

# **EVOLUCIÓN DE LA NORMATIVIDAD DE SEGURIDAD VIAL EN COLOMBIA**

**Elaborado por.**

**Jorge Luis Giraldo Bonilla**

**Tutora.**

**Laura Constanza Vergel Vila**

**Universidad Militar Nueva Granada**

**Facultad de Relaciones Internacionales, Estrategia y Seguridad**

**Administración de la seguridad y salud ocupacional**

**Bogotá**

**2020**

## **EVOLUCIÓN DE LA NORMATIVIDAD DE SEGURIDAD VIAL**

### **Resumen.**

Se analizará la evolución de la normatividad vial en Colombia, con un enfoque en prevención de la accidentalidad, para que, de esta manera, se pueda verificar las consecuencias de la implementación de la jurisprudencia en el tema antes mencionado, y así, ver las consecuencias tanto positivas como negativas, que conllevan estas acciones por parte del estado colombiano.

De igual manera, se identificará la necesidad de las normas en seguridad vial, para evaluar si hacen falta mejoras en los artículos y de esta forma se pueda reducir el índice de accidentalidad. Reconocer los artículos o párrafos que podrían ser susceptibles a mejorar, en la implementación de la norma en seguridad vial en Colombia para hacerlas más eficientes en el control de la accidentalidad, que tantas vidas cobra en el mundo y en Colombia.

**Palabras claves:** Normatividad, PESV (plan estratégico de seguridad vial), Seguridad vial, Transito

## **EVOLUCIÓN DE LA NORMATIVIDAD DE SEGURIDAD VIAL**

### **Introducción**

En Colombia, la falta de conciencia vial generó un déficit normativo que se ha tratado de compensar con la legislación y que va acorde con el crecimiento y la evolución de las nuevas tecnologías, que son vitales para el desarrollo de la sociedad.

Con el transcurrir del tiempo, en el país se han tratado de minimizar los niveles de accidentalidad vial por medio de sus normativas y reglamentaciones, buscando el mejoramiento del bienestar en la población, disminuir el impacto y las secuelas que dejan estos eventos, tratando así, con las diferentes jurisprudencias en seguridad vial de prevenir y controlar la accidentalidad en todas sus vías.

En la década de los años 70, inicia el estado su primera jurisprudencia en seguridad vial, preocupándose por todos aquellos que usan las vías nacionales, intentado reducir las fatalidades y lesionados en las carreteras del país; con la creación de los entes territoriales que velan por la seguridad y bienestar. Se abordará diferentes normas en seguridad vial con un orden cronológico, que busca finalmente lograr bajar los índices de accidentalidad en el territorio nacional.

## **EVOLUCIÓN DE LA NORMATIVIDAD DE SEGURIDAD VIAL**

### **DESARROLLO.**

#### **EVOLUCIÓN DE LA NORMATIVIDAD DE SEGURIDAD VIAL EN COLOMBIA**

La normatividad en seguridad vial en Colombia, pese a que tiene sus inicios muy recientes, comparados con la edad de los caminos, vías y con la llegada de los primeros automotores al territorio nacional hace más de 120 años, y siendo estos los que dieron origen al desarrollo, evolución y progreso, sobre las medidas que se tomarían para regular el transporte terrestre, se encuentra un número importante de legislaciones, cuyo principal objetivo es el de disminuir la accidentalidad y las consecuencias que estos accidentes, pueden generar en la población.

El crecimiento económico y el mejoramiento del poder adquisitivo, que se ha visto en los últimos años sobre la compra de automotores en el país, ha acrecentado la necesidad de un cambio en las normas viales, para mejorar los niveles de la seguridad.

Así como creció la industria automotriz y el parque automotor en el país, fue creciendo la necesidad de nuevas normas y entidades que los regulen. En la década de los años 70, se da el primer peldaño que pone de manifiesto la preocupación por la seguridad, por consiguiente, comienza una pequeña carrera por proteger a todos los involucrados en las vías, y fue con el decreto 1344 de 1970, donde se estableció el código nacional de tránsito terrestre y como lo menciona en su artículo primero:

*“artículo 1: Las normas del presente código rigen en todo el territorio nacional y regulan la circulación de los peatones, animales y vehículos por las vías públicas y por las vías privadas que estén abiertas al público. El tránsito terrestre de personas, animales y vehículos por las vías de uso público es libre, pero está sujeto a la intervención y reglamentación de las autoridades, para garantía de la seguridad y comodidad de los habitantes.” (Congreso de la República, Decreto 1344 del 4 de agosto de 1970).*

No sólo rige el tránsito de los vehículos, también trata de todos aquellos que hacen uso de las vías nacionales, de igual manera habla de la circulación de los animales, siendo así, una norma que rige sobre todo el tránsito, en el territorio nacional.

## EVOLUCIÓN DE LA NORMATIVIDAD DE SEGURIDAD VIAL

Confiriéndole la autoridad máxima de tránsito en Colombia al Ministerio de Obras Públicas que, de igual manera, le otorga una gran cantidad de funciones importantes a diferentes instituciones como lo dice en el artículo 3 del decreto 1344 de 1970.

No obstante, años después se generan múltiples cambios y modificaciones por orden del Congreso de la República, para así mismo, poder adaptarse con la creciente evolución de los vehículos automotores y el aumento en las cifras de accidentes que generan un importante número de lesionados y fallecidos; esto conlleva a que se planteen nuevas medidas tales como: hacer obligatorio un seguro de daño contra persona, hoy conocido como SOAT (Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito) útil para la atención inmediata e incondicional de cualquier víctima de un accidente vial.

Con la creciente innovación en los vehículos, se han tenido que adaptar las medidas de seguridad para prevenir y salvaguardar la integridad de las personas, de este modo las normas han tenido que ir de la mano de la necesidad que trae consigo el día a día; un claro ejemplo de esto sería la resolución 7733 de 1997. En la resolución en mención habla del uso y de las especificaciones de los cinturones de seguridad en todos los vehículos que transiten en el territorio nacional, en esta resolución se pueden ver que se describen también, los tipos de cinturones que se deben considerar como estrategia de prevención.

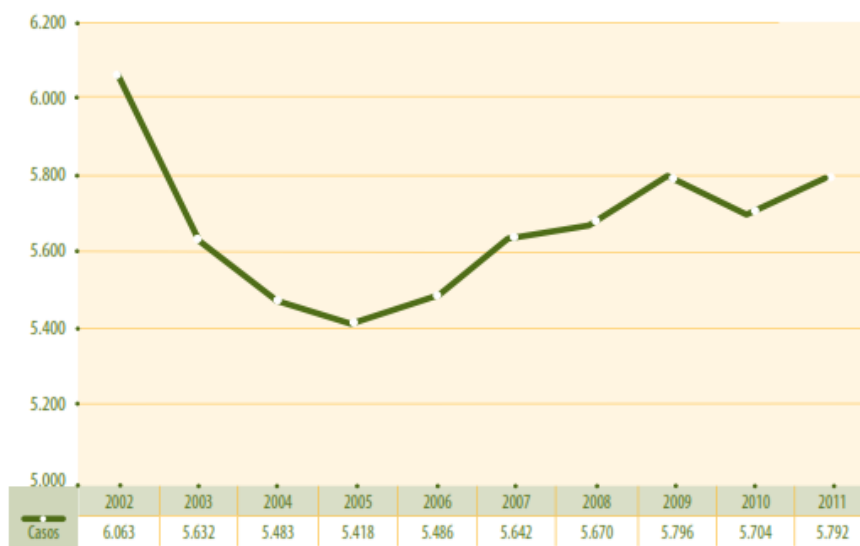
Con este ejemplo, se puede observar que la normatividad en seguridad vial en Colombia va en aumento, adaptándose a las necesidades y con la evolución de las vías; al igual que con el número de vehículos, buscando una disminución de las cifras de accidentalidad en el país, no obstante la resolución 7733 de 1997, no tuvo la eficacia esperada en la reducción de la accidentalidad en Colombia, sino hasta cuando aparece en el escenario, el código nacional de tránsito terrestre con la ley 769 de 2002, en donde realmente se comienza a ver una disminución en las tasas de accidentalidad.

