
Sistema de gestión de la seguridad vial (SV) – Requisitos con orientación para su uso

(ISO 39001:2012, MOD)

*System road safety management (SV) - Requirements with
guidelines for their use*

*Gestion de la sécurité routière System (SV) - Exigences et lignes
directrices pour l'utilisation*



Número de referencia
UNIT-ISO 39001:2012

El INSTITUTO URUGUAYO DE NORMAS TÉCNICAS

ha adoptado en Octubre de 2013
la Norma Internacional ISO 39001:2012

como Norma:

UNIT-ISO 39001:2012; Sistemas de gestión de la seguridad vial (SV)

– Requisitos con orientación para su uso

El texto de esta Norma UNIT-ISO corresponde a la traducción idéntica de la Norma Internacional a la que se le introdujo una modificación nacional mediante una Nota en el apartado 3.33

En la siguiente tabla se indica la correspondencia entre la Bibliografía de la norma ISO y documentos editados por UNIT.

Bibliografía ISO	Documentos UNIT
ISO 9000:2005	UNIT-ISO 9000:2005
ISO 9001:2008	UNIT-ISO 9001:2008
ISO 14001:2004	UNIT-ISO 14001:2004
ISO 14004:2004	UNIT-ISO 14004:2004
ISO 19011:2011	UNIT-ISO 19011:2011
ISO/TS 16949	UNIT-ISO/TS 16949:2009
ISO 31000:2008	PU UNIT-ISO 31000:2008
Guía ISO 73:2009	PU Guía UNIT-ISO 73:2009
OHSAS 18001:2007	UNIT-OHSAS 18001:2007

Los restantes documentos normativos citados en la bibliografía se pueden obtener en UNIT en sus idiomas originales.

NORMA UNIT-ISO: Norma UNIT, que recoge en forma íntegra el texto de la Norma Internacional ISO correspondiente y en la que las modificaciones nacionales, cuando las hay, aparecen en la carátula en NOTAS UNIT a pie de página o en anexos nacionales.

A los efectos de la aplicación de las normas UNIT-ISO, deberá considerarse el contenido de la Norma Internacional, conjuntamente con las modificaciones nacionales.



DOCUMENTO PROTEGIDO POR DERECHOS DE AUTOR (COPYRIGHT)

© UNIT 2013

© ISO 2012

Todos los derechos reservados. Ninguna parte de esta publicación puede ser reproducida o utilizada en cualquier forma o por medio alguno, electrónico o mecánico, incluyendo fotocopias, microfilm, etc., sin el permiso escrito del Instituto Uruguayo de Normas Técnicas, en su calidad de representante exclusivo de la ISO en Uruguay, o por la propia ISO.

INSTITUTO URUGUAYO DE NORMAS
TECNICAS

Plaza Independencia 812 piso 2
C.P. 11.100, Montevideo, Uruguay
Tel. + 598 2 901 20 48
Fax + 598 2 902 16 81
E-mail: unit-iso@unit.org.uy
Web: www.unit.org.uy

ISO copyright office
Case postale 56 • CH-1211 Geneva 20
Tel. + 41 22 749 01 11
Fax + 41 22 749 09 47
E-mail: copyright@iso.org
Web: www.iso.org

Contenido

Prólogo	v
Introducción	vi
1. OBJETO	1
2. REFERENCIAS NORMATIVAS.....	2
3. TÉRMINOS Y DEFINICIONES.....	2
4. CONTEXTO DE LA ORGANIZACIÓN	8
4.1 Conocimiento de la organización y su contexto.....	8
4.2 Comprensión de las necesidades y expectativas de las partes interesadas	8
4.3 Determinación del alcance del sistema de gestión de la SV	8
4.4 Sistema de gestión de SV.....	9
5. LIDERAZGO	9
5.1 Liderazgo y compromiso.....	9
5.2 Política	10
5.3 Roles, responsabilidades y autoridades en la organización	10
6. PLANIFICACIÓN.....	10
6.1 Generalidades.....	10
6.2 Acciones para gestionar los riesgos y las oportunidades	11
6.3 Indicadores de desempeño de la SV.....	11
6.4 Objetivos de SV y la planificación para alcanzarlos.....	13
7. APOYO	13
7.1 Coordinación.....	13
7.2 Recursos.....	14
7.3 Competencia.....	14
7.4 Toma de Conciencia.....	14
7.5 Comunicación	14

7.6 Información documentada	15
8. OPERACIÓN.....	16
8.1 Planificación operacional y control	16
8.2 Preparación y respuesta a las emergencias	16
9. EVALUACIÓN DEL DESEMPEÑO	17
9.1 Seguimiento, medición, análisis y evaluación	17
9.2 Investigación de accidentes/ siniestros y de otros incidentes de tránsito.....	17
9.3 Auditoría interna	18
9.4 Revisión de la dirección	18
10. MEJORA	19
10.1 No conformidad y acción correctiva.....	19
10.2 Mejora continua	20
ANEXO A	21
ANEXO B	35
ANEXO C	41
BIBLIOGRAFÍA	45
INFORME CORRESPONDIENTE A LA NORMA UNIT – ISO 39001:2012	46



Prólogo

ISO (la Organización Internacional de Normalización) es una federación mundial de organismos nacionales de normalización (organismos miembros de ISO). El trabajo de preparación de las normas internacionales normalmente se realiza a través de los comités técnicos de ISO. Cada organismo miembro interesado en una materia para la cual se haya establecido un comité técnico tiene el derecho de estar representado en dicho comité. Las organizaciones internacionales, gubernamentales y no gubernamentales, en coordinación con ISO, también participan en el trabajo. ISO colabora estrechamente con la Comisión Electrotécnica Internacional (IEC) en todas las materias de normalización electrotécnica.

Las Normas Internacionales se redactan de acuerdo con las reglas establecidas en las Directivas ISO / IEC, Parte 2.

La tarea principal de los comités técnicos es preparar Normas Internacionales. Los Proyectos de Normas Internacionales adoptados por los comités técnicos son enviados a los organismos miembros para su votación. La publicación como Norma Internacional requiere la aprobación por al menos el 75% de los organismos miembros con derecho a voto.

Se llama la atención a la posibilidad de que algunos de los elementos de este documento pueden ser objeto de derechos de patente. ISO no se hace responsable de la identificación de cualquiera o de todos los derechos de dichas patentes.

La ISO 39001 fue elaborada por el Comité de Proyectos PC 241, *Sistemas de Gestión de Seguridad vial*.



Introducción

La Seguridad vial (SV) es una preocupación global. Se estima que, cada año, alrededor de 1,3 millones de personas mueren y de 20 a 50 millones resultan heridas en las vías de tránsito de todo el mundo, y que estos valores están aumentando ⁽¹⁰⁾ – El impacto socioeconómicos y para la salud es relevante.

Esta Norma Internacional proporciona una herramienta para ayudar a las organizaciones a reducir, y en última instancia, controlar y eventualmente eliminar, la incidencia y el riesgo de muerte y lesiones graves derivadas de los accidentes de tránsito ver 3.33. Este enfoque puede permitir un uso más eficiente del sistema de tránsito vial, desde el punto de vista de los costos.

Esta Norma Internacional identifica elementos de buenas prácticas de gestión de SV que permiten a la organización alcanzar los resultados deseados en cuanto a la SV.

Esta Norma Internacional es aplicable a las organizaciones públicas y privadas que interactúan con el sistema de tránsito vial. Pueden utilizarla partes internas y externas, incluyendo los organismos de certificación, para evaluar la capacidad de la organización para cumplir los requisitos.

La experiencia mundial muestra que las grandes reducciones en las muertes y lesiones graves se consiguen mediante la adopción de un enfoque de Sistema Seguro de la SV. Esto implica un enfoque claro e inequívoco a los resultados de SV e intervenciones basadas en evidencias, apoyadas por una capacidad adecuada de gestión de la organización ^{(9) (11) (12)}.

El gobierno no puede lograr estas reducciones solo. Organizaciones de todos los tipos y tamaños, así como los usuarios individuales de las vías de tránsito, tienen un rol que desempeñar. Con la adopción de esta Norma Internacional, las organizaciones deberían ser capaces de lograr

- resultados de SV a niveles que excedan lo que puede lograrse mediante el cumplimiento de las leyes y normas, y
- sus propios objetivos, y, al mismo tiempo, contribuir a la consecución de las metas de la sociedad.

El sistema de gestión especificado en esta Norma Internacional focaliza a la organización en sus objetivos y metas de SV y orienta la planificación de las actividades que permitan alcanzarlos mediante un enfoque de sistema seguro de SV. En el Anexo B se describen las categorías de los resultados de SV, el enfoque de sistema seguro y un marco para las buenas prácticas de gestión de SV, e indica cómo éstas se pueden alinear con esta Norma Internacional.

El Anexo A brinda una orientación sobre cómo implementar esta Norma Internacional.

El sistema de gestión de SV puede integrarse en, o hacerse compatible con, otros sistemas de gestión (ver también el Anexo C) y los procesos dentro de la organización.

Esta Norma Internacional promueve el uso de procesos iterativos (Planificar, Hacer, Verificar, Actuar) basado en procesos que orienta a la organización hacia el logro de los resultados de SV.



