

**BENEFICIOS DE LA INTEGRACION DE LA NORMA DEL SISTEMA DE GESTION
EN SEGURIDAD Y SALUD EN EL TRABAJO OHSAS 18001 DEL 2007 Y LA
RESOLUCION 1565 DEL 2014 GUIA METODOLOGICA PARA LA ELABORACION
DEL PLAN ESTRATEGICO DE SEGURIDAD VIAL**

HUGO BISMARCK BOJACA LEON

**UNIVERSIDAD MILITAR NUEVA GRANADA
FACULTAD DE RELACIONES INTERNACIONALES, ESTRATEGIA Y SEGURIDAD
ADMINISTRACION DE LA SEGURIDAD Y SALUD OCUPACIONAL**

BOGOTÁ

2017

**BENEFICIOS DE LA INTEGRACION DE LA NORMA DEL SISTEMA DE GESTION
EN SEGURIDAD Y SALUD EN EL TRABAJO OHSAS 18001 DEL 2007 Y LA
RESOLUCION 1565 DEL 2014 GUIA METODOLOGICA PARA LA ELABORACION
DEL PLAN ESTRATEGICO DE SEGURIDAD VIAL**

HUGO BISMARCK BOJACA LEON

TUTOR

IVAN DARIO CARVAJAL MORENO

**UNIVERSIDAD MILITAR NUEVA GRANADA
FACULTAD DE RELACIONES INTERNACIONALES, ESTRATEGIA Y SEGURIDAD
ADMINISTRACION DE LA SEGURIDAD Y SALUD OCUPACIONAL
BOGOTÁ
2017**

Resumen

Por medio del presente ensayo se pretende analizar y generar una respuesta al interior de las organizaciones frente a la importancia, compatibilidad y ventajas en la integración de dos estándares como lo es la Resolución 1565:2014 Plan Estratégico de Seguridad vial PESV, paralelamente a la Norma OHSAS 18001: 2007 Sistema de Gestión de Seguridad y Salud en el Trabajo SG-SST, uno de carácter legal y otro normativo, con el fin de disminuir la accidentalidad en vías públicas contribuyendo a un comportamiento seguro, solidario y prudente de parte de los actores de la vía y por otro lado favoreciendo el cuidado, la salud y bienestar de los trabajadores.

Todo lo anterior da relevancia a los beneficios que acarrea dicha implementación, dando un juicio de valor a las organizaciones que aprovechan estas herramientas de una manera eficiente y eficaz forjando un impacto positivo a la sociedad.

Palabras Claves: SISTEMA DE GESTION DE SEGURIDAD Y SALUD EN EL TRABAJO (SG-SST), PLAN ESTRATEGICO DE SEGURIDAD VIAL (PESV), OHSAS 18001: 2007 SG-SST, Ciclo PHVA, Accidente Laboral, Seguridad Vial.

Introducción

Toda actividad laboral conlleva a una serie de riesgos que afecta a todas las partes interesadas de las organizaciones, es por esto que nace la inquietud e importancia frente a la seguridad, salud en el trabajo y seguridad vial en las compañías, buscando desarrollar e implementar medidas de control que nos ayuden a reducir esta problemática.

Es así, como el presente ensayo pretende ser una guía argumentativa dando a conocer al lector la importancia, compatibilidad y ventajas en la integración de dos estándares como lo es la Resolución 1565:2014 Plan Estratégico de Seguridad Vial PESV, paralelamente a la Norma OHSAS 18001: 2007 Sistema de Gestión de Seguridad y Salud en el Trabajo SG-SST, al interior de las organizaciones, a través de una perspectiva clara y concisa.

Tras una revisión detallada de la Resolución 1565:2014 PESV y la Norma OHSAS 18001: 2007 SG-SST, es importante especificar el alcance de las mismas esto de acuerdo a los requisitos de cada una, siendo un punto relevante a la hora que se quiera implementar en cualquier organización.

La Resolución 1565:2014 sujeta todos los lineamientos para que cada organización implemente un Plan Estratégico de Seguridad Vial, con la finalidad de reducir la accidentalidad y promover una cultura de responsabilidad vial.

El PESV nos plantea en su alcance que:

“Si como organización, empresa o entidad poseo, fabrico, ensamble, comercializo, contrato o administro más de 10 vehículos automotores o no automotores, conductores, estoy obligado a adoptarlo (Artículo 12 Ley 1503 de 2011)” (MINISTERIO DE TRANSPORTE, Resolución 1565:2014 Plan estratégico de Seguridad vial PESV, 2014),

Solo está obligado a las organizaciones que tengan más de 10 vehículos, cabe precisar que cuando hablamos de “flotas de vehículos automotores o no automotores” se hace referencia que entre ellos está indicado para carros, motos, bicicletas etc. Y para las entidades que contraten o administren “conductores” que utilicen cualquier tipo de vehículo para cumplir con actividades de la organización se debe diseñar e implementar este instrumento, con el propósito de disminuir la tasa de accidentalidad de tránsito.

La resolución 1565 del 2014 nos presenta una panorámica que a raíz de la ley 1503:2011, Decreto 2851:2013, Decreto 1906:2015 y Decreto 1079:2015, brindan una información de base que conduce a un conocimiento pleno y comprensivo enfocado en la calidad de la Seguridad vial.

Ley 1503:2011 “por la cual se promueve la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguros en la vía y se dictan otras disposiciones.” (CONGRESO DE COLOMBIA, 2011)

Decreto 2851:2013 “Por el cual se reglamenta la ley 1503 del 2011 y se dictan otras disposiciones.” (MINISTERIO DE TRANSPORTE, 2013).

Decreto 1906:2015 “Por la cual se modifica y adiciona el Decreto1079:2015, en relación con el Plan Estratégico de Seguridad Vial.” (MINISTERIO DE TRANSPORTE D. 1., 2015).

Decreto 1079:2015 “Por medio del cual se expide el Decreto Único Reglamentario del Sector Transporte. (MINISTERIO DE TRANSPORTE D. 1., 2015).



Figura 1. Normatividad PESV (ARL SURA)

Desarrollo

Colombia es un país que en promedio al día se presentan 90 accidentes y que el 20% de ellos son mortales, según la Organización Mundial de la Salud todo accidente de tránsito es declarado un problema de salud pública pues se parte del hecho que siempre hay que garantizar las condiciones de seguridad, responsabilidad y disciplina de los conductores ya que la vía es un espacio donde se asumen riesgos tanto mecánicos como humanos. Cada año en las carreteras del mundo mueren 1,3 billones de personas y un 50% en promedio padecen traumatismos, la mayor parte son jóvenes y aproximadamente en un 46% de las personas que fallecen en el mundo son el resultado de accidentes de tránsito en vehículos de motor de dos ruedas. De acuerdo a las estadísticas que se vienen manejando los últimos 4 años en Colombia mueren en promedio 5.610 personas según la información que suministra medicina legal, dicha accidentalidad vial básicamente como la segunda causa de muerte violenta en nuestro país, del 100% de los accidentes que representan muertes fatales el 80% de las personas que mueren son hombres y el 20% son mujeres, siendo más exactos en promedio 16 muertes por día. (CCS Consejo Colombiano de Seguridad, 2016)

