y la definición de límites de velocidad, entre otras. Así mismo, frente a las rutas externas, en las cuales la gestión del riesgo e implementación de controles podrían interpretarse ajenos a la organización, se insta a plantear modelos de gerenciamiento de viajes y/o rutogramas enfocados en identificar las condiciones de seguridad de las vías externas y plantear alternativas frente a las mismas.

Finalmente, el quinto pilar de 'atención a víctimas' gira en torno a la implementación de medidas de respuesta a emergencias y siniestros viales con lo que plantea el análisis de indicadores de gestión y medidas orientadas a la oportuna y eficaz respuesta a incidentes o accidentes viales.

La nueva perspectiva de la seguridad vial

Ahora bien, para dar cumplimiento a lo estipulado en el artículo 32 de la Resolución O312 frente a la alineación del SG-SST con la gestión de la seguridad vial, desde el Ministerio de Transporte y la Agencia Nacional de Seguridad Vial se viene diseñando una nueva metodología para adoptar e implementar el Plan Estratégico de Seguridad Vial en el que la gestión dinámica del riesgo vial enmarcado en el ciclo de mejoramiento continuo o PHVA será el factor clave para hacer mucho más práctica y fácil la integración. A continuación, se enumeran algunas acciones que podrán gestionarse desde esa perspectiva:

- La metodología de identificación de peligros y valoración de riesgos del SG-SST implementada en la organización podrá alinearse también con los riesgos viales analizando la probabilidad de ocurrencia del siniestro, la severidad o consecuencias sobre la vida y salud del trabajador, así como



el nivel de exposición y los riesgos residuales frente a controles primarios (previos al ejercicio).

- Los indicadores de gestión de estructura, proceso y resultados que se hayan implementado para el SG-SST podrán abordar también los indicadores de la gestión de la seguridad vial basados en accidentalidad o siniestralidad vial, así como el avance en el programa de formación en seguridad vial y la reincidencia de incidentes o infracciones de tránsito por causas repetitivas, entre otros.
- La gestión del cambio es uno de los elementos importantes que se podrá empezar a contemplar en materia de seguridad vial para evaluar, de manera dinámica, el riesgo tras presentarse cambios en asuntos internos y externos de la organización que afecten su contexto en relación al riesgo y desempeño de la gestión de seguridad vial.

- Las actividades del pilar de atención a víctimas podrán integrarse al Plan de Respuesta a Emergencias adoptando lineamientos de control enfocados al diseño de acciones rápidas y efectivas para minimizar el tiempo de respuesta a la emergencia en el marco del SG-SST.
- Igualmente, la proyección de Ministerio del Transporte le apuesta a diseñar una metodología de investigación de siniestros viales que se alinee y pueda integrarse a la de investigación de accidentes de trabajo en el marco del SG-SST y que, a su vez, brinde soporte al empleador y al equipo de la organización en la identificación de causas raíz de accidentalidad con el objetivo de dar un cierre oportuno y eficaz a las desviaciones que provocaron el siniestro vial en el entorno laboral.

Es así como la integración de los procesos de gestión le apunta a que

las organizaciones optimicen sus recursos y dinamicen el ejercicio de planeación e implementación de controles para todos los riesgos ocupacionales inherentes a sus actividades y procesos en la organización, de manera oportuna, dinámica y promoviendo el elemento de mejora en el marco del SG-SST.

Por ello, durante el 55 Congreso de Seguridad, Salud y Ambiente del Consejo Colombiano de Seguridad se desarrollará la conferencia *'Estrategias para la integración del SG-SST con la gestión del riesgo vial: nuevo enfoque normativo'* un espacio que busca fortalecer los mecanismos y lineamientos técnicos en la estructura de mejoramiento continuo para la gestión de la seguridad vial laboral y su integración con el Sistema de Gestión de Seguridad y Salud en el Trabajo, dando un enfoque de cumplimiento legal y técnico. ↴



No todos tus trabajadores necesitan lo mismo de su Administradora de Riesgos Laborales.

En **Colmena Seguros** somos un equipo dedicado a conocer a fondo tu empresa y a tus trabajadores. Ofrecemos soluciones de aseguramiento que atienden las verdaderas necesidades para lograr una gestión efectiva del riesgo.



VIGILADO SUPERINTENDENCIA FINANCIERA DE COLOMBIA - Colmena Seguros Riesgos Laborales S.A.

Síguenos en:

Más información Línea Efectiva:
 Bogotá / 601 401 0447
 Otras ciudades / 01 8000-9-19667
www.colmenaseguros.com

 **Colmena**
 Seguros

UNA EMPRESA DE
 FUNDACIÓN GRUPO SOCIAL