Con la divulgación de esta norma (Ley 769 de 2002), que rige en el territorio nacional y que regula no solo el parque automotor, sino también a los peatones, usuarios de los vehículos de transporte, tanto públicos como privados, así como los conductores de motocicletas, ciclistas o cualquiera que circule por las vías nacionales, de la misma forma que las agencias de tránsito.

## EVOLUCIÓN DE LA NORMATIVIDAD DE SEGURIDAD VIAL

Con la creación del código nacional de tránsito, fue muy notable la disminución de las cifras de lesionado y fatalidades en Colombia, como se puede evidenciar en las siguientes tablas:

Tabla No 1. Accidente de transporte, casos de muerte, Colombia 2002-2011.

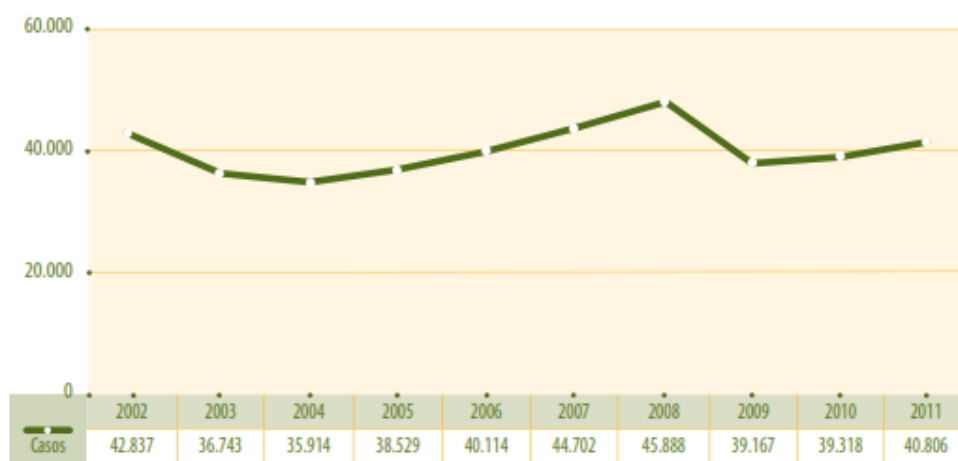


Fuente: Instituto nacional de medicina legal y ciencias forenses. (2011). Muerte y lesiones no fatales por accidentes de transporte, Colombia, 2011. Recuperado de <https://www.medicinalegal.gov.co/>

Como se logra evidenciar en la tabla No. 1, hay un gran descenso de las cifras a partir del año 2002, fecha en que se implementó el código nacional de tránsito, disminuyendo la cantidad de fallecimientos en accidentes viales. De la misma forma, se puede destacar una gran disminución de las cifras de lesionados en accidentes de tránsito, no fatales, esto se evidencia en la siguiente tabla:

## EVOLUCIÓN DE LA NORMATIVIDAD DE SEGURIDAD VIAL

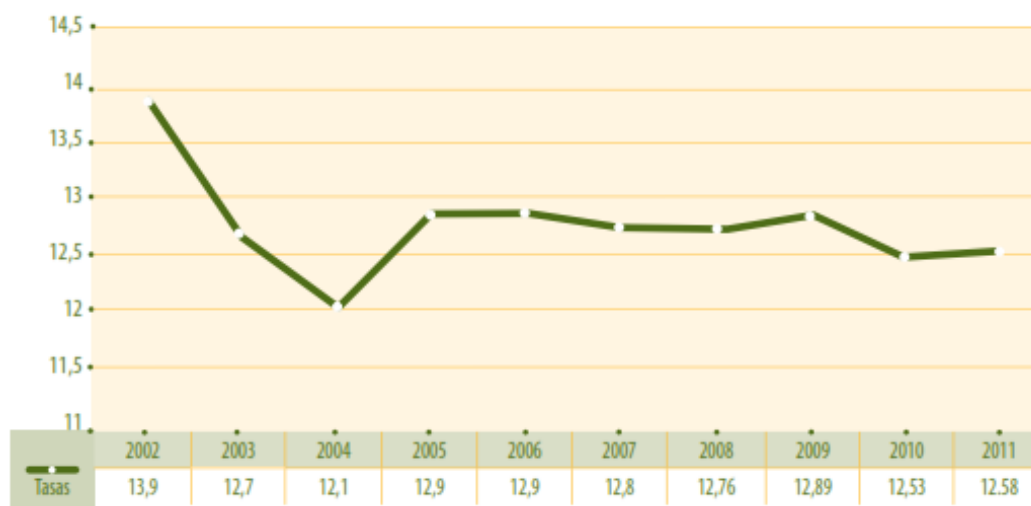
Tabla No. 2. Accidentes de transporte, casos de lesiones no fatales, Colombia, 2002-2011.



Fuente: Instituto nacional de medicina legal y ciencias forenses. (2011). Muerte y lesiones no fatales por accidentes de transporte, Colombia, 2011. Recuperado de <https://www.medicinalegal.gov.co/>

Se logra evidenciar una disminución en las estadísticas poblacionales, en la tasa de accidentalidad tanto fatales y de lesionados, en una muestra de cada 100.000 habitantes en el territorio nacional, y esto se puede afirmar en la siguiente tabla:

Tabla No 3. Accidentes de transporte, tasa de muertos por 100.00 habitantes, Colombia, 2002-2011.

