

	PREVENCIÓN DE LA FATIGA	Código: PG-SST-06
		Versión: 01
	PROGRAMA	Fecha: 30/05/2023
		Página: 1 de 8

GESTIÓN DE SEGURIDAD Y SALUD EN EL TRABAJO

PROGRAMA PREVENCIÓN DE LA FATIGA

MAYO DE 2023

	PREVENCIÓN DE LA FATIGA	Código: PG-SST-06
		Versión: 01
	PROGRAMA	Fecha: 30/05/2023
		Página: 2 de 8

CONTENIDO

1.	INTRODUCCIÓN	3
2.	OBJETIVO.....	3
3.	ALCANCE	3
4.	RESPONSABLE	3
5.	DEFINICIONES.....	3
6.	MARCO NORMATIVO	4
7.	GENERALIDADES.....	5
8.	CONTENIDO.....	5
8.1.	PREVENCIÓN.....	5
8.2.	RUTAS EXTERNAS	6
8.2.1.	Estudio de rutas.....	6
8.2.2.	Puntos críticos y estrategias de prevención.....	6
8.3.	DIRECCIONES DE ADMINISTRACIÓN DE RUTAS.....	7
8.4.	HORARIOS Y JORNADAS DE TRABAJO.....	7
8.5.	REGULACIÓN DE HORAS DE CONDUCCIÓN Y DESCANSO	7
8.6.	REPORTE DE JORNADA LABORALES Y PLANIFICACIÓN	7
8.7.	APOYO TECNOLÓGICO	7
8.8.	MONITOREO	7
9.	ANEXOS	8
10.	REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS	8
11.	HISTORIA DE MODIFICACIONES.....	8
12.	CONTROL DE CAMBIOS	8

	PREVENCIÓN DE LA FATIGA	Código: PG-SST-06
		Versión: 01
	PROGRAMA	Fecha: 30/05/2023
		Página: 3 de 8

1. INTRODUCCIÓN

Tanto en Colombia como en el resto del mundo se presentan problemas de accidentalidad vial, los cuales se deben a fallas vehiculares, a estados de la vía y a razones humanas, en los diarios, en los noticieros entre otros se destaca los resultados que las causas comunes de accidentalidad vehicular se presentan debido al ejercicio de la labor de conducción en condiciones no aptas. Una de estas condiciones se deriva de la realización de esta tarea por tiempos prolongados lo cual genera fatiga en el conductor. Este factor de riesgo que ha costado demasiadas vidas y elevadas pérdidas materiales es necesario que se tomen medidas al respecto.

De acuerdo con las estadísticas reportadas en el año 2017 a corte 31 de diciembre, por la Agencia Nacional de Seguridad Vial - ANSV por el Observatorio Nacional de Seguridad Vial - ONSV con base en la información del Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses- INMLCF, un reporte de 5.252 accidentes de tránsito de los cuales 153 con muertos y 557 con lesionados, nos lleva a pensar que los eventos con vehículos siempre van a ser graves para los demás usuarios de la vía, los más vulnerables que puntean las estadísticas con más víctimas en el país y a nivel mundial, con 59.851 motociclistas heridos y 1.399 motociclistas muertos en el año 2017; en Colombia los accidentes de tránsito sigue siendo la segunda causa más importante de muertes violentas después de homicidio. Igualmente, según el estudio sobre las principales causas de muertes violentas realizado por la Cámara de Comercio de Bogotá y la Universidad de los Andes, muestra que la primera causa corresponde a homicidios, ocupando el 65%, seguida por accidentes de tránsito en un 21% y el restante 14% relacionado con otro tipo de muertes como los suicidios (Cámara de Comercio de Bogotá y Universidad de los Andes, 2007).

El Instituto Superior de Educación – ISER considera necesario tomar medidas al control de jornadas y descansos durante el desarrollo de la labor del conductor dentro del Instituto, quien se caracteriza como eje fundamental en la cadena del transporte terrestre ofrecido por la institución y cómo impacta en la sociedad y su entorno siendo un riesgo adicional a los demás actores viales.

2. OBJETIVO

Definir las acciones y lineamientos que permitan adoptar las conductas adecuadas para prevenir los siniestros viales producto del cansancio y/o fatiga de los conductores del Instituto Superior de Educación Rural – ISER.

3. ALCANCE

El presente programa determina los lineamientos a desarrollar por parte de los conductores del Instituto Superior de Educación Rural – ISER para la prevención de la fatiga en cada uno de los desplazamientos realizados.

