

LA ESTRUCTURA DEL PLAN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL
Y SUS RESPONSABILIDADES JURÍDICAS EN EL TRANSPORTE TERRESTRE
AUTOMOTOR DE PASAJEROS POR CARRETERA

Jazlin Pérez Sumoza.
Héctor Manuel Chávez Peña.
Alex Vladimir Herrera.



ECCI
ESPECIALIZACIÓN EN SISTEMA DE GESTIÓN DE SEGURIDAD Y SALUD EN EL
TRABAJO
BOGOTÁ, D.C.
2021

LA ESTRUCTURA DEL PLAN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL
Y SUS RESPONSABILIDADES JURÍDICAS EN EL TRANSPORTE TERRESTRE
AUTOMOTOR DE PASAJEROS POR CARRETERA

Jazlin Pérez Sumoza.	Código 000000110928
Héctor Manuel Chávez Peña.	Código 00000099184
Alex Vladimir Herrera.	Código 000000111075

Dra. Joly Patricia Castiblanco Aldana
Tutor del programa



ECCI
ESPECIALIZACIÓN EN SISTEMA DE GESTIÓN DE SEGURIDAD Y SALUD EN EL
TRABAJO
BOGOTÁ, D.C.
2021

Tabla de contenido

Título de la Propuesta	1
Línea de Investigación	1
Sub línea:.....	1
Resumen descriptivo del proyecto de investigación.....	1
Palabras Clave:	2
Abstract.....	3
Keywords:	3
Problema de Investigación.....	4
Descripción del Problema	4
Formulación del problema.	5
Pregunta problema.....	6
Hipótesis	6
Objetivos.....	6
Objetivo General:	6
Objetivos específicos:	6
Justificación	7
Marcos de referencia.....	9
Estado del arte	9
Marco Teórico.....	16
Marco Legal	21
Marco Metodológico.....	24
Paradigma.....	24
Método	24
Tipo de investigación	25
Fases	25
Cronograma de actividades.....	27
Instrumentos	28
Introducción	29

Capítulo I

El Plan Estratégico de Seguridad Vial.....	34
Principios que rigen el PESV.....	36
Principio de la dignidad humana.....	36
Principio de seguridad de los actores viales.....	36
Principio del plazo razonable.....	37
Principio de obediencia a la ley.....	37
Principio de responsabilidad.....	38
Principio de determinación del riesgo permitido o legitimación material de los riesgos.....	38
Principio de habituación del riesgo.....	39
Principio de confianza legítima.....	39
Principio de conducción dirigida.....	40
Principio de jerarquía legal.....	40
Principio de autorresponsabilidad.....	40
Principio de posición de garante.....	41
Principio de cesión de la fuente de peligro.....	41
Líneas de acción del PESV.....	44
Fortalecimiento de la gestión institucional:.....	44
Comportamiento humano.....	44
Infraestructura segura.....	45
Atención de emergencias.....	45
Requisitos generales del PESV.....	47
Conocimiento del contexto de la organización.....	49
Identificación de las necesidades de los <i>stakeholders</i>	49
Delimitación del alcance del Sistema Estratégico de Seguridad Vial.....	49
Liderazgo y Compromiso Estratégico.....	50
Comité Paritario de Seguridad Vial y de Salud en el Trabajo - COPASVST.....	50
Conformación del COPASVST.....	51
Mecanismo de elección de COPASVST.....	52
Política de Seguridad Vial.....	52
Objetivos de la Seguridad vial institucional.....	53

Jerarquía de los objetivos	53
Administración de los objetivos	54
Información documentada.....	54
Control documental.....	54
Control operacional.....	54
Políticas de regulación	55
Investigación de accidentes y plan de emergencias	55
Canales de comunicación.....	55
Planes de mantenimiento preventivo y correctivo de los equipos	55
Auditorías internas	56
Indicadores de gestión del PESV	56
Revisión por la dirección.....	56
Planes de mejora.....	56
Mejora continua.....	56
Responsabilidades devenidas del SESV	57
Administrativa organizacional	57
Administrativa para con los entes de control	57
Civil contractual y extracontractual	59
Laboral	59
Penal	59
Diagrama de las responsabilidades del SESV.....	61
Factores generadores de la culpa	62
Imprudencia.....	62
Impericia.....	62
Negligencia.....	62
Inobservancia de los reglamentos o deberes	62
Clasificación de la culpa.....	63
Culpa consciente, con representación o con previsión.....	63
Culpa inconsciente, sin representación o sin previsión.....	63
Culpa inmediata.....	63
Culpa mediata.....	63

Culpa derivada del hecho ilícito.....	64
Niveles de la forma en que se presenta la culpa	65
Lata.....	65
Leve.....	65
Levísima.....	65

Capítulo II

Identificación de las normas de la actividad	66
Evaluación o valoración de los riesgos	66
Despliegue de los objetivos de seguridad y seguimiento.....	71
Eliminación del peligro.	74
Sustitución	75
Controles de ingeniería.....	75
Controles administrativos	75
Elementos de protección personal	76
Comportamiento humano.....	76
Pruebas de ingreso	80
Información documentada.....	81
Infraestructura	86
Auditorías	93
Mejora continua.....	98

Capítulo III

Estructura del Sistema Estratégico de Seguridad Vial.....	106
Procesos estratégicos	106
Procesos operativos o misionales	106
Procesos de apoyo	106
Integración del SESV con el SG-SST.....	107
Marco normativo	107
Comité de Seguridad Vial	107
Roles y funciones de la alta dirección.....	108

Políticas de dirección administrativa y operativa	108
Diagnostico -contexto de la organización-	108
Seguimiento y evaluación	108
Capacitación	109
Pruebas y exámenes médicos	109
Control de la documentación.....	109
Infraestructura	109
Compras	109
Apoyo tecnológico	110
Atención a víctimas y plan de emergencias	110
Control de políticas para evitar el consumo de estupefacientes.....	110
Mejora continua.....	110
Trazabilidad normativa del PESV	111
De la derogatoria de la guía metodológica para la elaboración del PESV	114
Tipos de derogatoria	115
Antinomias normativas	115
Irregularidades en el marco normativo del PESV	117
Teoría de las quimeras legales	119
Muestra y/o conclusiones.....	120
Referencias Bibliográficas	124

Tabla de Ilustraciones

Ilustración 1:	43
Ilustración 2:	46
Ilustración 3:	61
Ilustración 4:	64
Ilustración 5:	71
Ilustración 6:	78
Ilustración 7:	79
Ilustración 8:	80
Ilustración 9:	82
Ilustración 10:	83
Ilustración 11:	83
Ilustración 12:	84
Ilustración 13:	84
Ilustración 14:	85
Ilustración 15:	86
Ilustración 16:	87
Ilustración 17:	88
Ilustración 18:	89
Ilustración 19:	90
Ilustración 20:	91
Ilustración 21:	92
Ilustración 22:	93
Ilustración 23:	94
Ilustración 24:	95
Ilustración 25:	96
Ilustración 26:	97
Ilustración 27:	98
Ilustración 28:	99
Ilustración 29:	100
Ilustración 30:	101

Lista de Tablas

Tabla 1:	27
Tabla 2:	28
Tabla 3:	51
Tabla 4:	66
Tabla 5:	68
Tabla 6:	68
Tabla 7:	69
Tabla 8:	69
Tabla 9:	71
Tabla 10:	72
Tabla 11:	72
Tabla 12:	73
Tabla 13:	73
Tabla 14:	76
Tabla 15:	81

Título de la Propuesta

La Estructura del Plan Estratégico de Seguridad Vial y sus responsabilidades jurídicas en el transporte terrestre automotor de pasajeros por carretera.

Línea de Investigación

Seguridad y Salud en el Trabajo.

Sub línea:

Salud, Ambiente y trabajo

Resumen descriptivo del proyecto de investigación

El plexo normativo de la seguridad vial, determinó que, corresponde a las instituciones que conforman el sector público y privado de transporte con un parque automotor o no automotor superior a diez (10) unidades o que durante sus actividades misionales contraten o administren personal de conductores, realizar el “Diseño, implementación y verificación de un Plan Estratégico de Seguridad Vial” (L. 1503, art. 12, 2011) y compenetrarlo con su Sistema de Gestión de Seguridad y Salud en el Trabajo - SGSST. Por tal virtud, dicho Plan Estratégico de Seguridad Vial -PESV-, debe contener una base preliminar, diagnóstico, que identifique los riesgos de seguridad vial de la empresa y los peligros a que se enfrentan los operadores de vehículos apuntalando a mitigarlos durante el despliegue de las actividades que requieren movilización por carretera.

Asimismo, busca crear el compromiso, desde la alta dirección, para llevar a cabo las capacitaciones en seguridad vial, de los trabajadores a su cargo, e involucrar también las actividades de inspección y mantenimiento preventivo y correctivo de los rodantes automotores.

Expuesto sucintamente lo anterior, el objetivo y alcance de la investigación se centrará en el compendio de un documento académico, cuyo origen o punto de partida es la Ley 1503 de 2011, que sirva de consulta y oriente a todos los actores del sector transportador sobre los requisitos, etapas, implementación, auditorias, informes, etc., que rige el Plan Estratégico de Seguridad Vial -PESV-.

Palabras Clave:

Seguridad vial, actores viales, conductor, riesgos, peligros, Seguridad y Salud en el Trabajo.

Abstract

The regulatory plexus of road safety determined that it corresponds to the institutions that make up the public and private transport sector with an automotive or non-automotive fleet of more than ten (10) units or that during their missionary activities hire or manage personal drivers , carry out the "Design, implementation and verification of a Strategic Road Safety Plan" (L. 1503, art. 12, 2011) and integrate it with its Occupational Health and Safety Management System - SGSST. For this reason, said Strategic Road Safety Plan -PESV-, must contain a preliminary, diagnostic basis that identifies the company's road safety risks and the dangers that vehicle operators face, propping up to mitigate them during the deployment of activities that require mobilization by road.

Likewise, it seeks to create a commitment, from senior management, to carry out road safety training for the workers under their charge, and also involve the inspection activities and preventive and corrective maintenance of automotive wheels.

Briefly stated the foregoing, the objective and scope of the research will focus on the compendium of an academic document, whose origin or starting point is Law 1503 of 2011, which serves as a consultation and guides all actors in the transport sector on the requirements, stages, implementation, audits, reports, etc., that governs the Strategic Road Safety Plan -PESV-.

Keywords:

Road safety, road actors, driver, risks, dangers, Safety and Health at Work.

Problema de Investigación

El problema de investigación se centrará en determinar las eventuales falencias o lagunas normativas que rodean el PESV, con ello, estructurar un documento que oriente las etapas y requisitos que se deben cumplir al momento de implementarlo.

Descripción del Problema

La seguridad vial en Colombia, impone a las empresas públicas y privadas que utilicen automotores dentro de sus actividades misionales y/o conductores de vehículos superior a 10 unidades, documentar un Plan Estratégico de Seguridad Vial -PESV- (L. 1503, 2011), encaminado a mitigar los riesgos y evidenciar los peligros a que afrontan los actores viales durante el despliegue en la gimnasia de la conducción automotora.

Partiendo de esa arista legal, el Ministerio de Transporte expidió la resolución 1565 de 2014, mediante la cual se instauró una guía amplia y metodológica, descriptora de cada una de las etapas que se deben desarrollar para implementar el PESV.

Empero lo señalado, surgió la Ley 2050 de 2020, la cual, adicionó el acápite 12A, a la Ley 1503 de 2011, que impuso al Ministerio de Transporte lo siguiente:

(...) El Ministerio de Transporte en coordinación con la Agencia Nacional de Seguridad Vial, el Ministerio de Educación y el Ministerio de Trabajo, en un plazo máximo de doce (12) meses contados a partir de la sanción de la presente ley, **diseñarán e implementarán un programa pedagógico mediante el cual se imparta capacitación en el diseño, implementación de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial, articulados con el Sistema de Gestión en Seguridad y Salud en el Trabajo -SGSST.**

Parágrafo. El programa definirá los contenidos de acuerdo con la metodología de diseño e implementación de PESV, destinatarios, frecuencia, herramientas metodológicas y demás condiciones necesarias para su implementación. (Art. 2)
(Énfasis fuera de texto)

Formulación del problema.

La ambigüedad con que fue redactado el artículo 2 de la Ley 2050 de 2020, no permite determinar nítidamente la vigencia de la resolución 1565 de 2014, por cuanto de una primera lectura se da a entender que ésta quedó derogada tácitamente, considerando que la norma superior tiene la facultad de dejar sin vigencia a la norma inferior -principio de jerarquía normativa-.

Así las cosas, a primera vista se extrae que la nueva postura legal impone que las autoridades administrativas, allí señaladas, deben “implementar un programa pedagógico mediante el cual se imparta capacitación en el diseño, implementación de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial, articulados con el Sistema de Gestión en Seguridad y Salud en el Trabajo – SGSST” (L.2050, art. 2, 2020), función que cumplía la resolución *supra*.

Se avizora de lo expuesto, la deficiente claridad normativa comoquiera que no se logra establecer con nitidez, si lo que deben hacer el Ministerio de Transporte en coordinación con la Agencia Nacional de Seguridad Vial, el Ministerio de Educación y el Ministerio de Trabajo, es crear una nueva guía, análoga a la contenida en la resolución 1565 de 2014 o erigir un programa pedagógico que se encargue nuevamente de impartir instrucción sobre el contenido de la resolución señalada.

Ahora bien, atendiendo a que la resolución 1565 de 2014, fue derogada tácitamente, como efectivamente lo da a entender el canon 12A de la ley 2050 de 2020, las autoridades incurren en

un craso error al expedir el novísimo decreto 1252 de 2021, que busca darle vida a la extinta resolución 1565 de 2014. Aspecto que transgrede abiertamente el principio de Jerarquía normativa.

Pregunta problema

¿El Plan Estratégico de Seguridad Vial -PESV- en el transporte terrestre automotor de pasajeros por carretera, en la actualidad, posee desarrollo normativo que permita inferir racionalmente la obligatoriedad de su implementación?

Hipótesis

En la actualidad, se hace necesario crear un documento doctrinal que sirva de faro para la edificación del PESV, en tanto que la resolución 1565 de 2014, fue derogada tácitamente por el contenido del artículo 2 de la Ley 2050 de 2020.

Objetivos

Objetivo General:

Analizar el marco normativo y la estructura en la que se desarrolla el Plan Estratégico de Seguridad Vial y su aplicabilidad en la industria del transporte terrestre automotor de pasajeros por carretera.

Objetivos específicos:

- Establecer los requisitos generales que rigen Plan Estratégico de Seguridad Vial y sus responsabilidades dentro del plexo normativo del transporte terrestre automotor de pasajeros por carretera.

- Describir los procedimientos que se deben llevar a cabo para edificar e implementar el Plan Estratégico de Seguridad Vial del transporte terrestre automotor de pasajeros por carretera.
- Identificar la estructura del Plan Estratégico de Seguridad Vial y la forma en que debe sincronizarse con el SG-SST., del transporte terrestre automotor de pasajeros por carretera.

Justificación

La investigación que se pretende llevar a cabo, busca servir de terraplén y/o consulta para ampliar el espectro en cuanto al diseño e implementación de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial -PESV-, en el transporte terrestre automotor de pasajeros por carretera y la forma en que debe ser articulado con el Sistema de Gestión en Seguridad y Salud en el Trabajo -SG-SST-.

Por tal variante, el estudio de marras toma relieve si en consideración se tiene que, hoy por hoy, es fundamental identificar los riesgos y peligros de los comportamientos viales a que se enfrenta quien ejecuta actividades en el transporte terrestre automotor de pasajeros por carretera habida razón que, dentro de una sociedad de riesgos la movilización de vehículos aporta una cuantiosa cantidad de víctimas, lo que implica realizar un estudio honrado que permita sensibilizar el comportamiento que deben llevar a cabo todos los actores viales, mientras utilizan la infraestructura vial.

Así las cosas, es meritorio atender que en Colombia se adoptó un Sistema de Gestión de Seguridad y Salud en el Trabajo -SG-SST- visto como un mecanismo amplificador para la protección de la vida e integridad de todos los trabajadores, siendo uno de los primeros países en Latinoamérica en adoptarlo de manera obligatoria para cada uno de los empleadores en todas las

industrias y/o actividades económicas; por ende, resulta de capital valía edificar estamentos que sirvan de sendero para que los diversos sectores comerciales, en este caso, el transporte terrestre automotor de pasajeros por carretera, pueda conocer las normas de faro que actualmente orientan su actividad en cuanto a la distinción, evaluación y artefactos de prevención que guarden armonía con los peligros y riesgos hontanar de sus gimnasias misionales. De allí que, la elaboración de esta Galatea académica no implique teorizar o dogmatizar la seguridad y salud en el trabajo, ni tampoco erigir una herramienta netamente académica, sino, el objetivo primordial, es que los interesados en el despliegue del P.E.S.V., cuenten con los utensilios que la regulación normativa no especifica, y más que eso, orientar y sensibilizar la necesidad de establecer altos niveles de calidad que apuntalen no sólo al cumplimiento del ordenamiento jurídico tricolor, sino a aperturar un camino para la excelencia en la seguridad automotora de pasajeros que permita instaurar unas bases sólidas con miras a eventualmente obtener un proceso de certificación o acreditación en la materia.

De esta forma, *menester* resulta contemplar que, la misión del Estado Social de Derecho al que se atribuye Colombia en su carta inaugural, se finca en “el respeto de la dignidad humana, en el trabajo y la solidaridad de las personas que la integran” (Const. P., art.1, 1991), así como su teleología basilar de servir al conglomerado social, promover las políticas necesarias que aseguren la prosperidad general y garantizar la efectividad de los principios, derechos y deberes establecidos para facilitar la participación de todos en la vida económica, política, administrativa y cultural de la Nación; asegurando la convivencia pacífica y la vigencia de un orden justo.

Estas locuciones, extraídas de la máxima expresión normativa, atestan que la seguridad laboral instituye un baluarte subyacente del derecho fundamental al trabajo, aspecto que guarda plena correspondencia con la dignidad humana, y porque no decirlo, con el derecho fundamental a la vida, oteado como un todo.

Entonces, si bien el derecho al trabajo garantiza a todas las personas ejecutar actividades laborales, esta dicción no es una postura meramente formal sino una verdadera garantía que ampara a los individuos a llevar a cabo sus proyectos y cumplir sus metas, razón por la que se haga indispensable resguardar a las personas de cualquier peligro. Dicho en otras palabras, no se trata de obtener, por intermedio de una norma, la capacidad para desempeñar determinada actividad profesional o técnica, sino que cada una de las actividades económicas garantice que las personas que se adhieren a una tal fuerza obrera cuenten con todas las precauciones que le permitan reconocer su dignidad y asegurar su supervivencia, más allá de la mera existencia humana; es decir, si se habla de trabajo este debe ostentar todas las cauciones necesarias para que las personas puedan hacer realidad su proyecto de vida y cumplir sus sueños sin afectar esferas ajenas.

Marcos de referencia

Estado del arte

La literatura en educación vial permite establecer con meridiana claridad que con la expedición de la Ley 1503 de 2011, el Estado Colombiano pretende generar la formación de hábitos comportamentales que garanticen la seguridad de los usuarios viales durante su desplazamiento por las carreteras nacionales; para tal efecto, la norma en cita, identifica quienes cumplen el rol de actores viales, abstractos o implícitos y determinados o explícitos e impone unas cargas a cada uno de estos denominadas doctrinalmente competencias por institución y organización (Garrido, 2011) cuya importancia apuntala a contrarrestar los peligros y riesgos devenidos del uso de la infraestructura vial.

Por este excelso motivo, la norma de partida, estableció que:

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 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 (L. 1503, art.12, 2011).

Con base a lo expuesto en precedencia, la investigación del asunto se perfila a identificar todos los aspectos intrínsecos y extrínsecos que hacen parte de un Plan Estratégico de Seguridad Vial –PESV-, elaboración e implementación y sus responsabilidades administrativas, civiles y/o

penales; por tal motivo, se realizó el recaudo de información mediante la respectiva indagación en los repositorios de las Universidades Ecci; Libre de Colombia; Distrital Francisco José de Caldas; Militar Nueva Granada; entre otras, donde, mediante un trabajo grupal, se logró establecer y acopiar el material o fuentes que servirán de suministro para confeccionar la presente Galatea textual.

Los hallazgos sobre el tema bajo análisis, permiten realizar un diálogo directo entre los autores explorados a fin de comparar las posturas sobre el asunto *sui generis* y de esta manera confeccionar la prosa, atendiendo a las motivaciones básicas que conllevaron a la exigencia o motivación del Plan Estratégico de Seguridad Vial *ipso iure*.

Por ello, a título de proemio, se consultó a Salas y Santa (2015) quienes disertan sobre la culpabilidad de algunos empresarios del transporte, en la presencia de siniestralidad vial, habida consideración que se ha detectado la presencia de variables que inciden en la conducción insegura, donde se logra evidenciar de forma inconcusa, entre otros, largas jornadas laborales que dejan poco tiempo para la formación técnico-académica de los operarios de los automotores, contexto que impide “mejorar su conocimiento normativo, técnico y la realización de acciones seguras para la operación de los vehículos” (p.3).

En mérito de ello, sobre talentos de la seguridad que se debe atender en las carreteras nacionales, Hernández, Perdomo, y García (2004) sostienen que en el escenario colombiano, los accidentes de tránsito se erigen como la segunda causa de muertes violentas más recurrente después del homicidio en la modalidad dolosa (como se cita en Fuscaldo y Cure, 2017).

Acompañando esta senda ilustrativa, Hakkert y Gitelman, (2014) han referido la existencia de múltiples variables que generan accidentalidad en las vías, donde, la infraestructura vial; el

comportamiento de los actores viales y el estado de las maquinas constituyen la principal rama de análisis (Garzón, Escobar, y Galindo, 2017) en los accidentes de automotores.

Por su parte, Bojaca (2017) esgrime que todas las gimnasias laborales comportan una serie de riesgos que eventualmente pueden afectar la salud e integridad física de los trabajadores, dentro de estos, aquellos que se movilizan en medios de transporte y/o utilizan la infraestructura vial para desplegar sus actividades laborales, “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” (p. 4).

Atendiendo a esa reflexión, Aldana y Bernal (2018) señalan que, la prevención de los riesgos laborales encuentra sustrato en el trabajador, la máquina y el entorno, razón por la que el tráfico automotor no puede ser la excepción, por ende, la seguridad vial constituye un baluarte a tener en cuenta para la prevención de los riesgos raigambre de los desplazamientos que deben realizar personas.

A voces de La Universidad Libre - Seccional Cúcuta (2018), la seguridad vial en Colombia, surge como una necesidad de urgencia manifiesta, que requiere el país para obtener la disminución de la tasa de accidentalidad vial, en tanto que, con base en las estadísticas emitidas por la Organización Mundial de la Salud (OMS), se advierte que la muerte, por siniestros viales, comprenden uno de los problemas de capital importancia comoquiera que 1,25 millones de personas pierden la vida en accidentes de tránsito.

De esta forma, Ríos (2018) al diseñar el PESV de la empresa TNC Logística Transcontainer S.A., esgrimió que, para el despliegue de la seguridad vial, es imperioso implementar políticas, con sentimientos de sensibilidad social afincadas en el buen estado de los automotores,

estableciendo hábitos salubres para los conductores, pasajeros y peatones cuyo enfoque sea el fanal del respeto por la vida humana individual.

Estas posturas se acompañan plenamente con lo señalado por Rojas y Cucaita (2019) cuando exponen que la adopción del vocablo “seguridad” en las vías nacionales busca “Sensibilizar en la adopción de buenas prácticas y conductas seguras de movilidad” (p.13); motivo por el que definen el PESV, como un instrumento estratégico que contiene las acciones, mecanismos, tácticas administrativas y medidas que debe adoptar la empresa que se aconduce a los supuestas facticos que exige la norma para evitar siniestros viales que puedan afectar el bien jurídico tutelado de la vida y la integridad personal de los trabajadores como actores viales.

Desde su prisma, Beltrán (2019), agrega que la estructura de un PESV es hontanar de la metodología utilizada en la matriz Haddon, creada por William Haddon, cuya implementación permite evaluar los tres momentos básicos de un accidente, el antes, el durante y el después, así como los disímiles factores que intervienen en el suceso -Teoría de la equivalencia de condiciones-

Por todo y lo anterior, Torres (2019) expone con vehemencia que, es meritorio considerar que la implementación del PESV, debe involucrar la capacitación continua de los motoristas, en tanto que, de un análisis comportamental del conductor de un automotor, se logró detectar que la formación académica en comportamientos viales es de vital importancia para mitigar los riesgos, por manera que el reforzamiento positivo es una herramienta fundamental para lograr el cambio de conductas y hábitos inseguros a seguros. Sin embargo, adicional a ese estímulo, se hace imperioso eliminar el estímulo que genera conductas inseguras, conocido como castigo negativo, “de no implementarse ambas técnicas de forma simultánea, el trabajador se encuentra bajo la presencia de diferentes estímulos que lo llevan a conductas contrarias y podría, decidirse por una

conducta riesgosa” durante la operación automotora (Torres, 2019, p. 9) -Teoría del riesgo no permitido-.