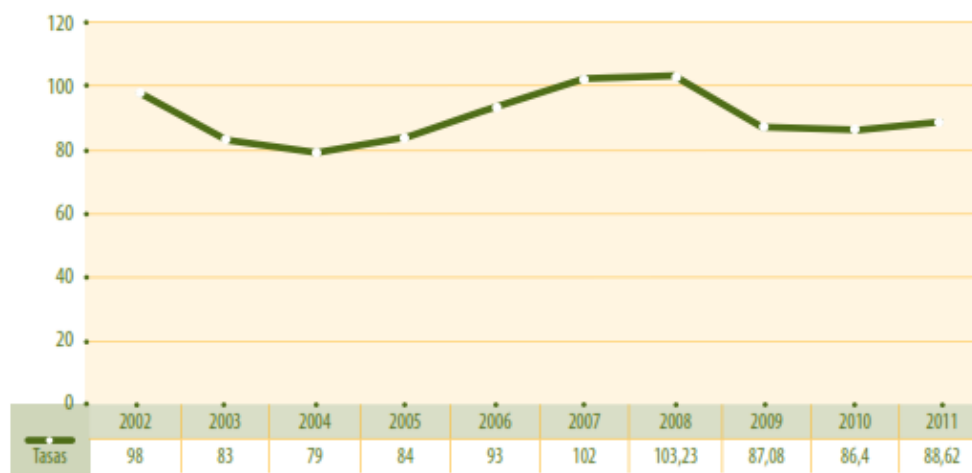


Fuente: Instituto nacional de medicina legal y ciencias forenses. (2011). Muerte y lesiones no fatales por accidentes de transporte, Colombia, 2011. Recuperado de <https://www.medicinalegal.gov.co/>

## EVOLUCIÓN DE LA NORMATIVIDAD DE SEGURIDAD VIAL

En la tabla No. 3, se evidencia la caída en las cifras de accidentalidad; a partir del año 2002. por cada 100.000 habitantes, demostrando así, que en el momento de promulgación de la norma se pudo ver que en los años siguientes hubo una disminución.

Tabla No 4. Accidentes transporte, tasa de lesionados por cada 100.000 habitantes, Colombia 2002-2011.



Fuente: Instituto nacional de medicina legal y ciencias forenses. (2011). Muerte y lesiones no fatales por accidentes de transporte, Colombia, 2011. Recuperado de <https://www.medicinalegal.gov.co/>

En la tabla No. 4, se observa una disminución de la tasa de lesionados por cada 100.000 habitantes, después de la implementación del código nacional de tránsito.

Cabe recalcar, que no solo fue la implementación de la normatividad lo que permitió que se presentara la disminución en la accidentalidad, porque con el pasar del tiempo se han tenido que ir organizando, modificando estrategias y propuestas, para poder adecuar las condiciones a los cambios pertinentes.

Otro gran ejemplo de evolución en la normatividad, es la resolución 19200 del 2002 que hace y ratifica casi de igual manera la resolución 7733 del 1997, solo que se amplía y adapta la norma de los cinturones de seguridad en los vehículos automotores, de esta misma manera, se logra identificar que surgen nuevas normas en pro de la protección de la integridad, de todos aquellos que usen las vías nacionales.

También se puede observar que la evolución de la normatividad en seguridad vial, va muy ligada con el mejoramiento de ésta, se identifica que algunas normas con el pasar del tiempo van



## EVOLUCIÓN DE LA NORMATIVIDAD DE SEGURIDAD VIAL

surgiendo con el fin de mejorar y apoyar el código nacional de tránsito; una de ellas es la resolución 1737 de 2004 como lo dice en su prólogo:

*“Por la cual se reglamentan la utilización de cascos de seguridad para la conducción de motocicletas, motociclos y moto triciclos y se dictan otras disposiciones.” (Ministerio de Transporte, Resolución 1737 del 13 de julio del 2004).*

Como se menciona en la resolución 1737 de 2004, se establece el uso obligatorio del casco de seguridad, y de la misma manera se observa en el artículo 2:

*“ARTÍCULO SEGUNDO. - Para la aplicación e interpretación de esta reglamentación, se observarán las definiciones establecidas en la Ficha Técnica “Cascos de seguridad para Usuarios de Motocicletas y Similares”, tomada de la Norma Técnica Colombiana NTC-4533, ficha que forma parte integral de esta resolución. “.” (Ministerio de Transporte, Resolución 1737 del 13 de julio del 2004).*

La norma en mención establece los parámetros requeridos para los cascos de seguridad y que estos no pueden ser de un material de baja calidad, y debe cumplir con unos estándares mínimos, para así poder garantizar, la integridad de la persona que lo usa, aunque no solo regula el casco sino también quienes lo deben usar y en los vehículos en los que es de uso obligatorio, de esta manera se puede ver que poco a poco ha evolucionado la normatividad.

Las adaptaciones que se han presentado en la normatividad, se efectúan en concordancia con el código nacional de tránsito (ley 769 del 2002), así mismo la resolución 4959 de 2006, muestra su objetivo específico en el artículo primero el cual dice:

*“ARTICULO 1°. Objeto. La presente resolución tiene por objeto reglamentar la competencia, los parámetros y los procedimientos del trámite de los permisos, para transportar cargas indivisibles, extrapesadas y extradimensionadas por las vías nacionales, departamentales, metropolitanas, distritales o municipales, así como las especificaciones de los vehículos que se destinen a esta clase de transporte y las medidas técnicas que se deben adoptar para la protección de la infraestructura vial y de seguridad vial y manejo del tránsito para garantizar la movilización segura de las*

## EVOLUCIÓN DE LA NORMATIVIDAD DE SEGURIDAD VIAL

*personas, de los usuarios de las vías y de la carga a transportar.”.*” (Ministerio de Transporte, Resolución 4959 del 08 de noviembre del 2004).

Con la resolución 4959 de 2006, se establecen parámetros para garantizar un tránsito seguro en la vía de vehículos de carga, de igual forma se puede destacar que no solo se preocupa por la seguridad de las personas que se desplazan en la vía, sino también de la vía en sí, donde esto no se resalta anteriormente, y va en concordancia del código nacional de tránsito, evolucionado paso a paso con las necesidades de salvaguardar la seguridad en las vías nacionales, de esta manera se identifica claramente que la normatividad ha cambiado acorde al paso del tiempo.

Con la necesidad de la normatividad para proteger la seguridad en las vías, se puede resaltar la Ley 1383 de 2010, que es un gran paso evolutivo del código nacional de tránsito (ley 769 de 2002) ya que la ley en mención modifica unos artículos del dicho código, y para especificar los artículos modificados de la ley 769 del 2003 son: art. 1, art. 3, art. 5, art. 17, art. 19, art. 22, art. 26, art. 28, art. 50, art. 51, art. 52, art. 53, art. 54, art. 76, art. 91, art. 93, art. 93-1, art. 102, art. 122, art. 131, art. 135, y de la misma manera se ve que también la modificación de unos capítulos completos, como lo son el capítulo VIII del título II y el capítulo IV del título IV, dando así también unas facultades para lograr el saneamiento de cartera como lo especifica en el art. 27:

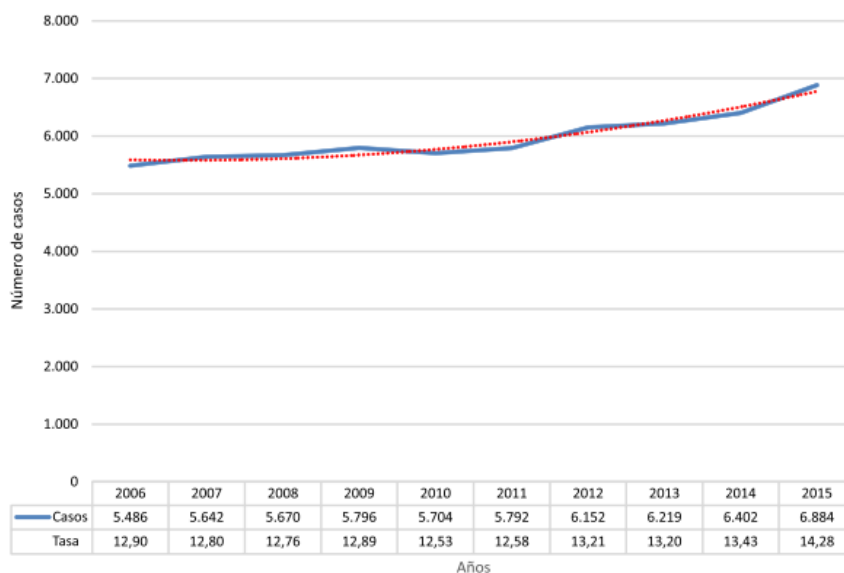
*“Artículo 27. Facúltese a los Gobernadores y alcaldes municipales y distritales, hasta el 31 de diciembre de 2009, para decretar amnistías a los infractores de tránsito y para adoptar medidas para el saneamiento de cartera de infracciones que no haya sido objeto de notificación del mandamiento de pago por vía ejecutiva y no supere los cinco (5) años de ocurridos los hechos que dieron lugar a la actuación.”.* (Congreso de la Republica, Ley 1383 del 16 de marzo del 2010).

Al modificar estos artículos del código nacional de tránsito (ley 769 de 2002) son referentes a los trámites, requisitos, otorgamientos y también de las licencias de conducción, de igual manera de las revisiones tecno mecánicas, sanciones y multa y procedimientos.

## EVOLUCIÓN DE LA NORMATIVIDAD DE SEGURIDAD VIAL

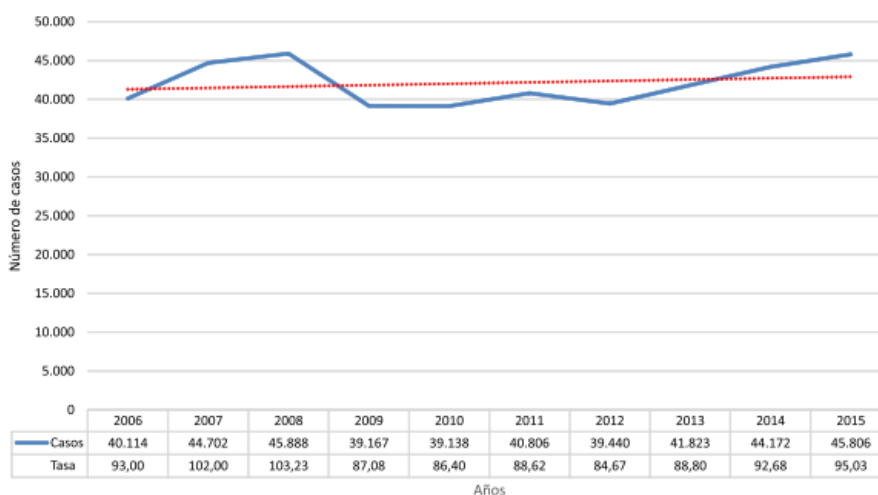
Después de la promulgación de la ley 1383 de 2010, se generó un aumento en la accidentalidad a nivel nacional, como se puede observar en las siguientes tablas:

Tabla No 5. Muertes por accidentes de transporte, casos y tasa por 100.000 habitantes. Colombia, 2006-2015.



Fuente: Instituto nacional de medicina legal y ciencias forenses. (2015). Comportamiento de muertes y lesiones por accidentes de transporte. Colombia, 2015. Recuperado de <https://www.medicinalegal.gov.co/>

Tabla No 6 Lesionados por accidentes de transporte, casos y tasas por 100.000 habitantes. Colombia, 2006-2015



Fuente: Instituto nacional de medicina legal y ciencias forenses. (2015). Comportamiento de muertes y lesiones por accidentes de transporte. Colombia, 2015. Recuperado de <https://www.medicinalegal.gov.co/>

## EVOLUCIÓN DE LA NORMATIVIDAD DE SEGURIDAD VIAL

Se puede evidenciar en las tablas No. 5 y 6, un crecimiento en los accidentes, generando lesionados y un aumento de personas fallecidas, en los años siguientes a la promulgación de la ley 1383 de 2010, con esto se puede ver que no solo es el hecho de que la norma evolucione en el papel, sino que se debe de tener una adaptabilidad a lo que esta norma con lleva y se observa que está bien diseñadas y promulgadas, pero en el momento de su actuar no se centran en lo que realmente se necesita, que es la disminución de los mismo accidentes viales y poner como primer lugar la integridad y seguridad de todos lo que usan las vías nacionales.

Como se viene tratando el tema de la evolución de la normatividad en seguridad vial, se observa que la legislación se va adaptando a la necesidad, al cambio y se modifican las normas para que sean más efectivas, un claro ejemplo de ello es la ley 1503 de 2011, que en lo esencial trata:

*“Artículo 1°. Objeto. La presente ley tiene por objeto definir lineamientos generales en educación, responsabilidad social empresarial y acciones estatales y comunitarias para promover en las personas la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguros en la vía y, en consecuencia, la formación de criterios autónomos, solidarios y prudentes para la toma de decisiones en situaciones de desplazamiento o de uso de la vía pública, de tal manera que:*

- a) Se contribuya a que la educación en seguridad vial y la responsabilidad como actores de la vía sean asuntos de interés público y objeto de debate entre los ciudadanos;*
- b) Se impulsen y apoyen campañas formativas e informativas de los proyectos de investigación y de desarrollo sobre seguridad vial;*
- c) Se concientice a peatones, pasajeros y conductores sobre la necesidad de lograr una movilidad racional y sostenible;*
- d) Se concientice a autoridades, entidades, organizaciones y ciudadanos de que la educación vial no se basa solo en el conocimiento de normas y reglamentaciones, sino también en hábitos, comportamientos y conductas;*

## EVOLUCIÓN DE LA NORMATIVIDAD DE SEGURIDAD VIAL

*e) Se establezca una relación e identidad entre el conocimiento teórico sobre las normas de tránsito y el comportamiento en la vía. ” (Congreso de la Republica, Ley 1503 del 29 de diciembre del 2011).*

La manera más clara que se puede hablar de esta norma, es que hace una modificación a varias normas ya comprendidas, para así lograr una evolución, una adaptación a las necesidades de las mismas normas que esta ha modificado, sino también ha dejado en claro que establece unos nuevos lineamientos, en unas áreas a tratar sobre la seguridad vial como, por ejemplo, quienes son los actores viales indicado en el artículo 2:

***Artículo 2°.*** ***Actores de la vía.*** *Son actores de la vía, todas las personas que asumen un rol determinado, para hacer uso de las vías, con la finalidad de desplazarse entre un lugar y otro, por lo tanto, se consideran actores de tránsito y de la vía los peatones, los transeúntes, los pasajeros y conductores de vehículos automotores y no automotores, los motociclistas, los ciclistas, los acompañantes, los pasajeros, entre otros. ” (Congreso de la Republica, Ley 1503 del 29 de diciembre del 2011).*

Al hacer una identificación de los actores viales hace que sea más específica la forma de implementar esta norma porque se puede identificar quien participa activamente, no obstante, se debe recalcar que es la ley 1503 de 2011, en su título IV hace énfasis en las acciones comunitarias, haciéndolas partícipes, en la divulgación de las normas como lo muestra en el título ya mencionado y sus artículos son:

### ***”CAPÍTULO IV***

#### ***Lineamientos para la Acción Comunitaria en Seguridad Vial***

***Artículo 15. Participación comunitaria,*** *La comunidad organizada en espacios de participación o de acción comunal, promoverá el cumplimiento del objeto y principios de la presente ley. Para tal efecto, entre otras, podrá hacer uso de los siguientes mecanismos y estrategias:*

*1. Control social ciudadano a los compromisos de las administraciones territoriales en materia de seguridad vial.*

## EVOLUCIÓN DE LA NORMATIVIDAD DE SEGURIDAD VIAL

2. *Convocar el voluntariado, en las respectivas comunidades para alentar a los ciudadanos a respetar los enunciados consignados en la tarjeta de compromiso personal en seguridad vial, de que trata el artículo 22 de la presente ley.*

3. *Alentar a las autoridades locales a mejorar las medidas de seguridad vial, en lugares que presenten siniestros viales de manera frecuente.*

4. *Identificar lugares seguros para cruzar las vías públicas, sobre todo en las inmediaciones de instituciones educativas.*

**Artículo 16. Intervención de la comunidad en la vía.** *Previa autorización del Gobierno Local correspondiente, la comunidad realizará intervenciones de carácter simbólico, cultural o artístico en las áreas de exclusión y en zonas inmediatamente aledañas a las vías con índices de siniestralidad vial, significativos a nivel barrial, con el propósito de comunicar y hacer pedagogía en materia de hábitos, comportamientos y conductas seguros en la vía.*

**Artículo 17. Compromiso comunitario.** *Las comunidades apoyarán la consecución de los objetivos del Estado en materia de seguridad vial de toda forma posible, y participarán activa y efectivamente de los actos, eventos, o iniciativas propuestos desde las Administraciones o el sector privado en pro de la Seguridad Vial. ” (Congreso de la Republica, Ley 1503 del 29 de diciembre del 2011).*

De esta forma se logra evidenciar, que poco a poco la normatividad ha evolucionado en la ampliación de la aplicación de la norma, incluyendo no solo los actores viales sino de todos los involucrados, de esta forma observamos que la seguridad vial, no solo queda en manos de las autoridades y los actores viales, sino que se adapta para hacer más participes a todos.

Ya en la ley 1503 de 2011, se evidencia en el capítulo III, los lineamientos para el sector privado en seguridad vial, en su artículo 12:

**Artículo 12.** *Diseño, implementación y verificación del Plan Estratégico de Seguridad Vial. Toda entidad, organización o empresa del sector público o privado, que cuente con una flota de vehículos automotores o no automotores superior a diez (10) unidades, o que contrate o administre personal de conductores, deberá diseñar e implementar un Plan*

## EVOLUCIÓN DE LA NORMATIVIDAD DE SEGURIDAD VIAL

*Estratégico de Seguridad Vial en función de su misionalidad y tamaño, de acuerdo con la metodología expedida por el Ministerio de Transporte y articularlo con su Sistema de Gestión de Seguridad y Salud en el Trabajo (SGSST).*

*En ningún caso el Plan Estratégico de Seguridad Vial requerirá aval para su implementación.*

*Para tal efecto, deberá diseñar el Plan Estratégico de Seguridad Vial que contendrá como mínimo:*

- 1. Diagnóstico y caracterización de los riesgos de seguridad vial de la empresa, asociados a la flota de vehículos o al personal de conductores.*
- 2. Capacitaciones en seguridad vial a los trabajadores de su entidad organización o empresa independientemente del cargo o rol que desempeñe.*
- 3. Compromisos claros del nivel directivo de la entidad organización o empresa orientados al cumplimiento de las acciones y estrategias en seguridad vial.*
- 4. Actividades de inspección y mantenimiento periódico a los vehículos de la entidad organización o empresa incluidos los vehículos propios de los trabajadores puestos al servicio de la organización para el cumplimiento misional de su objeto o función”.*  
*(Congreso de la Republica, Ley 1503 del 29 de diciembre del 2011).*

A este nuevo requerimiento de la norma, las entidades que posean una cierta cantidad de vehículos a su cargo, deben hacer un análisis de riesgo para su parque automotor y conductores, demostrando que se incrementó la preocupación por la seguridad vial, mostrando así un nuevo avance de las normas, es decir una nueva evolución.

No obstante, cuando se habla del plan estratégico de seguridad vial, es uno de los puntos con mayor cambio normativo hasta la actualidad, se dice que, hasta el momento, se comenzó a trabajar en el desarrollo de este documento para las entidades que tengan un equipo de transporte, donde se generaron cambios en este nivel normativo, asimismo, se nombrarán cronológicamente:

Decreto 2851 de 2013: en este podemos ver que ratifica algunos artículos de la ley 1503 de 2011 y da una definición de plan estratégico de seguridad vial en sus artículos:

## EVOLUCIÓN DE LA NORMATIVIDAD DE SEGURIDAD VIAL

*“Artículo 1°. Objeto. El presente decreto tiene por objeto reglamentar los artículos 3°, 4°, 5°, 6°, 7°, 9°, 10, 12, 13, 18 y 19 de la Ley 1503 de 2011.*

*Artículo 2°. Definiciones. Para la interpretación del presente decreto se tendrán en cuenta las siguientes definiciones:*

***Plan Estratégico de Seguridad Vial:** Es el instrumento de planificación que oficialmente consignado en un documento, contiene las acciones, mecanismos, estrategias y medidas, que deberán adoptar las diferentes entidades, organizaciones o empresas del sector público y privado existentes en Colombia, encaminadas a alcanzar la Seguridad Vial como algo inherente al ser humano y así evitar o reducir la accidentalidad vial de los integrantes de sus compañías, empresas u organizaciones y disminuir los efectos que puedan generar los accidentes de tránsito.” (Congreso de la Republica, Decreto 2851 del 06 de diciembre del 2013).*

Igualmente, la resolución 1565 de 2014, en la cual se establece una guía metodológica para el desarrollo del plan estratégico de seguridad vial y quienes están obligados a tener este plan, también habla de un plazo determinado para que se tengan presente.

Inmediatamente se encuentra una modificación a la resolución 1565 de 2014, que da ampliación del plazo para la implementación del plan estratégico de seguridad vial, que se establece en la resolución 2273 del mismo año donde realiza algunos cambios al mismo documento que se debe presentar.

Luego se evidencia que se modificó la guía para la elaboración del plan estratégico de seguridad vial, con un nuevo instrumento para hacer el PESV, y la emisión de observaciones y el aval del documento, en la resolución 1231 de 2016.

Con las modificaciones que se realizan en la resolución 1231 de 2016, se necesitan unos nuevos plazos para la presentación del plan estratégico de seguridad vial, estos nuevos plazos se encuentran en el decreto 1310 de 2016, dejando el plazo para la entrega hasta diciembre de 2016.

En vista de tanta modificación que se le ha dado al plan estratégico de seguridad vial, la superintendencia de puertos y transporte decidió publicar la circular 68 de 2017, en la cual aclara



## EVOLUCIÓN DE LA NORMATIVIDAD DE SEGURIDAD VIAL

todos los requisitos que debe de tener el PESV (Plan Estratégico de Seguridad Vial) para poder ser radicado, revisado y aprobado.