SISTEMAS DE GESTIÓN DE LA SEGURIDAD VIAL (SV) — REQUISITOS CON ORIENTACIÓN PARA SU USO

1. OBJETO

Esta Norma Internacional especifica los requisitos para un sistema de gestión de la seguridad vial (SV) que permita a una organización que interactúa con el sistema de tránsito vial reducir las muertes y lesiones graves derivadas de los accidentes de tránsito (ver 3.33) sobre las que pueda influir. Los requisitos de esta Norma Internacional incluyen el desarrollo e implementación de una adecuada política de SV, el desarrollo de los objetivos de SV y planes de acción que tengan en cuenta los requisitos legales y otros requisitos que la organización suscriba, y la información acerca de los elementos y criterios relacionados con la SV que la organización identifica como aquellas que puede controlar y sobre las que se puede incidir.

Esta Norma Internacional es aplicable a cualquier organización, sin importar su tipo, tamaño y producto o servicio prestado, que desee

- a) mejorar el desempeño de SV,
- b) establecer, implementar, mantener y mejorar un sistema de gestión SV,
- c) asegurar su propia conformidad con una política SV declarada, y
- d) demostrar su conformidad con esta Norma Internacional.

Esta Norma Internacional tiene por objeto abordar la gestión de SV. No es su intención especificar los requisitos técnicos y de calidad de los productos y servicios de transporte (por ejemplo, vías de tránsito, señales de tránsito, luces de tránsito, automóviles, trenes, y servicios de transporte y carga de pasajeros, rescate y servicios de emergencia).

No es intención de esta Norma Internacional dar uniformidad a la estructura de la gestión de la SV ni a su documentación.

La SV es de responsabilidad compartida. Esta Norma Internacional no pretende excluir a usuarios de las vías de tránsito de su obligación de cumplir con la ley y actuar con responsabilidad. Puede ayudar a la organización en sus esfuerzos para alentar a los usuarios a cumplir con la ley.

Todos los requisitos de esta Norma Internacional son genéricos.

Cuando algún requisito de esta Norma Internacional no se pueda aplicar debido a la naturaleza de la organización y de sus productos o servicios, este requisito puede ser considerado para su exclusión, siempre y cuando dicha exclusión y la razón de la misma, sean documentadas.

Cuando se realicen exclusiones, sólo va a ser aceptable alegar conformidad con esta Norma Internacional, cuando estas exclusiones no afecten la capacidad de la organización para establecer, implementar, mantener y mejorar con éxito la gestión de SV.

2. REFERENCIAS NORMATIVAS

No existen referencias normativas.

3. TÉRMINOS Y DEFINICIONES

A los efectos de este documento, se aplican los siguientes términos y definiciones.

3.1

auditoría

proceso (3.27) sistemático, independiente y documentado para obtener **evidencias de la auditoría** (3.4) y evaluarlas de manera objetiva con el fin de determinar el grado en que se cumplen los **criterios de auditoría** (3.3)

Nota 1: Una auditoría puede ser una auditoría interna (primera parte) o una auditoría externa (segunda o tercera parte), y puede ser una auditoría combinada (combinación de dos o más disciplinas).

Nota 2: La “evidencia de auditoría” y los “criterios de auditoría” son definidos en la Norma ISO 19011.

3.2

auditor

persona con atributos personales demostrados y **competencia** (3.7) para llevar a cabo una **auditoría** (3.1)

Nota 1: Los atributos personales pertinentes para un auditor son descritos en la Norma ISO 19011.

3.3

criterios de auditoría

conjunto de políticas, procedimientos o requisitos que se utilizan como referencia frente a la cual se compara una **evidencia de auditoría** (3.4).

3.4

evidencia de auditoría

registros, declaraciones de hechos o cualquier otra información, pertinentes para los **criterios de auditoría** (3.3) y que son verificables

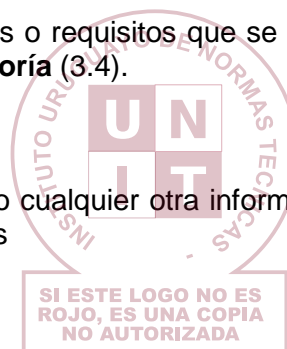
3.5

mejor información disponible

información a disposición de la organización, que tiene en cuenta alguna de las limitaciones conocidas de datos o modelos utilizados, o la posibilidad de divergencia entre los expertos

Nota 1: Incluye fuentes, tales como pruebas, investigación científica de seguridad, la experiencia, la retroalimentación, observación, los pronósticos y el juicio de expertos.

Nota 2: La disponibilidad depende de los recursos de la organización.



3.6**compromiso**

nivel de trabajo y dedicación aplicado a un **sistema de gestión** (3.16)

3.7**competencia**

capacidad para aplicar conocimientos y habilidades con el fin de lograr los resultados previstos

3.8**conformidad**

cumplimiento de un **requisito** (3.28)

3.9**mejora continua**

actividad recurrente para mejorar el **desempeño** (3.23)

3.10**corrección**

acción tomada para eliminar una **no conformidad** (3.19) detectada

3.11**acción correctiva**

acción tomada para eliminar la causa de una **no conformidad** (3.19) y para prevenir la recurrencia

3.12**muerte**

pérdida de vidas humanas como consecuencia directa de un **accidente de tránsito vial** (3.33).

Nota 1 : Hay una definición internacional ampliamente aceptada de la muerte causada por el tránsito vial, que es una persona o personas muertas o que mueren como consecuencia directa dentro de los 30 días transcurridos luego de un accidente de tránsito vial , con exclusión del suicidio. Puede haber otras definiciones de diferentes países.

3.13**información documentada**

información que una **organización** (3.21) debe controlar y mantener y el medio en el que está contenida

Nota 1: La información documentada puede estar en cualquier formato, medio, o cualquier fuente.

Nota 2: La información documentada se puede referir a:

- el **sistema de gestión** (3.16), incluyendo los **procesos** relacionados (3.27);
- la información creada con el fin de que la organización opere (documentación);
- la evidencia de los resultados obtenidos (registros).

3.14**efectividad**

grado en el cual se realizan las actividades planificadas y se logran los resultados previstos

3.15**parte interesada**

persona u **organización** (3.21) que puede afectar, ser afectada por, o percibirse a sí misma como afectada por una decisión o actividad

Nota 1: Las partes interesadas pueden incluir, sin que sea una limitación, a los empleados, contratistas, proveedores, clientes y otras terceras partes afectadas.

3.16

sistema de gestión

conjunto de elementos de una **organización** (3.21) interrelacionados o que interactúan para establecer **políticas** (3.24), **objetivos** (3.20) y **procesos** (3.27) y para alcanzar dichos objetivos.

Nota 1: Un sistema de gestión puede abordar una sola o varias disciplinas.

Nota 2: Los elementos del sistema incluyen la estructura de la organización, las funciones y responsabilidades, la planificación, la operación, etc.

Nota 3: El alcance de un sistema de gestión puede incluir la totalidad de la organización, funciones específicas e idénticas de la organización, las secciones específicas e identificadas de la organización, o de una o más funciones a través de un grupo de organizaciones.

3.17

medición

proceso (3.27) para determinar un valor

3.18

seguimiento

determinar el estado de un sistema, un **proceso** (3.27) o una actividad

Nota 1: Para determinar el estado puede ser necesario verificar, supervisar u observar en forma crítica.

3.19

no conformidad

incumplimiento de un **requisito** (3.28)

3.20

objetivo

resultado a ser logrado

Nota 1: Un objetivo puede ser estratégico, táctico u operacional.

Nota 2: Los objetivos pueden referirse a diferentes disciplinas (tales como, metas financieras, de la salud y seguridad, y ambientales) y pueden aplicarse a diferentes niveles [tales como estratégico, en toda la organización, proyecto, producto y **proceso** (3.27)].

Nota 3: Un objetivo puede expresarse de otras maneras, por ejemplo, como un resultado deseado, un propósito, un criterio operativo, un objetivo de SV o por el uso de otras palabras con significado similar (por ejemplo: objetivo. Finalidad o meta).

Nota 4: En el contexto de los sistemas de gestión SV, los objetivos de SV son establecidos por la organización, en concordancia con la política de SV, para lograr resultados específicos.

3.21

organización

persona o grupo de personas que tiene **sus propias funciones** con responsabilidades, autoridades y relaciones para lograr sus **objetivos** (3.20)

Nota 1: El concepto de organización incluye, pero no se limita a, un empresario autónomo, compañía, corporación, firma, empresa, autoridad, asociación, beneficencia o institución, o parte o combinación de los mismos, ya sean incorporadas o no, públicas o privadas.

3.22**subcontratar**

convenir un arreglo en el cual una **organización** (3.21) externa realice parte de los **procesos** (3.27) o funciones de una organización

Nota 1: Una organización externa puede estar fuera del alcance del **sistema de gestión** (3.16) aunque la función o el proceso contratado externamente forme parte del alcance.

3.23**desempeño**

resultado medible

Nota 1: El desempeño puede relacionarse tanto con los resultados cuantitativos como con los cualitativos.

Nota 2: El desempeño puede relacionarse con la gestión de actividades, los **procesos** (3.27), los productos (incluidos los servicios), los sistemas o las **organizaciones** (3.21).

