Seguridad vial laboral, una década de cambios



Viviana Plazas Muñoz
Abogada consultora
Candidata a magíster en Seguridad y Salud en el Trabajo / Docente de posgrado y programas de educación continua en la Universidad de La Sabana y en el Consejo Colombiano de Seguridad (CCS)



En Colombia, la seguridad vial ha tenido un importante avance en las últimas dos décadas y desde la perspectiva de la gestión del riesgo vial en los entornos de trabajo, este asunto no es la excepción. Particularmente, el plan estratégico de seguridad vial aplicable a ciertas organizaciones recientemente tuvo una actualización relevante con la expedición de la nueva metodología para su diseño, implementación y verificación. Sin embargo, estos cambios no han sido aislados y, por el contrario, son parte de una evolución en la normatividad que se remonta, como mínimo, al Código Nacional de Tránsito (Ley 769 de 2002).

Línea de tiempo normativa. **La ruta hacia los PESV**

Fuente: *elaboración propia*

Ley 769 de 2002 Código Nacional de Tránsito Terrestre

Regula la circulación de peatones, usuarios, pasajeros, conductores, motociclistas, ciclistas, agentes de tránsito y vehículos por las vías públicas o privadas que están abiertas al público o en aquellas vías privadas donde internamente circulen vehículos, así como la articulación y los procedimientos de las autoridades de tránsito.

Ley 1503 de 2011

Promueve hábitos, comportamientos y conductas seguras en la vía. A su vez, consagra la obligación de contar con un Plan Estratégico de Seguridad Vial (PESV), reglamentado por el Decreto 1079 de 2015.

Decreto Ley 2106 de 2019

Actualiza los requisitos para el diseño e implementación del Plan Estratégico de Seguridad Vial (PESV) de la Ley 1503. Elimina la exigencia de un aval previo por parte de la autoridad de tránsito. Establece la obligación de articular el PESV con el SG-SST.

Ley 2050 de 2020

Define las autoridades encargadas de verificar y supervisar la implementación del PESV, así como las sanciones aplicables por no implementarlo. Modifica parcialmente la Ley 1503 de 2011.

Resolución 40595 de 2022

Nueva metodología para el diseño, implementación y verificación del PESV. Entra en vigencia en julio de 2023 y deroga la metodología establecida anteriormente en la Resolución 1565 de 2014.



Ahora bien, para identificar qué organizaciones están obligadas a diseñar un Plan Estratégico de Seguridad Vial (PESV), así como las principales etapas de su implementación, es pertinente hacer una revisión integral de las normas anteriormente mencionadas, cuyas principales reglas se detallan a continuación:

Todo acerca del PESV

Fuente: elaboración propia

¿Qué es el Plan Estratégico de Seguridad Vial (PESV)?

Herramienta de gestión que contiene las acciones, mecanismos, estrategias y medidas de planificación, implementación, seguimiento y mejora que deben adoptar las diferentes entidades, organizaciones o empresas del sector público o privado, de conformidad con el artículo 110 del Decreto Ley 2106 de 2019, encaminadas a generar hábitos, comportamientos y conductas seguras en las vías para prevenir riesgos, reducir la accidentalidad vial y disminuir sus efectos nocivos (Decreto 1079 de 2015).

¿Quiénes están obligados?

Con base en la Ley 1503 de 2011, toda entidad, organización o empresa del sector público o privado que cuente con una flota de vehículos automotores y no automotores superior a diez unidades o que contrate o administre personal de conductores.

¿Cuál es su alcance?

Los requisitos que se deben cumplir para el diseño e implementación del PESV dependen del nivel en el que se encuentre la organización (básico, estándar o avanzado), de acuerdo con la siguiente tabla.

Nivel de diseño e implementación del PESV		Misionalidad de la organización	
		1. Empresas dedicadas a la prestación del servicio de transporte terrestre automotor.	**2.** Organizaciones dedicadas a actividades diferentes al transporte.
Tamaño de la organización	**1.** Básico	Entre 11 y 19 vehículos o entre 2 y 19 conductores.	Entre 11 y 49 vehículos o entre 2 y 49 conductores.
	2. Estándar	Entre 20 y 50 vehículos o entre 20 y 50 conductores.	Entre 50 y 100 vehículos o entre 50 y 100 conductores.
	3. Avanzado	Más de 100 vehículos o más de 50 conductores.	Más de 100 vehículos o más de 50 conductores.