Ya con la divulgación de todas las modificaciones solo queda nombrar el artículo 110 del decreto 2106 de 2019, en el cual hace una última modificación al artículo 12 de la ley 1503 de 2011, que se expone así:

*“ARTÍCULO 110. DISEÑO, IMPLEMENTACIÓN Y VERIFICACIÓN DEL PLAN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL. El artículo 12 de la Ley 1503 de 2011 quedará así:*

*“Artículo 12. Diseño, implementación y verificación del Plan Estratégico de Seguridad Vial. Toda entidad, organización o empresa del sector público o privado, que cuente con una flota de vehículos automotores o no automotores superior a diez (10) unidades, o que contrate o administre personal de conductores, deberá diseñar e implementar un Plan Estratégico de Seguridad Vial en función de su misionalidad y tamaño, de acuerdo con la metodología expedida por el Ministerio de Transporte y articularlo con su Sistema de Gestión de Seguridad y Salud en el Trabajo (SGSST).*

*En ningún caso el Plan Estratégico de Seguridad Vial requerirá aval para su implementación.*

*Para tal efecto, deberá diseñar el Plan Estratégico de Seguridad Vial que contendrá como mínimo:*

- 1. Diagnóstico y caracterización de los riesgos de seguridad vial de la empresa, asociados a*
- 2. la flota de vehículos o al personal de conductores.*
- 2. Capacitaciones en seguridad vial a los trabajadores de su entidad organización o empresa independientemente del cargo o rol que desempeñe.*
- 3. Compromisos claros del nivel directivo de la entidad organización o empresa orientados al cumplimiento de las acciones y estrategias en seguridad vial.*

## EVOLUCIÓN DE LA NORMATIVIDAD DE SEGURIDAD VIAL

*4. Actividades de inspección y mantenimiento periódico a los vehículos de la entidad organización o empresa incluidos los vehículos propios de los trabajadores puestos al servicio de la organización para el cumplimiento misional de su objeto o función”.*  
(Congreso de la Republica, Decreto 2106 del 22 de noviembre del 2019).

Con todas las modificaciones y normas vigentes, se debería empezar a derogar las normas que no se cumplan o que sean obsoletas, como se evidencia en la última norma publicada la cual sería la resolución 7495 del 2020, donde se deroga la resolución 1231 de 2016.

Siguiendo este orden de ideas, esta es la normatividad, en la línea de tiempo que se trabaja en el plan estratégico de seguridad vial, un documento que debe de tener toda entidad que tenga una cantidad de vehículos o que cuente con una cantidad de conductores, dejando corta la norma a solo los que cumplan con los requisitos establecidos para que tenga que hacer este documento, pero no tiene en cuenta las entidades que posean lugares de tráfico constante, como se está evidenciando que la norma en el papel se ve bien, pero en la aplicación queda corta, porque establece unos límites específicos a quienes deben cumplirla, pero no a todos aquellos que realmente tienen que cumplirla.

Después de este pequeño paréntesis importante, que es el plan estratégico de seguridad vial, debe realizarse por parte de las entidades privadas y públicas, que ayuda a la identificación de los peligros y evaluar los riesgos en las vías nacionales, para poder trabajar en su mitigación o disminución efectivamente, queda en juego la ampliación de fechas establecidas para su entrega de dicho documento, dejando un vacío normativo en la aplicación de este en una supuesta fecha.

Retomando el tema de la evolución de las normas aplicadas para la disminución de accidentalidad en las vías nacionales, se identificó la legislación como en la cual se crea la Agencia Nacional de Seguridad Vial, que se plasma en la ley 1702 de 2013, la cual dice en sus primeros artículos:

**“Artículo 1°.** *Creación de la Agencia Nacional de Seguridad Vial. Créase la Unidad Administrativa Especial denominada Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV), entidad descentralizada, del orden nacional, que forma parte de la Rama Ejecutiva, con*

## EVOLUCIÓN DE LA NORMATIVIDAD DE SEGURIDAD VIAL

*personería jurídica, autonomía administrativa, financiera y patrimonio propio, adscrita al Ministerio de Transporte.*

**Artículo 2°.** *Autoridad.* *La Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) es la máxima autoridad para la aplicación de las políticas y medidas de seguridad vial nacional. Coordina los organismos y entidades públicas y privadas comprometidas con la seguridad vial e implementa el plan de acción de la seguridad vial del Gobierno; su misión es prevenir y reducir los accidentes de tránsito.*

**Artículo 3°.** *Objeto.* *La Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV), tendrá como objeto la planificación, articulación y gestión de la seguridad vial del país. Será el soporte institucional y de coordinación para la ejecución, el seguimiento y el control de las estrategias, los planes y las acciones dirigidos a dar cumplimiento a los objetivos de las políticas de seguridad vial del Gobierno Nacional en todo el territorio nacional. "*  
*(Congreso de la Republica, Ley 1702 del 27 de diciembre del 2013).*

Siendo esta agencia nacional de seguridad vial una base para coordinar la ejecución, seguimiento y control de todas las actividades dirigidas al cumplimiento de las políticas de seguridad vial a nivel nacional, siguiendo el tema de la reducción de accidentalidad, la creación de una nueva entidad gubernamental para la elaboración de planes, estrategias y políticas para la seguridad, donde se cree que es un punto a favor, pero en las tablas enunciadas anteriormente, se ve un crecimiento de las muertes y lesionados que ocasionaron los accidentes viales, lo que lleva a identificar que es una norma más que fue innecesaria en su momento.

Luego de esto se encuentra el decreto 1079 del 2015, en el cual se recopilan casi todas las normas de seguridad vial, haciendo así un decreto único compilatorio reglamentario del sector transporte, generando un énfasis en el artículo 189 en el numeral 11, el cual dice:

*"11. Ejercer la potestad reglamentaria, mediante la expedición de los decretos, resoluciones y órdenes necesarios para la cumplida ejecución de las leyes. "* *(Ministerio de transporte, Decreto 1079 del 26 de mayo del 2015).*

## **EVOLUCIÓN DE LA NORMATIVIDAD DE SEGURIDAD VIAL**

A lo que hace referencia es a que tiene la autoridad de generar todo tipo de normativa, en este caso sobre lo referente a transporte y seguridad vial.

Siguiendo con una línea de tiempo, se observa en la resolución 1885 de 2015, en la cual se identifica unas estandarizaciones de las señales de tránsito en un manual de señalización vial, lo cual permite que todos los usuarios de las vías nacionales tanto las carreteras intermunicipales y municipales, hablen un mismo idioma en el tema de señalización, permitiendo así la reducción de los riesgos en las vías.