3.24**política**

intenciones y dirección de una **organización** (3.21) como ha expresado formalmente la **alta dirección** (3.45).

Nota 1: La política de SV proporciona un marco para la acción y para el establecimiento de los **objetivos de SV** (3.20) y las **metas de SV** (3.43).

3.25**acción preventiva**

acción tomada para eliminar la causa de una **no conformidad** (3.19) potencial

3.26**procedimiento**

forma específica para llevar a cabo una actividad o un **proceso** (3.27).

3.27**proceso**

conjunto de actividades interrelacionadas o que interactúan, las cuales transforman elementos de entrada en elementos de salida

3.28**requisito**

necesidad o expectativa establecida, generalmente implícita u obligatoria

Nota 1: "Generalmente implícita" significa que se trata de una práctica habitual o común para la organización y las partes interesadas, que la necesidad o expectativa bajo consideración, esté implícita.

Nota 2: Un requisito especificado es aquel que se expresa, por ejemplo, en la información documentada.

3.29**riesgo**

efecto de la incertidumbre

Nota 1: Un efecto es una desviación de lo esperado ya sea positiva, negativa o nula.

Nota 2: La incertidumbre es el estado, incluso parcial, de la deficiencia de la información relacionada con la comprensión o el conocimiento de un evento, su consecuencia o probabilidad.

Nota 3: El riesgo se caracteriza por hacer referencia a posibles **eventos (sucesos)** (como se define en la Guía ISO 73:2009, apartado 3.5.1.3), potenciales y sus **consecuencias** (como se define en la Guía ISO 73:2009, apartado 3.6.1.3, o una combinación de éstos. En esta Norma Internacional, los riesgos relacionados con el SV se refieren a los accidentes (sucesos) y a la muerte y a las lesiones graves (consecuencias).

Nota 4: Con frecuencia el riesgo se expresa en términos de una combinación de las consecuencias de un suceso (evento) (incluyendo cambios en las circunstancias) y la **probabilidad** (como se define en la Guía ISO 73:2009, 3.6.1.1) de que ocurra.

3.30

vía de tránsito

superficie que usan los vehículos y las personas para viajar incluyendo el área adyacente

Nota 1: Se incluyen los ferrocarriles en el caso de los pasos a nivel de ferrocarril o de tranvías que operen en vías de circulación.

3.31

red vial

sistema de vías de tránsito (3.30) en una determinada zona

3.32

tránsito

uso motorizado y no motorizado de la **vía de tránsito** (3.30)

3.33

accidente de tránsito¹⁾

Colisión u otro tipo de impacto en una **vía de tránsito** (3.30) que cause **muerte** (3.12), cualquier lesión

Nota 1: En esta Norma Internacional, el enfoque para las **organizaciones** (3.21) está puesto sobre la prevención de la muerte y las **lesiones graves** (3.44) derivadas de **accidentes de tránsito**, y mientras se alcanza, establecer metas de mejora.

3.34

incidente de tránsito

acontecimiento resultante de una falla de un componente del **sistema de tránsito** (3.36) o de factores externos a éste que contribuyan.

Nota 1: Los incidentes incluyen pero no se limitan, a los **accidentes de tránsito** (3.33) y cuasi accidentes.

Nota 2: Entre los ejemplos de componentes cuya falla puede causar incidentes, se incluyen los **usuarios de las vías de tránsito** (3.37), los vehículos, las **vías de tránsito** (3.30) o factores externos imprevistos que contribuyan, como rayos o animales.

3.35

seguridad vial (SV)

Factores y condiciones relacionados con los **accidentes de tránsito** (3.33) y otros **incidentes del tránsito** (3.34) que tienen un impacto en, o tienen el potencial de tener un impacto de muerte o lesiones graves sobre los **usuarios de las vías de tránsito** (3.37)

1) **Nota UNIT-** En Uruguay el término **accidente de tránsito** se denomina también **sinistro de tránsito**. Se define siniestro de tránsito como una colisión y otro tipo de impacto con implicación de al menos un vehículo en movimiento, que tenga lugar en una vía pública o privada a la que la población tenga derecho de acceso, y que tenga como consecuencia al menos una persona lesionada. Es un evento donde participan una o mas causas identificables y que puede ser evitable o prevenible.
En adelante, en el texto de esta Norma, se utilizan ambos términos.

3.36**sistema de tránsito vial**

la **vía de tránsito** (3.30), los vehículos, el sistema de emergencias médicas y los **usuarios de la vía de tránsito** (3.37), y sus interacciones

3.37**usuarios de la vía de tránsito**

cualquier persona en la **vía de tránsito** (3.30)

3.38**deficiencia en la SV**

aparición de condiciones y factores relacionados con el **sistema de tránsito vial** (3.36) identificados como causantes de **accidentes de tránsito** (3.33) e **incidentes de tránsito** (3.34), o que provocan o tienen el potencial de provocar la muerte o lesiones graves de los **usuarios de la vía de tránsito**. (3.37)

3.39**acción correctiva de la SV**

acción para eliminar la causa de los **accidentes de tránsito** (3.33)

3.40**desempeño de la SV**

resultados medibles de la gestión de la **organización** (3.21), a su contribución a la **SV** (3.35)

Nota 1: En el contexto de los sistemas de gestión de la SV, los resultados pueden ser medidos contra la **política** (3.24) de **SV**, los **objetivos de SV** (3.20), las **metas de SV** (3.43) y otros requisitos de desempeño de SV de la **organización** (3.21).

3.41**Indicador de desempeño de la SV**

Factor, elemento y criterio medibles que contribuyen a la **SV** (3.35) y sobre el cual la **organización** (3.21) puede influir, y que le permite determinar los impactos en la SV

Nota 1: Permite a una **organización** (3.21), incluso a sus contratistas y subcontratistas, determinar los cambios en el **desempeño** de la SV (3.23). Se trata de un elemento concreto y medible de la actividad de la organización que va a ser utilizada por ésta para realizar el seguimiento del desempeño a lo largo del tiempo.

3.42**acción preventiva de SV**

acción para reducir o eliminar el **riesgo** (3.29) de **accidentes de tránsito vial** (3.33)

3.43**meta de la SV**

desempeño (3.23) detallado que se quiere conseguir, en consonancia con la **política** (3.24) y los **objetivos** de SV (3.20), que una **organización** (3.21) se aplica a sí misma o junto con otras **partes interesadas** (3.16)

3.44**lesiones graves**

lesión con un impacto sobre la salud significativo, causado al cuerpo de una persona o a sus funciones, derivadas de un **accidente de tránsito vial** ver apartado (3.33)

Nota 1: En varios países se encuentran en uso diferentes definiciones de lesiones graves en función de la duración de la hospitalización de una persona lesionada. La gravedad también se puede basar en el diagnóstico médico o en la invalidez como consecuencia de un accidente de tránsito vial. Puede haber otras definiciones en los diferentes países.

3.45

alta dirección

persona o grupo de personas que dirigen y controlan al más alto nivel a una **organización** (3.21)

Nota 1: La alta dirección tiene la facultad de delegar autoridad y de proporcionar los recursos dentro de la organización.

Nota 2: Si el ámbito de aplicación del **sistema de gestión** (3.16) sólo cubre una parte de la organización, entonces, la alta dirección se refiere a aquellos que dirigen y controlan esa parte de la organización.

4. CONTEXTO DE LA ORGANIZACIÓN

4.1 Conocimiento de la organización y su contexto

La organización debe determinar los aspectos externos e internos que sean relevantes a su finalidad, y que afecten a su capacidad para lograr los resultados esperados de su sistema de gestión de SV.

La organización debe:

- identificar su rol en el sistema de tránsito vial;
- identificar los procesos, las actividades asociadas y las funciones de la organización que pueden afectar a la SV;
- determinar la secuencia e interacción de estos procesos, actividades y funciones.

4.2 Comprensión de las necesidades y expectativas de las partes interesadas

La organización debe determinar:

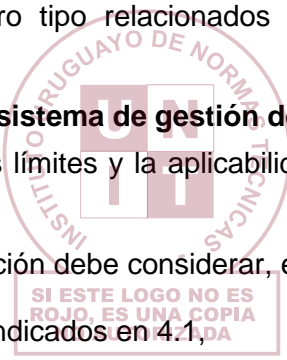
- las partes interesadas que son relevantes para el sistema de gestión de SV;
- los requisitos de estas partes interesadas;
- los requisitos legales y de otro tipo relacionados con la SV a los que se suscribe la organización.

4.3 Determinación del alcance del sistema de gestión de la SV

La organización debe determinar los límites y la aplicabilidad del sistema de gestión de SV para establecer su alcance.

Al determinar el alcance, la organización debe considerar, en particular:

- los aspectos externos e internos indicados en 4.1,
- los requisitos indicados en 4.2, y
- los requisitos de planificación indicados en el Capítulo 6.



La organización debe determinar los resultados deseados de su sistema de gestión de SV, donde debe incluir la reducción, y eventualmente, en último termino, la eliminación, de las muertes y lesionados graves en accidentes de tránsito/siniestro de tránsito sobre los cuales pueda influir.

El alcance debe estar disponible como información documentada.