Otro factor importante que vale tener en cuenta es analizar las edades de las personas que fallecen en accidentalidad vial, en un rango promedio entre los 20 y 30 años de edad ya que es donde ocurre la mayor parte por uso de motocicletas y seguido por los peatones. Según la Organización Mundial de la Salud declaran la accidentalidad vial como un gran problema por falta del cumplimiento en las condiciones de seguridad y calidad misma de los conductores que se encuentren en la vía, es importante fortalecer la cultura de la seguridad en toda la comunidad. Como reflexión el compromiso y la gestión de riesgos deben ir encaminadas a la toma de decisiones fundamentales relacionadas, siempre con la prevención y protección frente a posibles situaciones o eventos que pueden llevar a generar lamentables sucesos, “no maneje más rápido de lo que la experiencia o las condiciones de tránsito lo permite, no permita que otras personas en el vehículo lo distraigan y no pueda manejar atentamente, recuerde siempre usar el cinturón de seguridad de forma correcta el del regazo y del hombro, preste especial

atención a la señalización de las vías como conductor y como peatón, respete el límite de velocidad indicado, mantenga el control y la calma con los conductores agresivos etc.” (CCS Consejo Colombiano de Seguridad, 2016)

El exceso de velocidad es una de las principales causas que generan los peores accidentes en toda la malla vial del país, las estadísticas que se manejan cerca a la fecha presente indican que en el año 2016 los accidentes de tránsito llegaron a 7.158 muertes de personas en el país representando en un promedio de 19 diarias, lo cual equivale a un 4,8% más de víctimas fatales frente al 2015 cuyo año registro estadísticamente 6.831 de acuerdo al informe de la Agencia Nacional de Seguridad Vial. Las personas lesionadas llegaron a 45.230 el año pasado 1,2% menos que el año 2015 cuando hubo un registro de 45.778 para el 2016. Hay que manifestar y aclarar que la mitad de los fallecidos eran motociclistas con un 52%, peatones 26%, pasajeros 7,7% y conductores 5,5%, estas cifras alarmantes de accidentalidad vial impulsaron al gobierno nacional a realizar campañas y convenios interadministrativos en prevención de accidentes. (CCS Consejo Colombiano de Seguridad, 2016)

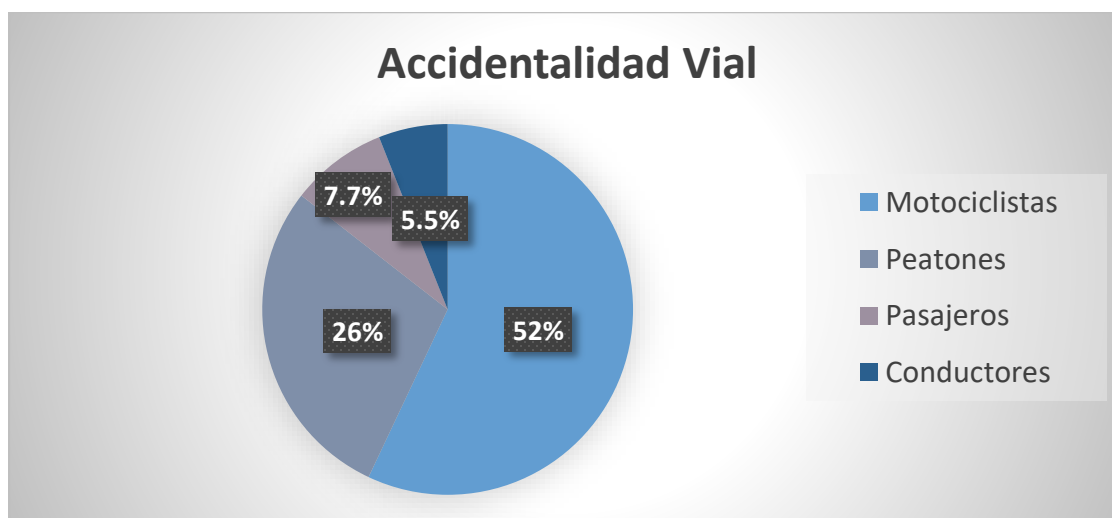


Figura 2. Accidentalidad Vial (CCS Consejo Colombiano de Seguridad, 2016)

(Fuente: Autor del Ensayo)

La Agencia Nacional de Seguridad Vial destino 37.800 millones de pesos en convenios para reforzar planes de seguridad en 32 entes territoriales cuyos departamentos son: Cundinamarca, Antioquia, Atlántico, Córdoba, Sucre, Boyacá, Norte de Santander, Caquetá, Arauca, Tolima, Santander, San Andrés islas, Huila, Cesar, Bolívar, Magdalena y Valle, de igual forma capitales como Barranquilla, Popayán, Ibagué, Sincelejo, Montería, Cúcuta, Valledupar, Cartagena, Quibdó, Villavicencio, Armenia, Bucaramanga, Yopal, Manizales y Cali, dicha inversión con su respectiva gestión parece estar dando resultados lo cual se puede apreciar en el balance positivo de los cinco primeros meses del año, pues la tasa de mortalidad se ha reducido en un 7% al pasar a 2.668 de enero a mayo del año 2016 y a 2.482 en igual periodo del año 2017, evidenciando que los lesionados bajaron de 14.998 a 13.199 en el mismo lapso, en un 12%. La policía nacional con acciones preventivas ha generado dispositivos de control para lograr detectar las infracciones de tránsito que causan el mayor riesgo de accidentes como lo son: exceso de velocidad 40,1%, no respetar las señales de tránsito 28,9% lo cual incluye irrespeto a las señales de adelantamientos indebidos, conducir en estado de embriaguez con el 9,7%, no usar los pasos peatonales y transitar usando celular o aparatos electrónicos con el 9,9%. (ANSV Agencia Nacional de Seguridad Vial, 2017)

El factor cultural en la medida que logre avanzar a un grado especial de concientización de parte de toda la comunidad será el único camino que conduzca a una gran reducción de accidentalidad vial, debemos lograr que a través de todos los entes de formación institucional y privados puedan proyectar y compartir la información que tiene que ver con la absoluta prevención de riesgos en tránsito a nivel nacional.

La Integración de la Resolución 1565:2014 Guía Metodológica para la elaboración del Plan Estratégico de Seguridad Vial PESV y la Norma OHSAS 18001: 2007 Sistema de Gestión de Seguridad y Salud en el Trabajo SG-SST, tienen un buen complemento, aportando a las organizaciones desplegar un proceso metódico por fases, basado en la mejora continua que contiene Planificación (Planificar), Aplicación (Hacer), evaluación (Verificar) y seguimiento (Actuar) con el objetivo de proveer, reconocer, valorar y vigilar los riesgos.

Edwards Deming dio a conocer El Ciclo PHVA basado en los conocimientos que en la década de los 50 tenían los estadounidenses, que representa; Planificar (Plan), hacer (Do), Verificar (Check) y Actuar (Act), (GERENCIE, 2014). Esta es una herramienta utilizada actualmente en las compañías para el desarrollo de un sistema en gestión de calidad efectivo, fundamentadas en el compromiso de mejora continua.