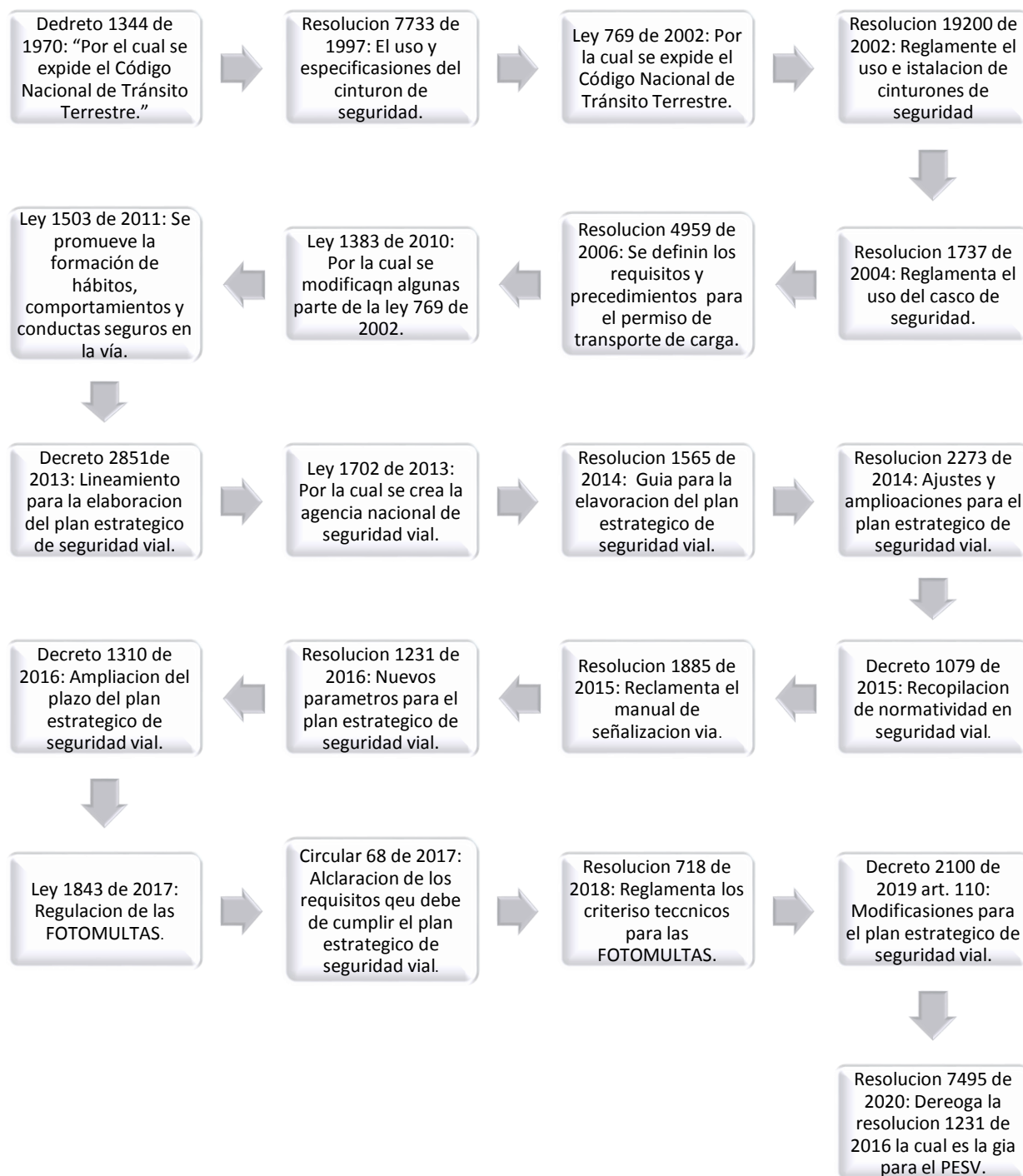
Se identifica ahora una de las adaptaciones a las nuevas tecnologías que son las llamadas fотomultas, estas se establecen en la ley 1843 de 2017, se dice que es uno de los puntos más polémicos tratándose de seguridad vial, porque fue una evolución de la norma acogiendo al cambio tecnológico para el cumplimiento de estas, y fue un paso totalmente nuevo que sorprendió a todos los usuarios de las vías nacionales, debido a que todo lo nuevo tiene sus falencias, esta norma no sería la excepción puesto que luego que se realizó la reglamentación de todos los criterios de estas fотomultas, se hace en la resolución 718 de 2018.

Sin embargo, se puede desviar del tema que es la evolución de la norma para la reducción de accidentalidad en las vías nacionales, este es un claro ejemplo de que las normas se adaptan a las nuevas tecnologías para lograr su cumplimiento.

Con el fin de dar claridad con el tema, se muestra a continuación una línea de tiempo con la normatividad que se ha venido tratando a lo largo de este escrito:

# EVOLUCIÓN DE LA NORMATIVIDAD DE SEGURIDAD VIAL

Figura No. 1: línea de tiempo de normatividad en seguridad vial en Colombia



**Figura 1:** Elaboración propia a partir del autor; Giraldo, J, L. línea de tiempo de normatividad en seguridad vial en Colombia. 2020.

## EVOLUCIÓN DE LA NORMATIVIDAD DE SEGURIDAD VIAL

### Conclusiones

La normatividad en Colombia se ha adaptado a las nuevas tecnologías, evolucionado constantemente para tratar de reducir el índice de accidentalidad vial en su territorio, teniendo como prioridad la seguridad de todos aquellos que hagan uso de las vías nacionales. Esto se ha logrado a través de la identificación constante de las falencias normativas y adaptando dichas normas de acuerdo al entorno y a los diferentes territorios.

Al ver esta evolución normativa, se puede concluir que algunas consecuencias de las normas en seguridad vial pueden ser eficientes según la tasa de accidentada, siempre y cuando la legislación sea bien elaborada e implementada, no obstante, tal como se expuso anteriormente, no se ha logrado reducir el índice de accidentalidad en el territorio nacional.

Verificando la necesidad de prevenir la accidentalidad en las vías nacionales, se identifica la falta de normas adecuadas en seguridad vial y es imperativo que se tomen medidas pertinentes por parte de todos los entes encargados, como buscar el apoyo de personas capacitadas en reducir, mitigar o eliminar los riesgos, no solo personas que se enfoquen en la legislación; sino en generar normas acordes a la necesidad de reducir los índices de lesionados y fallecidos en las vías nacionales, adaptándose a la evolución constante de las tecnologías y lograr de este modo una reducción en el riesgo latente que se encuentran diariamente en las carreteras nacionales.

Con base en el análisis anterior, se puede determinar que la normatividad en Colombia no ha logrado reducir adecuadamente el índice de accidentes en las vías, puesto que no solo es la aplicación e implementación de las normas, por parte de todos los entes gubernamentales, sino de hacer un análisis estadístico con mayores datos donde se pueda identificar los puntos claves de la seguridad, y con estos dar una capacitación a todos los involucrados para despejar dudas generando así un cumplimiento de estos reglamentos.