4. RESPONSABLE

Profesional Especializado adscrito al proceso de Gestión de Seguridad y Salud en el Trabajo

5. DEFINICIONES

5.1. ACCIDENTE DE TRÁNSITO: Evento generalmente involuntario, generado al menos por un vehículo en movimiento, que causa daños a personas y bienes involucrados en el e igualmente

	PREVENCIÓN DE LA FATIGA	Código: PG-SST-06
	PROGRAMA	Versión: 01
Fecha: 30/05/2023		
Página: 4 de 8		

afecta la normal circulación de los vehículos que se movilizan por la vía o las vías comprendidas en el lugar o dentro de la zona de influencia del hecho.

5.2. ADELANTAMIENTO: Maniobra mediante la cual un vehículo se pone delante de otro vehículo que lo antecede en el mismo carril de una calzada.

5.3. CHOQUE O COLISIÓN: Encuentro violento entre dos (2) o más vehículos, o entre un vehículo y un objeto fijo. (Ley 769 de 2002).

5.4. CONDUCTOR: Es la persona habilitada y capacitada técnica y teóricamente para operar un vehículo.

5.5. EQUIPO DE PREVENCIÓN Y SEGURIDAD: Conjunto de elementos necesarios para la atención inicial de emergencia que debe poseer un vehículo.

5.6. FATIGA: Evento en el que aparece la desgana al volante, por lo que empiezas a conducir de manera automatizada y mucho menos activa (por ejemplo, prestas menos atenciones a la vía). Cuando el número de estos movimientos es elevado, puede ser que el conductor se encuentre ya fatigado.

5.7. GESTIÓN DE LA VELOCIDAD: Conjunto de estrategias y medidas integradas e integrales destinadas a promover la conducción a velocidades adecuadas según el contexto, condiciones del entorno, uso y tipo de vía, que propendan por una movilidad eficiente y la protección de la vida de todos los actores viales.

5.8. VELOCIDAD ADECUADA: Es la velocidad a la cual se conduce un vehículo dentro de los límites definidos, de acuerdo con las condiciones que se presentan en la vía (climáticas, de infraestructura), el entorno (urbano, rural, pasos urbanos) y la interacción con los otros actores viales. En este sentido, la velocidad adecuada es segura para todos los usuarios de la vía, en la medida que considera el error humano, y, en consecuencia, mitiga el riesgo de ocurrencia de un siniestro o, en el caso de presentarse evita lesiones graves o fatalidades.

6. MARCO NORMATIVO

6.1. Ley 769 de 2002, por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones.

6.2. Ley 1503 de 2011, por la cual se promueve la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguros en la vía y se dictan otras disposiciones.

6.3. Ley 1702 de 2013, por la cual se crea la Agencia Nacional de Seguridad Vial y se dictan otras disposiciones.

6.4. Resolución 20223040040595 de 2022, por la cual se adopta la metodología para el diseño, implementación y verificación de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial y se dictan otras disposiciones.

6.5. Resolución 348 del 02 mayo de 2023, por la cual se aprueba la Política Estratégica de Seguridad Vial del Instituto Superior de Educación Rural – ISER.

	PREVENCIÓN DE LA FATIGA	Código: PG-SST-06
		Versión: 01
	PROGRAMA	Fecha: 30/05/2023
		Página: 5 de 8

7. GENERALIDADES

7.1. El responsable de la programación y ejecución de las actividades de desplazamiento es el Técnico Administrativo adscrito al proceso de Gestión de Recursos Físicos y Medios Educativos.

7.2. Previa salida de los vehículos del Instituto Superior de Educación Rural – ISER, el conductor asignado debe diligenciar y entregar el formato **F-SST-10 Inspección Diaria de Vehículos** al Profesional Especializado adscrito al proceso de Gestión de Seguridad y Salud en el Trabajo.

7.3. Esta totalmente prohibido la salida y circulación de vehículos institucionales que no cumplan con los criterios normativos, de seguridad y mantenimiento adecuados para su uso.

7.4. La ejecución de acciones de mantenimiento, preventivo y/o correctivo, de los vehículos institucionales es responsabilidad del proceso de Gestión de Recursos Físicos y Medios Educativos.

7.5. El Profesional Especializado adscrito al proceso de Gestión de Seguridad y Salud en el Trabajo no autoriza la salida y circulación de vehículos institucionales hasta tanto no se verifique el cumplimiento de todos los requisitos exigidos para una movilización segura.