Allende de los requisitos mínimos exigidos, Torres, Guataquí, y Niño (2019) aleccionan que la identificación, evaluación y valoración de los riesgos que se identifican en el PESV y su implementación dentro de un SG-SST, son de capital importancia comoquiera que una causa elemental de la ocurrencia de accidentes viales y enfermedades relacionadas con las posturas, al momento de desempeñar la conducción vehicular, tienen que ver con peligros que no fueron debidamente distinguidos por los empleadores.

En cuanto a la salud como derecho fundamental, Patiño (2019) emplaza que este es un derecho autónomo de obligatoria protección directa, situación por la que los empleadores ostentan el papel de ser garantes de la salud de sus trabajadores, máxime cuando sus actividades involucran verse sometidos a grandes riesgos, como lo es la conducción automotora.

Ahora bien, desde el ámbito intrínseco laboral, La Universidad del Rosario (2019) expone la necesidad de crear un PESV por etapas que garantice el cuidado de los trabajadores, mediante planes de mejoramiento con políticas, presupuesto, vehículos en buen estado, conductores saludables, pasajeros y peatones con valores, “hábitos y actitudes de respeto por la vida humana en su totalidad, con sentimientos de sensibilidad social, de aprecio y valor por la vida, las personas, y la naturaleza que se proyecten más allá de la esfera individual” (p.6) -Competencias institucionales-

Considerando el ordenamiento jurídico colombiano, frente a esta temática, Pérez (2020) señala que en Colombia el marco jurídico regulatorio en materia de seguridad vial empezó a registrarse desde 2011 mediante la Ley 1503, norma que direcciona las líneas de acción sobre las cuales se debe desarrollar un plan que permita disminuir los peligros y riesgos durante el

despliegue de actividades laborales con vehículos automotores o no automotores. Esta ilustración coincide con la expuesta por Giraldo (2020) quien arguye que, la carencia de conciencia frente a las responsabilidades viales ha generado en Colombia un déficit normativo que afanosamente ha tratado de ser compensado con la legislación para describir tacitamente los aspectos que constituyen acciones a propio riesgo, posición de garante, riesgo permitido, principio de confianza legítima, principio de conducción dirigida y desarrollo de las competencias por organización e institución a las que se ven obligadas las personas.

En torno a los riesgos hontanar de la gimnasia automotora, Chávez (2020) exterioriza que ésta es una actividad permitida legalmente, situación por la que se definen dentro de las normas direccionales unos roles específicos de obediencia para cada actor vial -principio de conducción dirigida- que al no ser obedecidos fielmente se incurre en la ejecución de un riesgo no permitido; de allí que, la creación del PESV busca que la ejecución de actividades con vehículos automotores se mantengan fieles a evitar accidentes que hipotéticamente afecten la integridad de las personas con las que se comparte la vía.

Corolario de lo esbozado, El PESV demanda el cumplimiento de una serie de requisitos y procedimientos, los cuales, descritos e implementados, uno a uno, comportan un bucle administrativo que debe integrarse a otro de gran tamaño denominado SG-SST, con la finalidad de aglomerar una serie de expectativas conductuales apuntaladas a la seguridad vial, donde, dicho de paso, confluyen grandes factores inseparables que se deben contemplar, a *guisa* de ejemplo: el entorno; el direccionamiento normativo; la máquina; la identificación de riesgos y peligros; la prevención; la implementación de procedimientos; la creación de políticas institucionales; la salud y dignidad del ser humano. Estos componentes permiten crear una cultura institucional de

seguridad que a la postre se verá reflejada en la disminución de víctimas fatales durante la operación de automotores.

Marco Teórico

Como viene de exponerse, el PESV es una herramienta atildada creada para enervar cualquier comportamiento que pueda afectar bienes jurídicamente tutelados por el legislador durante las actividades automotoras; por ello, requiere compromiso de la alta dirección de cada organización al momento de confeccionarlo, en tanto que no puede columbrarse como un instrumento banal de cumplimiento institucional sino que encierra muchas aristas cuya desobediencia implica sanciones drásticas de reproche social acompañado de ajusticiamiento severo establecido por normas adyacentes.

Por esta ingente postura, se requiere virar la vista hacia lo que atempera el plexo legal junto con las normas técnicas colombianas e internacionales que orientan teóricamente la forma en que se debe estructurar y labrar un PESV, en lo no contenido en estas reglas direccionales, se debe, por analogía, realizar una remisión a aquellas pautas que direccionen sistemas de gestión de calidad que posean lo relativo a la necesidad de cada uno de los temas a explorar, *mutatis mutandis*.

Dicho esto, el presente trabajo se sostendrá de forma general en las posturas que ilustran los Sistemas de Gestión de Seguridad y Salud en el Trabajo -NTC ISO 45001: 2018; de donde se extraerá lo concerniente al alcance que contiene un Sistema de Seguridad y Salud en el Trabajo, de forma que se pueda entender el papel que juega el PESV dentro de una organización que se ajuste a los criterios establecidos por la red nomotética.

Asimismo, mediante una extrapolación, evidenciada al momento de realizarse la identificación y valoración de los peligros y riesgos, se enunciarán aspectos torales que se deben

tener en cuenta al momento de efectuar la gimnasia en comento, de manera que se pueda avizorar la adecuada planificación y control operacional de la flota entorno a los peligros que se encierran en ella.

Con apego a ese ejercicio, se tomaran las luces que brinda la norma para erigir los baluartes de evaluación del desempeño; clima de seguridad y ambiente laboral, necesarios para desempeñar actividades en las vías nacionales. Ello, implica distinguir que el estado emocional de las personas involucra la generación de posibles riesgos durante las actividades laborales, que como en el caso de la conducción puede generar aciagas consecuencias.

Columbrando los Sistemas de Gestión de Calidad NTC ISO 9001:2015; se tendrán en cuenta los enfoques de liderazgo y procesos, para señalar las características que debe adoptar cada líder de proceso en la confección del PESV y el compromiso de la seguridad que debe involucrar a todos los miembros y terceros de la organización.

Asimismo, evaluar el enfoque a los procesos, procedimientos, instructivos y registros que permitan llevar a cabo la trazabilidad de cada una de las operaciones que se enmarquen dentro del PESV, atinando o resaltando que la mejora continua es un compromiso de valor adoptado por la alta dirección en favor de la seguridad de los operarios y de los automotores, como fuentes de peligro.

Bajo ese estadio, se deberá exponer que la comunidad laboral en general hace parte de las competencias por institución, esto es, los valores adoptados por las empresas para evitar que su actividad mercantil afecte esferas ajenas cuyo resultado conlleve a accidentes de magnitud.

En cuanto a la toma de decisiones enfocadas en la información que dimanen los indicadores de gestión, es imperioso tomar los criterios que exponen las normas atrás citadas para comprender

la mejor forma de edificarlos de manera que exista congruencia en la información irradiada y la decisión a tomar.

En torno a los Sistemas de Gestión de Seguridad Vial -NTC ISO 39001:2012; se adoptará la forma en que se debe publicitar la información sobre siniestros viales, las definiciones de seguridad vial y las diversas características de los hipotéticos accidentes, causas, autores, impactos, integración de procesos estratégicos, misionales y de apoyo con la gestión y visión que se busca al momento de implementarse el PESV.

De otro lado, de las guías procedimentales para la identificación y valoración de riesgos y peligros GTC 45 aleccionaran la forma en que se deben identificar los peligros y valorar los riesgos, sobre esta senda se llevaran a cabo los criterios para la implementación de los controles establecidos en el plan, la formas de fijación de las fechas de programación, ejecución y evaluación de su cumplimiento.

Desde la óptica de las normas técnicas de seguridad industrial NTC 4114, se tendrán en cuenta las inspecciones, el desarrollo de las acciones correctivas, seguimiento, medición, programas de capacitación, entrenamiento del personal y demás formas que por analogía correspondan y se puedan llevar a la mayor nitidez de la fabricación e implementación del PESV.

Con respecto a las responsabilidades jurídicas del empleador por omisión en el control de las fuentes de peligro se tomaran las ilustraciones de López (2000) en lo referido a la teoría de la equivalencia de las condiciones, la fórmula de la equivalencia, la creación del riesgo jurídicamente desaprobado, las acciones a propio riesgo y la relación del riesgo con el hipotético resultado dañoso de un actor vial.

Con esto en mente, Agudelo (2003) servirá de guía teórica para ilustrar la responsabilidad a titulo culposo durante las operaciones viales y el alcance de las mismas frente al PESV.

Por la misma senda textual, se evaluarán los aportes de Alvarado (2005) en lo que atañe a las particularidades de los riesgos en cuanto a las lesiones, daños perdurables, pasajeros y de shock, disminución de riesgos, aceleración de resultados, interrupción de acciones salvadoras, resultados sobre condicionados y causalidad cumulativa, para desde allí, realizar una bifurcación hacia la especialidad que direccionan los PESV, por parte de los actos administrativos reglamentarios expedidos por el gobierno nacional. Dicho en otras palabras, ilustrar sobre las responsabilidades de las que no habla la norma, pero que tácitamente tiene repercusiones o sanciones jurídicas identificadas en el orden interno -principio de integración normativa-.

Sobre el camino de la omisión de los deberes de garantía, obliga a considerar las contribuciones de Lascuráin (2005) en el ámbito de la atribución penal por los resultados de las omisiones hontanar de la carencia de mantenimiento de las fuentes de peligro en el ámbito propio del dominio y la asunción de las facultades de protección objetiva que le asiste a cada empleado durante el despliegue de sus actividades laborales.

Por el cauce de la responsabilidad penal, Velásquez (2013) acompañará la prosa con sus aportes teóricos sobre el concepto de vida como bien jurídico supremo y las normas que protegen la vida humana en el entorno, razón por la que se definirán todos los roles que ejecutan los actores viales dentro de una sociedad de riesgos.

Atendiendo los temas expuestos por el autor en precedencia, Pabón (2014) aportará los criterios dogmáticos sobre el concepto y determinación en la conducción de vehículos a motor; la peligrosidad de la actividad automotora; el tráfico automotor y los intereses jurídicos que se buscan proteger con los Planes Estratégicos de Seguridad Vial.

Con ocasión a la sinuosa responsabilidad administrativa en la implementación de los PESV, las letras de Hervada (2014) adocrinaran sobre el por qué las normas que direccionan la

seguridad vial constituyen pautas de obligatorio cumplimiento que fundan derecho, razón por la que, al ser soslayadas merecen un juicio de reproche mediante las sanciones administrativas, disciplinarias, civiles y/o penales correspondientes.

Por su parte, Roa y Suárez (2016) expondrán la forma en que la seguridad vial se enarbola para prevenir accidentes de tránsito que afecten la integridad de las personas, baluarte propicio para considerar la forma en que se deben edificar las políticas que hacen parte de la plataforma estratégica en seguridad vial. A tal efecto, mediante la construcción de un trabajo honrado, se busca identificar los peligros y riesgos de la actividad automotora en conjunto con la caracterización de los requisitos, procedimientos y valores que se deben abanderar en los Planes Estratégicos de Seguridad Vial.

Por su parte, Martínez (2018) asistirá esta Galatea donando su pluma frente a los factores que alteran la confianza en la seguridad vial, mediante un foro de debate jurídico frente al alcohol, drogas y delitos contra la seguridad vial, motivo por el que habrá que tener en cuenta lo instaurado por el Maestro Sabogal (2019) quien en una explicación sucinta pero muy clara brindará sus conocimientos sobre el homicidio en accidente de tránsito desde una arista de culpa consiente, culpa inconsciente y dolo eventual como factores de evaluación en la tabla de peligros y valoración de riesgos.

Bajo la doctrina que se utilizará para exponer las responsabilidades en la confección del PESV, el texto se armonizará con las ponencias teóricas para la implementación de estándares mínimos en la gestión de SST esgrimidos por Torres, Guataquí y Niño (2019), que desde un eje operativo suministrarán información sobre la forma y socialización para implementar el PESV.

Atendiendo a los postulados de implementación y formación de los operadores vehiculares, asistirá al debate conceptual, Chávez (2020), con la ponencia sobre las expectativas sociales de los

actores viales, dirigida a los modelos de comportamiento que se aprecian durante las actividades automotoras, dicho en otras palabras los semáforos de advertencia que avizoran cuando la conducta de un actor vial comienza a generar pautas que a futuro probablemente culminara en un siniestro.

En virtud de esos discernimientos, Mantilla *et al* (2020) examinará la culpabilidad por omisión en los deberes de garantía que ostentan los empleadores sobre sus subordinados, para determinar la responsabilidad que aparentemente les pueda acarrear por las omisiones en la implementación del PESV.

Los pronunciamientos de Patiño (2021), seran de vital importancia comoquiera que advera lo relativo al amparo constitucional de la salud y los riesgos laborales de las diversas actividades automotoras.

Por último y no menos importante, para determinar las responsabilidades administrativas, con ocasión a la abrogación de los principio de la seguridad del transporte, se evaluaran las posturas administrativas de Chávez (2021) en lo atinente a los principios de legalidad de las faltas, tipicidad, antijuridicidad y culpabilidad, como insumos aquilatados para culminar con las conclusiones del texto, sobre las responsabilidades jurídicas que dimanen de las normas que instauraron la creación e implementación del PESV.

Marco Legal

El presente trabajo se erige teniendo como insignia el concepto de dignidad humana en conexidad con el derecho a la vida; derecho a la salud; derecho al trabajo y derecho a la seguridad social, fundado por la Constitución Política de 1991, seguido de ello, se tendrá como punto de partida la Ley 1503 de 2011, mediante la cual, se promueve la formación de hábitos y conductas

seguras en la vía, de donde surge la obligatoriedad para que toda empresa, pública o privada que cuente o no con un parque de automotor superior a diez (10) unidades y que dentro de sus actividades misionales contrate o administre personal que funjan como operarios de vehículos, deba diseñar e implementar un Plan Estratégico de Seguridad Vial -PESV-, acorde a su objeto social y tamaño para *post* articularlo con el Sistema de Gestión de Seguridad y Salud en el Trabajo (SG-SST).

Por tal motivo, en lo que corresponda al tema bajo examen, se hará una referencia sobre los aspectos que morigera la Ley 1562 de 2012, particularmente en lo correspondiente a la definición de riesgos laborales y accidente de trabajo y enfermedad laboral raigambre de la actividad del transporte.

Asimismo, se atenderá a lo establecido por el Decreto Ley 2106 de 2019, mediante el cual se enseñan los requisitos mínimos que debe contener el PESV; esto es, diagnóstico, capacitaciones sobre comportamientos viales, compromisos de la alta dirección y las actividades del control y mantenimiento del parque automotor, de manera que exponiendo teóricamente la forma en que se deben alzar e izar dichos aspectos fundamentales del PESV el lector pueda instruirse sobre el particular.

Por la misma ruta, se realizará un sucinto examen de la Ley 2050 de 2020, mediante la cual, se crean las competencias a diversas autoridades administrativas para verificar la implementación del Plan Estratégico de Seguridad Vial, con la finalidad de que el administrado conozca cuál es el juez natural que le corresponde, en el evento de una investigación administrativa.

En cuanto a los actos administrativos reglamentarios de primer nivel, se acudirá a lo atemperado por el Decreto 1072 de 2015, en lo pertinente al Sistema de Gestión de la Seguridad y Salud en el Trabajo, para evaluar la forma en que se debe incorporar el PESV.

Ahora bien, en lo relativo a los actos proferidos por las autoridades administrativas, se tendrá en cuenta la resolución 1565 de 2014, como guía metodológica para la elaboración de un PESV, aunado al artículo 32 de la resolución 312 de 2019, sobre la obligatoriedad de articular el PESV con el SST.

Lo antepuesto, sin dejar de lado aquellas reglas que armónicamente se integran al tema bajo observación y que eventualmente, de forma secundaria, se deba hacer una remisión a ellas por efectos de doctrina, las cuales, si bien no obedecen al tema general, en algún momento se tendrá que acudir a ellas para efectos explicativos en los argumentos de las responsabilidades jurídicas de orden sancionatorio-administrativo y los hipotéticos ejemplos en que se pueda ilustrar una presunta acción penal por las omisiones en el cumplimiento del PESV, por ello, *grosso modo*, serán tenidas en cuenta las siguientes, Ley 100 de 1993 “Estatuto de Seguridad Social y Pensiones; Decreto Ley 1295 de 1994 mediante la cual se determina la organización y administración del Sistema General de Riesgos Profesionales; Ley 336 de 1996 que edifica el Estatuto Nacional del Transporte en Colombia y establece el régimen sancionatorio; Ley 599 de 2000, por medio de la cual se establece el Código Penal Colombiano y se describen las conductas típicas por acción y omisión; la Ley 769 de 2002, que erige en Código Nacional del Tránsito Terrestre en Colombia y, la Ley 776 de 2002 que dicta las normas sobre la organización, administración y prestaciones del Sistema General de Riesgos Profesionales.

Se realizara un análisis atildado sobre la responsabilidad que recae en el empleador para identificar, evaluar, prevenir, intervenir y monitorear los diversos factores de riesgo psicosocial que se puedan presentar en el entorno de una relación laboral germen del tráfico vehicular.

De esta manera se realizará la definición que rige los riesgos, factores, instrumentos y vigilancia de las patologías raigambre del estrés ocupacional y la orientación que deben ejercer las ARL sobre este tenor (Res. 2646, 2008).

El compendio normativo enunciado es imperioso tenerlo de baremo al momento de constituir cada uno de los capítulos en tanto que, como se demostrara al momento de edificar la prosa, no es aislado del tema que académicamente se pretende evaluar.

Marco Metodológico

Paradigma

El presente trabajo se enarbola bajo un paradigma cualitativo-hermenéutico, cuyo objeto de estudio se concentró en el estudio de literatura normativa y doctrinal, utilizada como sostén, para comprender el fenómeno social que reviste el Plan Estratégico de Seguridad Vial y sus responsabilidades jurídicas en el transporte terrestre automotor de pasajeros por carretera.

Método

Se realizó un rastreo bibliográfico de las normas que direccionan el Plan Estratégico de Seguridad Vial -PESV-, las cuales fueron utilizadas como instrumento fuente, secundada por los criterios de la doctrina, los actos y procedimientos administrativos expedidos por el gobierno nacional, con la finalidad de extrapolar sus contenidos reglamentarios en la edificación de un

documento de faro que permita ilustrar la forma en que se debe levantar el P.E.S.V., considerando sus responsabilidades jurídicas.

Tipo de investigación

El tema bajo análisis se erige con fundamento en una investigación básica, micro-normativa de temporalidad sincrónica, analítica-deductiva y hermenéutica.

Fases

Para llevar a cabo la construcción del texto, se dividió el trabajo en cinco grandes fases, organizadas en un cronograma de actividades, a saber:

- a) Preliminar: Se realizó la actividad grupal para la definición del campo de interés, escogencia del tema, aproximación y definición del título de la propuesta académica, selección de la literatura para la construcción del texto e indagación y definición de las líneas y sub líneas de investigación con la que se engranará el trabajo.

Tiempo estimado: Para este trabajo se determinó una semana.

- b) Investigación: En este apartado se ejecutó una selección del estado del arte y selección de los antecedentes investigativos del tema así como su planteamiento.

Tiempo estimado: Para esta gimnasia se determinó una duración aproximada de tres (3) semanas.

- c) Edificación Inicial: En este acápite se llevó a cabo la pregunta mediante la cual giró la investigación e hipótesis de la misma, se construyeron los objetivos generales y específicos, junto con los marcos de referencia.

Tiempo estimado: Para este trabajo se determinó una semana.

- d) Construcción textual del anteproyecto: Una vez incorporados los elementos antelados, se inició la redacción del anteproyecto, acompañado de un mapa conceptual exógeno, donde se identificaron las posturas de los principales autores con la finalidad de establecer un diálogo directo entre ellos.

Tiempo estimado: Para este trabajo se determinó tres (3) semanas.

- e) Presentación y publicidad de la obra: Periodo de vacancia entre la terminación de la obra y su publicidad.

Tiempo estimado: Para este trabajo se determinan dieciséis (16) semanas.

- f) Presupuesto. No se realiza la edificación de un presupuesto en tanto que la investigación obedece a una actividad netamente académica que si bien implica costos y gastos de estirpe económico, para quienes edifican la obra, estos no son reembolsados o reconocidos por ninguna entidad pública o privada.

Cronograma de actividades**Tabla 1:***Actividades previstas para el desarrollo del trabajo*

CRONOGRAMA DEL ANTEPROYECTO DE INVESTIGACIÓN														
FASE	ACTIVIDAD	MES 1				MES 2				MES 3				
		S1	S2	S3	S4	S1	S2	S3	S4	S1	S2	S3	S4	
1. PRELIMINAR	Definir Campo de interés.	X	X											
	Elección tema de Investigación.			X										
	Aproximación Título de la propuesta.		X	X										
	Elección de literatura ligada a la propuesta.				X	X								
	Indagación Línea y Sub línea de Investigación					X								
2. INVESTIGACIÓN	Formulación del estado del arte o antecedentes.				X	X	X							
	Formulación del Problema -Planteamiento.					X	X							
	Pregunta e Hipótesis.							X						
3. EDIFICACIÓN INICIAL	Objetivos y Justificación.							X						
	Marcos referenciales, Marco conceptual.							X	X					
	Redacción y/o correcciones									X				
4. CONSTRUCCIÓN TEXTUAL DEL ANTEPROYECTO	Mapa Conceptual.								X					
	Entrega borrador del trabajo para revisión								X	X				
	Entrevista para recibir sugerencias									X	X			
5. PRESENTACIÓN	Revisión del trabajo										X			
	Presentación borrador										X			
	Entrega final del trabajo											X	X	
	Sustentación													X

Nota: Elaboración propia.

Instrumentos

Las fuentes de información utilizadas para la construcción de la prosa antelada, son de carácter primario, las fueron seleccionadas juiciosamente, mediante la elaboración de fichas bibliográficas de referencia, según imagen adjunta, cuya utilización constituyó una atalaya para jerarquizar la información.

Tabla 2:*Ficha de referencia bibliográfica*

FICHA DE REFERENCIA BIBLIOGRÁFICA	Nº
TÍTULO DE LA OBRA:	
AUTOR (ES):	
AÑO DE LA OBRA:	EDITORIAL:
Paginario de donde se extrae la información a citar	
SÍNTESIS (Referencias Apa):	

Nota: Elaboración Propia.

Así las cosas, la exploración normativa que se enuncia encuentra sustrato metodológico en el Positivismo Jurídico atendiendo que las normas fuente, acopiadas desde su cumbre hasta su base, constituyen el derecho viviente modulador de la actividad del transporte, la seguridad vial y la movilidad de las personas.

Introducción

La presente investigación busca develar los aspectos del Plan Estratégico de Seguridad Vial -PESV-, dentro de la industria del transporte terrestre automotor de pasajeros por carretera, con miras a columbrar su composición; establecer las fuentes legales que lo rigen; describir los procedimientos que se deben llevar a cabo para edificarlo e implementarlo; identificar la forma en que debe sincronizarse con el SG-SST., y, avizorar las hipotéticas responsabilidades jurídicas por su eventual omisión.

Con esto en mente, se hace imperioso llevar a cabo la trazabilidad del ordenamiento jurídico tricolor, desde la expedición de la Ley 1503 de 2011 hasta la presente vigencia, con la teleología de otear la presencia de actos administrativos vinculantes que se alineen al principio de la jerarquía normativa y puedan servir de baremo para exigir mediante la coerción de las autoridades, a las operadoras de transporte, el despliegue de sus compromisos frente a la responsabilidad social empresarial en torno a la capacitación de sus operadores para la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguras en la vía.

Ello indica, *grosso modo*, la necesidad de ilustrar una serie de instrucciones para identificar los riesgos y peligros de la actividad transportadora, evaluarlos, valorarlos, cuantificarlos y contrarrestarlos.

Para tal efecto, el escrito puesto a disposición del lector, se erige en tres grandes secciones distinguidas tácitamente como eje dogmático, donde se identifica el objeto del PESV; eje adjetivo-sustantivo, orientador de la forma en que las normas aleccionan la supuesta manera de erigir el PESV, y un eje conmutativo o de inferencia, en el que se fincan todos los aspectos silogísticos fanal de la exploración documental.

Capítulo I

Con la expedición de la Ley 1503 de 2011, nace el Plan Estratégico de Seguridad Vial, el cual busca unir las responsabilidades veneno de los regímenes de tránsito, transporte, riesgos profesionales subyacentes de actividades laborales y demás normas que protegen el derecho al trabajo, en conexidad con el derecho fundamental a la vida junto a la integridad personal, hontanar de la dignidad humana que ampara a las personas por el solo hecho de serlo (Pérez, 2020).