4.4 Sistema de gestión de SV

La organización debe establecer, implementar, mantener y mejorar continuamente su sistema de gestión de SV, incluyendo los procesos necesarios y sus interacciones, de acuerdo con los requisitos de esta Norma Internacional.

5. LIDERAZGO

5.1 Liderazgo y compromiso

La alta dirección debe demostrar liderazgo y compromiso con respecto al sistema de gestión de SV:

- asegurando que las políticas y los objetivos de SV sean establecidos y que sean compatibles con la dirección estratégica de la organización;
- asegurando la integración de los requisitos del sistema de gestión de SV en los procesos empresariales de la organización;
- asegurando que los recursos necesarios para el sistema de gestión de la SV se encuentren disponibles;
- adoptando la eliminación de las muertes y lesiones graves derivadas de los accidentes de tránsito vial/siniestro de tránsito como el objetivo principal a largo plazo de la SV, así como decidir sobre los resultados de la SV que entre tanto se deben alcanzar;
- trabajando en asociación y colaboración con las partes interesadas en contribución a un sistema vial seguro para alcanzar los objetivos de SV establecidos;
- asegurando que la organización adopte un enfoque basado en procesos para alcanzar los resultados deseados de SV que garanticen que existen unos procesos transparentes y una participación adecuada en todos los niveles de la organización.
- priorizando las acciones estratégicas y seleccionando líneas de acción específicos, basados en la mejor información disponible para alcanzar los resultados previstos en el sistema de gestión de SV;
- comunicando la importancia de una gestión de SV eficaz y de conformidad con los requisitos del sistema de gestión de SV;
- proporcionando los recursos necesarios para establecer, implementar, mantener y mejorar continuamente el sistema de gestión de SV;
- asegurando que el sistema de gestión de SV logre sus objetivos previstos, centrándose en los resultados de la SV;

- asegurando que se comunica la importancia del cumplimiento de legislación pertinente en lo que se refiere a la consecución de los resultados del sistema de gestión de SV a todo el personal pertinente de la organización;
- dirigiendo y promoviendo a las personas a contribuir con la efectividad del sistema de gestión de SV;
- promoviendo la mejora continua;
- apoyando otros roles gerenciales para demostrar el liderazgo aplicable a sus áreas de responsabilidad.

5.2 Política

La alta dirección debe establecer una política de SV que:

- a) sea adecuada al propósito de la organización;
- b) proporcione un marco de referencia para el establecimiento de objetivos y metas de SV;
- c) incluya el compromiso para satisfacer los requisitos aplicables;
- d) incluya el compromiso de mejora continua del sistema de gestión de SV.

La política debe:

- estar disponible como información documentada;
- ser comunicada dentro de la organización;
- estar disponible para las partes interesadas, según corresponda.

5.3 Roles, responsabilidades y autoridades en la organización

La alta dirección debe asegurarse que las responsabilidades y las autoridades para los roles relevantes sean asignadas y comunicadas dentro de la organización.

La alta dirección debe asignar la responsabilidad y autoridad para:

- a) asegurar que el sistema de gestión de SV cumpla con los requisitos de esta Norma Internacional;
- b) informar sobre el desempeño del sistema de gestión de SV a la alta dirección, incluyendo las recomendaciones para su mejora.

6. PLANIFICACIÓN

6.1 Generalidades

La organización debe seguir un proceso para revisar el desempeño actual de la SV, determinar los riesgos y oportunidades, seleccionar los indicadores de desempeño de la SV para trabajar en

ellos, analizar lo que puede lograr con el tiempo y establecer una serie de objetivos, metas y planes de SV apropiados para conseguirlos.

La revisión del desempeño actual de la SV debe tener en cuenta el contexto de la organización (Capítulo 4) y su liderazgo (Capítulo 5), con especial referencia a los procesos, las actividades asociadas y las funciones de la organización que puedan tener un impacto en la SV. El desempeño actual de la SV debe ser cuantificado cuando sea posible, y se debe realizar la evaluación de los impactos potenciales futuros de acuerdo con los indicadores de desempeño de la SV.

6.2 Acciones para gestionar los riesgos y las oportunidades

Al planificar el sistema de gestión de SV, la organización debe considerar los aspectos referidos en apartado 4.1 y los requisitos referidos en apartado 4.2, y determinar los riesgos y oportunidades que se deben considerar para:

- garantizar que el sistema de gestión de SV pueda lograr el/los resultado(s) deseado(s);
- prevenir o reducir los efectos no deseados;
- alcanzar la mejora continua.

La organización debe planificar

a) las acciones para hacer frente a estos riesgos y oportunidades;

b) la forma de:

- integrar e implementar estas acciones en sus procesos del sistema de gestión SV;
- evaluar la efectividad de estas acciones.

6.3 Indicadores de desempeño de la SV

La organización debe identificar, para su uso, los indicadores de desempeño de SV en la siguiente lista de indicadores de exposición al riesgo, los resultados finales de los indicadores de seguridad e indicadores intermedios de resultado de seguridad, según el contexto (Capítulo 4) de la organización y los riesgos y las oportunidades que haya identificado.

a) Indicadores de exposición a riesgos:

- distancia recorrida y volumen de tránsito, incluido el vehículo y el tipo de usuario de la vía de tránsito, estén o no afectados por la organización;
- volumen de productos y/o servicios proporcionados por la organización.

b) Indicadores finales de resultado de la seguridad vial, por ejemplo, el número de muertos y lesionados graves.

c) Indicadores intermedios de resultado de la seguridad vial : estos indicadores de resultado de la seguridad están relacionados con la planificación diseño y uso seguro de la red vial y de los productos y servicios dentro de la misma, las condiciones de entrada y salida de los productos, servicios y usuarios, así como de la recuperación y rehabilitación de las víctimas de accidentes de tránsito/siniestro de tránsito:

- el diseño de vías de tránsito y velocidades seguras, especialmente teniendo en cuenta la segregación (tránsito entrante y usuarios vulnerables de la vía de tránsito), las zonas próximas y el diseño de intersecciones;
 - la utilización de vías de tránsito adecuadas, en función del tipo de vehículo, usuario, tipo de carga y equipo;
 - el uso de equipos personales de seguridad, teniendo en cuenta especialmente los cinturones de seguridad, sistemas de retención infantil, cascos de bicicleta y cascos de motocicleta, y los medios para ver y ser visto;
 - velocidad de conducción segura, considerando también el tipo de vehículos, tránsito y las condiciones meteorológicas ;
 - la aptitud de los conductores, sobre todo teniendo en cuenta la fatiga, la distracción, el alcohol y las drogas;
 - planificación segura de viaje, incluida la consideración de la necesidad de viajar, la cantidad y modalidad de viaje y la elección de la vía de tránsito, del vehículo y del conductor;
 - la seguridad de los vehículos, considerando, especialmente la protección de los ocupantes y la protección de otros usuarios de la vía de tránsito, prevención de los accidentes de tránsito/siniestro de tránsito, y mejora de sus consecuencias, la inspección técnica sobre vehículos , la capacidad de carga del vehículo y aseguramiento de la carga dentro y sobre el vehículo;
 - la habilitación adecuada acorde al tipo de vehículo que se conduce;
 - el retiro de vehículos y conductores no aptos, de la red vial;
- respuesta posterior al accidente y primeros auxilios, formación en emergencias, recuperación posterior al accidente y rehabilitación.

La organización debe desarrollar indicadores de desempeño en SV adicionales cuando los anteriores no tengan la suficiente importancia. Mediante la investigación de los incidentes de tránsito de importancia e identificando las deficiencias de la SV se deben desarrollar otros indicadores de desempeño en SV.

En base a los indicadores de desempeño de la SV, la organización debe especificar los elementos y criterios en detalle para determinar y realizar el seguimiento y medición de los objetivos y metas SV. La organización debe documentar esta información y mantenerla actualizada.

EJEMPLO Los cinturones de seguridad son a la vez elemento y criterio del indicador de desempeño en SV “uso de equipos personales de seguridad”. En el caso del indicador de desempeño en SV “seguridad del vehículo”, la clasificación de seguridad para los consumidores representa el elemento y el criterio de clasificación.

NOTA: En A.11 se brinda orientación sobre el uso de los factores de desempeño de la SV por parte de diferentes tipos de organizaciones.

6.4 Objetivos de SV y la planificación para alcanzarlos

La organización debe establecer los objetivos de SV en las funciones y niveles pertinentes.

Los objetivos de SV deben:

- ser coherentes con la política de SV;
- ser medibles (si es posible);
- tener en cuenta los requisitos aplicables;
- ser monitoreados realizado su seguimiento;
- ser comunicados;
- ser actualizados según corresponda.

La organización debe conservar información documentada sobre los objetivos y las metas SV.

Al establecer y revisar los objetivos y metas SV, la organización debe tener en cuenta sus riesgos y oportunidades según (6.2), sus indicadores de desempeño de la SV según (6.3) y los elementos y criterios en (6.3), tener en cuenta su capacidad de gestión. Además, debe considerar sus opciones tecnológicas y sus requisitos financieros, operativos y de negocio, así como las opiniones de las partes interesadas.