¿Se debe integrar el PESV al Sistema de Gestión de la Seguridad y Salud en el Trabajo (SG-SST)?

Sí. La nueva metodología que presenta la Resolución 40595 aclara, paso a paso, cómo realizar esta articulación.

La implementación del plan estratégico no solamente busca la disminución de la accidentalidad vial, sino la protección de la vida y la integridad de los trabajadores que estén expuestos al riesgo vial. Por eso, su adopción y cumplimiento por parte de las organizaciones obligadas permitirá mitigar riesgos de sanciones por parte de las autoridades señaladas a continuación:

Cumplimiento y vigilancia en la **implementación de los PESV**

Fuente: *elaboración propia*

Superintendencia Nacional del Transporte

Tiene competencia con respecto a las organizaciones que hacen parte del sector transporte a nivel nacional.

Ministerio del Trabajo

Tiene competencia de vigilancia con relación a la implementación del PESV en entidades, empresas y organizaciones que no hagan parte del sector transporte. Además, vigila la implementación del Sistema de Gestión de la Seguridad y Salud en el Trabajo (SG-SST) a nivel nacional.

Organismos de tránsito

Tienen competencia con respecto a las organizaciones que hacen parte del sector transporte a nivel municipal, distrital o metropolitano.

Actores internos

- Alta dirección
- Responsable PESV
- Comité de seguridad vial
- Trabajadores

Sanciones del sector transporte

Están contenidas en la Ley 336 de 1996 y en el Decreto 1079 de 2015 entre las cuales está la amonestación, multas que van desde uno hasta 1200 SMLMV y la suspensión o cancelación de la licencia de tránsito.

Sanciones sectores diferentes al transporte

Por incumplimiento en la implementación del PESV; el artículo 13 de la Ley 1562 de 2012 establece multa de hasta 500 SMMLV.

Datos acerca de la **siniestralidad vial**

Fuente: *elaboración propia*

Las novedades en materia del PESV son coherentes con el principio de responsabilidad compartida que inspira la seguridad vial en Colombia y que fue consagrada expresamente en la Ley 2251 de 2022 en materia de política de seguridad vial, así como en el Plan Nacional de Seguridad Vial contenido en el Decreto 1430 de 2022, a partir de los cuales se extraen los siguientes datos clave:

Sabía que...

Hoy no se habla de "accidente de tránsito" sino de "siniestro vial". Esto se debe al enfoque de Sistema Seguro.

Enfoque de Sistema Seguro

Reconoce que el sistema se debe concebir para tolerar el error humano, buscando mitigar accidentes y reducir lesiones graves.

Responsabilidad compartida

Señala que todos somos responsables de la incidencia y sus resultados: autoridades, usuarios de las vías, entidades públicas y empresas privadas.

Mortalidad

En la última década la siniestralidad vial ha cobrado la vida de más de 64.000 personas en Colombia.

Motociclistas, ciclistas y peatones son los actores viales más vulnerables.

Representan el 83 % de los fallecidos como consecuencia de siniestros viales.



Así las cosas, es de esperar un auge en materia de seguridad vial en los próximos años tanto en lo normativo, como en la supervisión y vigilancia por parte de las autoridades. Por ejemplo, con el apoyo de las Tecnologías de la Información y las Comunicaciones (TIC), la Agencia Nacional de Seguridad Vial implementará una nueva herramienta informática en los próximos meses que les permitirá a la Superintendencia de Transporte, los organismos de tránsito de carácter departamental, municipal o distrital y al Ministerio del Trabajo, reportar información producto de la verificación que efectúen en el marco de sus competencias.

Lo cierto es que, independientemente del rol que tengamos como actores en la vía (peatones, conductores, ciclistas, motociclistas, etc.), estamos llamados a ser usuarios conscientes y a aportar conjuntamente en la disminución sostenida de los niveles de accidentalidad que hoy existen en Colombia.