Es así que, la regla *supra* tiene por objeto definir unos lineamientos axiales en educación, responsabilidad social empresarial, acciones estatales y comunitarias que sirvan de orientación para la formación de hábitos, comportamientos y actividades seguras durante la movilización por las carreteras nacionales (art.1); a tal efecto, se distinguen como actores en la vía todas las personas que asumen un rol durante el uso de la infraestructura del tránsito y del transporte atendiendo a que el primer vocablo, tránsito, es direccionado por la Ley 769 de 2002 para regular la circulación de los peatones, usuarios y/u operadores del servicio del transporte, motociclistas, ciclistas, agentes de tránsito y vehículos (art.1); en tanto que, la actividad transportadora se entiende como un conjunto “organizado de operaciones tendientes a ejecutar el traslado de personas o cosas, separada o conjuntamente, de un lugar a otro (...)” (L.336, art.6, 1996).

A voces de Chávez (2020) la conducción vehicular constituye una actividad de riesgo permitido, razón por la que, las normas de faro contienen unos principios basilares que direccionan la seguridad de los usuarios, la libertad de acceso, la libre circulación y la calidad del servicio como prioridad esencial de la gimnasia del sector y sistema de transporte (L.336, art.2, 1996), de esta forma, los susodichos principios, según la Universidad Industrial de Santander (2017), atienden a una imposición específica de mandato cardinal que orienta la forma en la que se debe

aplicar el plexo jurídico al momento de dirimir o solucionar un caso específico que vincule a una persona legalmente. (Citado por Chávez, 2021, p.60)

Por ello, la educación vial consiste en el despliegue de acciones educativas permanentes y sensatas con miras a garantizar y/o salvaguardar la vida e integridad personal de todo el conglomerado social como mecanismo de armonía para la obtención de un orden justo del que pregona la carta inaugural del Estado Social de Derecho en su artículo 2. Atendiendo a este criterio, la seguridad vial engrosa "un conjunto de acciones, mecanismos, estrategias y medidas orientadas a la prevención de accidentes" (Dec. 2851, art. 2c, 2013) y a la disminución de sus efectos con la finalidad de proteger la vida e integridad de los actores viales.

Ahora bien, al fijar la atención en los riesgos profesionales se avizora que en algunas ocasiones, la actividad de la conducción automotora emerge una gimnasia netamente laboral de riesgo prolífico, motivo por el cual también se encuentra supeditada a la protección del sistema general de riesgos, al tenor del artículo inaugural de la Ley 1562 de 2012, donde se adopta un conjunto de entidades y procedimientos encaminados a prevenir, proteger y atender a las personas que prestan su mano de obra en diversas actividades industriales.

Considerando lo antelado es pasible identificar que una persona que desempeña funciones de labor automotora puede inferir daños a otra bien sea por imprevisión, desatención normativa, imprudencia e impericia, razón más que suficiente para prestar atención sobre la seguridad activa, entendida como el acervo de mecanismos instalados en la infraestructura vial o automotriz para evitar siniestros aciagos, y seguridad pasiva constituida por aquellos elementos que mitigan los daños germen de un accidente de tránsito (Dec. 2851, 2013). Este tinglado de orientaciones preventivas guardan correspondencia con lo morigerado por Sabogal (2014) quien aduce que en las operaciones automotoras existen riesgos subjetivos que se desprenden de cuatro emociones

principales, a saber: la ira, la tristeza, el miedo y el placer, siendo la vía el recinto de su expresión como mecanismo de reacción ante acontecimientos inesperados o inadvertidos, lo que hace que, según el estadio emocional en que se encuentre la persona pueda reaccionar de una u otra forma. Sin embargo, quienes escriben el presente texto consideran que otro de los factores que se deben agregar a los enunciados por el doctrinante, atrás citado, es la ansiedad de llegar prontamente a un destino, aspecto irradiado, como guisa de ejemplo, en el afán de llegar a determinado punto geográfico inadvirtiéndose las pausas activas necesarias para guarnecer la concentración que requiere una actividad de alto riesgo. Este fenómeno conductual ya fue tenido en cuenta por el ente rector del transporte al expedir la resolución 315 de 2013, al señalar la obligación que le corresponde a las operadoras de transporte de pasajeros contar con un segundo motorista que supla los periodos de descanso del principal, de esta forma lo señaló el acto administrativo referido:

Segundo conductor. Todos los vehículos de servicio público de transporte terrestre de pasajeros y mixto, para la realización de operaciones de transporte con una duración superior a ocho (8) horas de recorrido entre el lugar de origen y el lugar de destino, deberán contar con un segundo conductor.

Las empresas de transporte deberán adoptar las medidas conducentes para garantizar los descansos necesarios de los conductores.

Parágrafo 1. Contar con dos conductores en las condiciones establecidas en el presente artículo, se entiende como una condición necesaria para prestación del servicio. La inobservancia de esta medida dará lugar a la inmovilización del vehículo de conformidad con el literal j) del artículo 49 de la Ley 336 de 1996.

Parágrafo 2. La empresa de transporte será solidariamente responsable con el propietario del vehículo de las sanciones que se impongan por el incumplimiento a lo dispuesto en el presente artículo. (Res. 315, art.6, 2013)

Empero, es meritorio considerar que si entre un origen y un destino que supera más de las ocho (8) horas de recorrido, este se realiza por periodos o etapas inferiores a las mencionadas en precedencia, es decir, el conductor sólo ejercitaría su actividad por ocho (8) horas diarias, no sería necesario la presencia de un motorista suplente. Allende de lo expuesto se puede agregar que los multicitados operadores de vehículos pueden realizar su gimnasia laboral cumpliendo con lo expuesto en el Código Sustantivo del Trabajo para lo atinente al trabajo suplementario o de horas extras, dicho de otro modo, la resolución de referencia, por ningún motivo, restringió este derecho para quienes ejecutan actividades automotoras en tal virtud se deberá atender lo expuesto por el artículo 22 de la Ley 50 de 1990, esto es, cumplir con el límite del trabajo suplementario el cual no puede exceder de dos horas diarias o doce semanales.

Volviendo a los riesgos derivados de la conducción de vehículos, es imprescindible atender la postura histórica de Jiménez (1955) quien de Perogrullo esbozó que, la instauración de los bienes jurídicos que resguardan la vida y la integridad personal de los hoy llamados actores viales, limitan la libertad de los mismos en el riesgo jurídico, habida cuenta que, dichos bienes identifican las conductas penales y/o administrativas en las que puede incurrir el actor vial que desaira las acciones de cuidado objetivo y, por ende, los bienes jurídicamente tutelados se constituyen como el fanal que guía el significado de la conducta punible que se interpreta al incurrir en el supuesto fáctico esbozado por una regla direccional (citado por Chávez, 2020, p.68).

De esta forma se puede avistar la función que desplegará el Plan Estratégico de Seguridad Vial en el ordenamiento jurídico.

El Plan Estratégico de Seguridad Vial

La inteligencia del Ministerio de Salud y Protección Social, aunada a sus similares de Educación Nacional y de Transporte (2013) pregonaron que, el Plan Estratégico de Seguridad Vial refiere a un instrumento amplificador de la planeación estratégica que se consigna en un documento compuesto por la identificación de acciones, dispositivos, estrategias, tácticas, políticas, valores y medidas de prevención que deben adoptar las empresas identificadas en la norma de rito para reducir la accidentalidad de toda la comunidad que comporta a los actores viales (Dec. 2851, 2013).

Este criterio danza en armonía con lo expuesto en la NTC-ISO 39001 (2014) cuando advierte que el factor de desempeño de la seguridad vial permite que la organización pueda determinar los impactos y establecer el alcance de los engranajes de seguridad que abanderan su objeto social como contexto de su actividad transportadora; es a lo que Garrido (2014) denomina como competencias institucionales, al referir que, cuando una institución crea un riesgo le asiste el deber de proteger “determinados bienes jurídicos frente a cualquier peligro que los amenace, por eso se trata de deberes positivos, que son precisamente los que surgen del hecho” (p.68) de realizar maniobras peligrosas dentro de una actividad mercantil legalmente permitida. Dentro de esta misma competencia se desarrollan los denominados punibles de infracción de deber en que todos los partícipes, *grosso modo*, responden como autores, bien sea de forma material, si con su conducta se afecta la vida de un ciudadano, o en comisión por omisión si por su incuria se soslaya el deber objetivo de cuidado que se debe exigir a los subordinados -posición de garante- (L. 599 art. 25, 2000), atendiendo a la responsabilidad *in vigilando e in eligendo*, las cuales se descifran como el deber de vigilancia que adquiere un empleador cuando por intermedio de sus trabajadores

genera un riesgo por la operación de fuentes de peligro, razón por la cual se ve compelido a determinar las competencias de sus inmediatos colaboradores.

En otras palabras, el Plan Estratégico de Seguridad Vial recrea la cultura de prevención que deben adoptar las empresas que se aconductan a los supuestos fácticos que exige la norma direccional para brindar seguridad a sus clientes internos o externos garantizando en todo momento la vida de la comunidad en general.

Por lo expuesto, la herramienta bajo análisis se ubica en los procesos de la dirección estratégica constituyendo una brújula de planificación integral dentro de la administración de las operadoras que desempeñan actividades comerciales de transporte, motivo por el que, sus políticas hacen parte del *balance scorecard* o cuadro de mando integrado constituyendo, entre otros documentos, la plataforma estratégica de cada entidad.

Amén de lo señalado, la seguridad vial no se basa únicamente en el conocimiento de normas y reglamentaciones sino en la construcción de una cultura laboral de relieve develada en hábitos, comportamientos y conductas llevadas a cabo durante las actividades laborales; de esta forma, la función del dispositivo *sub examine* se finca en definir los objetivos e intervenciones específicos que se deben llevar a cabo para contrarrestar los efectos negativos y prevención de accidentes durante la operación de unidades automotoras o mientras se utiliza la infraestructura vial, como *stakeholders* del tránsito o del transporte, dicho esto, es la bitácora que facilita la gestión de la organización para establecer las áreas involucradas, los responsables, los mecanismos de evaluación, los indicadores de gestión, la mejora continua y el seguimiento constante en materia administrativa de seguridad. En otras palabras, es un pliego administrador de las condiciones de riesgo que se presentan durante el despliegue de una actividad vehicular; en sucintas palabras describe que la seguridad vial es una opción de vida.

Principios que rigen el PESV

Necesario resulta exponer que la Ley 1503 de 2011, al momento de promover la formación de hábitos, comportamientos y conductas prudentes en la vía, mediante la instrucción de la creación de un plan estratégico de prosapia segura, para el desempeño de actividades automotoras, no se preocupó por establecer unos principios que alinderen el objetivo de dicha herramienta, motivo por el que, con apego a las bases constitucionales, ordenamiento jurídico y elementos doctrinales, serán edificados en la presente Galatea textual de la siguiente forma:

Principio de la dignidad humana

Este principio alecciona que el ser humano constituye la razón de ser de cada uno de los Estados, por ende, se debe garantizar la efectividad de los principios, derechos y deberes, facilitando el reconocimiento del derecho fundamental a la vida y a la integridad personal. Por este escuálido motivo, le corresponde a los Estados atender en todas sus actuaciones el privilegio de la vida de sus coterráneos vista no como una postura formal sino como un estado de calidad para poder llevarla a cabo, es decir, el derecho fundamental a la vida va más allá de la mera subsistencia humana, motivo que induce a cada una de las autoridades a recrear las herramientas necesarias para protegerla y garantizar que se pueda llevar a cabo acorde con el respeto que recae sobre la persona, vista como un todo (Jaimes, 2020).

Principio de seguridad de los actores viales

Se desprende de su similar primordial de la dignidad humana para proteger a aquellas personas que utilizan la infraestructura que compone el sistema de tránsito y de transporte, entendido este como los organismos administrativos que dirigen la movilidad, incluidos aéreo y marítimo, las carreteras públicas y privadas con acceso a vehículos impulsados a motor, parque automotor y actores viales (L. 105, art.1, 1993). Motivo por el que, les corresponde a las

autoridades administrativas desplegar una serie de normas y actividades que busquen repeler los riesgos que emergen de las actividades comerciales de peligro. En este caso las que subyacen del uso del sistema de tránsito y transporte.

Principio del plazo razonable

Orienta que las mencionadas autoridades deben, dentro de un plazo razonable, direccionar un compendio de disposiciones que obliguen a respetar la vida del conglomerado social. Este plazo razonable "tiene trascendencia y desarrollo en los tratados internacionales que los garantizan, referente a los derechos humanos y a la jurisprudencia de la corte IDH" (Cubides *et al*, 2017, p.14), los cuales buscan impedir que las personas permanezcan un largo tiempo expuestos al peligro, por lo tanto, les corresponde a dichas autoridades actuar con ligereza y prontitud. En ese orden de ideas la protección va encaminada a salvaguardar el derecho humano de la vida e integridad personal evitando que se prolongue un riesgo de forma arbitraria e injustificada.

Principio de obediencia a la ley

Este baluarte yace de los deberes que las personas adquieren con el Estado para contribuir a que este pueda cumplir con los fines impuestos en la Carta Política de 1991, razón por la que se constituye en un acto de correspondencia de las personas, pues si bien es cierto, ostentan derechos en su favor, no es menos que también poseen deberes y obligaciones para ejercitar sus derechos y libertades. En palabras de Garrido (2014), existen competencias por organización cuando el hombre descubre la libertad que tiene para configurar su mundo cómo desee, y en virtud de ese rol, separar su ámbito de el de los demás, es decir, mediante la creación de una ley surge la prohibición de invadir esferas ajenas, en otra grafía, no producir daños a terceros. Tesis que vincula y obliga a las personas a cumplir las disposiciones que rigen el derecho de la convivencia social.

Principio de responsabilidad

Esta atalaya tiene su génesis en el artículo sexto de la Constitución Nacional de 1991, en cuanto a la responsabilidad jurídica de los particulares por los hipotéticos daños que puedan generar a otras personas durante el desarrollo de una determinada actividad, expresión de donde surge el deber de impedir que los peligros que se crean, con ocasión al desarrollo de una gimnasia comercial o laboral, afecten a terceros y en el evento de ser vulnerados resarcirlos económicamente. Este mismo criterio se adopta para las acciones estatales que eventualmente puedan generar daños al administrado y que este no se encuentre en condiciones de soportar (Const. P., art. 90, 1991)

Principio de determinación del riesgo permitido o legitimación material de los riesgos

En palabras de López (2000) el concepto de riesgo permitido deviene del proceso de industrialización europea surgido a mitad del siglo XIX, efecto que puso de relieve los peligros que sobre los bienes jurídicos representaban las máquinas novedosas, de esta manera "la creación de peligros es inherente a toda forma de interacción de una comunidad organizada" (Prittwitz, 1993, p. 267, como se cita en López, 2020, p.107). Así las cosas, mediante regulaciones normativas se legitiman el límite de los riesgos que pueden tolerar, o aceptar, la sociedad para hacer parte de la dinámica económica y construir un estilo de vida acorde a su propia dignidad. En esta valoración de riesgos permitidos se centran diversos criterios, a saber:

La utilidad social, que emerge cuando un ciudadano se encuentra expuesto a un potencial riesgo pero a su vez se beneficia de las ventajas que genera el peligro; la inevitabilidad del riesgo, se presenta por la dinámica social que exige, para lograr la supervivencia humana, la puesta en peligro de determinados bienes jurídicos, pues no de otra forma podría ser explicada una vida en sociedad, *verbi gracia*, la persona que debe tomar medios de transporte para cumplir con un rol

laboral, la única forma de evitar estos riesgos sería la prohibición de la realización de actividades peligrosas, pero ello haría inviable las relaciones sociales y paralizaría completamente su desarrollo; la necesidad de la empresa peligrosa, legitima el riesgo como quiera que algunas actividades son imperiosas para garantizar las condiciones de vida humana y sin ellas sería inviable otear a una comunidad organizada (López, 2000). La autora en cita, también expone que la determinación del riesgo permitido se centra en la confección de normas jurídicas; normas técnicas; deberes de información y advertencia de peligro, deber de aseguramiento; modelos de evaluación de peligros y principios de confianza. De esta forma, la autorización sobre la puesta en peligro de un bien jurídico es directamente proporcional al beneficio que de él se obtenga -riesgo provecho-

Principio de habituación del riesgo

La gimnasia laboral exige la creación de unos peligros que, por su costumbre, vienen siendo aceptados por la sociedad, en tanto que, no rompen su organización y son indispensables para su desarrollo, por ende, el riesgo permitido se manifiesta en el momento en que se garantiza el derecho fundamental al trabajo que con asocio a la dignidad humana exige que los riesgos inherentes a determinado dinamismo laboral sean morigerados con el fin de salvaguardar la vida de los trabajadores y comunidad en general. Dicho lo anterior, el mundo actual se avizora como una sociedad de riesgos.

Principio de confianza legítima

Cada persona dentro de la sociedad cumple un rol que le permite distinguirse con otras, evento del cual germina el fundamento del deber objetivo de cuidado, esto es, limitar su propia conducta para evitar que su actuar pueda afectar la de otro, aspecto que le permite inferir que su

par social actuará de la misma forma en que este se comporta, de no ser así, sería imposible salir a la calle comoquiera que la incertidumbre no permitiría el desarrollo de la sociedad.

Principio de conducción dirigida

La persona que lleva a cabo su rol como conductor de un equipo automotor se encuentra obligado a cumplir las diversas señales que dirigen el tráfico vehicular, de esta manera, el incumplimiento de esta serie de pautas o señales normativas genera la creación de un riesgo no permitido que en el evento de concretarse un daño, dará lugar a las responsabilidades de rigor.

Principio de jerarquía legal

Obedece a que dentro del ordenamiento jurídico existe una escalera que otorga unos rangos de obediencia a determinadas normas, de esta forma, la Constitución Política de 1991 se abandera como la norma de normas, esto es, la máxima expresión jurídica del plexo, por ende, las que de ellas se desprenden deben sujetarse a su obediencia *so pena* de ser expulsadas. Dicho esto, se deberá entender que la ley debe corresponder al mandato constitucional en similar sentido los decretos ejecutivos o administrativos deberán guardar correspondencia con el contenido de la ley, por contera, las resoluciones se deben ceñir al contenido de los decretos a los que desarrollan y así sucesivamente ocurre con las circulares administrativas y demás actos contractuales que vinculen a privados. Este principio es de capital importancia para el análisis del presente trabajo habida cuenta que mediante la aplicación del mismo se podrá determinar la vida jurídica de la resolución 1565 de 2014, germen de la investigación de marras.

Principio de autorresponsabilidad

Este bastión pretende exigir a que cada una de las personas, cuide de sí misma evitando exponerse a los riesgos devenidos por las actividades que llevan a cabo los terceros en cumplimiento de su objeto social mercantil, de allí que el artículo 49 de la Carta Magna Nacional

de 1991 atempere que "toda persona tiene el deber de procurar el cuidado integral de su salud". En otros vocablos, se impone orientar el deber que le asiste a la comunidad para no auto exponerse a un resultado dañino manantial de un peligro previamente advertido.

Principio de posición de garante

El sustrato de esta postura busca indicar que quien se vincula con un peligro debe evitar que este afecte a terceras personas, razón por la que se le exige que tome las medidas correspondientes para evitar efectos nocivos sobre esferas ajenas, de esta manera el empleador es garante de la salud de sus trabajadores y a su vez de la actividad que estos realizan, motivo por el que debe ejercer vigilancia y control sobre la gimnasia laboral que ellos despliegan. (López, 2000)

Principio de cesión de la fuente de peligro

Este coloso parte de la responsabilidad que recae sobre la persona que ostenta la posición de garantía sobre una fuente de peligro, a tal efecto, mediante la confección de la Ley 599 de 2000 se dispuso que quién asuma la protección de una fuente de peligro dentro de su ámbito de dominio responde por los resultados de la misma, no obstante, si este se desliga de la actividad para que otro la lleve a cabo de forma independiente o dentro de su control, este último responde por los efectos devenidos con su actuar.

Esto se explica con el siguiente ejemplo: si Juan es propietario de un vehículo automotor y este mismo lo conduce, responde penal y civilmente por los eventuales daños que con este se puedan causar, *empero*, si Juan presta el vehículo a Pedro para que este se desplace de un lugar a otro y durante ese trayecto atropella a una persona, la responsabilidad penal recae sobre el segundo, pero se mantiene una responsabilidad solidaria patrimonial sobre los efectos del daño, esto es, que ambos deben resarcir económicamente el perjuicio, diferente sería el caso si el primero de ellos sabe que el vehículo no tiene frenos y aun así lo presta sin aludir a dicho defecto, en ese caso

ambos responden penal y civilmente, en la primera corresponsabilidad, el primero de estos por omisión y el segundo por acción, en todo caso la responsabilidad civil es solidaria.

Sobre el particular, la Corte Suprema de Justicia, Sala de Casación Penal (2009) esgrimió que:

El delito culposo (como se le denomina en nuestra legislación) o imprudente (como se califica legal y doctrinalmente en otros ámbitos, por ejemplo en España) se presenta cuando se emprende la ejecución de una acción peligrosa sin ánimo de lesionar un bien jurídico, pero por falta del cuidado debido deriva en la efectiva lesión del bien penalmente protegido. El desvalor en los delitos culposos se encuentra en el incumplimiento por parte del sujeto activo de la exhortación que tiene de actuar de manera cuidadosa.

(...)

Por todo lo expuesto, hoy se afirma que en el delito culposo el tipo objetivo se integra a partir de los siguientes elementos esenciales: (i) el sujeto; (ii) la acción; (iii) el resultado físico; (iv) la violación del deber de cuidado impuesto por las normas legales o reglamentarias que regulan el tráfico automotor; (v) la relación de causalidad entre la acción y el resultado; y, (vi) la imputación objetiva que debe surgir a partir de la atribución jurídica del resultado a la acción desplegada por el sujeto (C.S.J-Sala de Casación Penal-, Proceso No. 26409/2009, 2009).

Ilustración 1:

Principios que rigen el PESV



Nota: Elaboración propia

Líneas de acción del PESV

El Plan Estratégico de Seguridad Vial se reviste de cuatro (4) grandes aristas o ejes temáticos que direccionan el cumplimiento del mismo, los cuales se distinguen de la siguiente forma:

Fortalecimiento de la gestión institucional:

Aspecto que requiere el conocimiento de la organización y de su contexto, así como la determinación del alcance del plan, esto es, definir los linderos, desde donde inicia hasta donde termina, la gestión o responsabilidad de todos los actores y/o líderes de procesos en torno a la seguridad vial. Por este mismo sendero, la dirección deberá demostrar el liderazgo y compromiso de dicho plan asegurando que la política y los objetivos de esa planificación, se establezcan, sean compatibles con la visión de la alta gerencia y se puedan medir con apego a las acciones estratégicas apuntando a la eficiencia y a la eficacia en pro de la efectividad de cada una de las maniobras erigidas para contrarrestar los efectos negativos manantial de los peligros.

Comportamiento humano

Resulta de exponencial relieve esgrimir que para llevar a cabo la planificación estratégica de seguridad vial, se hace necesario edificar, dentro del proceso de talento humano, una herramienta documental que oriente la forma en que se realizará el procedimiento de reclutamiento, selección, contratación, inducción y re inducción del personal que estará atado al compromiso de dicha seguridad. En armonía con lo expuesto se deberá erigir el procedimiento de evaluación de competencias y clima organizacional, teniendo en cuenta que durante la operación de fuentes de peligro, las emociones juegan un papel fundamental, por lo tanto, el clima laboral emerge como un semáforo para medir la calidad del estado anímico de los trabajadores mientras ejecutan sus funciones, en este control se hace patente la vigilancia y seguimiento de las

infracciones de tránsito y transporte al tenor de lo preceptuado por el artículo 93 de la Ley 769 de 2002.

Ahora bien, considerando que el comportamiento humano es un eje fundamental de la planificación bajo estudio, se debe considerar la confección de un instructivo para la evaluación de competencias, alineado a un manual de funciones y perfiles encaminado a que cada quien de acuerdo a su experticia, se ubique laboralmente donde debe estar, habida cuenta que la impericia es uno de los factores generadores de los denominados delitos imprudentes o culposos, por contera, dicha gimnasia genera un muro de contención en favor de la protección de esferas ajenas.

Infraestructura segura

Dentro de un mapa honesto de procesos administrativos se deben avizorar a primera vista los procesos estratégicos, operativos o misionales y los de apoyo, dentro de este último acápite deberá irradiarse nítidamente una herramienta que dirija y caracterice la forma en que se llevará a cabo el mantenimiento correctivo y preventivo del parque automotor, equipos de oficina y demás insumos palmarios a la infraestructura que distingue la misión social de cada empresa; en tal sentido, deben enarbolarse instrumentos para distinguir cada uno de los aparatos, hoja de vida, el histórico o trazabilidad del mantenimiento preventivo y correctivo, informe de averías, verificación de los dispositivos controladores de velocidad y la implementación documentada de los requisitos de seguridad para la manipulación u operación de dicha infraestructura.