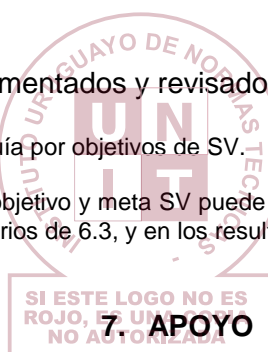
Al planificar cómo alcanzar sus objetivos y metas SV, la organización debe determinar:

- lo qué se hará;
- qué recursos se necesitarán;
- quién será el responsable;
- cuándo se terminará;
- cómo se evaluarán los resultados.

Los planes de acción deben ser documentados y revisados, según sea necesario.

NOTA 1: En A.6.3 da un ejemplo de la jerarquía por objetivos de SV.

NOTA 2: El tipo de medición para cualquier objetivo y meta SV puede ser identificado basándose en los indicadores de desempeño de la SV, en los elementos y criterios de 6.3, y en los resultados de la organización.



7.1 Coordinación

La organización debe coordinar con los niveles y funciones pertinentes de la organización (incluyendo la participación de los trabajadores en general) y las partes interesadas el percibir los beneficios potenciales de sus acciones relacionadas con la SV. Se debe asegurar que existan

consultas internas y externas adecuadas, y coordinación de sus actividades encaminadas a lograr el/los objetivo(s) y metas SV establecidos.

7.2 Recursos

La organización debe determinar y proporcionar los recursos y el marco necesario para el establecimiento, la implementación, el mantenimiento y la mejora continua del sistema de gestión de SV para lograr el/los objetivo(s) y metas SV establecidos.

NOTA: Los recursos incluyen recursos humanos y habilidades especializadas, infraestructura de la organización, tecnología y recursos financieros.

7.3 Competencia

La organización debe:

- determinar la competencia necesaria de la(s) persona (s) que hace(n) el trabajo bajo su control, que afecta su desempeño de SV;
- asegurarse de que esta(s) personas(s) sean competentes según su educación, formación o experiencia;
- cuando sea aplicable, tomar medidas para adquirir la competencia necesaria, y evaluar la efectividad de las medidas tomadas;
- conservar la información pertinente documentada como evidencia de la competencia.

NOTA: Las acciones aplicables pueden incluir, por ejemplo, la oferta de formación a, la tutoría o la reasignación de, los actuales trabajadores, o la contratación de personas competentes.

7.4 Toma de Conciencia

Las personas que realizan trabajos bajo el control de la organización, y que se ven afectados por la SV o afectadas en su trabajo, deben tener en cuenta:

- la política de SV;
- su contribución a la efectividad del sistema de gestión de SV, incluyendo los beneficios de la mejora de desempeño de la SV;
- las consecuencias de no ajustarse a los requisitos del sistema de gestión SV;
- la información y las lecciones aprendidas en relación con las principales incidencias de tránsito relevantes que ha sufrido la organización.

7.5 Comunicación

La organización debe determinar la necesidad de comunicaciones internas y externas relevantes para el sistema de gestión de SV, incluyendo:

- sobre qué se comunicará;
- cuándo comunicar;
- con quién comunicarse.

La organización debe establecer, implementar y mantener un proceso de comunicación considerando los diversos niveles y funciones de la organización y las partes interesadas.

La organización debe apoyar la mejora continua del desempeño de la SV, comprometiéndose con sus partes internas y externas interesadas y promocionando entre ellas, en su caso, la necesidad de un enfoque a largo plazo de los resultados de SV y en los medios por los cuales éstos se pueden lograr.

7.6 Información documentada

7.6.1 Generalidades

El sistema de gestión de SV de la organización debe incluir:

- la información documentada requerida por esta Norma Internacional;
- la información documentada que la organización determine que sea necesaria para la efectividad del sistema de gestión de la SV.

NOTA: El alcance de la información documentada para un sistema de gestión de SV puede diferir de una organización a otra debido:

- al tamaño de la organización y sus tipos de actividades, procesos, productos y servicios;
- a la complejidad de los procesos y sus interacciones, y
- a la competencia de las personas.

7.6.2 Elaboración y actualización

Al elaborar y actualizar la información documentada, la organización debe asegurar:

la apropiada:

- identificación y descripción (por ejemplo, título, fecha, autor, o número de referencia);
- el formato (por ejemplo el idioma, la versión de software, los gráficos) y los medios (por ejemplo: papel, electrónico);
- la revisión y la aprobación para la idoneidad y la adecuación.

7.6.3 Control de la información documentada

La información documentada requerida por el sistema de gestión de SV y por esta Norma Internacional debe ser controlada para asegurar:

- que se encuentre disponible y sea adecuada para su uso, donde y cuando se necesite;
- que esté protegida adecuadamente (por ejemplo, de la pérdida de confidencialidad, del uso indebido o de la pérdida de la integridad).

Para el control de la información documentada, la organización debe abordar las siguientes actividades, según corresponda:

- distribución, acceso, recuperación y uso;

- almacenamiento y preservación, incluyendo la preservación de la legibilidad;
- control de cambios (por ejemplo, control de versión);
- retención y disposición.

La información documentada de origen externo, que la organización determine que es necesaria para la planificación y operación del sistema de gestión de SV debe ser identificada y controlada, según el caso.

NOTA: El acceso implica una decisión en cuanto al permiso para ver la información documentada, o el permiso y la autoridad para ver y cambiar la información documentada, etc.

8. OPERACIÓN

8.1 Planificación operacional y control

La organización debe determinar, planificar, ejecutar y controlar los procesos para cumplir con los requisitos, y para implementar las acciones determinadas en (6.2) para gestionar a los indicadores de desempeño de la SV identificados en (6.3) y los objetivos y metas de SV identificados en (6.4), a través:

- del establecimiento de criterios para los procesos;
- la implementación del control de los procesos conforme con los criterios;
- la conservación de información documentada en la medida necesaria para tener confianza en que los procesos se han llevado a cabo según lo planificado.

La organización debe controlar los cambios planificados y revisar las consecuencias de los cambios deseados, y adoptar las medidas para mitigar los efectos adversos, según sea necesario.

La organización debe asegurarse que los procesos que son subcontratados sean controlados.

8.2 Preparación y respuesta a las emergencias

La organización debe reaccionar ante las muertes y lesiones graves reales derivadas de los accidentes de tránsito/siniestro de tránsito o de otros incidentes de tránsito en los que tenga que ver la organización y, cuando sea posible, prevenir o mitigar los efectos adversos en la SV.

La organización debe, revisar periódicamente y cuando sea necesario, revisar su preparación para enfrentar la posibilidad de muertes y lesiones graves derivadas de los accidentes de tránsito /siniestro de tránsito o de otros incidentes de tránsito en los que tenga que ver la organización, y disponer de procedimientos de respuesta, en particular para aquellos en los que se produzcan muertes o lesionados graves.

La organización debe además ensayar estos procedimientos cuando sea posible.

9. EVALUACIÓN DEL DESEMPEÑO

9.1 Seguimiento, medición, análisis y evaluación

En relación con el sistema de gestión de SV, la organización debe determinar:

- qué necesita ser controlado y medido;
- los métodos de seguimiento, medición, análisis y evaluación, según corresponda, para garantizar resultados válidos;
- cuándo se llevarán a cabo el seguimiento y la medición;
- cuándo se deben analizar y evaluar los resultados del seguimiento y de la medición.

La organización debe conservar la información documentada apropiada como evidencia de los resultados.

La organización debe evaluar el desempeño de la SV y la efectividad del sistema de gestión de SV.

La organización debe establecer, implementar y mantener un proceso para evaluar periódicamente el cumplimiento de los requisitos legales de SV aplicables y otros requisitos de SV a los que se suscriba la organización.

9.2 Investigación de accidentes/ siniestros y de otros incidentes de tránsito

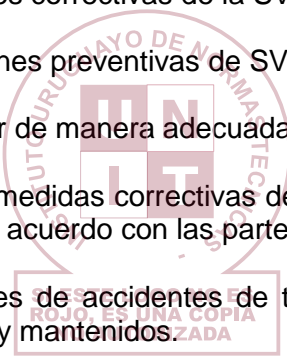
La organización debe establecer, implementar y mantener uno o varios procedimientos para registrar, investigar y analizar los accidentes de tránsito/siniestro de tránsito y otros incidentes en los que se vea involucrada y que signifiquen o puedan significar muerte o lesiones graves de los usuarios de las vías de tránsito, con el fin de:

- a) determinar los factores subyacentes que pueda controlar y/o influenciar y que puedan estar causando o contribuyendo a la ocurrencia de tales hechos;
- b) identificar la necesidad de acciones correctivas de la SV;
- c) identificar oportunidades de acciones preventivas de SV.

Las investigaciones se deben realizar de manera adecuada.

Cualquier necesidad identificada de medidas correctivas de SV o de oportunidades para la acción preventiva de SV se debe realizar de acuerdo con las partes pertinentes del Capítulo 10.

Los resultados de las investigaciones de accidentes de tránsito/siniestro de tránsito y de otros incidentes deben ser documentados y mantenidos.



