



Industria y
Comercio
SUPERINTENDENCIA

Política de **Seguridad Vial**



CONTENIDO

1	INTRODUCCIÓN	3
2	OBJETIVO	4
3	ALCANCE	4
4	GLOSARIO	4
5	RESPONSABLES	4
6	POLÍTICA	4
7	RESUMEN CAMBIOS RESPECTO A LA ANTERIOR VERSIÓN	9

1 INTRODUCCIÓN

A nivel mundial, las colisiones en las vías de tránsito son responsables de casi 1,3 millones de defunciones prevenibles y se estima que causan 50 millones de traumatismos cada año. Estas cifras alarmantes convierten a los accidentes de tránsito en la principal causa de mortalidad entre niños y jóvenes en todo el mundo, además, la Organización Mundial de la Salud (OMS) proyecta que en la próxima década se producirán otros 13 millones de defunciones y 500 millones de traumatismos, lo que socavarán el desarrollo sostenible, especialmente en países de ingresos bajos y medianos.

A pesar de los esfuerzos realizados por las Naciones Unidas y otros organismos competentes en materia de seguridad vial, estas cifras inaceptables se han mantenido prácticamente sin cambios en los últimos 20 años. Reconociendo la importancia del problema y la necesidad de actuar, los gobiernos de todo el mundo proclamaron unánimemente, por medio de la Resolución 74/299 de la Asamblea General de las Naciones Unidas, la celebración de un Segundo Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2021- 2030, con el objetivo explícito de reducir las defunciones y traumatismos causados por el tránsito en al menos un 50% durante ese período. En el presente plan se exponen las medidas que son necesarias adoptar para alcanzar ese objetivo. Está dirigido a los principales responsables de la formulación de políticas y debería servir de modelo para la elaboración de planes y objetivos nacionales y locales. Al emprender el Segundo Decenio de Acción para la Seguridad Vial, los gobiernos y las partes interesadas mundiales deben elegir entre «seguir como de costumbre» —con la esperanza de que esto sea suficiente para reducir significativamente el número de defunciones— o actuar con audacia y decisión, utilizando las herramientas y conocimientos adquiridos en el precedente Decenio de Acción para la Seguridad Vial para cambiar de rumbo.¹

Por lo anterior la Superintendencia de Industria y Comercio ha definido y establecido una política de seguridad vial, acorde a los lineamientos mundiales en la prevención de siniestros viales y en el cumplimiento de la normatividad legal vigente en materia de prevención de siniestros viales con alcance a todos los funcionarios, contratistas, tercerizados y partes interesadas de la Entidad.

¹ https://cdn.who.int/media/docs/default-source/documents/health-topics/road-traffic-injuries/21323-spanish-global-plan-for-road-safety-for-web.pdf?sfvrsn=65cf34c8_33&download=true

2 OBJETIVO

Establecer las directrices generales de la política de seguridad vial en prevención de siniestros viales, encaminadas a generar hábitos, comportamientos y conductas seguras en las vías para prevenir riesgos, reducir la accidentalidad vial en funcionarios, contratistas, tercerizados y partes interesadas.

3 ALCANCE

El alcance de la política de seguridad vial se extiende a funcionarios, contratistas, tercerizados y partes interesadas.

4 GLOSARIO

PESV: El Plan Estratégico de Seguridad Vial -PESV-, es una herramienta de gestión que contiene las acciones, mecanismos, estrategias y medidas de planificación, implementación, seguimiento y mejora que deben aportar las diferentes entidades, organizaciones o empresas del sector público o privado.

5 RESPONSABLES

El Comité de Seguridad Vial, se compromete a garantizar los recursos tecnológicos, financieros y humanos para desarrollar programas que permitan divulgar, promover y asegurar el cumplimiento de esta política. Así como el seguimiento por parte de los responsables de la aplicación y seguimiento a todos los niveles de la Entidad.

6 POLÍTICAS

POLÍTICA DE SEGURIDAD VIAL

La Superintendencia de Industria y Comercio, entidad encargada de la protección al consumidor y apoyo empresarial se compromete a desarrollar actividades de prevención y promoción en seguridad vial con el firme propósito de disminuir la probabilidad de ocurrencia de accidentes de tránsito que pueden afectar la integridad física, mental y social de funcionarios, contratistas, comunidad en general, la propiedad privada y el medio ambiente, generando una cultura de autocuidado basado en la mejora continua, las buenas prácticas y el cumplimiento de la normatividad legal vigente.