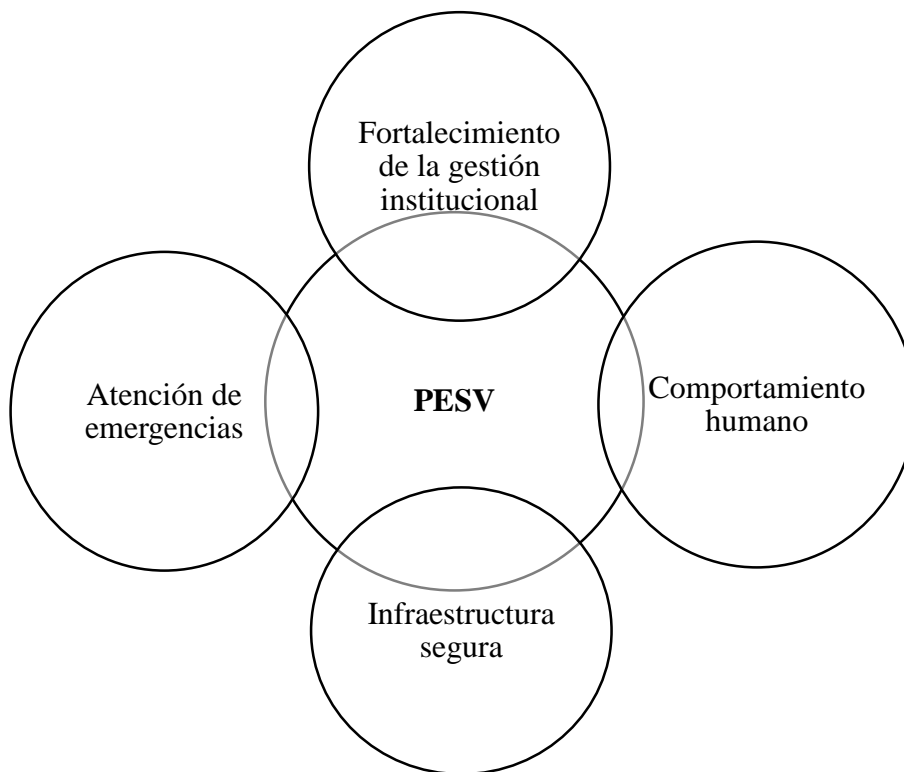
Atención de emergencias

Por sustracción de materia deberá entenderse que el propósito inicial del PESV atempera llevar a cabo maniobras encaminadas a garantizar la seguridad de los *stakeholders*; partes interesadas y clientes, internos o externos, de la organización.

Por tal fin, debe existir un procedimiento, que sirva de faro, para orientar las acciones que se deben llevar a cabo durante la presencia de incidentes críticos que, a voces de Sura (2021), se distinguen como un hecho repentino no deseado raigambre por las mismas causas en que deviene un accidente que, por el albur del destino, no deja consecuencias o trazas de lo acontecido comoquiera que no ocasiona daños en las personas o en la propia infraestructura, o accidentes que dejen como resultado víctimas fatales o no fatales; así las cosas, habrá que comprender que un incidente se distingue de un accidente por los resultados dañinos o consecuencias que genera este último.

Ilustración 2:

Diagrama de las líneas de acción del PESV



Fuente: Elaboración propia.

Requisitos generales del PESV

Antes que nada se debe distinguir que el multicitado Plan Estratégico de Seguridad Vial, a juicio de quienes hilvanan la presente obra académica, se encuentra erróneamente bautizado; considerando que la planeación en palabras de Chiavenato (2014), es un acápite que se realiza desde el más alto nivel de una empresa para que funcione en todos los departamentos de la misma, integrando todas las fuerzas y generando sinergias positivas para llevarla a cabo; su papel principal se centra en contrarrestar los efectos negativos hontanar de la incertidumbre devenida por aquellos elementos incontrolables e imprevisibles que nacen durante el despliegue de las actividades operativas o misionales de cada institución, por contera, al vislumbrar las eventuales amenazas se generan de alguna forma oportunidades para desarrollar estrategias y enfrentar estos peligros silentes u ocultos. En tal medida, la planeación incluye un enfoque global que integra todos los recursos, capacidades, potencialidad, niveles de la empresa y decisiones que arrojan las diversas mediciones y juicios de valor subyacentes para cada uno de los casos, es decir, la planeación busca obtener datos direccionales para que con sana crítica se puedan tomar las decisiones que de acuerdo a cada circunstancia convenga.

A más de ello, la planeación se reviste de tres necesarias características:

1. Se proyecta a largo plazo considerando sus efectos y secuelas.
2. Se orienta hacia las relaciones de la organización y el ambiente en el que esta se desarrolla, razón por la que debe estar sujeta al alea de los acontecimientos endógenos y exógenos; de esta manera, las decisiones se erigen en juicios y no en datos porque estos últimos permiten controlar a los primeros.

3. Incluye la totalidad de la organización como un todo, por ende, abarca todas las aristas administrativas para obtener los efectos que se persiguen.

Con esto en mente, se advierte que al vincularse todos los procesos de la organización al cumplimiento de los ideales de la planeación, se crea un engranaje de fuerzas que trascienden desde lo personal hasta alcanzar los resultados pretendidos, es a lo que Drucker (1996) denomina la administración de la eficiencia personal. Así las cosas, por medio de la multicitada planeación se puede evidenciar la existencia de un sistema. Entonces no se puede hablar de un Plan Estratégico de Seguridad Vial, sino de un Sistema Estratégico de Seguridad Vial, en tanto que la planeación es una herramienta de dicho bucle. En otras palabras, el Plan Estratégico de Seguridad Vial es un Sistema de Seguridad y Salud en el Trabajo para las empresas de transporte, o para aquellas que se siguen a las prescripciones que estableció la Ley 1503 de 2012.

Se reafirma la postura antelada cuando se evalúan las etapas de la planeación estratégica, las cuales se centran en los siguientes cinco (5) grandes baluartes:

- a. Análisis ambiental implícito y explícito de la entidad, lo que las normas integradas de gestión distinguen como conocimiento y contexto de la organización.
- b. Determinación de la política y de los objetivos internos.
- c. Implantación de las alternativas estratégicas y tácticas con que operará la organización; esto es, un mapa de directrices para actuar de acuerdo a cada escenario fáctico del contexto organizacional.
- d. Elaboración documentada y divulgada de los caracteres que harán parte de la organización estratégica.
- e. Puesta en marcha o implementación del sistema.

Ilustrado lo que antecede se logra reafirmar que la planeación es tan solo una parte del sistema, de manera tal que de nada sirve un plan si este no se lleva a cabo.

Colofón de lo expuesto, desde este estadio hacia delante la investigación se fincará en el Sistema Estratégico de Seguridad Vial y los requisitos indispensables para hacerlo asible.

Conocimiento del contexto de la organización

Cada organización que se aconduce al supuesto fáctico que exige el artículo 12 de la Ley 1503 de 2011 deberá determinar el análisis ambiental implícito y explícito que la conforma a fin de poder avistar los resultados previstos en el Sistema de Seguridad Vial, a tal efecto es imprescindible distinguir entre el rol que asume como actor vial dentro del tráfico; identificar los procesos, actividades y funciones que puedan tener impacto en la seguridad vial, delimitar la interacción de los procesos, actividades y funciones como garante de la seguridad vial (Instituto Colombiano de Normas Técnicas, ICONTEC, 2014). Esta actividad, en la extinta resolución 1565 de 2014 se distingue como diagnóstico para comprender las actividades de la organización y su personal, desplazamientos, infraestructura y todos los riesgos inherentes a la seguridad vial.

Identificación de las necesidades de los *stakeholders*

La empresa al momento de construir el Sistema Estratégico de Seguridad Vial debe identificar a las partes interesadas y/o actores viales con los cuales se interrelacionara, así mismo establecer las necesidades y requisitos de los mismos y elevar mediante un mapa o matriz, las normas legales a las que se debe adherir para el cumplimiento de su misión social (Instituto Colombiano de Normas Técnicas, ICONTEC, 2014).

Delimitación del alcance del Sistema Estratégico de Seguridad Vial

Cada operadora debe delimitar documentalmente la aplicación del sistema para establecer hasta dónde puede llegar, apuntalando a todo momento que su espíritu se signa en eliminar el

número de muertes y lesiones graves germen de los hipotéticos siniestros de tráfico vial en los que pueda influir (Instituto Colombiano de Normas Técnicas, ICONTEC, 2014).

Liderazgo y Compromiso Estratégico

Sobre la dirección estratégica de la empresa debe evidenciarse actuaciones propias que develen el compromiso en torno a la seguridad vial, para ello debe garantizar que la política y los objetivos de la seguridad sean congruentes con el pensamiento de la organización; garantizar el cumplimiento de los requisitos legales e integración a los procesos administrativos de la misma; otorgar dentro del presupuesto anual de costos y gastos los recursos necesarios para el mantenimiento del sistema de seguridad, eliminar cualquier peligro que pueda generar riesgos a cualquier actor vial; adoptar un enfoque de procesos interdependientes para que todos los niveles de la organización participen en la seguridad vial. Establecer programas de capacitaciones, sensibilización y socialización de seguridad durante la operación de las fuentes de peligro; promover la mejora continua y apoyar toda sugerencia por parte de los colaboradores que redunde en el cumplimiento de los programas de la conducción segura (Instituto Colombiano de Normas Técnicas, ICONTEC, 2014).

Comité Paritario de Seguridad Vial y de Salud en el Trabajo - COPASVST

Para dar inicio a las actividades que implican el Sistema de Seguridad Vial habrá que atenderse la creación de un grupo de trabajo de alto rendimiento que sirva como difusor entre todos los niveles de la organización para analizar los resultados del diagnóstico preliminar y generar la estrategia a seguir; identificar los factores de riesgo y plan de acción para cada uno de ellos; garantizar los sistemas de seguridad dentro de la organización, evaluar el plan anual de capacitaciones, determinar el control de auditorías, determinar las medidas de formación

académica, vigilar y promover el cumplimiento de las normas y reglamentos de seguridad y salud en el trabajo dentro de la institución (Dec. 1072, art. 2.2.4.6.8-6, 2015, y Res. 1565, art. 1, 2014).

Las funciones que se describieron en precedencia pueden válidamente integrar al Comité de Seguridad Vial –CSV- con el Comité Paritario de Seguridad y Salud en el Trabajo –COPASST- para evitar el exceso de burocracia dentro de la organización del transporte, al fusionar ambos vocablos resulta el Comité bajo estudio. Ahora bien, recibe el nombre de paritario porque se conforma por igual número de personas en representación del empleador y de los trabajadores, por lo tanto, el vocablo paritario refiere a paridad o igualdad (Fundación Universitaria María Cano, 2021). El período de duración de este comité tiene una vigencia de dos años contados a partir del proceso de su elección, una vez vencido este término se deberá realizar una nueva elección.

Conformación del COPASVST

El Comité Paritario de Seguridad Vial y Salud en el Trabajo debe componerse por un número igual de representantes de la dirección y de los trabajadores con sus respectivos suplentes, según la siguiente tabla de ilustración:

Tabla 3:

Conformación Numérica del COPASVST

Cantidad de Trabajadores	Representantes
De 10 a 49	Uno por cada una de las partes
De 50 a 499	Dos por cada una de las partes
De 500 a 999	Tres por cada una de las partes
Más de 1000	Cuatro por cada una de las partes

Nota: Elaboración propia.

Las operadoras con menos de 10 trabajadores deberán asignar una persona que se encargue del manejo del COPASVST cuyo nombre institucional será Vigía en Seguridad Vial y Salud en el Trabajo (Fundación Universitaria María Cano, 2021).

Mecanismo de elección de COPASVST

Para realizar esta actividad se debe tener en cuenta que los representantes del empleador deben ser nombrados directamente por el mismo, mientras que, los trabajadores realizan su actividad democrática para elegir a los suyos. Para tal evento, se deberá realizar la inscripción de candidatos y ulterior sufragio.

Política de Seguridad Vial

La dirección estratégica debe confeccionar y divulgar una directriz de seguridad que distinga sus operaciones y vincule todos los centros de trabajo junto con los inmediatos colaboradores internos y externos, este lineamiento se denomina "Política de Seguridad Vial", la cual debe involucrarse dentro de todas las piezas documentales que conforman la plataforma estratégica de la organización; debe ser adecuada al propósito de la misma, proporcionar un marco de referencia para la confección de los objetivos de la seguridad y cultura vial (Aldana & Bernal, 2018); incluir el cumplimiento de todos los requisitos aplicables al contexto de la organización y vincular el compromiso de mejora continua en todos los aspectos de la seguridad vial. Esta pauta permite otorgar el compromiso de valor que adquiere la alta dirección con la seguridad de los trabajadores y partes externas en el despliegue de su gimnasia mercantil (Torres, Guataquí, & Niño, 2019). Complemento de lo expuesto, la política debe estar documentada comunicada y estar disponible para las partes interesadas según corresponda. Cuando se habla de la documentación de la política, refiere a que su contenido debe ser visible en cualquier dispositivo que tenga carácter representativo o declarativo (L. 1564, art. 243 *in fine*, 2012).

Objetivos de la Seguridad vial institucional

Con apego a los objetivos, al momento de edificarse es imperioso tener en cuenta que estos deben danzar con los criterios de la misión y de la visión organizacional, los cuales tomados en conjunto definen la propia razón de ser o de existir de la compañía (Chiavenato, 2014); con relación a este postulado, estos deben tener la virtud de facilitar el desarrollo de la gestión en seguridad vial comoquiera que son el atemperador de cada una de las actividades de la empresa, en tanto que se desprenden de su política (Álvarez & Cuellar, 2020). Atendiendo a esto se dividen en cuatro grandes categorías:

- a. Utilidad: En el sentido en que al disminuirse los peligros en el mismo sentido decaen los riesgos y ello evita el ausentismo laboral, visto desde la parte interna, y contrarresta las eventuales confrontaciones jurídicas por responsabilidad civil contractual o extracontractual disminuyendo los gastos de la empresa.
- b. La expansión: En el entendido que la seguridad, vista desde todos los niveles, garantiza el crecimiento de la organización.
- c. La seguridad: Este elemento se debe columbrar como un todo, habida cuenta que va de la mano con los dos anteriores en el sentido que garantiza la existencia de la compañía en el mercado social.
- d. Autonomía: En virtud a que evita intervenciones o investigaciones por parte de autoridades administrativas y judiciales que hipotéticamente puedan restringir la toma de decisiones.

Jerarquía de los objetivos

Cada objetivo se debe fijar teniendo en cuenta una orientación amplia que permita evitar la pérdida de la organización administrativa interna de la empresa, así las cosas todos estos

planteamientos deben abanderarse en un solo eje, alineado a la razón de ser de la empresa, evitando que los objetivos creados por departamento se superpongan a los institucionales.

Administración de los objetivos

Este acápite permite que, por cada uno de los objetivos que se establezca, se pueda crear un indicador que informe los resultados de las actividades seguras, por contera, cada uno de los procesos administrativos debe generar la teleología buscada con el sistema.

Información documentada

La organización debe documentar los procesos donde se evidencie el despliegue de las aptitudes laborales de las personas a su cargo como eje fundamental de la planificación, por tal razón debe documentar dentro de sus procesos aquellos procedimientos que develen la selección y reclutamiento del personal junto con pruebas de ingreso; exámenes médicos, exámenes psicosenométricos dentro de los cuales deben avizorarse los de visiometría, audiometría, motricidad y psicología; así mismo establecer los registros para las pruebas teóricas y prácticas llevadas a cabo por personas idóneas en cada ramo.

Control documental

La empresa debe establecer los mecanismos necesarios para que el sistema sea operado con un enfoque a los procesos y controlar todo tipo de información documental que permita establecer aquellos datos de sus colaboradores donde se discrimine la capacidad, habilidades y experiencia; así como definir las herramientas para la creación y actualización de cada uno de estos registros.

Control operacional

La sociedad organizacional debe establecer los procesos necesarios “para cumplir los requisitos y para implementar las acciones” (Instituto Colombiano de Normas Técnicas,

ICONTEC, 2014) necesarias para abordar todos los factores de la seguridad vial y su desempeño, los cuales se identifican al interior de cada uno de los objetivos.

Políticas de regulación

Además de las mencionadas, la organización debe establecer políticas que delimiten controles para evitar el consume de alcohol y drogas; regular las horas de conducción y descanso, control de los límites de velocidad, motivar el uso del cinturón de seguridad; evitar la manipulación de equipos móviles durante la conducción, definir los elementos de protección personal y establecer todas aquellas adendas adicionales que redunden en la seguridad de los clientes internos y externos.

Investigación de accidentes y plan de emergencias

La empresa debe establecer un procedimiento que identifique todos los factores subyacentes de incidentes y accidentes, así como planes de reacción ante las emergencias germen del objeto social.

Canales de comunicación

Es deber de la organización orientar la forma en que se difundirán las políticas, procesos, procedimientos, operaciones del servicio y demás que permita que todos los procesos interactúen en pro de la seguridad vial.

Planes de mantenimiento preventivo y correctivo de los equipos

La operadora debe recrear dentro de todos sus documentos estadios donde se puedan evidenciar el desarrollo de programas de mantenimiento preventivo, correctivo y de inspección de todos los equipos que comportan su infraestructura, atendiendo a que “los accidentes viales se han transformado en un problema de salud pública por su alta tasa de ocurrencia y severidad, de acuerdo a cifras dadas por la Organización Mundial de la Salud (OMS)” (Beltrán, 2019, p.5).

Auditorías internas

La institución debe llevar a cabo auditorías internas que permitan recopilar información sobre la forma en que se encuentra operando el sistema, para tal fin, deberá planificar, establecer, implementar y crear estos programas donde se pueda evidenciar la frecuencia, criterios, alcance y resultados.

Indicadores de gestión del PESV

Fuente de las auditorías internas, la entidad deberá acopiar todos los resultados de dicha gestión para enarbolar el diagnóstico en que se encuentra operando el sistema.

Revisión por la dirección

Es obligación de la alta gerencia revisar de forma honrada, el sistema de gestión dentro de los intervalos previamente establecidos a fin de asegurarse de su conveniencia adecuación, eficiencia, eficacia y advenir el cumplimiento de los objetivos raigambre de la política de seguridad vial y demás que rutilan en la plataforma estratégica.

Planes de mejora

La dirección estratégica debe edificar instrumentos que permitan identificar las no conformidades y tomar las acciones devenidas por su presencia, estableciendo los cambios a que haya lugar (Salas & Santa, 2015).

Mejora continua

La organización se encuentra comprometida para evaluar de seguido la idoneidad y efectividad del Sistema de Seguridad Vial; a tal efecto, debe prever todos aquellos cambios que puedan generar repercusión positiva en la seguridad del sistema y de todos los actores viales beneficios que permitan integrar todas las normas que apuntalen a la calidad de todas sus actividades mercantiles (Bojaca, 2017).

Responsabilidades devenidas del SESV

Como viene de verse, el Sistema Estratégico de Seguridad Vial, engendra una serie de responsabilidades de carácter civil, laboral, penal y administrativo, tanto interno como externo, que a la postre genera una serie de consecuencias que se evaluarán a continuación

Administrativa organizacional

Nótese que el Sistema Estratégico de Seguridad Vial constituye una decisión de vida para las empresas que se ciñen a los supuestos básicos que exige la norma 1503 de 2011, en tal virtud, las operadoras deben cumplir estas prerrogativas, no como una imposición sino como un compromiso de valor que adverte la fidelización de la organización al cumplimiento del ordenamiento jurídico que la orienta; es así que, el soslayo de dichos lineamientos constituye *per se* una diatriba a los estatutos constitucionales de cada institución comercial, por contera, un acto de rebeldía a la responsabilidad social empresarial y a los propios objetivos personales de quienes la inauguran (Torres S. F., 2019).

Los compromisos que adquiere una institución definen las reglas de juego de una cultura laboral, esto es, establece las fronteras para diferenciarlas de otras organizaciones, transmite un sentimiento de pertenencia a sus miembros, enarbola criterios colectivos para actuar ante otras instituciones y aumenta la estabilidad y respeto que los subordinados profesan hacia la persona moral; en síntesis, constituye un adhesivo que mantiene unida a la organización (Robbins & Judge, 2017).

Administrativa para con los entes de control

Cada compañía al momento de constituirse se ve compelida a cumplir la legislación que identifica dentro de su matriz de requisitos legales, en tal medida, se deberá atender que, una vez obtenidos los permisos, licencias o habilitaciones para su operación, el requisito *sine quanon* para

el despliegue de sus actividades consiste en vincularse al sistema de seguridad social integral con miras a favorecer la vida e integridad personal de sus trabajadores (L.100, art.281, 1993); ello, considerando que en Colombia los accidentes viales emergen la segunda causa de muertes violentas más recurrentes seguidas del homicidio (Fuscaldo & Cure, 2017), lo que indica que las sanciones por las omisiones de los cuidados que se deben seguir durante una actividad comercial son de calado y su inadvertencia deviene en Procedimientos Administrativos de estirpe Sancionatoria, considerando que los principios que rigen la seguridad vial son incondicionales; de esta forma la Ley 9 de 1979 edificó algunas actuaciones en medidas sanitarias durante el despliegue de gimnasias mercantiles, con la misma finalidad de guarnecer la dignidad humana se erigió el Decreto 1295 de 1994, por el cual se determinó la organización del Sistema General de Riesgos Laborales *otrora* Profesionales, el cual ostenta un compendio de actividades que deben cumplir los empleadores para clasificar el riesgo en que navega la actividad *so pena* de responder por las prestaciones económicas y asistenciales a que tenga derecho el trabajador sin perjuicio de las sanciones administrativas impuestas por los organismos de vigilancia y control, previo debido proceso (Ley 776, 2002).

Estos Procedimientos Administrativos Sancionatorios, yacen de los poderes de mando que posee la administración pública “para organizar la forma en que busca cumplir las funciones impuestas por el Estatuto Superior” (Chávez, 2021, p. 121) de manera que el conjunto de organos y personas que cumplen la función administrativa puedan encauzar coactivamente las actuaciones de los particulares a las exigencias del ordenamiento jurídico. El poder sancionador en cita, fulgura una función materialmente jurisdiccional de carácter administrativo para que mediante un procedimiento se pueda sancionar el comportamiento antijurídico de una persona (Universidad Libre de Colombia - Seccional Cúcuta, 2018).

Civil contractual y extracontractual

El empleador ostenta la obligación de vigilar y controlar las actividades del personal laboral a su cargo, de tal forma que, actúa como garante de las actuaciones de estos y de las que los mismos puedan inferirle a otras personas. Así lo orienta los artículos 2341 al 2345; 2349, 2355 y 2356 del Código Civil colombiano donde se le endilga responsabilidad patrimonial al empleador por los daños derivados de la incuria en el desarrollo de su objeto social laboral.

Laboral

Acompasado con lo estatuido por la Ley 776 de 2002, el Código Sustantivo de Trabajo atemperó que “Cuando exista culpa suficiente comprobada del empleador en la ocurrencia del accidente de trabajo o de la enfermedad profesional, está obligado a la indemnización total y ordinaria por perjuicios (...)” (D. L. 3743, art. 216, 1950).

Lo relatado en precedencia indica que la omisión del empleador en el control de los peligros y riesgos deja secuelas económicas obligatorias de solventar.

Penal

Con apego a lo preceptuado por el Código Penal Colombiano, las conductas punibles se pueden llevar a cabo, por acción o por omisión, de acuerdo a las obligaciones que recaen en la persona que cumple el respectivo rol de garante. De esta forma lo expone la regla en cita:

Acción y omisión. La conducta punible puede ser realizada por acción o por omisión.

Quien tuviere el deber jurídico de impedir **un resultado** perteneciente a una descripción típica y **no lo llevar a cabo**, estando en posibilidad de hacerlo, quedará sujeto a la pena contemplada en la respectiva norma penal. A tal efecto, se requiere que el agente tenga a su cargo la protección en concreto del bien jurídico protegido,

o que se le haya encomendado **como garante la vigilancia de una determinada fuente de riesgo**, conforme a la Constitución o a la ley.

Son constitutivas de posiciones de garantía las siguientes situaciones:

1. Cuando se asuma voluntariamente la protección real (...) de una fuente de riesgo, dentro del propio ámbito de dominio.
2. Cuando exista una estrecha comunidad de vida entre personas.
3. Cuando se emprenda la realización de una actividad riesgosa por varias personas.
4. Cuando se haya creado precedentemente una situación antijurídica de riesgo próximo para el bien jurídico correspondiente (L. 599, art. 25, 2000) (Énfasis agregado por los investigadores).