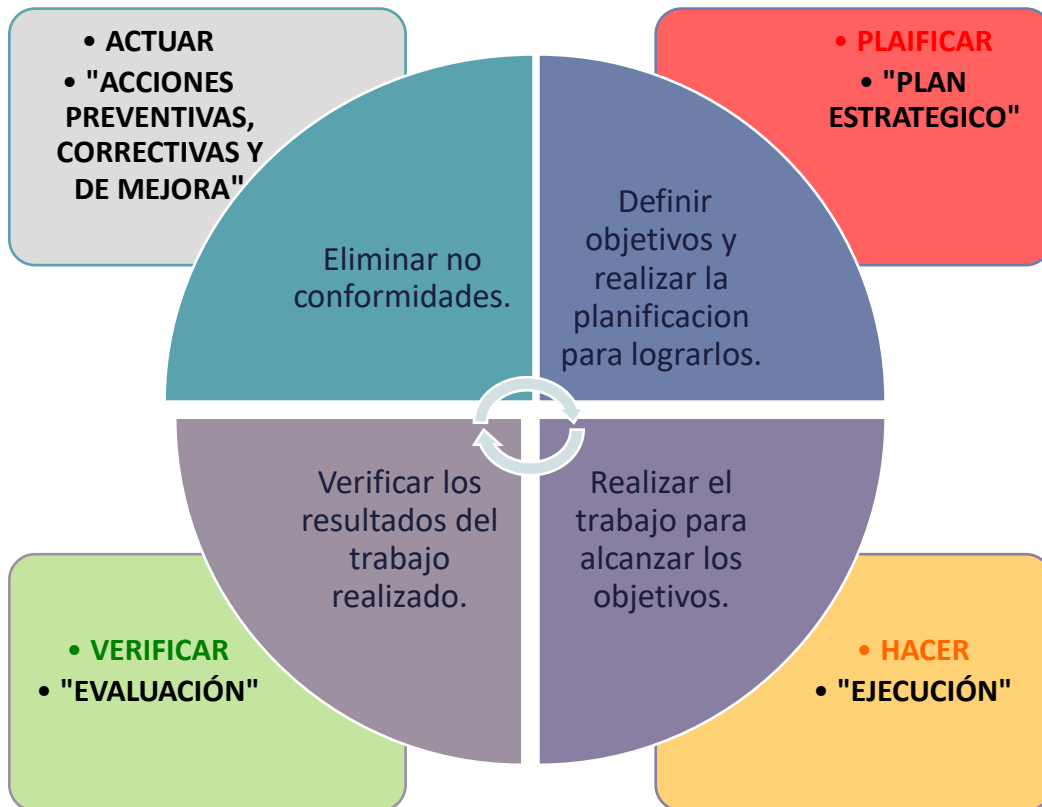


Figura 3. Ciclo PHVA (Fuente: Autor del Ensayo)

Para llevar a cabo la implementación integral de la Resolución 1565:2014 Plan estratégico de Seguridad vial PESV y la Norma OHSAS 18001: 2007 Sistema de Gestión de Seguridad y Salud en el Trabajo SG-SST, se debe tener en cuenta los siguientes requisitos que se asemejan:

- ✓ Existir un total compromiso de la alta gerencia mediante la política en la asignación de funciones, responsabilidades y recursos para lograr una efectiva implementación, involucrando a las partes interesadas en los procesos que se desarrollen propias de la actividad.
- ✓ Establecer procedimientos para la identificación y evaluación de riesgos, determinando controles necesarios de acuerdo a las actividades rutinarias.
- ✓ Implementar procedimientos para la identificación y el acceso a requisitos legales y otros requisitos aplicables.
- ✓ Crear objetivos y metas de manera documentada en los niveles y funciones pertinentes dentro de la organización.

La Resolución 1565:2014 PESV y la Norma OHSAS 18001: 2007 SG-SST fueron diseñadas, de tal manera que las organizaciones que deseen implementarlas, puedan integrarlas y trabajarlas en conjunto, haciendo de estas un sistema sólido, eficaz, sencillo en pro de la mejora continua. Todo esto dando relevancia a los beneficios que acarrea la implementación de un sistema o plan dando un juicio de valor a los procesos que se implementen.

Se busca dar a conocer el impacto y beneficios que genera la implementación de un sistema, teniendo en cuenta el proceso que se lleva a cabo en la identificación, prevención y control, pues el bienestar de los trabajadores es una situación compleja reflejando una paradoja, debido a la complejidad de las labores llevadas a cabo en cada uno de los sectores económicos, esto generando una necesidad para preservar y promover la salud y seguridad vial.

Dentro de los beneficios destacados que tiene para las organizaciones el Plan Estratégico de Seguridad Vial PESV, están: Resguardar y amparar vidas, disminución en el ausentismo laboral, reducción en la accidentalidad, fomentar cultura de seguridad vial, reducción de comparendos e infracciones viales, promoción de la responsabilidad social, reducción de tasa de mortalidad, aumento de competitividad de las organizaciones y mejoramiento en sistemas de transporte.

La mortalidad o accidentalidad en Colombia, en contra de los pronósticos, no depende solamente de la pobre infraestructura de las vías en el país, sino a factores como el comportamiento, cultura y la conducta del empleado dentro y fuera de las organizaciones.

Con la implementación de la Norma OHSAS 18001:2007 SG-SST aporta grandes ventajas y beneficios como lo son: reducción de accidentes laborales, facilitar el cumplimiento normativo y legal de una manera sencilla, adopción del sentido de pertenencia con un compromiso proactivo, brinda una buena reputación e imagen de la organización, concientiza a todas las partes interesadas generando una cultura del cuidado, permite un mejor nivel a la hora de acceder a las licitaciones, facilita la integración de cualquier otro sistema o plan e impacta en la reducción de costos.

Permitiendo reunir una serie de elementos que benefician a la organización, favoreciendo a la mejora continua de sus procesos, teniendo en cuenta que presenta criterios y directrices compatibles con las actividades, evaluaciones y riesgos evidenciados.

Ya implementado el Plan Estratégico de Seguridad vial PESV y la Norma OHSAS 18001:2007 SG-SST, cabe resaltar algunas recomendaciones para su buen funcionamiento convirtiéndose en una herramienta eficaz, permitiendo mantener un diagnóstico permanente y actualizado:

- ✓ Buena administración de los recursos
- ✓ Compromiso por la alta dirección y colaboradores.
- ✓ Actualización de los procesos y documentación.
- ✓ Desarrollo de actividades de sensibilización y capacitación.
- ✓ Compromiso en la ejecución del sistema y del plan.

La Seguridad, Salud en el Trabajo y Seguridad Vial son primordiales ya que permiten abonar al equilibrio entre el bienestar físico, mental y social de los trabajadores en su entorno laboral, de ahí la importancia de la Resolución 1565:2014 PESV y la Norma OHSAS 18001: 2007 SG-SST, en donde se ha ido adquiriendo relevancia y convirtiendo

en una parte necesaria en los procesos administrativos y gerenciales en toda organización. Basado en los requisitos determinados en cada una de ellas, permitiendo brindar total cubrimiento a la normatividad colombiana vigente y entes reguladores.

Cuando hablamos de seguridad vial ese gran contexto que enmarca características vitales que implican el bienestar de una organización en donde sus empleados se trasladan de un sitio a otro, garantizando no solamente su calidad de vida sino el compromiso con cualquier aspecto que atente contra su naturaleza humana.