POLÍTICAS DE REGULACIÓN DE SEGURIDAD VIAL

La SIC en cumplimiento de lo establecido en la normatividad legal vigente colombiana, y adhiriéndose al compromiso de la prórroga 2021-2030 como Segundo Decenio de Acción por la Seguridad Vial de las Naciones Unidas en reducción a la mitad del número de víctimas mortales y heridos graves en accidentes de tráfico, en el Sistema de Gestión de la Seguridad y Salud en el Trabajo SG-SST y en el Plan Estratégico de Seguridad Vial PESV, adopta las siguientes políticas de regulación de Seguridad Vial de obligatorio cumplimiento para todos los actores que intervienen en la movilidad con el fin de contribuir en la prevención y reducción de accidentes de tránsito donde se vean afectados nuestros funcionarios, contratistas y/o terceros por esta causa.

POLÍTICA DE HORAS DE CONDUCCIÓN Y DESCANSO

Una de las principales causas de accidentalidad está asociada con el desarrollo de comportamientos inseguros, siendo la fatiga uno de los factores de riesgos más comunes y peligrosos en la conducción. Es por ello por lo que la SIC define los siguientes lineamientos con el propósito de contribuir en la minimización de siniestros viales por este factor:

1. Cada 2 horas de servicio deberá hacer una pausa activa de estiramiento y consumir algo de líquidos hidratantes, este tiempo de pausa activa e hidratación no debe coincidir con el horario de almuerzo o merienda del conductor.
2. El tiempo máximo de conducción ininterrumpida es de 4 horas y media. Transcurrido este tiempo, lo ideal es descansar por lo menos 45 minutos seguidos, sin interrupción. Si es imposible descansar 45 minutos, el conductor deberá, por lo menos, hacer interrupciones de 15 minutos en distintos destinos durante el camino, según considere conveniente para alcanzar la cantidad de minutos recomendados.
3. El tiempo máximo de conducción diaria no debería exceder de 8 horas, salvo dos veces a la semana que podría llegar a las 10 horas.
4. El período mínimo de descanso para empezar a conducir debe ser de por lo menos 8 horas.
5. El máximo permitido de trabajo extra continuo en la conducción no debe exceder las 12 horas semanales teniendo en cuenta los tiempos de descanso.

POLÍTICA CONTROL DE VELOCIDAD

Es deber de todos los funcionarios y contratistas, principalmente de aquellos que desarrollan actividades de conducción respetar los límites de velocidad dispuestos en el Código Nacional de Tránsito Terrestre Ley 769 de 2002, Ley 1239 de 2008 y Resolución 1384 de 2010 así:

1. En zonas urbanas y carreteras municipales el máximo será de 80 Km/H excepto en las zonas en las cuales esté definido un límite de velocidad distinto y en ningún momento se podrá sobrepasar este límite.
2. En zonas rurales máximo 80 Km/H.
3. En carreteras Nacionales y departamentales, según el diseño, señalización y condiciones de la vía, la velocidad será máximo de 120 Km/H para vías doble calzada y 90 Km/H para vías en calzada sencilla y en ningún caso podrá sobrepasar este límite.
4. Los conductores deben reducir la velocidad a treinta (30) kilómetros por hora en los siguientes casos: En lugares de concentración de personas y en zonas residenciales, en las zonas escolares, cuando se reduzcan las condiciones de visibilidad, cuando las señales de tránsito así lo ordenen y en proximidad a una intersección.
5. En vías municipales de 40 Km/H.
6. En rurales sin pavimentación será de 30Km/H.
7. En vías privadas, abiertas al público, internas y parqueaderos será de 20 Km/H.
8. La separación entre vehículos que circulen uno tras de otro en el mismo carril de una calzada, será de acuerdo con la velocidad. Para velocidades de hasta treinta (30) kilómetros por hora, diez (10) metros, para velocidades entre treinta (30) y sesenta (60) kilómetros por hora, veinte (20) metros. Se debe tener en cuenta la metodología de los 3 segundos para una conducción segura. En todos los casos, el conductor deberá atender al estado del suelo, humedad, visibilidad, peso del vehículo y otras condiciones que puedan alterar la capacidad de frenado de éste, manteniendo una distancia prudente con el vehículo que antecede aumentando el tiempo de esta regla.
9. De Acuerdo con lo establecido en la Ley 1239 de 2008, para los vehículos de servicio público, de carga y de transporte escolar el límite de velocidad en carreteras nacionales, departamentales, distritales y municipales en ningún caso podrá exceder los 80 Km/h, aun cuando la señalización dispuesta en la carretera indique velocidades mayores.