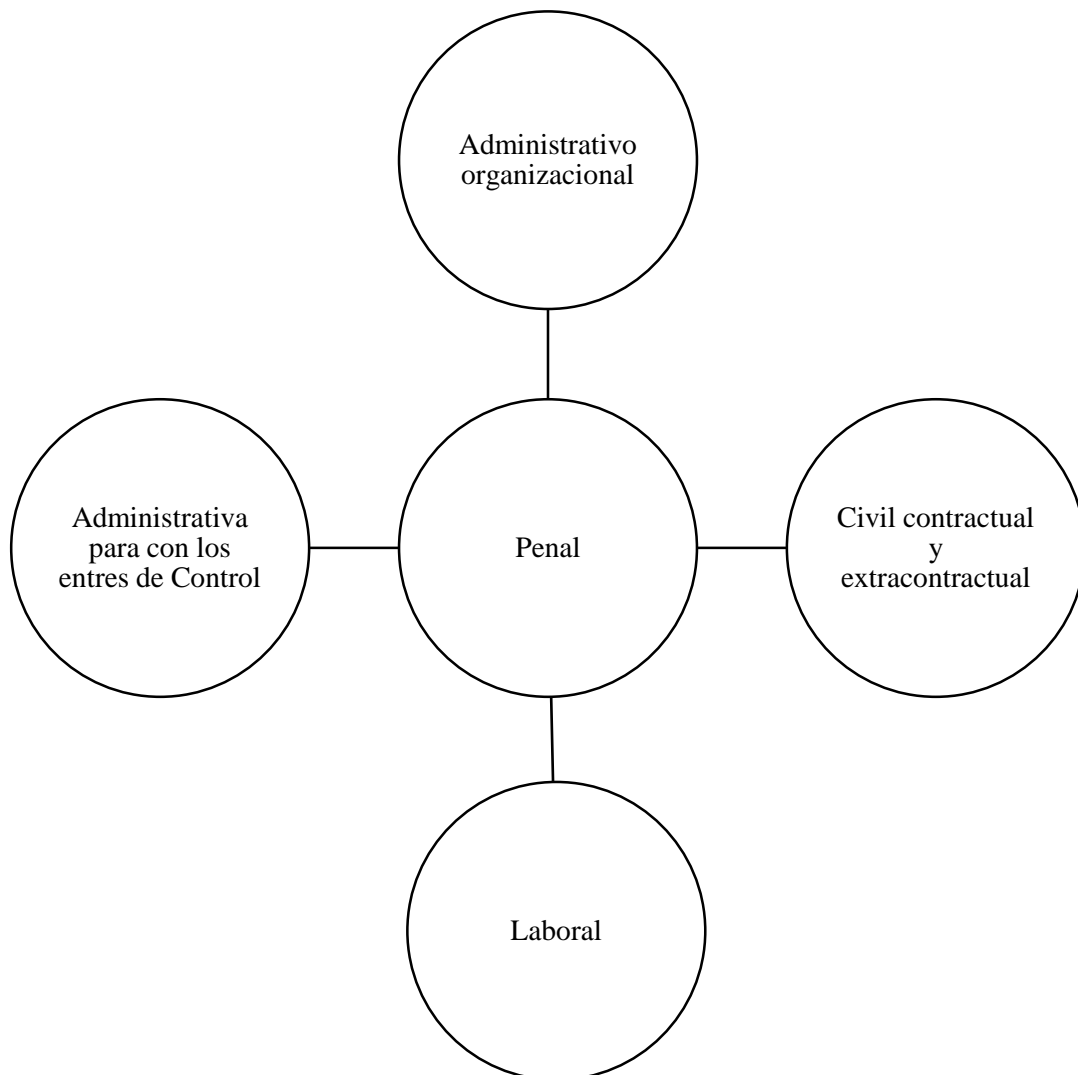
Colorario de lo expuesto, es de vital importancia advertir que un empleador que asume la posición de garantía de las fuentes de peligro, en este caso las que se adveran en el Sistema Estratégico de Seguridad Vial o SGSV, como lo denomina la NTC – ISO 39001 (2014), tiene la obligación de controlar el resultado dañino que estas puedan generar, caso contrario responderá por su omisión de acuerdo a la circunstancia y quien cometa el hipotético hecho dañino, homicidio o lesiones personales, responderá por acción o autor material. De esta manera lo alecciona Lascuraín (2005), al esmigrir que el ámbito de domino del sujeto se expande a lo que peligrosamente le otorga el deber de controlarlo, aspecto que de präterito de denominó deberes de aseguramiento (Garrido, 2011), para significar que quien tiene el control de las fuentes de peligro posee la obligación de llevar a cabo actividades de diligencia o de cuidado para impedir que los peligros creados excedan los riesgos permitidos y, en todo caso, si se excediere la conducta para constituir un riesgo no permitido y este efectivamente generara un daño, le asiste la obligación del garante acudir en auxilio de la persona afectada para salvaguardar su integridad afectada,

injerencia, prestando los primeros auxilios correspondientes, deberes de salvamento (Lascuraín, 2005), *so pena* de responder por el hipotético punible de omisión de socorro (L. 599, art. 131, 2000).

Diagrama de las responsabilidades del SESV

Ilustración 3:

Responsabilidades subyacentes del SESV



Nota: Elaboración propia.

Factores generadores de la culpa

La culpa dentro del ámbito de las actividades mercantiles establece una serie de criterios que sumados uno a uno expone el por qué pudo haberse presentado una situación que determina un incidente o accidente laboral. Se manifiesta por los siguientes criterios:

Imprudencia

Obedece al excesivo grado de confianza con que se ejecuta una actividad de alto riesgo rebasando los límites permitidos para su ejecución (Universidad del Rosario, 2019).

Impericia

Se desprende de la carencia de actitud y aptitud para el desempeño de una gestión determinada revestida de algún tipo de riesgo; de allí que la selección por competencias que deben llevar a cabo los empleadores hace que cada persona ejecute un cargo de acuerdo a su formación, habilidades y experiencia.

Negligencia

Parte de la incuria de una persona al momento de desempeñar determinado oficio, esto es sustraerse de las obligaciones que le atañen a su rol de garante, motivo por el que se originan los delitos de omisión.

Inobservancia de los reglamentos o deberes

Se centra en el desconocimiento o inatención del piélago de normas que orientan determinada actividad.

Así las cosas, se puede entender por culpa la posibilidad de prever un resultado no requerido, aspecto que la distancia del dolo, donde existe la consciencia o voluntad de obrar y exteriorizar su contenido para efectivamente realizar una conducta contraria a derecho (Sabogal, 2014).

Clasificación de la culpa

La culpa dentro de las actividades que erigen el Sistema Estratégico de Seguridad Vial se distingue en dos modalidades, a saber:

Culpa consciente, con representación o con previsión

En este estadio, el actor del hipotético hecho dañoso representa mentalmente las consecuencias que pueden generar su acción, abrogando los límites del riesgo permitido, pero confía en que puede evitar su resultado; *empero*, al llegar a la situación prevista las cosas se le salen de control y no puede hacer nada para evitarlo (Mantilla *et al*, 2020).

Culpa inconsciente, sin representación o sin previsión

En este acápite, el actor ni siquiera se imagina que con su actuar puede generar un daño y, por lo tanto, actúa al vaivén de las ignoradas consecuencias.

Culpa inmediata

Yace de la inadvertencia de los roles que se deben cumplir al momento de llevar a cabo una actividad de alto riesgo, *Verbi gracia*, el conductor de un bus que abre la puerta de su vehículo, estando este en movimiento y al tomar una curva sale expulsado un pasajero que pretendía bajarse más adelante.

Culpa mediata

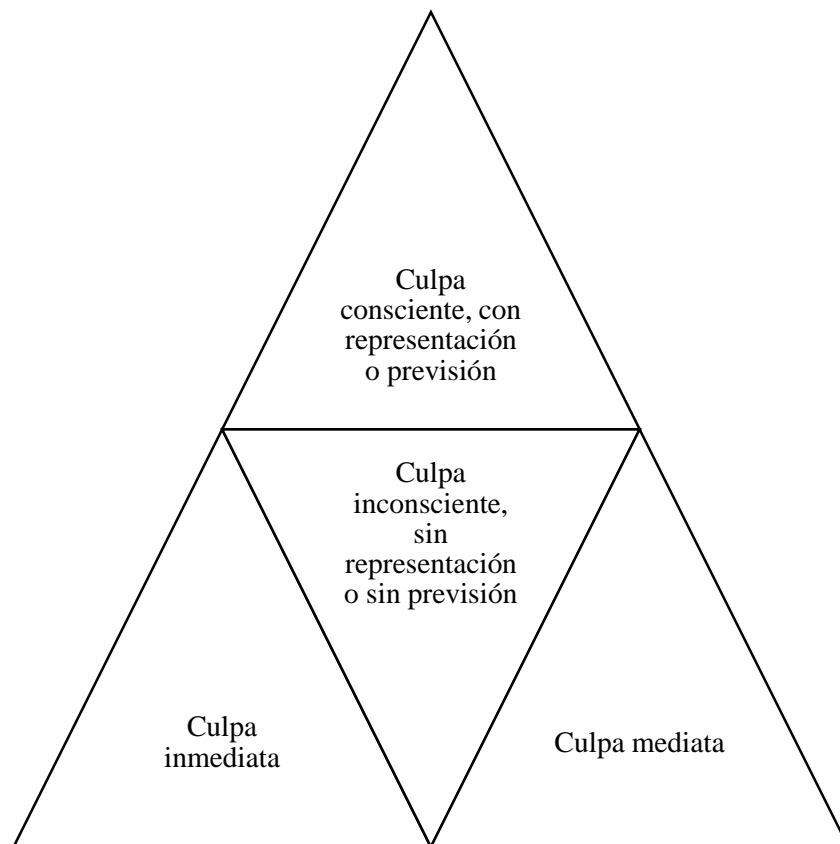
Se origina por la sustracción de cumplir con la obligación de llevar a cabo una respuesta ante determinada emergencia. *Verbi gracia*, el funcionario que advierte el escape de gas propano de una llave que accidentalmente se abrió y puede generar una intoxicación a sus pares, pero este no hace nada para evitarlo.

Culpa derivada del hecho ilícito

Se presente cuando interviene el resultado al momento de cometerse una contravención; ejemplo, el conductor que inadvierte un semáforo en rojo atropellando a una persona.

Ilustración 4:

Diagrama de la clasificación de la culpa.



Nota: Elaboración propia.

Niveles de la forma en que se presenta la culpa

Los comportamientos imprudentes se miden de acuerdo al nivel en que se representa la culpa, la cual, puede ser de las siguientes formas:

Lata.

Emerge de las situaciones de previsibilidad que cualquier persona racional puede atender. Esto indica que comporta un nivel de prudencia mínimo que permite que las personas puedan transitar en el ámbito social bajo los parámetros que postula la buena fe y la confianza legítima. Por tal sentido sus resultados no son de trascendencia y, por lo tanto, en el semáforo de precauciones de los niveles de los riesgos se debe contemplar con menor severidad.

Leve.

Constituye un aspecto que sólo los hombres diligentes tienen en cuenta, razón por la cual se erige dentro de una estructura organizada unos procedimientos atinentes a la prevención de riesgos derivados de las fuentes de peligro.

Levísima.

Se presenta de un accionar que sólo una persona con extraordinaria diligencia puede avizorar. Este aspecto constituye aquellos talentos que se incorporan dentro de los peligros silentes que, al parecer, podrían no advertirse pero que su presencia puede generar aciagos acontecimientos.

Estos factores de valoración, permiten establecer los grados de culpabilidad en los que incurrió el actor al momento de inferirse un hipotético daño.

Capítulo II

La extinta resolución 1565 de 2014, expedida por el Ministerio de Transporte, dejó por sentado algunos procedimientos que se deben tener en cuenta al momento de enarbolarse el SESV. Estos son los siguientes:

Identificación de las normas de la actividad

La organización debe distinguir todo el tinglado normativo general que se aconducta al despliegue de su actividad, mediante la creación de una matriz de requisitos legales:

Tabla 4:

Modelo matriz de requisitos legales

Requisito normativo	Proceso responsable	Cómo se cumple

Nota: elaboración propia.

Evaluación o valoración de los riesgos

Atendiendo el contenido de la resolución 312 de 2019, se deben considerar, de acuerdo a la cantidad de empleados, los ítems que despiertan alarma durante la ejecución de las actividades misionales, por tal fin se debe clasificar el personal según el papel que desempeñan dentro de la organización, de acuerdo a cada uno de los procesos, esto es, estratégico, misional u operativo y de apoyo avistados en la estructura organizacional u organigrama de la entidad (Garzón, Escobar, & Galindo, 2017).

Con la misma atención se deberán clasificar las personas de acuerdo a su actividad dentro de la vía y establecer un listado de conductas y comportamientos en la conducción, de acuerdo con la naturaleza de la actividad y el nivel de exposición al riesgo, avisa de ejemplo: alto, medio, bajo.

Ahora bien, la valoración del riesgo debe incluir: a) la evaluación de los riesgos considerando los controles existentes; b) la definición de los criterios que atemperen la convivencia con el riesgo y c) la conclusión sobre la aceptabilidad del riesgo, con base en los criterios objetivos previamente definidos –principio de determinación del riesgo permitido- (Instituto colombiano de normas técnicas, Icontec, 2012).

Para definir los criterios de aceptabilidad de un riesgo, la organización debe tomar en consideración los siguientes baluartes: 1) el cumplimiento de los requisitos legales que orientan su actividad; 2) la política de seguridad vial asociada a su similar de salud ocupacional y seguridad en las actividades secundarias; 3) los objetivos y metas perseguidos por la organización; 4) todos los aspectos operacionales, intrínsecos y extrínsecos, que hacen parte de su actividad misional; y 5) los aportes que hipotéticamente puedan realizar los *stakeholders*.

La evaluación de los riesgos debe considerar que esta actividad corresponde “al proceso de determinar la probabilidad de que ocurran eventos específicos y la magnitud de sus consecuencias” (Instituto colombiano de normas técnicas, Icontec, 2012); por tal razón, para evaluar el nivel del riesgo es imperioso considerar o realizar la siguiente ecuación:

$NR = NP \times NC$, donde NR equivale al nivel de riesgo;

NP, nivel de probabilidad y;

NC, nivel de consecuencia.

A su vez, para establecer el nivel de probabilidad se debe atender a la siguiente operación:

$NP = ND \times NE$, donde ND equivale al nivel de deficiencia y;

NE al nivel de exposición.

Tabla 5:

Ejemplo de identificación de riesgos para cargos administrativos.

PERSONAL ADMINISTRATIVO	NIVEL DEL RIESGO		
CLASIFICACION DEL RIESGO	ALTO	MEDIO	BAJO
Distracciones		X	
Uso del celular		X	
Estrés		X	
Posturas	X		

Nota: Elaboración propia.

Tabla 6:

Ejemplo de identificación de riesgos para cargos operativos.

PERSONAL OPERATIVO	NIVEL DEL RIESGO		
CLASIFICACION DEL RIESGO	ALTO	MEDIO	BAJO
Distracciones	X		
Uso del celular	X		
Estrés	X		
Posturas	X		

Nota: Elaboración propia.

Tabla 7:*Ejemplo de identificación de riesgos por el entorno.*

ENTORNO	NIVEL DEL RIESGO		
CLASIFICACION DEL RIESGO	ALTO	MEDIO	BAJO
Señalización y normatividad	X		
Estado de la vía	X		
Distracciones	X		
Imprevistos	X		

Nota: Elaboración propia.

Tabla 8:*Identificación de riesgos por actores en la vía.*

ACTORES EN LA VIA	NIVEL DEL RIESGO		
CLASIFICACION DEL RIESGO	ALTO	MEDIO	BAJO
Distracciones	X		
Impericia	X		
Negligencia	X		
Imprudencia	X		

Nota: Elaboración propia.

Sin embargo, para la identificación de los peligros y valoración de los riesgos se recomienda acudir a lo orientado por la GTC-45 de 2012 que contempla que:

(...) la valoración de los riesgos es la base para la gestión proactiva de S y SO, liderada por la alta dirección, como parte la gestión integral del riesgo, con la participación y compromiso de todos los niveles de la organización y otras partes organizadas (p.4).

Bajo esta orientación, la organización deberá:

- a) Definir un instrumento para recopilar la información sobre la identificación de los peligros (el cual puede encontrarse en el anexo B de la GTC-45).
- b) Clasificar los procesos existentes en la organización, actividades y tareas donde se evidencie las instalaciones, planta, personas y procedimientos.
- c) Identificar los peligros. En ese documento se deben incluir todos aquellos devenidos de cada actividad laboral considerando el qué, cómo, cuándo, dónde y quién puede verse afectado.
- d) Identificar los controles existentes para mitigar los riesgos que se asocian a cada peligro.
- e) Valorar el riesgo, asociándolo a cada peligro y definir los criterios para determinar la convivencia con dicho riesgo –principio de habituación del riesgo-.
- f) Establecer un plan de acción que permita morigerar los riesgos y mejorar los controles establecidos.
- g) Revisar la conveniencia del plan de acción y determinar los mecanismos para la reevaluación de los peligros y riesgos.
- h) Realizar seguimiento a los planes de mejora.

Todos estos enunciados deben quedar documentados e implementados durante las actividades misionales de la organización.

Una vez identificados los niveles de riesgo, estos se deben clasificar y priorizar para determinar el grado de aceptabilidad, luego de ello, definir los objetivos, seleccionar las acciones de mitigación y establecer prácticas comunes que se llevarán a cabo para contrarrestar aciagas situaciones.

Ilustración 5:*Ejemplo de aceptabilidad del riesgo.*

Nivel de Riesgo	Significado Explicación	
I	No Aceptable	Situación crítica, corrección urgente
II	No Aceptable o Aceptable con control específico	Corregir o adoptar medidas de control
III	Mejorable	Mejorar el control existente
IV	Aceptable	No intervenir, salvo que un análisis más preciso lo justifique

Nota:https://www.unipamplona.edu.co/unipamplona/portaIG/home_13/recursos/gestion_talento_humano/procedimientos/24092018/pgh_23_matriz_ipvr_rev.pdf

Despliegue de los objetivos de seguridad y seguimiento

La firma empresarial deberá establecer una matriz de despliegue de los objetivos de seguridad donde se pueda atestar la directriz de la política; el objetivo que se enarbola; el indicador que se desprende del objetivo, el indicador de resultado y/o indicador de actividad; la meta a alcanzar, el proceso responsable, la fuente de donde se toma la medición y la frecuencia de la medición (Roa & Suárez, 2016).

Tabla 9:*Ejemplo matriz de despliegue de los objetivos.*

Directriz de la política	Objetivo	Indicador	Meta	Proceso responsable	Fuente	Frecuencia

Nota: Elaboración propia.

Tabla 10:*Ejemplo de objetivos de seguimiento.*

OBJETIVOS	SEGUIMIENTO		
	ANUAL	MENSUAL	DIARIO
Identificar los factores que generan la distracción laboral			X
Establecer mecanismos para evitar el uso del celular en la jornada laboral		X	
Realizar acciones Anti/Estrés		X	
Capacitar en la corrección de Posturas en desarrollo de la actividad Laboral			X

Nota: Elaboración propia.

Para establecer los controles, raigambre de los objetivos de seguimiento, es imperioso considerar el número de trabajadores expuestos, la peor consecuencia, la asociación del requisito legal que se avizora en la matriz de requisitos legales y la naturaleza del objeto social de la organización.

Tabla 11:*Ejemplo de acciones de mitigación*

ACCIONES	SEGUIMIENTO		
	ANUAL	MENSUAL	DIARIO
Fortalecer la salud ocupacional		X	
Fortalecer espacios de esparcimiento y comunicación		X	
Pausas activas			X
Capacitación en posturas ergonómicas		X	

Nota: Elaboración propia.

Tabla 12:*Ejemplo de análisis de Mejora*

ANÁLISIS DE MEJORAS	SEGUIMIENTO		
	ANUAL	MENSUAL	DIARIO
Identificación de los factores que generan la distracción laboral		X	
Mecanismos para evitar el uso del celular en la jornada laboral		X	X
Acciones anti/estrés			X
Corrección de posturas en desarrollo de la actividad laboral			X

Nota: Elaboración propia.

Tabla 13:*Ejemplo de evaluaciones de seguimiento.*

EVALUACIONES	SEGUIMIENTO		
	ANUAL	MENSUAL	DIARIO
Fortalecimiento de la salud ocupacional		X	
Fortalecimiento de los espacios de esparcimiento y comunicación		X	
Pausas activas		X	
Capacitación en posturas ergonómicas		X	

Nota: Elaboración propia.

Una vez contemplada la valoración de los riesgos y las ulteriores actividades para mitigarlos, la organización debe disponer de los recursos necesarios para determinar la suficiencia

de los parámetros existentes o la necesidad de su mejora continua; a tal fin, se deberá atender la implementación de nuevos controles según los siguientes ítems:

Eliminación del peligro.

Para llevar a cabo esta actividad, la dirección estratégica deberá considerar el establecimiento, vigilancia y control, de dispositivos que permitan realizar seguimientos de control a las fuentes de peligro; en este caso, la forma en que se operan los automotores y el mantenimiento preventivo y correctivo que se lleva a cabo.

Sobre este total aspecto, el Ministerio de Transporte ha contemplado la exigencia a las empresas de transporte, para la instalación de dispositivos internos que permitan informar al usuario la velocidad en que se desplaza el vehículo, lo anterior para regular el control de velocidad de las fuentes motoras durante la prestación del servicio (Resolución 1122 , 2005).

Sin embargo, por disposición del Consejo de Estado, Sala de lo Contencioso Administrativo, Sección Primera, no es posible imponer sanciones a las empresas de transporte, sobre esta eventual omisión, en tanto que la falta no se encuentra edificada en la ley que direcciona las actividades del transporte –principio de legalidad- (C.E. Sala de lo Contencioso Administrativo - Sección Primera-. Radicación: 11001-03-24-000-2012 -00178-00 / 2021, 2021). Razón por la que, le corresponde a las operadoras establecer un instructivo para la verificación interna del funcionamiento de dichos elementos.

Allende de lo expuesto, la Ley 769 de 2002, contempla sanciones a los conductores de los vehículos, por transitar excediendo los límites de velocidad permitidos (Giraldo, 2020).

Asimismo, la inteligencia del Decreto 431 de 2017, emanado por el Ministerio de Transporte, exige, como requisito para obtener la habilitación, la “implementación de un sistema

de comunicación bidireccional entre la empresa y todos los conductores de los vehículos y de las soluciones tecnológicas destinadas a la gestión y control de la flota” (art.12).

Con esto en mente, se distingue que las autoridades han desplegado un papel de capital importancia en los riesgos viales, no obstante, las empresas deben adoptar los criterios propios para eliminar y/o atenuar los peligros hontanar de su actividad.

Sustitución

Le corresponde a cada entidad reemplazar por materiales menos dañinos, los elementos que durante la operación de la fuente puedan causar riesgos a los operadores y a sus usuarios –principio de seguridad de los actores viales-. Esta actividad se distingue como seguridad pasiva en el entendido que busca minimizar los eventuales daños y se denomina seguridad activa al conjunto de dispositivos instalados en una fuente para proporcionar mayor eficacia durante su manipulación.

Controles de ingeniería

Refiere a la mejora continua que debe desplegar la alta dirección para la instalación de sistemas en las fuentes de peligro que permitan proporcionar adecuadas condiciones de ventilación, atemperar la acústica, reducir el estrés, limitar los niveles de velocidad, disponer de mecanismos de seguridad por cada usuario, establecer periodos de descanso y pausas activas, etc.

Controles administrativos

La organización debe instaurar avisos informativos que contengan advertencias sobre la presencia de fuentes de peligro; así mismo, deberá establecer procedimientos de inspección, mantenimiento correctivo y preventivo de las fuentes, controles de acceso a las instalaciones y fuentes y ante todo formación académica sobre cuidado y prevención durante la manipulación o abordaje de los automotores y/o comportamiento seguro en las sedes administrativas ((Rios, 2017)).

Elementos de protección personal

La dirección estratégica debe incluir dentro de los medios de dotación laboral, todos aquellos que sean indispensables para mantener inane la salubridad de los trabajadores.

Todos estos criterios deben atenderse con la mayor brevedad posible -principio de plazo razonable- con miras de salvaguardar la integridad de los *stakeholders* procurando la adaptación del trabajo al individuo (Instituto colombiano de normas técnicas, Icontec, 2012) y exigir que los trabajadores cumplan religiosamente dichos lineamientos para evitar la auto puesta en peligro - principio de autorresponsabilidad-.

Comportamiento humano

Cada empresa debe establecer un procedimiento de reclutamiento, selección, contratación, inducción y capacitación de todos los trabajadores que hacen parte de su planta operacional. Así mismo, deberá realizar una matriz descriptiva de cargos y relación cuantitativa de personas integradas a las dependencias de la estructura organizacional.