9.3 Auditoría interna

La organización debe llevar a cabo auditorías internas a intervalos planificados para proveer información sobre si el sistema de gestión de SV:

a) es conforme a:

- los requisitos propios de la organización para su sistema de gestión de SV;
- los requisitos de esta Norma Internacional;

b) esta implementado y mantenido efectivamente

La organización debe:

- planificar, establecer, implementar y mantener un programa de auditoría(s), incluyendo la frecuencia, los métodos, las responsabilidades, los requisitos de planificación y la elaboración de informes. El programa de auditoría(s) debe tener en cuenta la importancia de los procesos en cuestión y de los resultados de auditorías anteriores;
- definir los criterios de auditoría y el alcance de cada auditoría;
- seleccionar auditores y llevar a cabo auditorías para garantizar la objetividad e imparcialidad del proceso de auditoría;
- asegurar que los resultados de las auditorías sean comunicados a la dirección pertinente;
- conservar la información documentada como evidencia de la implementación del programa de auditoría y de los resultados de la misma.

9.4 Revisión de la dirección

La alta dirección debe revisar el sistema de gestión de SV de la organización a intervalos planificados, para asegurar su continua conveniencia, adecuación y eficacia en el logro de los objetivos y metas de SV establecidos. Al establecer el sistema de gestión de SV, o después de la revisión del sistema de gestión de SV, la organización debe identificar y analizar los principales temas que deben ser tratados a través del sistema de gestión para mejorar el desempeño de la SV de la organización en el corto, mediano y largo plazos.

La revisión de la dirección debe incluir la consideración de:

- a) el estado de las acciones de las revisiones por las direcciones previas;
- b) los cambios en aspectos externos e internos que son relevantes al sistema de gestión de SV;
- c) la información sobre el desempeño de la SV, incluyendo las tendencias en
 - las no conformidades y acciones correctivas;
 - el seguimiento, medición y análisis de los resultados de la evaluación, incluyendo hasta dónde se han cumplido los objetivos y metas de la SV, y

- los resultados de las auditorías y evaluaciones del cumplimiento de los requisitos legales y de otro tipo a los que la organización se suscriba;
- d) las oportunidades de mejora continua, incluido el análisis de las nuevas tecnologías;
- e) la(s) comunicación(es) correspondiente(s) enviadas por las partes interesadas, incluidas las quejas;
- f) la investigación de accidentes de tránsito/siniestro de tránsito y de otros incidentes de tránsito.

Los resultados de la revisión por parte de la dirección deben incluir decisiones relacionadas con las oportunidades de mejora continua, con el logro de resultados de la SV y con cualquier necesidad de cambios en el sistema de gestión de la SV.

La organización debe conservar la información documentada como evidencia de los resultados de las revisiones realizadas por la dirección.

10. MEJORA

10.1 No conformidad y acción correctiva

Cuando ocurre una no conformidad con los requisitos del sistema de gestión de SV, la organización debe:

- a) reaccionar ante la no conformidad, y, según corresponda:
 - tomar medidas para controlarla y corregirla, y
 - hacer frente a las consecuencias;
- b) evaluar la necesidad de realizar acciones para eliminar las causas de la no conformidad, con el fin de que no se repita o se produzca en otro lugar, por medio de:
 - la revisión de la no conformidad,
 - la determinación de las causas de la no conformidad, y
 - determinar si existen no conformidades similares, o que podrían ocurrir potencialmente;
- c) implementar las acciones necesarias;
- d) revisar la efectividad de las acciones correctivas adoptadas;
- e) hacer cambios en el sistema de gestión de SV, si es necesario.

Las acciones correctivas deben ser apropiadas a los efectos de las no conformidades encontradas.

La organización debe conservar la información documentada como evidencia de

- la naturaleza de las no conformidades y de cualquier acción tomada posteriormente;

— los resultados de cualquier acción correctiva.

10.2 Mejora continua

La organización debe mejorar continuamente la idoneidad, adecuación y efectividad del sistema de gestión de la SV.

NOTA: Esto se puede lograr mediante el uso de la política de SV, de los objetivos y metas de la SV, de los resultados de auditorías, de los análisis de los sucesos supervisados, de las acciones correctivas y preventivas, y de la revisión realizada por la dirección.



ANEXO A (Informativo)

DIRECTRICES PARA EL USO DE ESTA NORMA INTERNACIONAL

A.1 Generalidades

Este anexo es estrictamente informativo y está destinado a facilitar una interpretación clara de los requisitos establecidos en los Capítulos 4 a 10 de esta Norma Internacional. La información no tiene la intención de añadir, quitar o modificar, los requisitos de los Capítulos 4 a 10.

Las buenas prácticas en la gestión de la SV requiere un enfoque sistemático, que incluya la competencia apropiada en las funciones claves de gestión y procesos necesarios para alcanzar una acción eficaz para lograr los resultados deseados de SV ⁽¹¹⁾ ⁽¹²⁾.

La implementación exitosa de un sistema de gestión de SV depende del compromiso de todas las personas que trabajan para la organización o en su nombre, desde la dirección estratégica a los operarios. Este compromiso se inicia a los más altos niveles de gestión. La implementación de un sistema de gestión de SV especificado en esta Norma Internacional tiene por objeto dar lugar a un mayor desempeño de la SV, y promueve un enfoque de sistema seguro como se indica en el Anexo B. El sistema de gestión de SV se basa en la metodología Planificar-Hacer-Verificar-Actuar, que es un proceso cíclico que requiere un fuerte liderazgo y compromiso de la alta dirección (Capítulo 5).

El ritmo amplitud y duración de este proceso de mejora continua son determinadas por la organización en función de distintas circunstancias, entre otras las económicas.

a) Etapa 1: Planificar

— Identificar el impacto que la organización puede tener en la SV, mapear dicho impacto en las partes interesadas y determinar el alcance organizacional de un sistema de gestión de SV con referencia a las necesidades identificadas a través del proceso de planificación (Capítulo 4).

— Establecer el compromiso de liderazgo, entre otras acciones, por medio de la adopción de una visión de largo plazo para tender a reducir y eventualmente eliminar la muerte y lesiones graves estableciendo metas de SV graduales, y de una estrategia o enfoque para la realización de éstas, y proporcionar recursos para establecer, implementar, mantener y mejorar continuamente el sistema de gestión de la SV para estos fines. Establecer, documentar y comunicar la política de SV, asignar roles, responsabilidades y autoridades en la organización (Capítulo 5).

— Determinar los riesgos y oportunidades a través de la evaluación del desempeño actual si es posible, y el trabajo a través de cada uno de los indicadores de desempeño, para establecer los que sean pertinentes a la organización, y lo más importante para la mejora de la SV. Establecer objetivos y metas de SV medibles para cada indicador prioritario de desempeño de SV, considerando las necesidades de capacidad de gestión de SV, y desarrollando planes de acción (Capítulo 6).

b) Paso 2: Hacer

— Implementar y operar el sistema de gestión de SV y asegurar que se proporcione la suficiente capacidad para la prestación de las funciones clave del sistema a los efectos de permitir que se

lleven a cabo las acciones identificadas y asegurar que los objetivos y metas de SV se cumplan, siguiendo los pasos de los Capítulos 7 y 8.

c) Paso 3: Verificar

— Realizar el seguimiento y evaluación del desempeño de la SV, llevar a cabo auditorías internas y las revisiones periódicas del sistema de gestión, para identificar oportunidades de mejora continua, logrando resultados de la SV y los cambios necesarios en el sistema de gestión, siguiendo los pasos descritos en el Capítulo 9.

d) Paso 4: Actuar

— Mejorar el sistema de gestión de la SV de manera continua después de cotejar los resultados con los objetivos y metas SV, el desempeño del sistema de gestión de SV, las deficiencias y no conformidades e identificación de las acciones correctivas, acciones preventivas y oportunidades de mejora encaminadas a reducir la incidencia y el riesgo de muerte y lesiones graves en accidentes de tránsito / siniestro de tránsito vial (Capítulo 10).

A.2 Referencias normativas

No se proporcionan directrices.

A.3 Términos y definiciones

No se proporcionan directrices.

A.4 Contexto de la organización

Una revisión inicial establece la posición actual de la organización con respecto a la SV. La revisión considera todos los indicadores pertinentes para establecer el sistema de gestión de SV, incluyendo los resultados deseados por la organización, cómo éstos se van a entregar y quién es responsable de ellos.

Entre las herramientas y métodos para la realización de una revisión se pueden incluir listas de verificación, entrevistas, encuestas, inspección directa y medición, y los resultados de auditorías o de otras evaluaciones y revisiones anteriores.

A.4.1 La comprensión de la organización y su contexto

El contexto de la SV puede ser descrito por las interacciones entre los cuatro componentes, (vías de tránsito, los vehículos, el usuario y el entorno) y la respuesta de emergencia, atención de trauma y rehabilitación. Cada uno de estos componentes son controlados y / o influenciados por muchas organizaciones que en última instancia, afectan la SV. El impacto de la organización sobre la SV depende de la naturaleza de las actividades de la organización, sus productos y servicios y el lugar y las condiciones en que funciona, así como de la efectividad de su sistema de gestión de SV.

A continuación, se enumeran ejemplos de actividades dentro de organizaciones, públicas y privadas, grandes y pequeñas, que pueden involucrar la SV. La mayoría de los indicadores de desempeño de la SV son pertinentes a todas las organizaciones, aunque su importancia varía entre ellas.