7.6. Es responsabilidad del conductor asignado comunicar los eventos (horas de sueño no adecuadas, desplazamientos consecutivos sin descanso, entre otros), que pueden incidir directamente en el incremento de la fatiga, así como de dar cumplimiento a todas las disposiciones descritas en el presente documento.

8. CONTENIDO

8.1. PREVENCIÓN

Manejar un vehículo requiere que los conductores estén alertas, especialmente en viajes largos por carretera. Siga estos pasos para prevenir la fatiga al manejar y sus efectos dañinos:

- ✓ Duerma lo suficiente. La mayoría de los adultos necesitan entre siete y ocho horas por noche.
- ✓ Comience los viajes tan temprano en el día como sea posible.
- ✓ Evite manejar largos viajes por la noche.
- ✓ Evite manejar durante las horas en las que normalmente estaría durmiendo.
- ✓ De ser posible, evite manejar solo.
- ✓ De ser posible, viaje por transporte público o use compañías de viaje compartido.
- ✓ Mantenga los viajes a distancias razonables.
- ✓ Preste atención a las señales de tránsito y de tráfico.
- ✓ Antes de manejar, coma comidas livianas en lugar de pesadas.
- ✓ Deténgase para comer bocadillos o comidas livianas.
- ✓ Limite el café a una o dos tazas. Los efectos del café o las bebidas energéticas duran solamente un poco tiempo.
- ✓ Tome descansos cada dos horas o 160 kilómetros.
- ✓ Al tomar descansos, bájese del auto y camine, trote, o estírese.
- ✓ Mantenga el área del conductor fresca y bien ventilada.
- ✓ Varíe su velocidad de manejo.
- ✓ Cante o escuche la radio para mantenerse alerta.
- ✓ Evite el alcohol y medicamentos que puedan causar sueño.

	PREVENCIÓN DE LA FATIGA	Código: PG-SST-06
		Versión: 01
	PROGRAMA	Fecha: 30/05/2023
		Página: 6 de 8

- ✓ Maneje con una postura derecha, con las piernas a un ángulo de 45 grados.
- ✓ Deténgase en un área de descanso u otro lugar seguro y tome una siesta de 20 minutos (una siesta por más tiempo lo hará sentir atontado).

8.2. RUTAS EXTERNAS

8.2.1. Estudio de rutas

Los desplazamientos fuera del entorno físico del Instituto comprenden los desplazamientos regulares al interior del perímetro urbano del municipio de Pamplona y fuera de su casco urbano y rural. Al interior de la ciudad, los conductores tienen establecidas rutas habituales conforme al personal u objeto que transportan, la mayoría de los desplazamientos tienen como origen y destino puntos específicos que corresponden a oficinas, y bancos, principalmente. Los itinerarios se establecen de acuerdo con las actividades y necesidades de desplazamientos durante el horario de trabajo.

8.2.2. Puntos críticos y estrategias de prevención

Para los desplazamientos a realizar, es necesario que se esquematizan los principales corredores que conforman las rutas. De acuerdo con el análisis de los trayectos de viajes realizado a partir de la inspección visual y de la experiencia del conductor, se pueden establecer los elementos potenciales como puntos críticos que afectan la seguridad vial.

Si bien dentro de los riesgos potenciales que atentan contra la seguridad vial en general, se incluyen la habilidad, la condición anímica y la condición física de los conductores; el estado estructural del pavimento, la humedad, la iluminación del corredor, la distancia de visibilidad y el tránsito, entre otros; es evidente que los corredores frecuentados por los vehículos del Instituto Superior de Educación Rural - ISER, presenta en su mayoría problemas estructurales del pavimento.

Las propiedades estructurales de los pavimentos se ven afectados al someterse a un efecto de fricción constante causado por las llantas de los automóviles en corredores con un alto tránsito diario, máxime si el tamaño de los vehículos corresponde a pesados y si comprenden paradas y puestas en marcha por llegadas a paraderos. Al potencializarse el efecto que produce el paso de los vehículos, con las condiciones meteorológicas y el inadecuado mantenimiento, el daño en la estructura de pavimento aumenta y los factores de riesgo cambian:

- ✓ Al propiciar un frenado repentino que puede provocar choques por alcance trasero, cuando el automóvil detiene su marcha repentinamente para evitar el daño en el vehículo por el bache y el auto que va atrás no se detiene a tiempo e impacta.
- ✓ Choques por invasión de carril, al esquivar el bache o el daño se sale del carril de circulación golpea a otro carro o motociclista o se sale de la calzada.
- ✓ Al tomar el bache, el vehículo puede presentar daños severos como pérdida del neumático, deformación del rin, la transmisión, suspensión, etcétera, que desencadena en el mal funcionamiento del automóvil e imposibilidad para controlarlo en la marcha.