Tabla 14:

Ejemplo matriz descriptiva de identificación de cargos y funciones.

Descripción	Dependencia	Proceso	Personas integradas a la dependencia	Funcionarios responsables	Cargo	Funciones

Nota: Elaboración propia.

Con la misma diligencia deberá establecer un manual de funciones y perfiles que distingan la identificación y objetivo del cargo, las funciones a desplegar, las competencias requeridas, formación, habilidades, identidad del esfuerzo y responsabilidades.

De la misma manera deberá planificar las capacitaciones que se deben tener en cuenta para el despliegue de las actividades en seguridad vial, por manera que habrá de edificarse un plan que contenga todas las estrategias que se llevarán a cabo para realizar la formación de todos los colaboradores.

En consonancia con lo expuesto, se deberá medir el nivel de conocimiento aprehendido en cada una de las capacitaciones y la forma en que este servirá de baremo para las actividades que constituyen el objeto mercantil de la empresa.

Se debe considerar permanentemente que la capacitación es el acicate que esperan los trabajadores, comoquiera que independiente de la aspiración salarial y experiencia profesional aspiran a obtener de sus empleadores denodadas muestras para la transferencia del conocimiento y/o formación académica, los cuales constituyen los tres grandes elementos de la cultura organizacional:

- a) Artefactos: toda la inmobiliaria y capital intelectual de la empresa.
- b) Valores adoptados: transferencia de conocimiento desplegado por el empleador y adquirido por el trabajador.
- c) Supuestos básicos: psicología del trabajador, lo que este piensa de la organización (Robbins & Judge, 2017).

Ilustración 6:

Ejemplo manual de funciones y perfiles.

MANUAL DE FUNCIONES Y PERFILES	
A. IDENTIFICACION DEL CARGO	
Nombre: Directora de Talento Humano y Bienestar institucional	
Proceso: Talento Humano.	
Cargo del Jefe Inmediato: Gerente General	
B. OBJETIVO DEL CARGO:	
Liderar el desarrollo de las competencias del personal impulso los procesos de cambio garantizando la óptima selección y contratación de personal, generar ventajas competitivas sostenidas.	
C. FUNCIONES	
1. Reclutamiento y Selección de personal 2. Contratación de personal. En los casos que sean cargos administrativos se contrata con previa autorización del gerente general. 3. Recepción y acogida de nuevos trabajadores. (Inducción). 4. Formación del personal 5. Valoración de tareas 6. Sistemas de remuneración del personal: salarios y primas 7. Expedientes del personal. 8. Administración de salarios. 9. Comunicación interna. 10. Relaciones Laborales. 11. Resolución de conflictos laborales. 12. Vinculación a paraíscales para el personal contratado por la empresa. 13. Organización del personal dentro de la empresa. 14. Relación con Mutuas de Accidentes y similares. 15. Normas y reglamentos de régimen interior. 16. Cancelaciones de contratos laborales. 17. Relación con los abogados de la empresa . 18. Garantizar al recurso humano las condiciones ideales de seguridad e higiene. 19. Mantener una comunicación positiva entre empleados y empresa. 20. Realiza memorandos y/o requerimientos por incumplimiento para el personal de la empresa. 21. Rinde informes de sus funciones cuando el caso lo requiera. 22. Llevar y cumplir el cronograma de actividades y capacitaciones. 23. Entregar indicadores de gestión según requerimiento.	
D. COMPETENCIAS	
NIVEL EDUCATIVO:	IDIOMAS:
Profesional en carrera administrativa o afines	N/A
EQUIVALENCIA PARA HOMOLOGAR EDUCACION Y/O FORMACION (SI APLICA):	EXPERIENCIA REQUERIDA:
2 Años de experiencia en trabajos similares	1 años de experiencia mínimo.
FORMACION:	
* Servicio al cliente. * Relaciones Interpersonales . * Legislación Laboral. Gestión humana - Salud ocupacional - Coaching.	
Habilidades:	
Liderazgo	Responsabilidad
Planeacion	Relaciones interpersonales
Orientacion a resultados	Apertura al cambio
Toma de decisiones	Profesionalismo
Supervision	Flexibilidad y/o empatia
Trabajo en equipo	Autonomia
Delegacion y/o empoderamiento	Solucion de problemas
Tratamiento de la informacion	Control
E. CONDICIONES DE TRABAJO:	
El cargo se ubica en un sitio cerrado , agradable y no mantiene contacto con agentes contaminantes.	
ESFUERZO:	
El cargo exige un esfuerzo fisico de estar sentado/parado constantemente y requiere de un grado de precisión manual y visual bajo.	
RESPONSABILIDADES:	
*HERRAMIENTAS Y EQUIPOS: Manejo de equipo de oficina, equipo de cómputo, herramientas o instrumentos propios del trabajo, inmuebles asignados al área de trabajo.	
*CONTACTOS: -Todos los departamentos de la empresa.	
*PERSONAS A CARGO: Administrativo y operativo.	
*VALORES: N/A	
*USO DE TECNOLOGIA: Word, Excel, Correo electrónico.	

Nota: Tomado de SIGC Grupo Empresarial Viatena (2021).

Ilustración 7:

Ejemplo evaluación eficacia de la capacitación.

EVALUACIÓN EFICACIA DE LA CAPACITACIÓN	
Fecha DD/MM/AÑO:	
Capacitador:	
Tema:	
Tipo de evaluación: Oral ___ Escrita ___ Taller ___ Otros: <u>X</u> Cual :_Juego de roles	
A. PARTICIPANTES	
1.	
2.	
3.	
4.	
5.	
6.	
7.	
8.	
9.	
10.	
11.	
12.	
13.	
B. ACTIVIDADES DE EVALUACIÓN	
Objetivo Estudiar al individuo en un entorno o situación único y de una forma lo más intensa y detallada posible.	
Aprobado Si ___ No. ___	
Fecha y firma del Evaluador.	

Nota: Tomado de SIGC Grupo Empresarial Viatena (2021).

Ilustración 8:

Ejemplo programa general capacitación.

PROGRAMA GENERAL CAPACITACION																								
OBJETIVO DEL PROGRAMA	Capacitar al personal de trabajadores sobre los riesgos derivados de la actividad y contribuir a la formación integral de los mismos, para el cumplimiento de las metas de la empresa.																							
Capacitación a Realizar	enero		febrero		marzo		abril		mayo		junio		julio		agosto		septiembre		octubre		noviembre		diciembre	
	1		2	3	5	6	7	8	9	10					11					12			13	
1. Políticas de la empresa																								
2. Deber objetivo de Cuidado																								
3. Seguridad Vial																								
4. Alcoholismo y Tabaquismo																								
5. Fuentes de Riesgo																								
7. Modalidades de Transporte																								
8. SG-SST																								
9. COPASST																								
10. Normas de Tránsito y Transporte.																								
11. Posición de garantía de la Fuente de riesgo.																								
12. Clima de seguridad familiar.																								
13. Auditorías Generales																								
PROGRAMADO																								
EJECUTADO																								
APLAZADO																								
Fecha de Última actualización:	_____											_____												Aprobado Gerencia General

Nota: Tomado de SIGC Grupo Empresarial Viatena (2021).

Pruebas de ingreso

Se debe establecer que las pruebas de acceso de los operadores de las fuentes de peligro deben acompañarse con las establecidas para la obtención de la licencia de la conducción con miras a acreditar la idoneidad o competencia del motorista.

Prueba teórica.

Esta actividad debe medir el conocimiento del operario en temas de mecánica básica; conocimiento de los órganos de control del automotor; identificación de los dispositivos de alarma

o testigos de funcionamiento; régimen básico del tránsito, esto es, reconocimiento de las señales reglamentarias, preventivas, informativas y transitorias; régimen básico del transporte en cuanto a los documentos que sustenta la operación de los equipos.

Prueba práctica.

La gimnasia de esta prueba debe ser realizada por una persona idónea, preferiblemente un operador de antigüedad en la empresa que haya superado notablemente las pruebas re evaluativas de teoría – práctica. Este evento debe realizarse preferiblemente en el tipo de automotor que se va a conducir, prestando atención en los hábitos pre, durante y post operativos.

Exámenes médicos.

Deben centrarse en visiometría, audiometría, coordinación motriz, psicología, presión arterial e inteligencia emocional.

Información documentada

La organización deberá establecer todos sus procesos en forma documental a fin de que puedan ser consultados por las partes interesadas, en tal virtud deberá confeccionar una matriz de canales de comunicación interna donde se puedan contemplar los mecanismos utilizados para difusión de la información.

Tabla 15:

Ejemplo matriz de canales de comunicación

Proceso emisor	Aspecto a comunicar	Responsable de la comunicación	¿A quién le comunica?	¿Cuándo comunica?	Estrategias y medios	Registro o evidencia

Nota: Elaboración propia.

Ilustración 9:

Ejemplo formato solicitud para creación, modificación o anulación de documentos y registros.

**FORMATO
SOLICITUD PARA CREACIÓN, MODIFICACIÓN O
ANULACIÓN DE DOCUMENTOS Y REGISTROS**

FECHA	DD	MM	AAAA	PROCESO	
DOCUMENTO				CÓDIGO	VERSIÓN
SOLICITADO POR:				CARGO	
<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	TIPO DE SOLICITUD:		<input type="checkbox"/> CREACIÓN	<input type="checkbox"/> MODIFICACIÓN	<input type="checkbox"/> ANULACIÓN
DESCRIPCIÓN:					
FIRMA DEL SOLICITANTE				ACEPTADO	<input type="checkbox"/> RECHAZADO <input type="checkbox"/>
JUSTIFICACIÓN:					
FIRMA:				FECHA DE APROBACIÓN O RECHAZO	
NOMBRE:					
CARGO:					

Nota: Tomado de SIGC Grupo Empresarial Viatena (2021).

Ilustración 12

Ejemplo formato listado maestro de registros.

**FORMATO
LISTADO MAESTRO DE REGISTROS**

NOMBRE DEL REGISTRO	CÓDIGO	PROTECCION		ACCESO	ALMACENAMIENTO			RECUPERACION	TIEMPO EN EL ARCHIVO		DISPOSICIÓN FINAL
		FISICO	MAGNETICO		¿Quién?	¿Como?	¿Dónde?		Activo	Inactivo	

Nota: Tomado de SIGC Grupo Empresarial Viatena (2021).

Ilustración 13:

Ejemplo formato distribución de documentos y registros.

**FORMATO
DISTRIBUCIÓN DE DOCUMENTOS Y REGISTROS**

Nombre del Documento o del Registro		Versión		Código	
Responsable:					
Cargo:		Directora de Calidad			

Información de Quienes Reciben				Fecha de entrega	Cantidad de Copias entregadas	
Nombre	Cargo	Proceso	Firma: Responsable		Controladas	No controladas

Nota: Tomado de SIGC Icoltesa Ltda (2021).

En los indicadores se deberá tener en consideración que los de resultado deberán incluir número de incidentes o accidentes de tránsito en un periodo determinado; la tasa de accidentalidad vehicular, el impacto económico de los incidentes y accidentes de tránsito y la cantidad de vehículos que componen el parque automotor.

En lo relativo a los informadores de actividad se deberá atender el número de personal formado en seguridad vial y el cumplimiento de los programas de mantenimiento.

Ilustración 14:

Ejemplo formato ficha técnica indicadores de gestión.

FORMATO FICHA TÉCNICA INDICADORES DE GESTIÓN		
NOMBRE		TIPO DE INDICADOR
RESPONSABLE DE SU MEDICIÓN		De proceso <input type="checkbox"/> Del S.G.C <input type="checkbox"/>
		FUENTE
OBJETIVO (Para qué sirve)		
FRECUENCIA DE MEDICIÓN	FORMULA	META
MEDICIONES	META	<p style="text-align: center;">1 Medición</p>
3		
4		
5		
6		
7		
ANÁLISIS		
¿REQUIERE ACCIÓN CORRECTIVA? SI <input type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/> Número <input style="width: 50px;" type="text"/>		

Nota: Tomado de SIGC Grupo Empresarial Viatena (2021).

Ilustración 16:

Ejemplo formato hoja de vida equipos de oficina

FORMATO HOJA DE VIDA EQUIPOS DE OFICINA					
INFORMACIÓN GENERAL					
Nombre del Equipo (Computador, fotocopiadora, fax, etc.)					
Proceso donde se encuentra Ubicado					
Código Interno Asignado:					
Responsable del Equipo:					
Proveedor:					
INFORMACION ESPECIFICA					
<small>Esta parte aplica sólo para COMPUTADORES</small>					
C.P.U. Central Processing Unit (unidad de proceso central)					
Marca: _____		Serial: _____			
Tenga en cuenta:		Sombree la casilla que corresponda, teniendo en cuenta si la C.P.U. cuenta con el componente en mención. En general en el campo correspondiente a estado, escriba <u>conforme si</u> es correcto o <u>no conforme</u> si es regular o malo.			
Componente	Unidad de CD Room	SI	NO	Estado	
	Unidad A (Disquete)	SI	NO		
	Quemador:	SI	NO		
TECLADO					
Marca: _____		Serial: _____			
Estado: _____					
MONITOR					
Marca: _____		Serial: _____			
Estado: _____					
MOUSE					
Marca: _____		Serial: _____			
Estado: _____					
IMPRESORA (S)					
Marca: _____		Serial: _____			
Estado: _____					
Marca: _____		Serial: _____			
Estado: _____					
OTROS COMPONENTES					
Parlantes	SI	NO	Estado: _____		
Cámara Web	SI	NO	Estado: _____		
Microfóno	SI	NO	Estado: _____		
Scanner	SI	NO	Estado: _____		
APLICACIONES Y CONEXIONES					
Sistema Operativo (Nombre)			_____		
Office (Nombre y referencia)			_____		
Conexión a Internet			<input type="radio"/> SI	<input type="radio"/> NO	
Otros Programas:			_____		
OTROS EQUIPOS (Fotocopiadoras - Fax - televisores - DVD - teléfonos - video beam, etc.)					
Marca	_____	Estado	_____	_____	_____
Serial	_____	Estado	_____	_____	_____
Estado	_____	Estado	_____	_____	_____
Elaboró,			Revisó,		
_____			_____		
_____			_____		

Nota: Tomado de SIGC Grupo Empresarial Viatena (2021).

Ilustración 19:

Ejemplo formato programa mantenimiento preventivo para equipos de oficina

FORMATO PROGRAMA MANTENIMIENTO PREVENTIVO PARA EQUIPOS DE												
OBJETIVO DEL MANTENIMIENTO	Garantizar que los equipos de oficina funcionen de forma correcta.											
AÑO												
Revisión a Realizar	enero 1S 2S 3S 4S	febrero 1S 2S 3S 4S	marzo 1S 2S 3S 4S	abril 1S 2S 3S 4S	mayo 1S 2S 3S 4S	junio 1S 2S 3S 4S	julio 1S 2S 3S 4S	agosto 1S 2S 3S 4S	septiembre 1S 2S 3S 4S	octubre 1S 2S 3S 4S	noviembre 1S 2S 3S 4S	diciembre 1S 2S 3S 4S
Mantenimiento Preventivo para Equipos de Oficina												
EQUIPOS DE OFICINA DE ICOLTÉS S.A.S												
Primera Revisión: Programa de Mantenimiento Preventivo para equipos de oficina												
Segunda Revisión: Programa de Mantenimiento Preventivo para equipos de oficina												
PROGRAMADO EJECUTADO APLAZADO	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Fecha de Última actualización:	_____					Aprobado Líder de Infraestructura						

Nota: Tomado de SIGC Grupo Empresarial Viatena (2021).

Ilustración 20:

Ejemplo formato programa verificación dispositivos de velocidad

FORMATO PROGRAMA VERIFICACION DISPOSITIVOS DE VELOCIDAD																									
OBJETIVO DEL MANTENIMIENTO	Verificar el correcto funcionamiento de los dispositivos de velocidad para el parque automotor adscrito a ICOLTES S.A.S.																								
Mantenimiento a Realizar	<table border="1"> <thead> <tr> <th>enero</th> <th>febrero</th> <th>marzo</th> <th>abril</th> <th>mayo</th> <th>junio</th> <th>julio</th> <th>agosto</th> <th>septiembre</th> <th>octubre</th> <th>noviembre</th> <th>diciembre</th> </tr> <tr> <td>1S 2S 3S 4S</td> <td>1S 2S 3S 4S</td> <td>1S 2S 3S 4S</td> <td>1S 2S 3S 4S</td> <td>1S 2S 3S 4S</td> <td>1S 2S 3S 4S</td> <td>1S 2S 3S 4S</td> <td>1S 2S 3S 4S</td> <td>1S 2S 3S 4S</td> <td>1S 2S 3S 4S</td> <td>1S 2S 3S 4S</td> <td>1S 2S 3S 4S</td> </tr> </thead> </table>	enero	febrero	marzo	abril	mayo	junio	julio	agosto	septiembre	octubre	noviembre	diciembre	1S 2S 3S 4S	1S 2S 3S 4S	1S 2S 3S 4S	1S 2S 3S 4S	1S 2S 3S 4S	1S 2S 3S 4S	1S 2S 3S 4S	1S 2S 3S 4S	1S 2S 3S 4S	1S 2S 3S 4S	1S 2S 3S 4S	1S 2S 3S 4S
enero	febrero	marzo	abril	mayo	junio	julio	agosto	septiembre	octubre	noviembre	diciembre														
1S 2S 3S 4S	1S 2S 3S 4S	1S 2S 3S 4S	1S 2S 3S 4S	1S 2S 3S 4S	1S 2S 3S 4S	1S 2S 3S 4S	1S 2S 3S 4S	1S 2S 3S 4S	1S 2S 3S 4S	1S 2S 3S 4S	1S 2S 3S 4S														
Mantenimiento Preventivo Vehicular																									
PARQUE AUTOMOTOR VINCULADO A ICOLTÉS LTDA - SENDEROS TOURS																									
Verificación Dispositivos de Velocidad																									
PROGRAMADO	<input type="checkbox"/>																								
EJECUTADO	<input type="checkbox"/>																								
APLAZADO	<input type="checkbox"/>																								
Fecha de Última actualización:	_____																								
	Aprobado Gerencia General _____																								

Nota: Tomado de SIGC Grupo Empresarial Viatena (2021).

Ilustración 21:

Ejemplo formato reporte individual de inspección pre-viaje

FORMATO REPORTE INDIVIDUAL DE INSPECCIÓN PRE- VIAJE				
DATOS DEL VEHÍCULO				
PLACAS		MODELO		Observaciones Previas:
CLASE	BUS (ETA)	PAX		
MARCA		No. Interno		
CHEQUEO				
FRENOS				
	BUENO	REGULAR	MALO	
FRENO PRINCIPAL	X			
FRENO DE SEGURIDAD	X			
		SI	NO	
ESCAPES	AIRE	X		
	LÍQUIDO	X		
LLANTAS				
DELANTERAS	IZQUIERDA		DERECHA	
	B	R	M	B
	X			X
TRASERAS	IZQUIERDA		DERECHA	
	B	R	M	B
	X			X
ELEMENTOS DE SEGURIDAD				
	BUENO	REGULAR	MALO	
LIMPIA BRISAS	X			
Retrovisor Int.	X			
Retrov. Ext. Der.	X			
Retrov. Ext. Izq.	X			
EQUIPO DE CARRETERA				
	BUENO	REGULAR	MALO	
BANDEROLAS	X			
TACOS	X			
LLANTA REP.	X			
GATO	X			
HERRAMIENTAS	X			
EXTINTOR	X			
BOTIQUIN	X			
OBSERVACIONES				
El vehículo se encuentra en óptimas condiciones para realizar el viaje.				
SUSPENSIÓN				
	BUENO	REGULAR	MALO	
ROTULAS	X			
RESORTES	X			
MUNONES	X			
AMORTIGUADORES	X			
RETENEDORES	X			
RODAMIENTOS	X			
LUCES				
PRINCIPALES		IZQUIERDA		DERECHA
ALTA		B	R	M
BAJA		X		X
AUXILIARES		X		X
MEDIAS		X		X
DIRECCIONAL		X		X
PARQUEO		X		X
REVERSA		X		X
STOP		X		X
OTRAS		BUENA		MALA
LUZ DE PLACA		X		X
LUZ EXT. CARROCERÍA		X		X
LUCES LATERALES		X		X
INSTRUMENTOS DE SEGURIDAD				
	BUENO	REGULAR	MALO	
VIDRIOS	X			
PUERTAS	X			
CINTURONES	X			
Pito:	X			
ESTADO DE PRESENTACIÓN Y ASEO				
	BUENO	REGULAR	MALO	
Latonería y Pintura	X			
Tapicería	X			
Distintivos	X			
ÚTILES DE ASEO		SI	NO	
CANECAS		X		
JABÓN		X		
ESCOBAS		X		
TOALLAS		X		
Firma y Sello				

Nota: Tomado de SIGC Icolter S.A.S. (2021).

Auditorías

La persona moral debe garantizar el seguimiento del sistema y la medición por intermedio de indicadores informativos sobre el cumplimiento de la seguridad vial.

A tal efecto, deberá izarse un procedimiento que contenga los formatos o registros que direccionen dicha actividad.

Ilustración 22:

Ejemplo formato programa general de auditorías internas.

FORMATO PROGRAMA GENERAL DE AUDITORÍAS INTERNAS												
OBJETIVO DE LA AUDITORIA												
AÑO												
Proceso a Auditar	enero 1S 2S 3S 4S	febrero 1S 2S 3S 4S	marzo 1S 2S 3S 4S	abril 1S 2S 3S 4S	mayo 1S 2S 3S 4S	junio 1S 2S 3S 4S	julio 1S 2S 3S 4S	agosto 1S 2S 3S 4S	septiembre 1S 2S 3S 4S	octubre 1S 2S 3S 4S	noviembre 1S 2S 3S 4S	diciembre 1S 2S 3S 4S
Sistema Gestión de Calidad												
DIRECCIÓN ESTRATÉGICA												
1ª Auditoría												
2ª Auditoría												
GESTIÓN DE CALIDAD												
1ª Auditoría												
2ª Auditoría												
GESTIÓN COMERCIAL												
1ª Auditoría												
2ª Auditoría												
PRESTACIÓN DEL SERVICIO												
1ª Auditoría												
2ª Auditoría												
TALENTO HUMANO												
1ª Auditoría												
2ª Auditoría												
COMPRAS												
1ª Auditoría												
2ª Auditoría												
FINANCIERO												
1ª Auditoría												
2ª Auditoría												
INFRAESTRUCTURA												
1ª Auditoría												
2ª Auditoría												
PROGRAMADO EJECUTADO APLAZADO REVISIÓN POR LA DIRECCIÓN	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Fecha de Última actualización:	_____					_____						
Aprobado Dirección Estratégica												

Nota: Tomado de SIGC Grupo Empresarial Viatena (2021).

Ilustración 23:

Ejemplo formato plan de auditoría interna

FORMATO PLAN DE AUDITORÍA INTERNA				
PROCESO: _____				
FECHA: _____			LUGAR: _____	
AUDITOR PRINCIPAL: _____				
EQUIPO ASIGNADO: _____				
OBJETIVO				
ALCANCE				
Aplica al proceso enunciado al inicio de éste formato.				
DOCUMENTOS DE REFERENCIA				
1. Caracterización del Proceso 2. Procedimiento				
DESARROLLO AUDITORIA				
DIA	HORA	ACTIVIDAD	AUDITOR	AUDITADO
FIRMA AUDITOR: _____				
FIRMA AUDITADO: _____				

Nota: Tomado de SIGC Grupo Empresarial Viatena (2021).

Ilustración 25:

Ejemplo formato informe de auditoría interna

**FORMATO
INFORME DE AUDITORIA INTERNA**

.....

FECHA:

PROCESO	
OBJETIVO	
ALCANCE	
AUDITADO(S)	
AUDITOR(ES)	

HALLAZGO	REQUISITO	NC	OBS

FORTALEZAS	RECOMENDACIONES

AUDITOR

AUDITADO

Nota: Tomado de SIGC Grupo Empresarial Viatena (2021).