- a) Uso del sistema vial por los empleados, sea *in itinere* o en misión, en vehículos públicos o privados, como pasajero o conductor, y como peatón o ciclista.
- b) Transporte de bienes y personas dentro del sistema vial, realizado por la organización o contratado a otras organizaciones.
- c) Actividades que generan tráfico hacia o desde localizaciones controladas o influenciadas por la organización, como supermercados, colegios y espacios muy visitados.
- d) Distribución de servicios y productos para el sistema vial, como servicios de transporte, gestión, planificación, diseño, construcción y mantenimiento de infraestructuras, vehículos y productos relacionados con ellos, respuesta médica de emergencia, rehabilitación y traumatología, vigilancia y actividades legislativas.

A pesar de que algunas organizaciones sólo tienen un pequeño número de los procesos vinculados a las cuestiones de SV, estos pueden ser muy importantes en la reducción de lesiones y muertes. Es, por lo tanto, importante identificar las necesidades de transporte y los niveles de exposición al riesgo de los usuarios motorizados y no motorizados. Cuestiones concretas externas pueden ser reconocidas por la ocurrencia de accidentes de tránsito / siniestro de tránsito o quejas de terceros. Los problemas internos pueden ser reconocidos por la aparición de cuasi accidentes o desviaciones de los procedimientos documentados.

A.4.2 Comprender las necesidades y expectativas de las partes interesadas

La mayoría de las actividades y funciones (procesos) de la organización pueden ser controladas por la propia organización.

Sin embargo, tender a reducir las muertes y lesiones graves depende de la combinación y la interacción de las actividades en una serie de organizaciones y usuarios de **vías de tránsito**. Por lo tanto, la organización debe identificar las partes interesadas en el ámbito de su influencia con el fin de comunicar, consultar y coordinar con aquellas que sean más relevantes para la reducción de las muertes y lesiones graves.

A.4.3 Determinación del ámbito de aplicación del sistema de gestión

Una organización puede decidir la aplicación de esta Norma Internacional con respecto a su totalidad o en unidades operativas específicas. La organización debe definir y documentar el alcance de su sistema de gestión de SV, teniendo en cuenta todas las partes a las que el sistema de gestión de SV se aplicará, si no es a la totalidad de ella misma. Una vez que el alcance esté definido, todas las actividades, productos y servicios de la organización dentro de ese alcance, deben ser incluidos en el sistema de gestión de SV. La credibilidad del sistema de gestión de SV depende de qué partes de la organización se incluyen en el sistema de gestión de SV, y de las razones documentadas de cualquier exclusión.

A.4.4 Sistema de gestión de SV

No se proporcionan directrices.

A.5 Liderazgo

A.5.1 Liderazgo y compromiso

Para el éxito del sistema de gestión de la seguridad vial es crítico que se demuestre un alto nivel de compromiso por parte de la alta dirección. El motivo es que es relativamente fácil considerar que la tarea de gestión de la seguridad vial se ha completado gracias a actividades de un relativo

bajo nivel (por ejemplo, publicando instrucciones de seguridad vial o exigiendo formación en seguridad vial) o respondiendo de forma rápida a incidentes en lugar de buscar la reducción de las muertes y lesiones graves.

La alta dirección puede demostrar liderazgo, mediante: la motivación y capacitación de las personas para contribuir a la eficacia del sistema de gestión de SV, reforzando la asunción de responsabilidades por los resultados de la SV en la organización, generando y manteniendo un ambiente interno en el que las personas puedan involucrarse completamente en el logro de los objetivos de SV de la organización; ser los líderes mediante el ejemplo.

A.5.2 Política

Una vez se ha tenido en cuenta el contexto de SV de la organización y las implicaciones globales de las contribuciones que la organización puede aportar en la reducción y en última instancia eliminación de las muertes y lesionados graves, se hace necesario desarrollar una política de SV. La política de SV proporciona el marco adecuado para establecer los objetivos y metas de SV, y las pautas para implementar y mejorar el sistema de gestión de la SV de una organización de manera que se pueda mejorar de manera continua el desempeño en SV. Como buena práctica, esta política refleja el compromiso de la alta dirección de reducir y en última instancia eliminar las muertes y lesiones graves, para cumplir con los requisitos legales y de otra índole, así como con la mejora continua. La política de SV es además suficientemente clara para que sea comprendida por las partes internas y externas, se examina y revisa periódicamente de modo que refleje los cambios de condiciones e información, y tiene un alcance fácilmente identificable que refleja las circunstancias específicas de la organización.

La política de SV puede vincularse con otros documentos de política de la organización y debería ser coherente con las políticas de negocio globales de la organización, así como con sus políticas para la gestión de otras disciplinas (como la gestión de la calidad, seguridad y salud o gestión medioambiental), además de cumplir los requisitos legales y las normas de la industria. Como buena práctica, la política se comunica de modo que demuestre el compromiso de la alta dirección y de la organización en la SV, aumente el conocimiento del compromiso realizado al declarar la política, explique el porqué de la puesta en marcha y mantenimiento del sistema de gestión de la SV, motive a los individuos y les facilite el conocimiento de sus responsabilidades de SV y la asunción de responsabilidades.

A.5.3 Roles organizacionales, responsabilidades y autoridades

La implementación exitosa de un sistema de gestión de SV supone la creación de capacidad competente y responsable de entregar las funciones clave de la dirección y los procesos necesarios para producir los resultados deseados de SV. La alta dirección debe designar uno o varios representantes específicos de gestión con responsabilidades y autoridad definidas para implementar el sistema de gestión de SV. Es importante que los roles y responsabilidades clave del sistema de gestión SV sean bien definidos y comunicados a todas las personas que trabajan para y en nombre de la organización.

A. 6 Planificación

A.6.1 Generalidades

No se proporcionan directrices.

A.6.2 Acciones para hacer frente a riesgos y oportunidades

La acción efectiva sobre los riesgos y oportunidades identificadas va a reducir las muertes y lesiones graves en accidentes de tránsito/siniestro de tránsito, y por lo tanto va a reducir los costos para la organización e incrementará el tiempo y los recursos disponibles para la actividad productiva. También tiende a incrementar la confianza de las partes interesadas en la organización. Ejemplos de los diferentes riesgos y oportunidades son un alto porcentaje de usuarios de edad avanzada, la relación entre usuarios motorizados y no motorizados, grandes volúmenes de tránsito en las rutas principales, la demanda estricta para la entrega a tiempo por parte de los clientes, las actividades de seguridad vial en las diferentes regiones, el nivel de cumplimiento de las actividades con las normas básicas de seguridad vial, y la calidad del sistema de infraestructura vial, del parque automotor, y sistema de emergencias médicas.

A.6.3 Indicadores de desempeño en SV

Los indicadores de desempeño en SV describen los diferentes elementos de seguridad vial que las organizaciones deben tener en cuenta en su sistema de gestión de SV. Los indicadores de desempeño en SV identificados en esta Norma Internacional son de carácter general y útil para la mayoría de las organizaciones y situaciones; están orientados a los problemas o soluciones de SV conocidos, y se basan en evidencias. La organización considera todos los indicadores de desempeño y les da prioridad, en función del contexto de la organización.

a) Indicadores de exposición al riesgo: es necesario que la organización considere hasta qué punto se expone a los riesgos dentro del sistema de seguridad vial, y que adquiera información de ello. Los indicadores de exposición al riesgo pueden tener gran variedad de formas, incluyendo el volumen de tráfico de una determinada zona pertinente para la organización, la cantidad de viajes realizados por miembros de la organización, o el volumen de productos o servicios. Los riesgos de seguridad vial pueden aumentar o disminuir en función del tipo de usuarios u otro tipo de factores relacionados con ellos, tales como el historial del conductor. Los riesgos de seguridad vial también pueden aumentar o disminuir en función del tipo de vehículo o modo de transporte que se use. Entender hasta donde se exponen al riesgo da a las organizaciones información tangible sobre qué indicadores de desempeño deberían priorizar.

b) Indicadores finales del resultado de la seguridad vial: las buenas prácticas incluyen la consideración de la gravedad de las lesiones graves y fatales del tránsito vial, y los costos humanos y económicos, y la recopilación de datos al respecto. Además de la consideración de lesiones físicas, los indicadores finales de los resultados de seguridad vial pueden abordar las pérdidas que se relacionan exclusivamente con la organización, a través de la pérdida de productividad o los costos externos adicionales, o que se relacionen con mayores pérdidas socioeconómicas, como el dolor y el sufrimiento, la rectificación de los servicios, o la recuperación de las personas, el tratamiento y la rehabilitación. Comprender la cuantía de los costos humanos y económicos proporciona a las organizaciones información tangible sobre qué indicadores de desempeño deben priorizar.

c) **Indicadores intermedios de resultado de seguridad vial: el sistema de tránsito es un sistema complejo, con muchos actores y responsabilidades compartidas. Los accidentes de tránsito/siniestro de tránsito vial con resultado de muerte o lesiones graves son raros y la distancia en el espacio y el tiempo entre la acción y la mejora potencial puede ser grande.** Mientras que los indicadores de exposición al riesgo y los indicadores finales de resultado de seguridad vial deben seguirse continuamente, los indicadores intermedios de resultado de seguridad vial (que se encuentran causalmente relacionados con los indicadores finales de resultados de seguridad vial) requieren la mayor atención. Los resultados de seguridad vial intermedios son mediciones de intervenciones que son conocidas, para mejorar el desempeño final en SV, como son la reducción de los límites de velocidad, o la mejora en las

clasificaciones de seguridad de los vehículos (como por ejemplo un Programa de valoración de vehículos nuevos (NCAP, *New Car Assessment Program*)). Es posible alcanzar mejoras sistemáticas al centrarse, medir y seguir los indicadores intermedios que más mejorarán el desempeño en SV.