En la ejecución de la guía metodológica del Plan Estratégico de Seguridad Vial debe existir como primera instancia un compromiso gerencial, que se ve enmarcado mediante una política que indique el compromiso por la alta dirección y que permita establecer, implementar y mantener el desarrollo de la misma. Ya que toda política que se realice debe provenir por ética de la cabeza mayor en cualquier entidad o empresa proyectándose a través de sus líderes, desarrollándose de forma vital, coherente, sencilla y practica permitiendo visualizar e interpretar ese gran compromiso por la alta dirección que ampara y conduce a la protección, y a su vez implementando herramientas y recursos para su desarrollo.

Todo empieza con una buena formación, la pedagogía debe ser gran bandera para que todos los involucrados logren asimilar de forma constructiva una excelente gestión laboral que comprometa y cree conciencia a todo aquel protagonista de la vía.

Es importante en la elaboración de la política a tener en cuenta ciertas características que se ajusten al Sistema de Gestión de Seguridad y Salud en el trabajo, entre ellas se pueden describir, la naturaleza de toda organización debe ser apropiada con propósitos específicos, igualmente que permita proporcionar ese marco especial y amplio de referencia para acción del establecimiento de sus objetivos y metas a trazar, que a su vez incluya todo compromiso que señale de forma rigurosa al cumplimiento de todo requisito legal y que sea perfectamente aplicable, no obstante se debe amparar aquella idea que es vital que siempre invita al mejoramiento continuo.



Figura 4. Características Política (Fuente: Autor del Ensayo)

Posterior a su elaboración toda política debe reunir pasos fundamentales de contexto, pues es importante la amplitud del conocimiento humano que es la que permite construir bases sólidas creando ese gran conocimiento, esta política debe estar documentada, disponible a las partes interesadas y ser divulgada al interior de la organización. Se deben estudiar todos los mecanismos cercanos y prácticos en la divulgación el cual gestiona de forma educativa creando estrategias de logística para poder llegar a todas las partes interesadas mediante reuniones, capacitaciones, carteleras y boletines dejando evidencia y registro por escrito.

Desde luego es fundamental hablar de los roles y funciones del plan estratégico de Seguridad Vial por parte de la alta dirección la cual debe liderar un proceso de creación e implantación de la guía y del sistema de gestión de seguridad y salud en el trabajo para el cual se deben asignar recursos humanos, financieros, tecnológicos y de infraestructura, este permitiendo garantizar un mecanismo adecuado en la asignación de un miembro que con autoridad defina funciones, asigne responsabilidades y sea participe en la rendición de cuentas, asegurando que este sea establecido, implementado y

mantenido, presentando reportes de desempeño a la alta gerencia para revisión y uso en base del mejoramiento.

La identidad de la persona asignada por la alta dirección se debe informar y estar disponible a todo el personal que trabaje bajo el control de la organización, a su vez todas aquellas personas que tengan responsabilidad gerencial deben demostrar su compromiso al mejoramiento continuo, incluyendo el cumplimiento de los requisitos aplicables de la organización.

En el espacio de todo aquello que implica lo fundamental es contemplar, valorar y asegurar los roles y funciones de todo plan estratégico, que conlleve al mejoramiento continuo creando una alta calidad en materia de seguridad vial. La alta dirección debe cumplir con un alto nivel de liderazgo, desarrollándose de forma amplia que permita enseñar la facilidad e interpretación al camino del crecimiento que conlleve de forma estructurada y sólida a recursos necesarios, creando un campo de acción abierto a la competitividad y eficacia.

La persona encargada del proceso debe tener características de líder con autoridad que sepa asignar responsabilidades y asumir un control eficiente en materia de rendición de cuentas existiendo una consecución ordenada y verificada de los reportes de desempeño para su revisión por parte de la gerencia. Esta persona adicionalmente debe gozar de disposición, comprensión, calidez humana, inteligencia y responsabilidad teniendo a cargo el control de la organización. Todo lo anterior se puede ver evidenciado en el requisito del numeral:

“4.4.1 Recursos, Funciones, Responsabilidad, rendición de cuentas y autoridad” de la Norma del Sistema de Gestión de Seguridad y Salud en el Trabajo OHSAS 18001.

Dentro del Plan Estratégico de Seguridad Vial PESV, está el equipo de trabajo caracterizado como el Comité de Seguridad Vial, este equipo de trabajo es el primer paso para crear una forma adecuada que permita liderar, bien sea a una persona o a una organización para su control. El comité de seguridad vial cuya esencia es la alta dirección debe justificar y legalizar la participación de su propia naturaleza.

La coordinación entre todos los involucrados debe ir dirigida hacia los objetivos como lo son: plantear, diseñar, cuantificar y calificar acciones que permitan un proceso en el cual se logre un grado de conciencia para todo el personal de la organización, estableciendo un comité de seguridad vial el cual nos ayudara a diseñar, definir y gestionar todo aspecto importante para poner en marcha el Plan Estratégico de Seguridad Vial PESV, de acuerdo a ley 1503 del 2011 y el respectivo decreto 2851 del 2013, desarrollando así una estrategia para la planeación y ejecución del mismo.

El comité calificara los resultados obtenidos mitigando los riesgos, diseñando acciones e identificando factores de riesgo para la creación de estrategias, buscando la integridad y bienestar en la reducción de accidentes de tránsito. Se crearan estadísticas de seguimiento a proveedores y talleres enfocados a vehículos, haciendo énfasis en tiempo, fecha y lugar de capacitación a todo conductor, adicionalmente se desarrollara trabajo de auditorías viales ejecutadas mediante el transcurso del año, llevando acabo una secuencia periódica por parte de la gerencia, Ministerio de Transporte y otros entes interesados y finalmente el comité se encargara de proyectar una visión, objetivos y alcances del Plan Estratégico de Seguridad Vial para la organización.



Figura 5. Recursos, Roles y Funciones (Fuente: Autor del Ensayo)

Para la identificación y evaluación de riesgos se debe contar con un procedimiento de análisis de riesgo aplicable para las áreas, procesos y actividades orientadas a la relación de operación de cada organización. Involucrando a todo el personal, proveedores y especialmente haciendo énfasis en la seguridad, salud en el trabajo y seguridad vial, el cual debe basarse en la Resolución 1565:2014 Guía Metodológica para la elaboración del Plan Estratégico de Seguridad Vial (MINISTERIO DE TRANSPORTE, Resolución 1565:2014 Plan estratégico de Seguridad vial PESV, 2014) y la Norma OHSAS 18001: 2007 Sistema de Gestión en Seguridad y Salud en el Trabajo.

Todo análisis de riesgo se lleva a cabo a través de la identificación y valoración del riesgo, logrando así el nivel del riesgo y su interpretación de su tolerancia, con el propósito de lograr obtener información y poder proyectar la toma de decisiones y disposición de medidas para el tratamiento del riesgo.

La identificación de riesgos es necesaria y nos permite:

- ✓ Identificar los riesgos en las diferentes áreas de trabajo, dependiendo la actividad laboral de cada organización fijando las medidas necesarias para su intervención.
- ✓ Clasificación adecuada de equipos y espacios de trabajo.
- ✓ Confrontar las medidas empleadas.
- ✓ Fijar prioridades en la toma de decisiones e identificación de medidas adoptadas tras la evaluación.

Es claro precisar que a la hora de valorar el riesgo existen diferentes procedimientos, pues esto se ve definido de acuerdo a la organización, necesidad, direccionamiento y reglamentación para el tipo de estándar que se requiera implementar.