Por parte de los conductores del Instituto Superior de Educación Rural - ISER, se debe ejecutar el autocontrol en la velocidad de circulación, temas que son reforzados en las capacitaciones impartidas a los conductores habilitados por parte del Instituto.

	PREVENCIÓN DE LA FATIGA	Código: PG-SST-06
		Versión: 01
	PROGRAMA	Fecha: 30/05/2023
		Página: 7 de 8

8.3. DIRECRICES DE ADMINISTRACIÓN DE RUTAS

Desde los procesos de Gestión de Seguridad y Salud en el Trabajo y Gestión de Recursos Físicos y Medios Educativos se brinda el servicio de transporte a los miembros de la comunidad académica, quienes realizan la programación de los servicios de transporte. Adicional a este registro se cuenta con un formato que permite llevar la trazabilidad de la programación de los servicios, F-GRM-11 Registro, Seguimiento y Control de Vehículos.

8.4. HORARIOS Y JORNADAS DE TRABAJO

Los conductores tienen un horario definido de 8 horas diarias, iniciando a las 8:00 am y hasta las 6:00 pm.

8.5. REGULACIÓN DE HORAS DE CONDUCCIÓN Y DESCANSO

El lineamiento para la regulación y control de horas máximas de conducción y descanso se definió de acuerdo con los lineamientos dados por las autoridades viales: el tiempo máximo de conducción es de dos horas, si pasado este tiempo no se ha completado el trayecto debe tomar receso de 15 minutos fuera del vehículo; con relación a la jornada laboral, está debe ser máxima es de 8 horas diarias.

8.6. REPORTE DE JORNADA LABORALES Y PLANIFICACIÓN

Los servicios de transporte son solicitados al proceso de Gestión de Recursos Físicos y Medios Educativos, quienes realizan la programación de los servicios de transporte. Adicional a este registro se cuenta con un formato que permite llevar la trazabilidad de la programación de los servicios, F-GRM-11 Registro, Seguimiento y Control de Vehículos.

Los conductores tienen un horario definido de 8 horas diarias, cuando corresponde se aplican los cargos generados por horas extras.

8.7. APOYO TECNOLÓGICO

Es importante aclarar que los vehículos Instituto Superior de Educación Rural - ISER no cuentan con dispositivos GPS instalados, y el seguimiento y control de estos se realiza mediante comunicación con los conductores y cualquier percance que se presente es comunicado directamente a la aseguradora.

8.8. MONITOREO

No aplica monitoreo a través de medios electrónicos dado que el Instituto no cuenta con dispositivos GPS instalados, el seguimiento y control de los vehículos se realiza mediante comunicación con los conductores y cualquier percance que se presente es comunicado directamente a la aseguradora.

El monitoreo y retroalimentación del comportamiento vial de los conductores del Instituto Superior de Educación Rural - ISER se deben realizar mediante la aplicación de una encuesta a todos los beneficiarios del servicio de transporte institucional programado, herramienta de medición mediante la cual se pretenden evaluar los aspectos fundamentales del desplazamiento realizado y el desempeño general del conductor.

	PREVENCIÓN DE LA FATIGA	Código: PG-SST-06
		Versión: 01
	PROGRAMA	Fecha: 30/05/2023
		Página: 8 de 8

9. ANEXOS

No aplica.

10. REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

Documento No. 27 Saber Moverse, Ministerio de Educación Nacional

11. HISTORIA DE MODIFICACIONES

FECHA	VERSIÓN	DESCRIPCIÓN DEL CAMBIO
30/05/2023	01	Creación del programa en cumplimiento de las disposiciones normativas vigentes aplicables.

12. CONTROL DE CAMBIOS

Elaboró

Aprobó

Rafael Eduardo Villamizar Carrillo

Mónica Enith Salanueva Abril

Profesional Especializado adscrito al proceso de Gestión de Seguridad y Salud en el Trabajo

Profesional Especializado adscrito al proceso de Direccionamiento Estratégico