Ilustración 26:

Ejemplo formato evaluación de auditores

FORMATO EVALUACIÓN DE AUDITORES				
Auditor Evaluado: _____				
Evaluador: _____				
COMENTARIOS DE LOS AUDITADOS				
Como califica el desempeño del auditor en cuanto a: Marque con una X en el cuadro que indica su percepción.				
DESCRIPCIÓN	Excelente	Bueno	Aceptable	Deficiente
Presentación de la actividad a desarrollar				
Claridad en la ejecución de la auditoria				
Visión general del proceso auditado				
Conocimiento de los procedimientos que aplican				
Domínio de la Norma				
Manejo del Tiempo				
	Tranquilo	Presionado	Inquieto	
¿Cómo se mostró durante la ejecución?				
¿Cómo se sintió usted durante la ejecución?				
INFORME DEL EVALUADOR				
DESCRIPCIÓN	Excelente	Bueno	Aceptable	Deficiente
El uso racional del tiempo empleado en la auditoria y el cumplimiento de los horarios programados				
Consistencia en los reportes entregados				
Redacción y soporte de la información entregada				
Consistencia de los análisis de causas recibidos				
Consistencia de las acciones correctivas recibidas				
Seguimiento a las acciones correctivas				
RESULTADO DE LA EVALUACIÓN:				
Observaciones del Evaluador:				
Observaciones del Auditor Evaluado:				
FECHA DE CIERRE DE LA EVALUACIÓN:				
_____ Evaluador			_____ Evaluado	

Nota: Tomado de SIGC Grupo Empresarial Viatena (2021).

Mejora continua

La alta gerencia debe establecer un sistema de seguridad que permita atender todos los requerimientos necesarios para mejorar continuamente, razón por la que, deberá edificar un plan de acciones preventivas y correctivas que apunte a dicha finalidad controlando y corrigiendo todos los aspectos que desborden los criterios normativos identificados en la matriz de requisitos legales.

En el cumplimiento documental del SESV, es indispensable establecer el tiempo de vida útil de cada uno de los registros que identifican la trazabilidad del desempeño de sistema, por ende, al erigirse el manual de control documental se debe establecer una tabla que aleccione el tiempo de preservación de cada uno de los documentos.

Ilustración 27:

Ejemplo tabla de retención documental

TABLA DE RETENCION DOCUMENTAL								
CODIGO	SERIES Y TIPOS DOCUMENTALES	RETENCION		DISPOSICION FINAL				PROCEDIMIENTOS
		ARCHIVO DE GESTION	ARCHIVO CENTRAL	CONSERVACION TOTAL	ELIMINACION	MICROFILMACION	SELECCIÓN	
Observaciones:					FIRMA RESPONSABLE:			
					FECHA:			
<i>Documento original</i>								

Nota: Tomado de SIGC Icoltes S.A.S. (2021).

Ilustración 28:

Ejemplo formato reporte de servicio no conforme

**FORMATO
REPORTE SERVICIO NO CONFORME**

Servicio No Conforme N°. _____ Fecha: _____

Proceso Responsable: _____

Servicio No conforme originado por:

Transporte Escolar Transporte Empresarial STTE Transporte ocasional Básico o carga

1. DESCRIPCION DEL SERVICIO NO CONFORME			
			• Detectado por : _____
			• Cargo : _____
2. ANALISIS DEL SERVICIO NO CONFORME			
			• Analizado por : _____
			Vo. Bo. Responsable del proceso: _____
3. TRATAMIENTO INMEDIATO			
DESCRIPCIÓN DEL TRATAMIENTO		VERIFICACION Y SEGUIMIENTO	
CORRECCIÓN: _____ CONCESIÓN: _____			
_____	_____	_____	_____
Responsable	Fecha de Ejecución	Responsable del Proceso	Fecha

¿EL SERVICIO NO CONFORME AMERITA ACCIONES?

SI NO

EN EL CASO DE AMERITAR ACCIÓN INDIQUE EL NÚMERO DEL CONSECUTIVO DE

FORMATO DE ACCIONES. _____

Nota: Tomado de SIGC Grupo Empresarial Viatena (2021).

Ilustración 29

Formato correcciones, acciones correctivas y preventivas

**FORMATO
CORRECCIONES, ACCIONES CORRECTIVAS Y
PREVENTIVAS**

FECHA	DD	MM	AAAA	PROCESO	Acción No.
CORRECCIÓN	<input type="checkbox"/>	ACCIÓN CORRECTIVA	<input type="checkbox"/>	ACCIÓN PREVENTIVA	<input type="checkbox"/>
DESCRIPCIÓN DE LA NO CONFORMIDAD					
No Conformidad detectada por:					
Nombre:			Cargo:		
No.	Identificación de las causas				
1.					
Corrección (Solo para no conformidades reales y cuando sea valido)					
DEFINICIÓN DE ACCIONES					
No.	ACTIVIDAD	RESPONSABLE	FECHA DE COMPROMISO	FECHA DE SEGUIMIENTO	
1.					
SEGUIMIENTO					
FECHA	COMENTARIOS			RESPONSABLE	
FECHA DE EVALUACIÓN DE LA EFICACIA					
LA ACCIÓN FUE EFICAZ?		SI	No. DE NUEVA ACCIÓN		
		NO			
FECHA DE CIERRE					
FIRMA RESPONSABLE					
NOMBRE					
CARGO					

Nota: Tomado de SIGC Grupo Empresarial Viatena (2021).

La expectativa legítima que un actor vial espera de sus autoridades se encumbra en cumplimiento cabal del debido proceso cardinal sopesado en las normas orientadoras y rutila en las expectativas sociales de la conducción automotora (Chávez, p.81, 2020).

A señales de Hervada (2014), la seguridad constituye un derecho cultural que parte de el instinto de conservación, por tal motivo “está al alcance de todos comprender que es imposible un hecho cultural sin que tenga una base natural” (p.52). De allí que, todo lo que hombre inventa para su subsistencia requiere una capacidad netamente natural a lo que los filósofos llaman potencia “si nada hubiese de jurídico natural, nada habría de jurídico cultural” (Hervada, p.53, 2014)

Sobre esta teoría navega Pabón (2014) al señalar que la tarea de conductor es una actividad humana de sirena, en la que interviene prácticamente la totalidad del organismo físico y psíquico, todo lo cual converge en un resultado final, la conducción como requisito para hacer realidad la libertad fundamental de locomoción, pero dicha libertad no es absoluta, por ende, requiere llevarse a cabo con todos los cuidados de rigor, para evitar el rompimiento del equilibrio habida consideración que, cualquier desatención rompe la normalidad facilitando la aparición de accidentes que, se podrían haber evitado con solo desplegar una cultura de seguridad vial. Por ese mismo cauce navega Torres, Guataquí, & Niño (2019) al contemplar que en la gestión de las amenazas de una actividad de alto riesgo, es inexorable considerar ampliamente la actividad que se desarrolla, el entorno y posibles impactos que puedan romper la armonía creando una emergencia germen de un accidente no previsto en la evaluación de los riesgos. Este argumento guarda correspondencia con lo morigerado por Patiño (2014), quien expone que la salud es un derecho fundamental que por conexidad con la vida deber ocupar una posición privilegiada en el

ordenamiento legal, de allí que, todos los escenarios que recrean para protegerla adveran el compromiso del Estado Social del Derecho en el que transita nuestro país.

Con estos postulados traídos a colación es imposible soslayar el criterio de Velásquez (2013) quien, de pretérito expuso que la vida “es el mayor bien de la persona” (p.3) que sirve de soporte y de base física a todos los bienes jurídicamente tutelados por el legislador, por lo tanto, es a través de los delitos contra la vida y la integridad personal que se protege, razón por la que, cualquier omisión o ejecución material que atente contra ella debe ser castigada por la justicia, pues de nada sirve que haya una legalidad formal si esta no se pone en funcionamiento. En palabras de Fernández (2014) “ley sin justicia es dominación y no derecho, y democracia sin justicia es una farsa de legitimación de cualquier cosa” (p.11) de allí que el Sistema Estratégico de Seguridad Vial no es otra cosa que un eslabón de la cadena que privilegia la existencia humana –principio de dignidad humana-.

Capítulo III

Como viene de exponerse, denominar que la Seguridad Vial se erige en un nimio plan, es incorrecto, en tanto que, para llevarse a cabo, requiere la interacción de varios procesos y procedimientos, razón por la que, se irradia verdaderamente un sistema o ciclo de seguridad vial considerando la realidad en la aplicación del ciclo PHVA; ello implica una fase de planeación, una fase de ejecución, una fase de operación y finalmente una fase de verificación y control. En otras palabras, la interacción de actividades interdependientes que se vinculan armónicamente para lograr un resultado (Covey, 2009).

Por lo tanto, es meritorio tenerse en cuenta que, si bien es cierto, la Seguridad Vial emerge de un plan que se hilvana en la dirección estratégica de una organización, es necesario que sea ejecutado para hacerlo realidad, si no fuese esto cierto, el mal denominado Plan Estratégico de Seguridad Vial sería una mera expresión formal de la alta dirección.

Entonces, para que sea asible, el Sistema Estratégico de Seguridad Vial, debe concretarse en los procedimientos que se develan en una estructura administrativa avizorada en un mapa de procesos que distingue la forma en que se integran armónicamente los diversos niveles de una organización; negar esta realidad, sería tanto como incurrir en un denominado punto ciego, para erigir una mentira vital (Goleman, 2015) que sostenga o defienda que el denominado plan censurado no hace parte del ciclo PHVA .

En otras frases, el susodicho plan, es sólo una parte del Sistema que se hace realidad con su implementación, de allí que, la denominación correcta es SESV (Sistema Estratégico de Seguridad Vial).

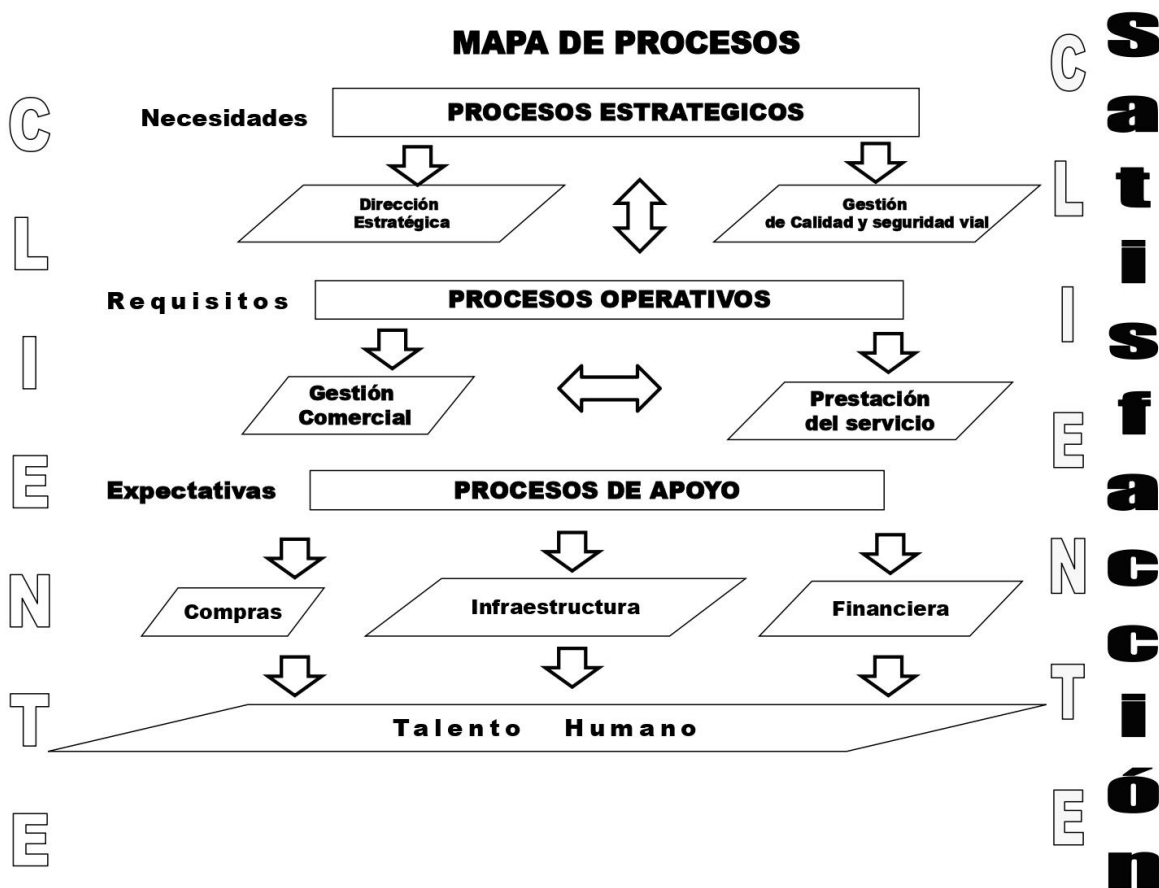
En armonía con estos criterios, en el presente acápite se describirá la forma en que se integra el SESV con el SG-SST, en otra grafía, la constitución o integración de todos los sistemas, es decir,

la confección, propiamente dicha de un Sistema Integrado de Gestión, si a este asisten otros sistemas, logrando una verdadera cohesión, donde subsisten las condiciones de cada uno de estos -teoría de la microfísica del poder- (Foucault, 2019).

Con esto en mente, es necesario columbrar los niveles de una organización y su integración con la seguridad vial, diagramado en un mapa de procesos:

Ilustración 31:

Ejemplo mapa de procesos.



Nota: Elaboración propia.

Estructura del Sistema Estratégico de Seguridad Vial

Al otear la ilustración pretérita, se puede concluir que los niveles de una administración se representan en tres grandes procesos, estos son:

Procesos estratégicos

Donde se direcciona el comportamiento de la organización estableciendo todos los elementos o directrices que conforman la plataforma estratégica; esto es, la misión, la visión, las políticas, los valores, los objetivos, el modelo de negocio y el compromiso para cumplir con dichos lineamientos.

Procesos operativos o misionales

Develan la razón de ser de la entidad y ponen al descubierto la forma en que ejecuta su actividad mercantil, objeto social.

Procesos de apoyo

Son aquellos departamentos que sirven de soporte a los procesos misionales para cumplir la actividad comercial de la organización y administrar en debida forma todos los recursos con que cuenta la dirección estratégica para el cumplimiento de su teleología.

Integración del SESV con el SG-SST

La extinta resolución 1565 de 2014 atemperó unos requisitos que deben edificarse en un plan, para *a posteriori* hacerlos realidad mediante su confección, implementación y control, por medio de las auditorías y subsecuentes índices de resultado y actividad.

Estos menesteres yacen en cada uno de los procedimientos de la organización y se vinculan a su ciclo estratégico, administrativo y de apoyo, lo cual se atesta en los siguientes enunciados:

Marco normativo

Los direccionamientos del Sistema Estratégico de Seguridad Vial, esto es, aquellas reglas que comportan su obligatoriedad para enarbolarlo, hacen parte de los documentos identificables por la dirección estratégica a fin de desplegar su actividad. Esta gimnasia se avizora en la matriz general de requisitos legales.

Comité de Seguridad Vial

En líneas precedentes se esgrimió que este sanedrín administrativo puede ser el mismo que comporta el COPASST, por tal virtud, adopta el vocablo COPASVST. En este sentido la norma en cita no se opuso a ello, sino que en este escrito, se realiza esta sugerencia para evitar la creación burocrática administrativa.

Danzando con esta expresión, el comité bajo estudio emerge de los procesos de apoyo donde se ubica el área administradora del talento humano, dicho de otra forma, esta área juega un papel fundamental en torno a la elección democrática de sus representantes en sintonía con lo expuesto por la resolución 312 de 2019 hontanar del decreto 1072 de 2015, raigambre de la ley 1562 de 2012 que hace patente la protección del trabajo como derecho fundante del Estado Social de Derecho enunciado en el artículo 25 -principio de jerarquía legal- para cumplir los fines propios de la seguridad vial.

Roles y funciones de la alta dirección

Fija unos parámetros y responsabilidades que se deben tener en cuenta dentro de los procesos estratégicos, con miras a que la seguridad vial sea un principio elemental de la organización durante el desarrollo de sus actividades económicas.

Acorde con lo expuesto estas responsabilidades deberán incluirse en el manual de funciones y perfiles que milita en el área de talento humano.

Políticas de dirección administrativa y operativa

Le corresponde a la alta gerencia trazar los lineamientos direccionales de la empresa por medio de políticas y de los objetivos que se buscan al momento de instaurarla.

Diagnostico -contexto de la organización-

Esta orientación se compenetra con lo ilustrado por el numeral 4 de la norma NTC-ISO 39001 de 2014 en congruencia con lo señalado en la GTC 45 de 2012 y los artículos 2.2.4.6.15 y 2.2.4.6.16. del decreto 1072 de 2015 en el marco de las características, actividades, tamaño y segmento de la empresa, así como la identificación y valoración de los peligros, riesgos y personas expuestas bien sea en la parte administrativa o como actores de la vía; funciones propias que se lideran desde el área que administra el talento humano de la sociedad.

Seguimiento y evaluación

Parte de las auditorías que se deben llevar a cabo para controlar las fuerzas y resultados del sistema atendiendo a lo expuesto en los artículos 2.2.4.6.19 al 2.2.4.6.22 y el 2.2.4.6.29 del decreto 1072 de 2015, orientados a su vez en la resolución 312 de 2019. De esta forma todos los acápite expuestos se integran armónicamente a la seguridad de la organización.

Capacitación

Esta responsabilidad, si bien hace parte, de los compromisos adquiridos por la dirección estratégica, se centra en el talento humano de los procesos de apoyo visible en el plan anual de capacitación que instaura el artículo 2.2.4.6.35 del decreto 1072 de 2015.

Pruebas y exámenes médicos

Al igual que el acápite antecedente esta gimnasia se centra en el área de talento humano y se irradian en los temas de salud ocupacional que le atañen.

Control de la documentación

El despliegue de sistemas de gestión exige la creación de información documentada que permita realizar la trazabilidad del mismo; a tal efecto se vincula todo el bucle organizacional para administrar las eventuales fuentes de peligro, riesgos, infraestructura, compras, información financiera, gestión comercial, prestación del servicio, plataforma estratégica y en fin, todo el andamiaje que comporta el funcionamiento de la institución. Este requisito se compenetra con la luz que dimana de los artículos 2.2.4.6.12 al artículo 2.2.4.6.14 del decreto 1072 de 2015.

Infraestructura

Acorde con el tema bajo estudio la organización debe implementar todos aquellos mecanismos tendientes a inspeccionar todas las fuentes, sean de peligro o no, que comportan su infraestructura.

Compras

La persona jurídica, al momento de edificar el sistema, deberá vincular al mismo todos aquellos agentes que sirvan de suministro para su normal funcionamiento según los lineamientos de los artículos 2.2.4.6.27 y 2.2.4.6.28.

Apoyo tecnológico

Se recomienda a la organización implementar herramientas que permitan obtener información en tiempo real y actuar dando preferencia al manejo de herramientas ofimáticas, de posicionamiento global, bidireccionales u otras que sirvan de atalaya para la seguridad de los actores viales y personal administrativo y operativo de la institución.

Atención a víctimas y plan de emergencias

La organización deberá construir un procedimiento que sirva de faro para la “preparación y respuesta ante emergencias que identifique las amenazas, evalúe la vulnerabilidad” (Res. 1012, art.16, 2019).

Control de políticas para evitar el consumo de estupefacientes

Es deber de la organización identificar un procedimiento o instructivo que señale la forma en que se tomarán pruebas orientadoras sobre el consumo de estupefacientes previo o durante el despliegue de las actividades operacionales de la organización, a tal aspecto se deberá contar con la autorización del trabajador a fin de realizarla (Chávez, 2020).

Mejora continua

Con el fin de institucionalizar fuentes para mejorar el desarrollo del Sistema de Seguridad Vial, la institución debe edificar un procedimiento que identifique las acciones preventivas y/o correctivas necesarias que permiten la mejora constante del sistema. Así mismo, se deberán implementar las medidas y acciones correctivas germen de requerimientos o recomendaciones manantial de las auditorías internas o de las sugerencias emanadas de las autoridades administrativas.

De esta forma se debe considerar racionalmente las formas de integrar los sistemas con las normas fanal de las operaciones de la organización.

Trazabilidad normativa del PESV

Se ha expresado durante el periplo de esta Galatea textual que la Ley 1503 de 2011 determinó los lineamientos para la formación de hábitos y conductas seguras en la vía, en tal sentido su objeto describe lo siguiente:

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;
- e) Se establezca una relación e identidad entre el conocimiento teórico sobre las normas de tránsito y el comportamiento en la vía;

f) Se impulsen y apoyen campañas formativas e informativas sobre el uso de la bicicleta como medio de transporte en todo el territorio nacional.

PARÁGRAFO 1o. El Gobierno nacional incluirá dentro del Plan Nacional de Seguridad Vial las medidas necesarias que permitan incentivar el uso de la bicicleta como medio de transporte en el territorio nacional, de un modo responsable y de respeto a todos los usuarios de los medios de transporte.

PARÁGRAFO 2o. El Gobierno nacional reglamentará la obligatoriedad, las características técnicas y los materiales de los cascos para biciusuarios antes de tres (3) meses después de promulgada esta ley (art.1).

Acorde con lo anterior, emerge el decreto 2851 de 2013, el cual reglamentó la regla legal antelada; el contenido de esta norma, luego fue incorporado en el decreto 1079 de 2015, avistado desde el artículo 2.3.2.1 hasta el artículo 2.3.2.4.3.

Posterior a ello (emisión del decreto 2851 de 2013), el Ministerio de Transporte expidió la resolución 1565 de 2014, por la cual se expidió la guía metodológica para la elaboración del Plan Estratégico de Seguridad Vial.

El objetivo de esta pauta consistió en la creación de una orientación pedagógica para “la elaboración de los planes estratégicos empresariales e institucionales de seguridad vial, ordenados por la ley 1503 de 2011 y el decreto 2851 de 2013” (res. 1565, 2014, p.6), mediante la cual, expresamente, se impartieron las directrices para la construcción e implementación del PESV.

Avanzando en el tiempo surge la Ley 2050 de 12 de agosto de 2020, la cual adiciona el artículo 12A a la Ley 1503 de 2011, según el siguiente tenor:

El Ministerio de Transporte en coordinación con la Agencia Nacional de Seguridad Vial, el Ministerio de Educación y el Ministerio de Trabajo, en un plazo máximo de doce (12) meses contados a partir de la sanción de la presente ley, **diseñarán e implementarán un programa pedagógico mediante el cual se imparta capacitación en el diseño, implementación de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial**, articulados con el Sistema de Gestión en Seguridad y Salud en el Trabajo SGSST.

PARÁGRAFO. El programa definirá los contenidos de acuerdo con la metodología de diseño e implementación de PESV, destinatarios, frecuencia, herramientas metodológicas y demás condiciones necesarias para su implementación (art.2) (Énfasis fuera de texto).

Seguido de esta norma legal, surge el decreto 1252 de 2021, el cual determinó que:

Hasta tanto el Ministerio de Transporte adopte la metodología para el Diseño, Implementación y Verificación del Plan Estratégico de Seguridad Vial de que trata el parágrafo 1 del artículo 2.3.2.3.2, el diseño e implementación del Plan Estratégico de Seguridad Vial se realizará de conformidad con lo establecido en la Resolución 1565 de 2014 "Por la cual se expide la Guía metodológica para la elaboración del Plan Estratégico de Seguridad Vial" del Ministerio de Transporte. (...) Una vez, el Ministerio de Transporte adopte la metodología para el Diseño, implementación y verificación, los sujetos obligados a diseñar e implementar el Plan Estratégico de Seguridad Vial, deberán actualizarlo en un plazo de un (1) año contado a partir de la adopción de la misma" (art.2).

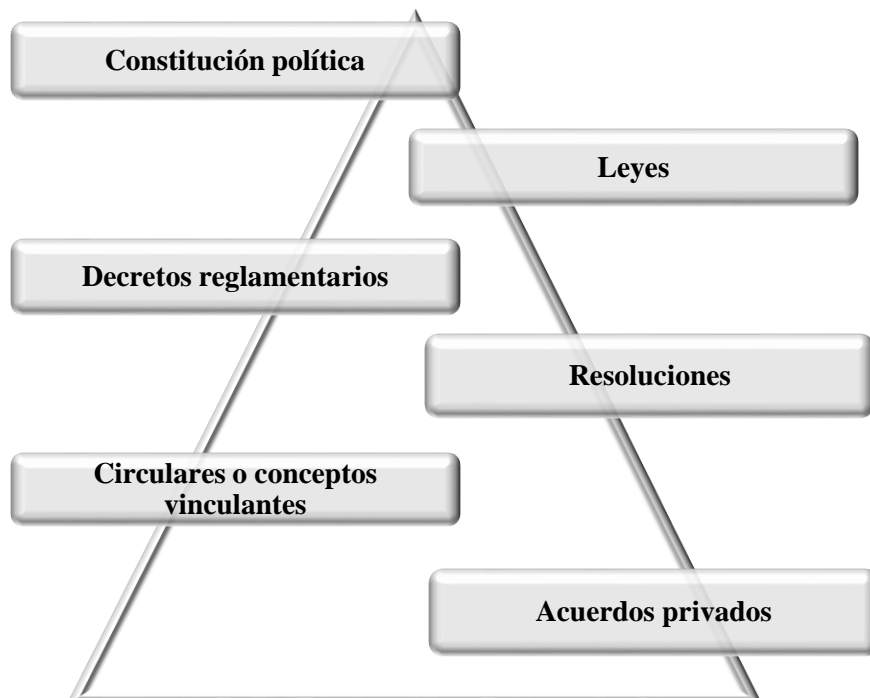
De la derogatoria de la guía metodológica para la elaboración del PESV

La vigencia de una norma jurídica comienza con su promulgación o publicidad, esto es la inserción del texto nomotético en el diario oficial, considerando este último como el periódico donde el Estado da a conocer sus decisiones normativas. Desde ese momento, la norma empieza a regir o a generar efectos jurídicos hasta tanto se presente el fenómeno de la derogatoria, el cual se distingue como la expulsión del contenido normativo que se encontraba generando dichos efectos.