Cuando nos referimos a la Resolución 1565:2014 PESV, luego de ser detallada y estudiada la información se debe tener en cuenta: Clasificación del personal de acuerdo a su rol, Clasificación de las personas en relación al rol dentro de la vía, conductas, nivel

de exposición en su entorno y asignación de riesgo a cada variable. (MINISTERIO DE TRANSPORTE, Resolución 1565:2014 Plan estratégico de Seguridad vial PESV, 2014)

Cuando existe una información ya consolidada y analizada es importante tomar una clasificación al personal según información y de acuerdo a las diferentes áreas de las organizaciones. Identificar plenamente las circunstancias particulares las cuales varían de acuerdo al rol dentro de la vía como lo son conductor, peatón y pasajero, creando una clasificación de riesgos a los que están sometidos cada uno de ellos y a su vez el entorno. Debe existir un compromiso laboral en la vía de acuerdo al tipo de vehículo que se maniobre y la clase de riesgo que esto conlleve a un accidente, de acuerdo a las diferentes variables:

“Alto, Medio y Bajo” para su respectiva valoración. (MINISTERIO DE TRANSPORTE, Resolución 1565:2014 Plan estratégico de Seguridad vial PESV, 2014)

Los riesgos a los que están expuestos los empleados que realicen actividades con vehículos, se pueden apreciar en dos grupos:

“Riesgos por hábitos y Riesgos por entorno”. (MINISTERIO DE TRANSPORTE, Resolución 1565:2014 Plan estratégico de Seguridad vial PESV, 2014)

En los riesgos por hábitos podemos contemplar la carencia de conciencia por parte de los conductores los cuales someten su vida y la de los demás a la muerte, entre ellas de forma notoria está el uso del celular el cual logra la absoluta distracción del conductor, seguido por el no uso del cinturón de seguridad pues el hecho de no llevarlo puesto frente a una emergencia la vida de la persona estaría en riesgo y sujeto a ser impactado con gran facilidad dentro del vehículo y finalmente son las que comúnmente se dan a través de las distracciones como lo es el hecho que el conductor este dialogando con sus tripulantes.

Cuando hablamos de riesgos por el entorno se hace referencia al estado de la vía por factores climáticos, abandono o por mantenimiento de las carreteras por parte del estado, presentando imperfectos que en un momento determinado el conductor distraído puede generar un fatal accidente. Los conductores hacen caso omiso a la información

gráfica e impresa en los avisos de señalización en carretera, contribuyendo a la generación de accidentes por no tener en cuenta la información allí plasmada.

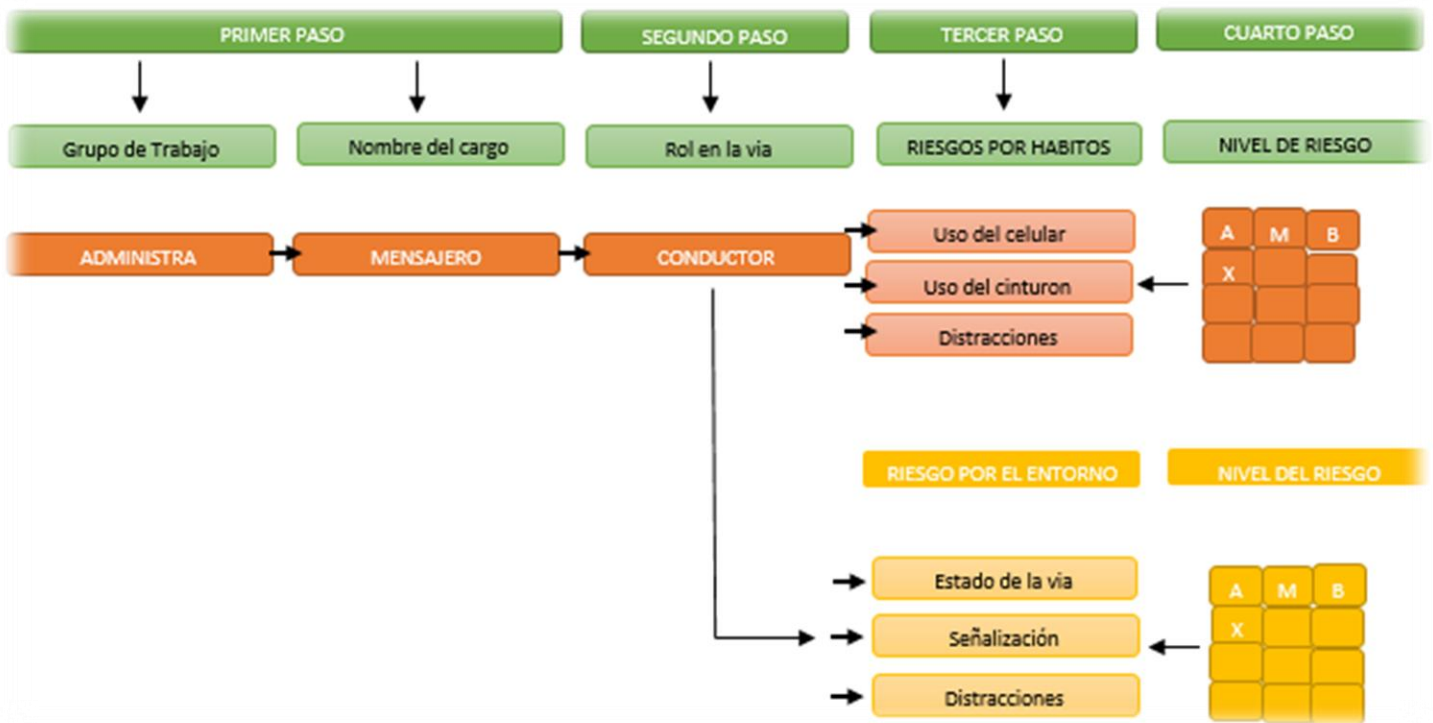


Figura 6. Valoración de Riesgos, Fuente: (MINISTERIO DE TRANSPORTE, Resolución 1565:2014 Plan estratégico de Seguridad vial PESV, 2014)

De acuerdo a la Norma OHSAS 18001: 2007 SG-SST se debe instaurar, efectuar y conservar un procedimiento para la identificación continua de riesgos evaluando y determinando controles, teniendo en cuenta: actividades, comportamiento humano, identificación de riesgos en el área de trabajo, entorno, infraestructura, equipos y cambios e impactos al sistema de gestión dando cumplimiento a las actualizaciones legales.

“La organización debe documentar y mantener actualizados los resultados de la identificación de peligros, valoración de riesgo y de los controles determinados.”
(ICONTEC Instituto Colombiano de Normas Técnicas y Certificación y CCS Consejo Colombiano de Seguridad, 2007)

Para la asignación de objetivos ahí que definir los planes y acciones que deben llevar a cabo las organizaciones públicas o privadas alcanzando el propósito en materia de prevención en accidentes de tránsito, facilitando una gestión que permita definir las áreas involucradas, responsables, mecanismos de evaluación y seguimiento en función del cumplimiento de las actuaciones definidas.

Es claro hacer notar las figuras de los responsables y a su vez todo aquel mecanismo que contribuya a una adecuada evaluación para el cumplimiento de toda actuación o labor definida, hay que elaborar un plan estratégico en seguridad vial como es la promoción de hábitos, comportamientos y conductas seguras en la vía, que permita hacer relación al sector público o privado encerrando en su totalidad al objetivo principal que de forma genérica y masiva que compete a toda organización.