Nota: Se debe tener en cuenta que las velocidades máximas permitidas en todo el territorio nacional, estas serán determinadas por el Ministerio de Transporte o la Gobernación, según sea el caso, teniendo en cuenta las especificaciones de la vía y en ningún caso esta señalización de velocidad podrá ser sobrepasada.

POLÍTICA USO DEL CINTURÓN DE SEGURIDAD

Es de vital importancia en el traslado por vía terrestre utilizar correctamente el cinturón de seguridad. Es por ello que la Superintendencia de Industria y Comercio promueve a todos los funcionarios o contratistas siempre que conduzca un vehículo automotor por corto que sea el trayecto, tener puesto el cinturón de seguridad y es responsable por que cada uno de los ocupantes del vehículo lo usen de manera apropiada y segura antes y durante todo recorrido.

El conductor antes de iniciar la marcha deberá verificar:

1. Todos los ocupantes del vehículo deben hacer uso del cinturón en todas las vías del territorio nacional, incluyendo las urbanas.
2. Los menores de diez (10) años no podrán viajar en el asiento delantero del vehículo.
3. Es de vital importancia el uso correcto del cinturón de seguridad, este debe ajustarse en la parte superior de manera correcta, el cinturón debe pasar por la clavícula, entre el cuello y el hombro, y la parte inferior debe pasar a la altura de la cadera.
4. Prestar ayuda a quien no sepa usar el cinturón de seguridad.
5. El conductor debe divulgar verbalmente el uso obligatorio de cinturón de seguridad y conocer el margen normativo descrito en la Ley 769 del 2002 en su artículo 82 y en la Resolución 19200 del 2002 y darlo a conocer a sus ocupantes.

Esta política se hace extensiva a todos los funcionarios que hacen uso del servicio especial de transporte (rutas) y en general a todos los actores viales.

POLÍTICA USO DE EQUIPOS BIDIRECCIONALES MIENTRAS SE CONDUCE

Conducir un vehículo puede ser una actividad de alto riesgo si no se realiza con el grado de concentración que se requiere, cualquier distracción puede ser fatal. Es por ello que todo funcionario y/o contratista especialmente aquellos que desarrollen actividades propias de conducción, deben ser conscientes de que su vida y la de los demás dependen de qué tan concentrados están cuando manejan.

Uno de los principales distractores es el uso de equipos móviles de comunicación, tales como celular o Tablet, por ello la entidad promueve que sus funcionarios y

contratistas al momento de conducir un vehículo automotor utilicen cualquiera de estos equipos.

Al momento de conducir debe tener presente:

1. Conducir un vehículo puede ser una actividad de alto riesgo, se prohíbe expresamente a los conductores de la Entidad y/o tercerizados el uso de dispositivos móviles (incluso si se cuenta con dispositivos de manos libres), computadores portátiles, tabletas y demás equipos electrónicos que generen distracción.
2. El conductor deberá detener el vehículo en un lugar seguro que no ponga en peligro su integridad física, así como no obstaculizar el tránsito de ser necesario, responder o realizar una llamada telefónica y por seguridad apagar el motor.
3. Evitar toda conversación u otras distracciones cuando se está al volante.
4. El uso de sistemas móviles de comunicación y sus accesorios (manos libres) aumentan en el riesgo de siniestros viales cuando el vehículo automotor se encuentra en movimiento.

POLÍTICA PARA EL USO DE ELEMENTOS DE PROTECCIÓN PERSONAL

Teniendo en cuenta que la prevención es un compromiso conjunto entre la entidad y sus funcionarios o contratistas, se establecen los siguientes compromisos con el objetivo de minimizar la exposición a los posibles riesgos que representa la actividad de conducción:

Por parte de la Entidad:

1. Entregar de manera oportuna los elementos de protección personal (EPP) necesarios para lo cual realizara registro de entrega y reposición cuando sea necesario.
2. Capacitar a funcionarios y/o contratistas en el uso adecuado de los mismos.
3. Reponer los elementos de protección personal (EPP) cuando sea necesario.

Por parte de conductores (funcionarios y/o Contratistas):

4. Usar los elementos de protección personal (EPP) asignados de acuerdo con los riesgos.
5. Mantener en adecuado estado los elementos de protección personal (EPP).
6. Solicitar la reposición de los elementos de protección personal (EPP) cuando sea necesario.

7 RESUMEN CAMBIOS RESPECTO A LA ANTERIOR VERSIÓN

Se ajusta numeración en el ítem 6.

Se ajusta el nombre de la Representante Legal de la Entidad.



CIELO ELIANNE RUSINQUE URREGO
Superintendente de Industria y Comercio
Mayo 2024