En tal virtud, los efectos de la ley en el tiempo son atemperados por los diversos tipos de derogatoria y reglas para controlar las antinomias o confrontaciones de los textos de regulación jurídica, para tal eventualidad se deberá considerar que el ordenamiento jurídico condensa una escalera o estructura jerárquica de las normas, donde las inferiores obedecen a las superiores.

Ilustración 32:

Estructura jerárquica de las norma



Nota: Elaboración propia.

Tipos de derogatoria

La derogatoria o cesación de efectos de una norma jurídica se distinguen de la siguiente forma:

Expresa.

Se presenta cuando una norma superior o de similar jerarquía reemplaza o deja sin efectos el contenido textual de la regla anterior, para tal efecto, de usanza los actos disponen de un artículo final que orienta la vigencia, esto es a partir de cuando nace o genera efectos la nueva norma, y derogatoria o expulsión de las pautas anteriores, lo que significa que estas últimas dejan de generar efectos a futuro.

Esta puede ser total, cuando se expulsa todo el contenido de la norma anterior o; parcial, cuando solo se reemplazan determinados artículos de la norma anterior (Valencia & Ortiz, 2020).

Tácita o automática.

Tiene su génesis cuando se expide una norma superior o de similar jerarquía cuyo contenido no puede conciliarse con la regla anterior; es decir, reemplaza silenciosamente la antelada y dejándola sin efectos ulteriores (García Maynez., 2010).

Orgánica.

Ocurre cuando el contenido textual de una norma o regla jurídica es absorbido por otra, sin modificarla, distinguiéndose a futuro con una nueva numeración y año.

Antinomias normativas

El legislador contempló que el contenido general de las normas puede enfrentarse o chocar con el sentido de otras, por tal virtud, cimentó unas estrategias para evitar que la integración armónica se vea desentonaada por estos fenómenos. Así las cosas, cuando concurren estas diferencias se puede solucionar atendiendo a las siguientes prescripciones:

- a) La norma superior prima sobre la inferior.
- b) La norma posterior prima sobre la anterior.
- c) La norma especial prima sobre la general (Valencia & Ortiz, 2020).

Irregularidades en el marco normativo del PESV

Considerando lo expuesto, nítidamente se logra apreciar que la Ley 2050 de 2020, como norma superior, le ordenó al Ministerio de Transporte en coordinación con la Agencia Nacional de Seguridad Vial, al Ministerio de Educación y al Ministerio de Trabajo, levantar un nuevo documento pedagógico que haga las veces de la guía metodológica para la elaboración e implementación del PESV; ello indica que tácitamente la resolución 1565 de 2014 dejó de existir por cuanto la norma legal inicialmente enunciada no otorgó una transición expresa para que la citada resolución mantuviera su vigencia hasta que naciera un nuevo documento que sirviera de guía.

Es decir, la Ley 2050 de 2020 actuó como si no existiera la resolución 1565 de 2014 y, por ello, otorgó un (1) año para la construcción del nuevo documento orientador, el cual hasta noviembre de 2021 no ha sido confeccionado por las autoridades correspondientes, lo que indica que el citado PESV se encuentra al garete de lo que cada entidad comprenda la forma en que lo debe implantar e implementar.

Ahora bien, el Ministerio de Transporte incurre en un yerro de relieve, al expedir el decreto 1552 de 2021 mediante el cual, entre otros, da “vida” a la resolución 1565 de 2014 derogada tácitamente por la Ley 2050 de 2020, abrogando el principio de jerarquía legal, tomándose atribuciones que exclusivamente le corresponden al ente legislador, habida consideración que la Ley 2050 de 2020 decidió, silenciosamente, dejar sin efectos la resolución 1565 de 2014.

En tal sentido, les corresponde a las autoridades administrativas, señaladas en la multicitada Ley 2050, crear la guía que haga las veces de la resolución 1565 de 2014; es decir, crear una nueva que imparta capacitación en el diseño e implementación de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial y la forma cómo se debe articular con el Sistema de Gestión en Seguridad y Salud en el

Trabajo SGSST. En últimas, por eficacia administrativa, expedir el contenido de la resolución 1565 de 2014 con el número que corresponda al orden de actos administrativos del año que avanza y con ello vuelven las piezas legales al lugar que corresponde.

Teoría de las quimeras legales

Se enfiló este prolegómeno para señalar la pérdida de eficacia de una norma, en otras palabras, la imposibilidad para cumplir los fines pretendidos dentro de la misma; de esta manera lo expone Chávez (2020) al señalar la existencia de dos tipos de quimeras legales; la primera, denominada expresa o manifiesta, que se presenta cuando la regla existe pero de su contenido no se puede extraer ninguna funcionalidad, en tal medida la ley se crea para que genere efectos pero en este supuesto, aquel fin se ve frustrado y; la segunda, denominada tácita o sosegada, cuando al igual que el anterior acápite la norma existe y puede generar efectos; sin embargo, no es aplicada por las autoridades, anquilosando el derecho que en la misma norma se otorga.

Dicho de otro modo, en el primer enunciado la norma está pero no hay forma de aplicarla y, en el segundo, la norma no se aplica o se aplica indebidamente en contra del conglomerado social.

Muestra y/o conclusiones

Se extrae de la investigación antelada, la existencia de un acto administrativo que orientó la creación y forma de implementar el Plan Estratégico de Seguridad Vial -PESV-, según el contenido de la resolución 1565 de 2014, raigambre de la Ley 1503 de 2011, en armonía con el decreto 2851 de 2013.

Sin embargo, se advierte que el surgimiento de la Ley 2050 de 2020 adicionó el acápite 12A a la Ley 1503 de 2011, imponiendo al Ministerio de Transporte en asociación con la Agencia Nacional de Seguridad Vial -ANSV- diseñar e implementar un programa pedagógico mediante el cual se imparta capacitación en el diseño e implementación de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial; ello indica, la creación de un esquema que dirija a las empresas transportadoras en la forma como deben construir el PESV. *Empero*, aún no existe esta herramienta, motivo por lo que, lo expuesto en la Ley 1503 de 2011 constituye una quimera legal expresa o manifiesta, en tanto que, en la actualidad no hay formas de exigir el cumplimiento de dicha herramienta.

Así las cosas, el PESV, se encuentra al garete de lo que cada empresa transportadora subjetivamente entienda de cómo lo debe construir e implementar.

Por lo expuesto, a primera vista, se puede predicar que el objetivo general de estudio y sus similares específicos se cumplieron en torno a la identificación de todo lo relativo al PESV yendo más allá, para apreciar que el incumplimiento de los empleadores en la utilización de esta herramienta genera responsabilidades de estirpe civil, en tanto que sus omisiones conllevan a reparar los daños que eventualmente pueda recibir el trabajador; administrativas, por las hipotéticas sanciones que con ocasión a la omisión en la implementación del PESV puedan iniciar las autoridades gubernamentales.

No obstante, lo que viene de decirse, una de las características propias del Estado Social de Derecho es el Principio de Legalidad de las Faltas, baluarte que hace parte del cúmulo de principios que arroja el debido proceso fundamental, y ante ello, las normas rectoras del transporte no contienen una descripción típica de la conducta de marras, razón por la que, de imponerse una sanción a un empleador del transporte sobre el incumplimiento del PESV, generaría una abrogación a dicho principio y, por contera, la nulidad del acto que la impone, previo trámite correspondiente. Dicho de otra forma, no están creadas las faltas administrativas para sancionar el incumplimiento en la implementación del PESV.

Ahora bien, si la informalidad en la implementación del PESV, imprime la pérdida de la vida de un trabajador y/o afectaciones de carácter físico, se logra dilucidar que, la responsabilidad del empleador tiene alcances penales bajo el tinglado de culpa, por representación o consciente y/o sin representación o inconsciente, en comisión por omisión, y de allí, tendrá que responder por la sanción que la norma de rito contemple de acuerdo a los supuestos facticos de cada caso en particular.

Desde otra arista, se logra apreciar que el multicitado Plan Estratégico de Seguridad Vial, a juicio de los investigadores, contiene una denominación errada, habida consideración que parte del ciclo PHVA, esto indica que la planeación es un componente de este ciclo, por tal motivo, denominar plan a un requisito formal que se implementa con apego a las disposiciones legales excluye los otros componentes que lo constituyen; es decir, el hacer, el verificar y el actuar.

Entonces, de lo antecesor se extra que no se presenta un simple plan sino un acervo de actividades que vinculan a todos los procesos de la compañía a actuar en cumplimiento a las políticas de la seguridad vial. Esto es, un verdadero sistema de gestión apuntalado al resguardo de

los actores viales y al enhiesto de salvaguardar la vida y la integridad personal de todas las partes interesadas.

En otro lenguaje, se edifica verdaderamente un Sistema de Gestión de Seguridad y Salud en el Trabajo consolidado a la actividad que cumpla los requisitos exigidos en la Ley 1503 de 2013 que inadvertidamente se podría llamar un SG-SST para el transporte de pasajeros.

Lo expuesto tiene asidero si se contempla que dicho Plan Estratégico de Seguridad Vial exige una gimnasia armónica que se extiende a toda la organización, por contera, enarbola un verdadero bucle administrativo donde todas sus huestes se enfilan a preservar y garantizar la seguridad vial; colofón de lo señalado, se presenta afirmativamente un Sistema Estratégico de Seguridad Vial y no un simple plan como erradamente lo sugiere la resolución 1565 de 2014.

En otra cumbre se logra vislumbrar que la inteligencia de las normas rectoras de la seguridad vial, se dedicaron a abanderar una serie de requisitos organizacionales que develan un sistema funcional, acompasado a la ley 1562 de 2012 en armonía con el decreto 1072 de 2015 y demás normas análogas, pero no se erigieron unos principios basilares que direccionen propiamente el sentido de dichas reglas, razón por la que, en el presente texto académico se pretende, de paso, sentar doctrina sobre estos mecanismos axiales que abanderan la implementación del sistema de seguridad vial, los cuales constituyen el eje dogmático de estudio. Con esa teleología, analógicamente, se crearon los principios fundantes que pueden aplicar al sistema de seguridad vial.

Seguido de lo expuesto, se identificaron las normas que implican hacer realidad el principio de seguridad y posición de garantía, lo que conllevó a reafirmar que la resolución 1565 perdió su vigencia material y legal por virtud de lo expuesto en la ley 2050 de 2020, atrás enunciada.

En el capítulo inaugural, se logró establecer los requisitos generales que rigen el Sistema Estratégico de Seguridad Vial adecuando o extrapolando sus responsabilidades dentro del plexo que direcciona el transporte automotor de pasajeros en carretera, lo que indica que el primer objetivo específico rutiló en el despliegue de la obra.

Asimismo, se describieron los procedimientos necesarios para implantar e implementar un Sistema Estratégico de Seguridad Vial dentro de la industria de pasajeros por carretera, utilizando como terraplén los prolegómenos o postulados izados en el estado del arte y en el marco teórico y legal del anteproyecto base de estudio; por esta misma senda, se logró identificar la estructura del sistema *supra* y la forma en que se sincroniza con el SG-SST, para tal efecto, se lograron exponer tablas e ilustraciones que logran recrear el periplo textual facilitando la comprensión del lector.

Amén de lo señalado, el estudio nunca se apartó del marco normativo fanal de la actividad transportadora, razón por la que, se distinguió su aplicabilidad *in extenso*.

En síntesis, el estudio realizado permite hablar con autoridad moral sobre la seguridad vial y los eventuales yerros en los que incurren las autoridades administrativas, al soslayar el principio de jerarquía legal y plazo razonable; los trabajadores al sustraerse del principio de auto responsabilidad o auto puesta en peligro, conducción dirigida; los empleadores al distanciarse del principio de posición de garantía de las fuentes de peligro, plazo razonable y responsabilidad que debe permear en todas las actuaciones germen del cumplimiento del objeto social de cada organización.

Importante resulta postular que el cumplimiento de todos los principios identificados deviene en la creación de expectativas o confianza legítima de los actores viales en el desarrollo de su gimnasia laboral.

Referencias Bibliográficas

- Aldana, B. Y., & Bernal, P. D. (2018). *Repositorio Universidad Distrital Francisco José de Caldas*. Obtenido de <https://repository.udistrital.edu.co/bitstream/handle/11349/14580/AldanaBrice%C3%B1oYibyJanneth2018.pdf?sequence=1&isAllowed=y>
<https://repository.udistrital.edu.co/bitstream/handle/11349/14580/AldanaBrice%C3%B1oYibyJanneth2018.pdf?sequence=1&isAllowed=y>
- Álvarez, L. L., & Cuellar, C. M. (2020). *Corporación Universitaria Minuto de Dios*. Obtenido de https://repository.uniminuto.edu/jspui/bitstream/10656/11212/1/TE.RLA_AlvarezLeidy-CuellarMarino_2020.pdf
- ARL Sura. (2021). *arlsura.com*. Recuperado el 25 de noviembre de 2021, de <https://www.arlsura.com/index.php/326>
- Beltrán, T. S. (20 de diciembre de 2019). *Institución Universitaria Politecnico Gran Colombiano*. Obtenido de <https://alejandria.poligran.edu.co/bitstream/handle/10823/1582/Proyecto%20Sandra%20Beltran.pdf?sequence=1&isAllowed=y>
- Bojaca, L. H. (2017). *Repositorio Universidad Militar Nueva Granada*. Obtenido de <https://repository.unimilitar.edu.co/handle/10654/16706>
<https://repository.unimilitar.edu.co/handle/10654/16706>
- Chávez, P. H. (2020). *Las nulidades del procedimiento administrativo para determinar la embriaguez durante la conducción automotora en Colombia y su afectación como prueba de cargo en las sanciones subyacentes*. Bogotá D.C. : Ibáñez.
- Chávez, P. H. (2021). *El Procedimiento Administrativo Sancionatorio del Transporte*. Bogotá D.C.: Ibáñez.
- Chiavenato, I. (2014). *Administración proceso administrativo*. Bogotá D.C.: Mc Graw Hill.
- Consejo de Estado [C.E.] Sala de lo Contencioso Administrativo - Sección Primera-. Marzo 11, 2021, MP: Dr. R. Serrato. , Radicación: 11001-03-24-000-2012 -00178-00, Boletín de Jurisprudencia. Colombia..
- Constitución Política de Colombia [Const.P.]. (20 de julio de 1991). Bogotá D.C., Colombia: Leyer.

- Corte Suprema de Justicia [C.S.J.] febrero 4 de 2009 M.P. Dr. S. Espinosa., Proceso No. 26409, gaceta de la Corte Suprema de Justicia.[G.C.S.J.] Colombia..
- Covey, S. R. (2009). *Los siete hábitos de la gente altamente efectiva*. Bogotá D.C. : Paidós.
- Decreto 1072. (26 de mayo de 2015). *Diario Oficial [D.O.] No 49.523*. Bogotá D.C., Colombia.
- Decreto 2851 . (6 de diciembre de 2013). *Diario Oficial [D.O.]*: 48996. Bogotá D.C., Colombia.
- Decreto Ley 1295. (24 de junio de 1994). *Diario Oficial [D.O.] No 41.405*. Bogotá D.C., Colombia.
- Decreto Ley 2106. (22 de noviembre de 2019). *Diario Oficial [D.O.] No. 51.145*. Bogotá D.C., Colombia.
- Decreto Ley 3743 de 1950. (7 de junio de 1951). *Diario Oficial [D.O.]*: 27.622. Bogotá D.C., Colombia.
- Drucker, P. (1996). *Gerencia para el futuro*. Bogotá D.C. : Norma.
- Fernández, C. J. (2014). *Concepto y límites del derecho penal* . Bogotá D.C. : Temis.
- Foucault, M. (2019). *Microfísica del poder*. Madrid: Edissa.
- Fundación Universitaria María Cano. (2021). *www.fumc.edu.co*. Recuperado el 26 de noviembre de 2021, de https://www.fumc.edu.co/documentos/gestionhumana/Informacion_general_copasst.pdf
- Fuscaldo, J. F., & Cure, Á. O. (junio de 2017). *Repositorio Universidad Tadeo Lozano*. Obtenido de <https://expeditiorepositorio.utadeo.edu.co/handle/20.500.12010/4704>
- García Maynez., E. (2010). *Introducción al estudio del derecho*. México D.F.: Porrúa.
- Garrido, V. G. (2011). *El funcionalismo y la imputación objetiva* . Bogotá D.C. : Ediciones Nueva Jurídica.
- Garzón, M., Escobar, D., & Galindo, J. (2017). Auditorias de seguridad vial. Ejemplo. *Espacios*, 1-11.
- Giraldo, B. J. (2020). Evolución de la normatividad de seguridad vial en Colombia . Bogotá D.C. , Colombia.
- Goleman, D. (2015). *El punto ciego*. Bogotá D.C. : Géminis Ltda.
- Hervada, J. (2014). *¿Qué es el derecho?* Bogotá D.C. : Temis.

- Instituto colombiano de normas técnicas, Icontec. (2012). *Guía para la identificación de los peligros y la valoración de los riesgos en seguridad y salud ocupacional*. Bogotá D.C.: ICONTEC.
- Instituto Colombiano de Normas Técnicas, ICONTEC. (2014). *Sistemas de gestión de la seguridad vial*. Bogotá D.C.: ICONTEC.
- ISO. (2015). Norma Internacional 9001. Berna, Suiza: ISO.
- Jaimes, T. A. (2020). El ser humano como factor de riesgo en la accidentalidad vial. Bogotá D.C., Colombia.
- Lascuraín, S. J. (2005). *Penar por omitir*. Bogotá D.C. : Ibáñez.
- Ley 100. (23 de diciembre de 1993). *Diario Oficial [D.O.] 41.148*. Bogotá D.C., Colombia.
- Ley 105. (30 de diciembre de 1993). *Diario Oficial [D. O.]: 41.158*. Bogotá D.C., Colombia.
- Ley 1503. (30 de diciembre de 2011). *Diario Oficial [D.O.] No. 48.298*. Bogotá D.C., Colombia.
- Ley 1562. (11 de julio de 2012). *Diario Oficial [D.O.] No 48.488*. Bogotá D.C., Colombia.
- Ley 2050. (12 de agosto de 2020). *Diario Oficial [D.O.] No. 51.404*. Bogotá, Colombia.
- Ley 336. (28 de diciembre de 1996). *Diario Oficial [D.O.] No. 42.948*. Bogotá D.C., Colombia.
- Ley 50 de 1990. (1 de enero de 1991). *Diario Oficial [D.O.]: 39.618*. Bogotá D.C., Colombia.
- Ley 599. (24 de julio de 2000). *Diario Oficial [D.O.] No. 44.097*. Bogotá D.C., Colombia.
- Ley 769. (13 de septiembre de 2002). *Diario Oficial [D. O.] : 44.932*. Bogotá D.C., Colombia.
- Ley 776. (17 de diciembre de 2002). *Diario Oficial [D.O.] No 45.037*. Bogotá D.C., Colombia.
- Ley 9. (16 de julio de 1979). *Diario Oficial [D.O.] 35308*. Bogotá D.C., Colombia.
- López, D. C. (2000). *Introducción a la Imputación Objetiva*. Bogotá D.C. : Universidad Externado de Colombia.
- Mantilla, J. R., Casas, F. F., Bayona, R. C., Frias, R. C., & Gómez, N. J. (2020). *La teoría de la culpabilidad penal*. Bogotá: Leyer.
- Pabón, P. P. (2014). *La conducción de vehículos bajo los efectos del alcohol*. Bogotá D.C. : Ediciones Doctrina y Ley.
- Patiño, B. C. (2014). *La tutela en salud y riesgos laborales*. Bogotá D.C. : Leyer.
- Pérez, B. D. (2020). *Análisis Comparativo de Metodologías de realización del PESV*. Obtenido de Universidad Militar Nueva Granada:
<https://repository.unimilitar.edu.co/handle/10654/37041>

- Resolución 1122 . (27 de mayo de 2005). *Diario Oficial [D.O.] 45921*. Bogotá D.C., Colombia.
- Resolución 1565. (9 de junio de 2014). *Diario Oficial [D.O.] No. 49.177*. Bogotá D.C., Colombia.
- Resolución 312. (19 de febrero de 2019). *Diario Oficial [D.O.] No 50872*. Bogotá D.C., Colombia.
- Resolución 312. (19 de febrero de 2019). *Diario Oficial [D.O.] 50872*. Bogotá D.C., Colombia.
- Resolución 315 . (07 de febrero de 2013). *Diario Oficial [D.O.]: 48697*. Bogota D.C., Colombia.
- Rios, C. A. (julio de 2017). *Repositorio Universidad Distrital Francisco José de Caldas*. Obtenido de <https://repository.udistrital.edu.co/handle/11349/14573>: <https://repository.udistrital.edu.co/bitstream/handle/11349/14573/R%c3%adosChalaAlexandra2018.pdf?sequence=1&isAllowed=y>
- Roa, S. S., & Suárez, M. A. (2016). <http://www.unilibre.edu.co/>. Obtenido de <https://repository.unilibre.edu.co/bitstream/handle/10901/10353/DESARROLLO%20DEL%20PLAN%20ESTRATEGICO%20DE%20SEGURIDAD%20BASADO%20EN%20LA%20NTC>: <https://repository.unilibre.edu.co/bitstream/handle/10901/10353/DESARROLLO%20DEL%20PLAN%20ESTRATEGICO%20DE%20SEGURIDAD%20BASADO%20EN%20LA%20NTC-ISO%2039001%20PARA%20LA%20EMPRESA%20TRANSPASA.pdf?sequence=1>
- Robbins, S. P., & Judge, T. A. (2017). *Comportamiento organizacional* . Ciudad de México : Pearson.
- Rojas, C. L., & Cucaita, C. L. (2019). *Universidad de Bogotá Jorge Tadeo Lozano*. Bogotá D.C.: Utadeo.
- Sabogal, Q. M. (2014). *El homicidio en accidente de tránsito*. Bogotá D.C.: Ibañez. .
- Salas, S. D., & Santa, Á. G. (2015). *Propuesta Metodológica para el Diseño de un Plan de Seguridad Vial Empresarial* . México D.F.: Anfeca.
- Torres, M. A., Guataquí, C. S., & Niño, B. Y. (2019). *Gestión de Seguridad y Salud en el Trabajo*. Bogotá D.C.: Legis.
- Torres, S. F. (2019). Propuesta de seguridad basada en el comportamiento para una empresa de transporte público en Colombia. *Revistas Unal.edu.co*, 378-387.

Universidad católica de Colombia. (2017). *Desafíos contemporáneos de la protección de los derechos humanos en el Sistema Interamericano*. Bogotá D.C.: Universidad católica de Colombia.

Universidad del Rosario. (2019). www.urosario.edu.co. Obtenido de [https://www.urosario.edu.co/Sistemas-de-Gestion/Seguridad-y-Salud-en-el-Trabajo/Documentos/PESV-2019/#:~:text=La%20Universidad%20del%20Rosario%20formula,al%20promover%20el%20uso%20del: https://www.urosario.edu.co/Sistemas-de-Gestion/Seguridad-y-Salud-en-el-Trabajo/Documentos/PESV-2019/#:~:text=La%20Universidad%20del%20Rosario%20formula,al%20promover%20el%20uso%20del](https://www.urosario.edu.co/Sistemas-de-Gestion/Seguridad-y-Salud-en-el-Trabajo/Documentos/PESV-2019/#:~:text=La%20Universidad%20del%20Rosario%20formula,al%20promover%20el%20uso%20del:https://www.urosario.edu.co/Sistemas-de-Gestion/Seguridad-y-Salud-en-el-Trabajo/Documentos/PESV-2019/#:~:text=La%20Universidad%20del%20Rosario%20formula,al%20promover%20el%20uso%20del)

Universidad Libre de Colombia - Seccional Cúcuta. (2018). *Plan Estratégico de Seguridad Vial en FONOS S.A.S, Ubicada en el Municipio de Los Patios, Colombia*. Cúcuta.

Valencia, Z. A., & Ortiz, M. Á. (2020). *Derecho civil parte general y personas*. Bogotá D.C.: Temis.

Velásquez, V. F. (2013). *Delitos contra la vida y la integridad personal*. Bogotá D.C. : Ediciones Andrés Morales.