Conforme a la normatividad vigente las partes interesadas deben contribuir a la seguridad vial existiendo objetivos como concientizar tanto peatones, pasajeros y conductores con propósito de una movilidad racional y sostenible. Por otra parte existe el compromiso de concientizar a las autoridades teniendo un pleno concepto y conocimiento de las normas legales contemplando, vigilando hábitos y conductas, es de prioridad desarrollar pautas para generar un diagnóstico de seguridad vial, estableciendo una estrecha relación entre planes y estrategias de seguridad en la vía encaminado a la interacción con otros sistemas, compartiendo responsabilidades para el desarrollo de una óptima evaluación costo beneficio de la seguridad vial.

Para la definición de objetivos se deben tener en cuenta los siguientes aspectos:

- ✓ Medibles: Para evaluar la evolución de los mismos a través del tiempo para establecer acciones en beneficio de la organización.
- ✓ Factibles: Deben estar encaminados a algo que realmente se pueda hacer.

- ✓ Consistentes: Lógicos y coherentes con la razón de ser de la organización.
- ✓ De Compromiso: Dar cumplimiento a las obligaciones contraídas por todas las partes interesadas.



Figura 7. Objetivos (Fuente: Autor del Ensayo)

Toda empresa o entidad llámese pública o privada, debe proporcionar y determinar el número de personas necesarias para el desarrollo de una implementación eficaz dentro de un sistema vial, proporcionando un estándar de máxima calidad para el desarrollo de toda operación que se deba ejecutar de forma ordenada y sistematizada de dicho proceso.

La infraestructura de toda organización debe garantizar el logro de productos y servicios entre ellos se tienen edificios, equipos de hardware y software de igual manera recursos de transporte que permita atender toda logística de traslado y por supuesto tecnologías de información y comunicación.

Toda empresa debe crear un ambiente propicio para ejecutar todo tipo de proceso, que básicamente es crear un ambiente adecuado entre factores humanos y físicos a manera de ejemplo no discriminatorio, un ambiente tranquilo destacado por su armonía pero ante todo un ambiente libre de conflictos psicológicos como: reducción del estrés, dinámicas para contrarrestar el síndrome de agotamiento y un permanente control del manejo de las emociones, a lo que respecta lo físico está el manejo de temperatura, calor, humedad, iluminación, circulación del aire, higiene y ruidos, cabe notar que todas estas características pueden variar e influir sustancialmente dependiendo de los entornos que generen los productos y servicios suministrados.

Otra clase de recursos son de seguimiento y medición que permiten la validez y fiabilidad de los resultados, cuando se realiza un seguimiento de medición para confirmar productos y servicios toda empresa debe verificar y asegurar los recursos apropiados para el tipo de actividad específica y ante todo asegurarse de su efectiva idoneidad, conservando la información de forma ordenada y documentada bajo la evidencia de recursos de seguimiento para lograr su propósito.

Todo sistema de medición debe ser verificado dando un orden de tiempo e intervención específica, existen patrones de medición trazables nacionales e internacionales, cuando no existan dichos patrones debe conservarse la información documentada para lograr así su respectiva comprobación.

Otro de los grandes factores que las organizaciones es poseer conocimiento a través de nuevas medidas de seguridad y desarrollando nuevos procesos que implique un mejoramiento al servicio en la vía.

Toda organización debe estar abierta al cambio, logrando acceder a conocimientos adicionales basados en fuentes internas como de propiedad intelectual que a través de experiencias, lecciones aprendidas se genere a través de un resultado impactando procesos, productos y servicios en materia de seguridad vial, otro aspecto importante son las fuentes externas que provienen de clientes o proveedores externos.

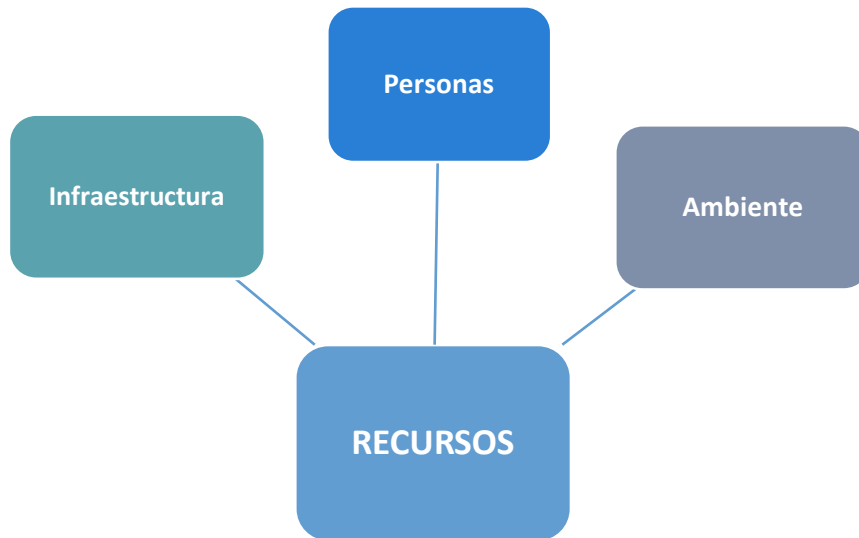


Figura 8. Recursos (Fuente: Autor del Ensayo)

El comportamiento humano hace énfasis al procedimiento de la selección de conductores estudiando perfil e idoneidad con respecto a la labor a realizar, adicionalmente se deben establecer respectivas pruebas de aplicación que rijan como leyes en el territorio nacional. Esto dirigido a pruebas de ingreso basadas en exámenes médicos, exámenes psicométricos, prueba teórica y prueba práctica.

Debe existir un programa de capacitación que ofrezca sensibilizar las buenas prácticas y conductas reforzando conocimientos de la normatividad de tránsito y transporte, tomando conciencia en los roles de seguridad, factores de riesgo, documentación y evaluación. La entidad pública o privada deberá documentar y registrar un mínimo de información de los conductores, cumpliendo con requisitos básicos por ley, igualmente llevara el control de acciones definidas dentro del Plan Estratégico de Seguridad Vial.

La organización después de planificar, disponer y determinar los recursos necesarios para el desarrollo del Plan Estratégico de Seguridad Vial, debe prestar vital

importancia a los factores humanos, de vía y de vehículo, siendo ellos necesarios y fundamentales para la ejecución del mismo.

Con la asignación de políticas de regulación de las empresas, que obedecen al control de alcohol y drogas siendo un factor de riesgo que genera un impacto negativo para el desarrollo de las actividades que correspondan a cada rol, por ello es tan importante enfatizar en la educación y responsabilidad de hábitos, comportamientos de conductas seguras en la vía, que contribuya a la prevención y disminución de accidentalidad vial.

FACTOR HUMANO
1. Comportamiento humano.
2. Idoneidad.
3. Pruebas de Ingreso.
4. Capacitación en seguridad vial.
5. Control de documentos de conductores.
6. Políticas de regulación de la empresa.
7. Elementos de Protección.