## EVOLUCIÓN DE LA NORMATIVIDAD DE SEGURIDAD VIAL

### Bibliografía

- Agencia Nacional de Seguridad Vial, (22 de marzo de 2018). Por la cual se reglamentan los criterios técnicos para la instalación y operación de medios técnicos o tecnológicos para la detección de presuntas infracciones al tránsito y se dictan otras disposiciones. Diario oficial de Colombia [Resolución 718 de 2018]. D.O: 50543. Recuperado de <https://xperta.legis.co>
- Cabrera A., G., Velásquez O., N., & Valladares G., M. (2009). Seguridad vial, un desafío de salud pública en la Colombia del siglo XXI. *Revista Facultad Nacional de Salud Pública Universidad de Antioquia*, 218-225.
- Cevis Colombia. ( 20 de Diciembre 2019). Las leyes de tránsito tienen que avanzar con la tecnología automotriz. *Auto Crash*, Edición 57
- Congreso de Colombia, (04 de agosto de 1970), Por el cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre, Diario oficial de Colombia. [Decreto 1344 de 1970]. D.O: 33139. Recuperado de: <http://www.suin-juriscol.gov.co>
- Congreso de Colombia, (06 de julio de 2002), Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones. Diario oficial de Colombia. [Ley 769 de 2002]. D.O: 44.932. Recuperado de: <http://www.secretariasenado.gov.co>
- Congreso de Colombia, (16 de marzo de 2006) Por la cual se reforma la Ley 769 de 2002 - Código Nacional de Tránsito, y se dictan otras disposiciones. Diario oficial de Colombia. [Ley 1383 de 2010]. D.O: 47.653. Recuperado de: <http://www.secretariasenado.gov.co>
- Congreso de la Republica, (29 de diciembre de 2011). Por la cual se promueve la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguros en la vía y se dictan otras disposiciones. Diario oficial de Colombia. [Ley 1503 de 2011]. D.O: 48.298. Recuperado de: <http://www.secretariasenado.gov.co>
- Congreso de Colombia, (06 de diciembre de 2013). Por el cual se reglamentan los artículos 3o, 4o, 5o, 6o, 7o, 9o, 10, 12, 13, 18 y 19 de la Ley 1503 de 2011 y se dictan otras disposiciones. Diario oficial de Colombia [Decreto 2851 de 2013]. D.O: 48.996. Recuperado de: <https://www.icbf.gov.co>
- Congreso de Colombia, (27 de diciembre de 2013). Por la cual se crea la agencia nacional de seguridad vial y se dictan otras disposiciones. Diario oficial de Colombia [Ley 1702 de 2013]. D.O: 49.016. Recuperado de: <http://www.secretariasenado.gov.co>
- Congreso de Colombia, (10 de agosto de 2016) Por el cual se modifica el Decreto 1079 de 2015, en relación con el Plan Estratégico de Seguridad Vial. Diario oficial de Colombia [Decreto 1310 de 2016]. D.O: 49.961. Recuperado de <https://www.funcionpublica.gov.co>

## EVOLUCIÓN DE LA NORMATIVIDAD DE SEGURIDAD VIAL

Congreso de Colombia, (14 de julio de 2017) Por medio de la cual se regula la instalación y puesta en marcha de sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de infracciones y se dictan otras disposiciones. Diario oficial de Colombia [Ley 1843 de 2017]. D.O: 50.294. Recuperado de <http://www.secretariassenado.gov.co>

Congreso de Colombia, (22 de noviembre de 2019) Por el cual se dictan normas para simplificar, suprimir y reformar trámites, procesos y procedimientos innecesarios existentes en la administración pública. Diario oficial de Colombia [Decreto 2106 de 2019]. D.O: 51.145. Recuperado de <http://www.secretariassenado.gov.co>

Instituto nacional de medicina legal y ciencias forenses. (2011). *Muertes y lesiones no fatales por accidentes de transporte*. Bogota, Colombia.

Instituto nacional de medicina legal y ciencias forenses. (2015). *Comportamientos de muertes y lesiones por accidentes de transporte*. Bogota, Colombia

Ministerio de Transporte, (23 de diciembre de 1997), Por la cual se reglamenta el uso y especificaciones del cinturón de seguridad a todos los vehículos que circulen en el Territorio Nacional, Diario oficial de Colombia. [Resolucion 7733 de 1997]. Recuperado de: <https://www.cancilleria.gov.co>

Ministerio de transporte, (20 de diciembre de 2002), Por la cual se reglamenta el uso e instalación del cinturón de seguridad de acuerdo con el artículo 82 del Código Nacional de Tránsito Terrestre. Diario oficial de Colombia. [Resolucion 19200 de 2002]. D.O: 45.044. Recuperado de: <https://www.icbf.gov.co>

Ministerio de transporte, (13 de julio de 2004), Por la cual se reglamenta la utilización de cascos de seguridad para la conducción de motocicletas, motociclos y mototriciclos y se dictan otras disposiciones. Diario oficial de Colombia. [Resolucion 1737 de 2004]. D.O: 45.615. Recuperado de: <https://www.invias.gov.co>

Ministerio de transporte, (08 de noviembre de 2006) Por la cual se fijan los requisitos y procedimientos para conceder los permisos para el transporte de cargas indivisibles extrapesadas y extradimensionadas, y las especificaciones de los vehículos destinados a esta clase de transporte. Diario oficial de Colombia. [Resolucion 4959 de 2006]. D.O: 46.448. Recuperado de: <http://www.avancejuridico.com>

Ministerio de transporte, (06 de junio de 2014). Por la cual se expide la Guía metodológica para la elaboración del Plan Estratégico de Seguridad Vial. Diario oficial de Colombia [Resolucion 1565 de 2014]. Recuperado de: <http://www.suin-juriscal.gov.co>

Ministerio de Transporte, (06 de agosto de 2014). Por la cual se ajusta el plan nacional de seguridad vial 2011-2021 y se dictan otras disposiciones. Diario oficial de Colombia [Resolucion 2273 de 2014]. D.O: 49242. Recuperado de: <https://xperta.legis.co>



## EVOLUCIÓN DE LA NORMATIVIDAD DE SEGURIDAD VIAL

Ministerio de Transporte, (26 de mayo de 2015). Por medio del cual se expide el Decreto Único Reglamentario del Sector Transporte. Diario oficial de Colombia [Decreto 1079 de 2015]. D.O: 49.523. Recuperado de <https://www.icbf.gov.co>

Ministerio de Transporte, (17 de junio de 2015). Por la cual se adopta el Manual de señalización vial - dispositivos uniformes para la regulación del tránsito en calles, carreteras y ciclorrutas de Colombia. Diario oficial de Colombia [Resolucion 1885 de 2015]. D.O: 49547. Recuperado de <https://xperta.legis.co>

Ministerio de Transporte, (05 de abril de 2016). Por la cual se adopta el documento Guía para la Evaluación de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial. Diario oficial de Colombia [Resolucion 1231 de 2016]. D.O: 49.835. Recuperado de <https://www.cancilleria.gov.co>

Ministerio de Transporte (02 de julio de 2020) Por la cual se deroga la Resolución 1231 de 2016 “Por la cual se adopta el Documento Guía para la Evaluación de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial” del Ministerio de Transporte. Diario oficial de Colombia [Resolucion 7495 de 2020]. D.O: 51.364. Recuperado de <https://safetya.co>

Rodríguez, J. M., Armindo Camelo, F., & Chaparro, P. E. (2017). Seguridad vial en Colombia en la década de la seguridad vial: resultados parciales 2010-. *Revista de la Universidad Industrial de Santander* , 290-299

Superintendencia de Puertos y Transporte. (2017). *Circular 68 de 2017*. Bogota, Colombia .