Figura 9. Factor humano (MINISTERIO DE TRANSPORTE, Resolución 1565:2014 Plan estratégico de Seguridad vial PESV, 2014)

De acuerdo al Decreto 2851 del 2013 debe existir una revisión del entorno físico en donde se opere para la toma de medidas de prevención en la vía, ingreso y retiro de las instalaciones, concretando zonas de desplazamiento de vehículos y de peatones demarcadas e iluminadas. Siempre el peatón será el privilegiado ante el vehículo, estableciendo velocidades permitidas que favorezcan el control de velocidad así como zonas de parqueaderos de cargas y descarga. Debe existir una documentación permanente dentro de las instalaciones desde el punto de vista de seguridad vial que permita identificar puntos críticos y poder establecer estrategias de prevención con el

apoyo de recursos tecnológicos como fuentes de apoyo y de soporte. (MINISTERIO DE TRANSPORTE, 2013)

FACTOR VIA

1. Infraestructura segura, rutas internas y externas.
 2. Apoyo tecnológico
-

Figura 10. Factor Vía (MINISTERIO DE TRANSPORTE, Resolución 1565:2014 Plan estratégico de Seguridad vial PESV, 2014)

Se debe considerar el vehículo como herramienta fundamental de trabajo en donde su desplazamiento habitual debe responder a la eficacia y precisión de todos sus mecanismos, existiendo un control exhaustivo adecuado, garantizando seguridad durante la conducción.

Toda organización debe diseñar un mantenimiento preventivo a sus vehículos conociendo sus especificaciones técnicas e incluyendo sistemas de seguridad activa y pasiva, respetando los mantenimientos que los fabricantes establezcan como en la revisión tecno mecánica, garantizando a través de personal idóneo el uso de tecnología adecuada respetando los protocolos y recomendaciones del inventor en el procedimiento de la inspección diaria, en donde a su vez debe estar documentada con una trazabilidad actualizada de información permanente.

FACTOR VEHICULO

1. Vehículos seguros.
 2. Plan de mantenimiento preventivo.
 3. Documentación del plan de mantenimiento.
 4. Control de documentación y registro de vehículos.
-

Figura 11. Factor Vehículo (MINISTERIO DE TRANSPORTE, Resolución 1565:2014 Plan estratégico de Seguridad vial PESV, 2014)

Los indicadores de desempeño, resultado y actividad del Plan Estratégico de Seguridad Vial PESV, son una herramienta fundamental dirigida a toda la organización con el fin de obtener información concisa y detallada sobre todo aquello que se materialice de forma real en acciones incluidas en el plan.

En cuanto a los indicadores de desempeño los resultados nos permiten ver la evolución de las acciones durante el proceso de su desarrollo, permitiendo a toda empresa detectar desviaciones que de forma no intencional se produzcan durante el proceso o desarrollo del mismo, de esta manera se pueden realizar medidas correctivas cuando sea necesario.

Los indicadores de resultado proporcionan a la organización un grado de cumplimiento de todo objetivo que sea propuesto entre ellos como accidentes de tránsito en tiempos definidos, accidentalidad vehicular, impacto económico, incidentes y accidentes de tránsito y vehículos inspeccionados.

Los indicadores de actividad nos permiten apreciar las acciones que confirman el plan, cantidad de personal formado en seguridad vial, programación de mantenimiento a vehículos y evaluaciones a los conductores.

Los indicadores se caracterizan por obtener una definición clara para concretar metas en periodos que indiquen medir la evolución e impacto de los planes de acción dentro de la organización, los cuales corresponden a la absoluta responsabilidad de la gerencia y de los integrantes del comité de seguridad vial, acompañado de la respectiva documentación a la fecha. Todo indicador debe ser la reacción del resultado de un proceso producto de la actividad de monitoreo, siendo un procedimiento que prevenga a la seguridad dando cumplimiento a los objetivos de la organización, existiendo permanentemente controles y criterios operacionales para un seguimiento constante de incidentes y accidentes permitiendo mantener un informe detallado del estado a la fecha.



Figura 12. Indicadores (Fuente: Autor del Ensayo)

En toda organización se debe garantizar mediciones e indicadores, pero sobre todo auditorías internas y externas manejando tiempos específicos que proporcionen información certera, basados en el cumplimiento del Plan Estratégico de Seguridad Vial. La gerencia como cabeza mayor tiene como responsabilidad que la auditoría abarque y tenga la suficiente consistencia para lograr la firmeza y cumplimiento de seguridad vial, existiendo documentación como material de apoyo dentro de las estrategias que se persiguen en seguridad, siendo autónoma para aplicar metodologías que corresponda a evaluar los riesgos dentro del cumplimiento normativo.



Figura 13. Auditoria (Fuente: Autor del Ensayo)

Está establecido que el organismo de tránsito (“Unidades administrativas municipales distritales o departamentales que tienen por reglamento la función de organizar y dirigir lo relacionado con el tránsito y transporte en su respectiva jurisdicción.”) (MINTRANSPORTE Ministerio de Transporte, 2017), que como autoridad otorga un aval condicionado el cual ratifica o revoca el no cumplimiento en los requisitos para la implementación del Plan Estratégico de Seguridad Vial, este generando información a la súper intendencia de puertos y transporte si un resultado numérico en la calificación está por debajo del 79% toda empresa tendrá la oportunidad en dos meses para corregir y presentar el documento. La súper intendencia de puertos y transporte en compañía de tránsito, son quienes avalan el plan obedeciendo a las siguientes características:

- ✓ Recepción del documento Plan Estratégico de Seguridad Vial PESV.
- ✓ Estudio de contenidos.
- ✓ Estudio del puntaje partiendo de la base del 75%, en donde se informaran las observaciones para aplicar ajustes de revisión u emisión otorgando un promedio de dos meses y un plan de control periódico. (ANSV, Atención al ciudadano, 2016)

El sistema de radicación obedece a la entrega en su propio municipio, o sino a la respectiva alcaldía y como última instancia ante la súper intendencia de puertos y transportes. Las características del documento que se presenta son: tipo de empresa, cargos responsables de la ejecución del plan, diferencia de los riesgos en la movilidad, clase de objetivos los cuales contempla la forma de mitigar riesgos como lo son fortalecimiento, comportamiento humano, calidad de vehículos, infraestructura y la prioridad a las víctimas; etapas de implementación en cronogramas de ejecución, seguimiento y calificación por medio de indicadores de resultado y actividad, dando cumplimiento a toda auditoria llámese interna o externa. (ANSV, Atención al ciudadano, 2016)

Toda entidad llevara a cabo un seguimiento por medio de una estadística que exprese detalladamente accidentalidad, infracciones, incapacidades y pérdidas económicas en el Plan Estratégico de Seguridad Vial PESV, presentando dicho informe

de las mejoras cada dos años ante la autoridad de tránsito. Todo documento tiene que ser firmado y avalado por técnico profesional en seguridad vial el cual certifica a la empresa bajo la norma ISO 39000 y a su vez esperar dicho concepto técnico para el desarrollo del PESV, el cual debe ir acompañado de actas del comité, hojas de vida de conductores, exámenes aplicados, encuestas, controles y revisiones tecno mecánicas. Es tan propio de cada empresa que se debe construir el plan de carácter participativo al interior de la misma logrando una formación y asesoría a través de la autoridad de tránsito, evitando ser multado por que no se cumpla con los requisitos establecidos en el mismo. (ANSV, Atención al ciudadano, 2016)

Toda alta dirección está en la obligación de revisar todo el Sistema de Gestión de Seguridad y Salud en el Trabajo SG-SST, para garantizar la convivencia, educación y eficacia continua, conduciendo al mejoramiento continuo así creando cambios propicios en la gestión, política y objetivos enmarcados en una permanente revisión, presentando factores importantes como lo son las auditorías internas, revisión legal, comunicación, cumplimiento, correcciones, prevenciones, cambios. (ICONTEC Instituto Colombiano de Normas Técnicas y Certificación y CCS Consejo Colombiano de Seguridad, 2007)

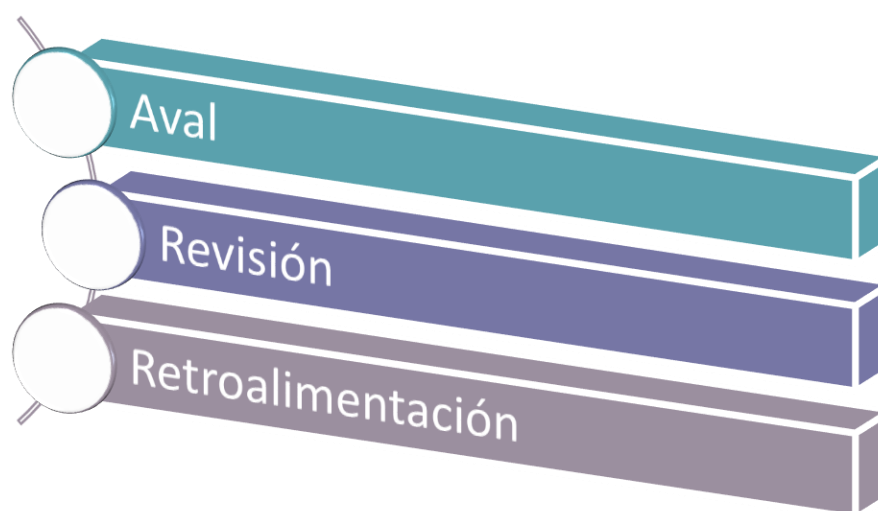


Figura 14. Revisión entes reguladores (Fuente: Autor del Ensayo)

Conclusiones

Con el desarrollo de este ensayo se lograron afianzar conocimientos del Sistema de Gestión en Seguridad y Salud en el trabajo OHSAS 18001:2007 SG-SST y Resolución 1565:2014 Guía Metodológica para la elaboración del Plan Estratégico de Seguridad Vial PESV, logrando evidenciar los beneficios e integración de las mismas.

Se logró que la guía propuesta PESV llevase una orientación práctica que ayuda al diseño e implementación de un Plan Estratégico de Seguridad Vial en las organizaciones.

Una vez se halla diseñado e implementado el Plan Estratégico de Seguridad Vial, se sugiere integrarlo al Sistema de Seguridad en el Trabajo, dado que se complementan estructuralmente permitiendo mostrar ventajas en la competitividad y economía.

De los requisitos establecidos en la guía metodológica para la elaboración del plan estratégico de seguridad vial se debe hacer énfasis en el cumplimiento del objetivo de formación de hábitos y conductas seguras en la vía, para lograr disminución de accidentalidad.

Es importante destacar que a la hora de realizar el diseño e implementación del Plan Estratégico de Seguridad Vial se sigan unos pasos lógicos y recomendaciones dadas en la guía para que se tenga un sistema real y sólido que aporte al buen desempeño de las organizaciones y al cumplimiento de la normatividad vigente.

Bibliografía

- ANSV Agencia Nacional de Seguridad Vial. (10 de 07 de 2017). DIARIO EL TIEMPO. Obtenido de <http://www.eltiempo.com/>
- ANSV, A. N. (12 de 12 de 2016). Atencion al ciudadano. Obtenido de <http://ansv.gov.co/preguntas-frecuentes/>
- CCS Consejo Colombiano de Seguridad. (2016). Boletines de Prensa. Obtenido de http://ccs.org.co/salaprensa/index.php?option=com_content&view=article&id=516:accidentalidadvial&catid=296&Itemid=830
- CONGRESO DE COLOMBIA. (29 de 12 de 2011). Ley 1503:2011 “Por la cual se promueve la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguros en la vía y se dictan otras disposiciones.” . Obtenido de https://www.arsura.com/files/ley1503_2011.pdf
- GERENCIE. (11 de 11 de 2014). Obtenido de <https://www.gerencie.com/ciclo-phva.html>
- ICONTEC. (27 de 11 de 2002). ISO 19011:2002, Directrices para la auditoria de los sistemas de gestión de la calidad y/o ambiental. . Obtenido de <http://intranet.bogotaturismo.gov.co/sites/intranet.bogotaturismo.gov.co/files/file/Norma.%20NTC-ISO19011.pdf>
- ICONTEC Instituto Colombiano de Normas Técnicas y Certificación y CCS Consejo Colombiano de Seguridad. (24 de 10 de 2007). OHSAS 18001: 2007. Obtenido de <http://www.mincit.gov.co/mintranet/loader.php?IServicio=Documentos&IFuncion=verPdf&id=67471&name=NTC-OHSAS18001.pdf&prefijo=file>
- ISO. (2005). ISO 9000:2005, Sistema de gestión de la calidad -Fundamentos y vocabulario. Obtenido de http://www.umc.edu.ve/pdf/calidad/normasISO/Norma_ISO_9000_2005.pdf
- ISO, I. 1. (2004). Obtenido de http://evlt.uma.es/documentos/medioambiental/legislacion/ISO_14001_2004.pdf
- ISO, I. 9. (2000). Obtenido de http://www.fbioyf.unr.edu.ar/evirtual/pluginfile.php/106579/mod_resource/content/0/ISO%209001-2000%20%28ESP%29.pdf
- MINISTERIO DE TRABAJO. (26 de 05 de 2015). Decreto 1072:2015 “Por la cual se expide el Decreto Único Reglamentario del Sector Trabajo”. Obtenido de https://www.arsura.com/files/decreto1072_15.pdf

MINISTERIO DE TRANSPORTE. (06 de 12 de 2013). Decreto 2851:2013 “Por el cual se reglamenta la ley 1503 del 2011 y se dictan otras disposiciones.”. Obtenido de https://www.arlsura.com/files/decreto_2851_de_2013.pdf

MINISTERIO DE TRANSPORTE. (06 de 06 de 2014). Resolución 1565:2014 Plan estratégico de Seguridad vial PESV. Obtenido de http://www.educacionbogota.edu.co/archivos/Temas%20estrategicos/Sector_privado/2017/Plan_movilidad_escolar/Resolucion_0001565_de_2014_Ministerio_de_Transporte.pdf

MINISTERIO DE TRANSPORTE, D. 1. (22 de 09 de 2015). Obtenido de https://www.arlsura.com/files/decreto1906_15.pdf

MINISTERIO DE TRANSPORTE, D. 1. (26 de 05 de 2015). Obtenido de http://ccs.org.co/salaprensa/images/Documentos/DECRETO_1079_2015_UNICO_REGLAMENTARIO_SECTOR_TRANSPORTE.PDF

MINTRANSPORTE Ministerio de Transporte. (2017). Que es un organismo de transito. Obtenido de <https://www.mintransporte.gov.co/loader.php?IServicio=FAQ&IFuncion=viewPreguntas&id=31>