En función de su contexto las organizaciones deben identificar para su uso en la siguiente lista los indicadores intermedios de resultados de seguridad vial:

- 1) Diseño vial y velocidad segura, considerando especialmente la segregación (del tráfico en dirección contraria, usuarios vulnerables), zonas próximas y diseño de intersecciones:

Las normas, reglas, guías e instrucciones cubren la planificación el diseño, la construcción, uso, operación y mantenimiento seguros de la red vial. Los tratamientos innovadores que han demostrado su eficacia para cumplir los requisitos del Sistema Seguro están, cada vez más, proporcionando información para los planes y políticas de ingeniería de seguridad. Estos tratamientos se sustentan en nuevas herramientas que ayudan a la evaluación de la calidad en materia de seguridad vial de las infraestructuras. Las carreteras y calles con funciones arteriales, de distribución y de acceso exigen diferentes requisitos y elementos de seguridad vial. Se pueden lograr altos niveles de seguridad vial al conseguir un buen encaje entre la función de la vía de tránsito, los límites de velocidad y su cumplimiento, el diseño vial y el entorno de la vía. Entre los ejemplos habituales se encuentran la segregación de tráfico contrarios, las vías de calzadas separadas que previenen los choques frontolaterales, los sistemas de contención de vehículos que evitan la salida de vía, las velocidades adecuadas en las intersecciones para reducir los alcances laterales y las velocidades seguras en las carreteras y calles en las que se hace un uso mixto donde pudiera ser difícil la segregación de los vehículos a motor y los usuarios vulnerables. En muchos países hay una importante brecha entre el nivel de seguridad vial y los límites legales de velocidad. Las organizaciones pueden considerar la imposición de límites de velocidad inferiores.

- 2) Uso de vías adecuadas, en función del tipo de vehículo, usuario, carga y equipamiento

El acceso a determinadas clases de vía no es apropiado para algunos tipos de vehículos o equipamiento (o aquellos que portan determinadas cargas, como las mercancías peligrosas), y de acuerdo con ésto debería ajustarse el uso y selección de la vía.

- 3) Uso de equipos personales de seguridad vial, en especial cinturones de seguridad, sistemas de retención infantil, cascos de bicicletas y motocicletas, así como los sistemas para ver y ser visto

Para aumentar el nivel de seguridad inherente del sistema vial se necesitan equipos personales de seguridad vial, como los cinturones de seguridad, los cascos de bicicletas y motocicletas, los asistentes a la visibilidad, los elementos de protección de los motoristas y especialmente el equipamiento de seguridad infantil. El uso de los sistemas de seguridad no sólo depende del usuario/conductor y el cumplimiento de las normas básicas de seguridad vial ayudadas por la vigilancia policial, sino que también de los sistemas de refuerzo y ayuda a la conducción (por ejemplo los avisadores de los cinturones de seguridad).

- 4) Velocidad de conducción segura, teniendo en cuenta tipo de vehículo, tráfico y condiciones meteorológicas

La velocidad inadecuada es un problema clave de seguridad vial. Además de las medidas de ingeniería, publicitarias y de vigilancia policial, se pueden aplicar una serie de medidas tecnológicas para ayudar al conductor a cumplir los límites de velocidad incluyendo cinemómetros y sistemas de ayuda a la conducción, como limitadores de velocidad y sistemas

embarcados de seguimiento del conductor. Son requisitos previos la adecuación a la meteorología y la situación del tráfico, así como el cumplimiento de la ley.

- 5) Condiciones en que se encuentran los conductores, considerando especialmente la fatiga, la distracción, el alcohol y las drogas

Una gran cantidad de accidentes de tránsito / siniestro de tránsito están relacionados con una conducción que se realiza en condiciones no adecuadas, especialmente relacionadas con la fatiga, la distracción, el alcohol y las drogas. En muchos países, la legislación y otros requisitos establecen un marco que permite gestionar estos problemas. Cada vez se usan más los sistemas de ayuda al conductor, como son el *interlock* (dispositivo de bloqueo por etilometría) que previene de la conducción con un exceso en el nivel de alcohol. El seguimiento y control del uso de los vehículos comerciales y el número de horas de conducción, también son potentes herramientas de gestión.

- 6) Planificación segura del viaje, incluyendo la toma en consideración de la necesidad del viaje, la cantidad de viajes, el modo, la elección de la ruta, el vehículo y el conductor

La planificación de los viajes puede tener un impacto crítico en la SV. Es importante considerar si el viaje es necesario (las telecomunicaciones pueden ser igual de eficaces, por ejemplo), qué modo de viaje (peatón, vehículo privado, transporte público) es el más seguro y apropiado para cada viaje, y qué rutas son las más seguras y apropiadas. En este sentido se suelen encontrar programas de asistencia al consumidor (como los de evaluación de las vías de tránsito que de manera sistemática puntúan la seguridad de diferentes vías) o planificadores de viaje.

- 7) Seguridad de los vehículos, considerando en especial la protección de los ocupantes, la protección de otros usuarios de la vía (vulnerables así como otros ocupantes del vehículo), prevención de los accidentes de tránsito / siniestro de tránsito y mejora de sus consecuencias, inspección técnica de vehículos, capacidad de carga del vehículo y aseguramiento de la carga dentro y sobre el vehículo

Las mejoras en el diseño de la seguridad de los vehículos y en el equipamiento, que incluyen el desarrollo y aplicación de nuevas tecnologías de seguridad vial (por ejemplo el control de estabilidad electrónico), juegan un papel importante en los esfuerzos para reducir las muertes y lesiones graves por accidentes de tránsito / siniestro de tránsito. Las condiciones mediante las cuales se habilita a un vehículo a circular por la red vial se establecen en la legislación de registro y certificación que aplique, que pueden ser complementadas con requisitos adicionales de la organización. Cualquier organización puede mejorar la seguridad vial mediante una cuidada selección de los vehículos que usa. Existen diferencias significativas de seguridad de unos tipos y modelos de vehículos a otros, tanto para los ocupantes del vehículo como para quienes se encuentran fuera, o porque sean ligeros o pesados. Generalmente, la seguridad de los vehículos está legislada y la mayoría de los vehículos nuevos cumplen sobradamente con la reglamentación de seguridad. Los programas de asistencia al consumidor evalúan y publican clasificaciones de seguridad de muchos tipos y modelos de vehículos, a disposición de las organizaciones para ayudar en la toma de decisiones sobre los niveles de seguridad que buscan en las flotas de vehículos de manera documentada.

- 8) Autorización adecuada al tipo de vehículo que se conduce

Los conductores y motoristas se encuentran normalmente sujetos a normas legislativas que fijan las condiciones de acceso y salida de la red vial. La conformidad con estas normas puede apoyarse exigiendo los permisos adecuados, pero la organización puede implantar normas superiores de comportamiento para conductores y motoristas, así como requisitos adicionales de seguridad vial. Las organizaciones deberían tener unos requisitos muy claros sobre quién puede usar qué vehículo, en qué vía de tránsito y reforzar la importancia de cumplir con estos requisitos. En este sentido son cuestiones importantes la aptitud médica, la actitud y la

capacidad así como las normas de expedición de los permisos.

9) Retirada de vehículos y conductores no aptos de la red vial

Los sistemas de penalización de infracciones establecen comúnmente las condiciones para inhabilitar al conductor en caso de que cometa infracciones graves. Los requisitos legales cubren las condiciones para la retirada de los vehículos. Las organizaciones pueden establecer mecanismos adicionales, como son los regímenes de inspección de las flotas de vehículos, restricciones a la edad de los vehículos, así como seguimiento del historial y capacidad de los conductores para conducir.

10) Respuesta posterior al accidente y primeros auxilios, formación en emergencias, recuperación posterior al accidente y rehabilitación

Los seguros adecuados, la preparación para las alertas, la formación y atención en materia de primeros auxilios de los conductores comerciales y de transporte público, y la recuperación y rehabilitación después del accidente, son parte de la cadena de respuestas tras el accidente que pueden tener una influencia significativa en la incidencia de muerte y lesiones que provoquen discapacidades derivadas de un accidente de tránsito / siniestro de tránsito.

A.6.4 Objetivos de SV y planificación para alcanzarlos

Independientemente del contexto de la organización, el enfoque de los objetivos y metas de SV, guía, integra y establece el propósito del sistema de gestión. La mejora del desempeño en SV es un proceso continuo, y la medición y asunción de responsabilidades respecto a los objetivos y las metas de SV, son factores que aseguran que se alcance esta mejora.

Los objetivos y metas de SV establecidos por la organización deberían ser específicos y medibles, cuando sea posible, y deberían tener en cuenta la capacidad de gestión de la SV que se necesita para alcanzarlos. Un modelo de buenas prácticas apropiado a organizaciones públicas y privadas debería incluir una meta general de reducción de costos de los accidentes de tránsito/ siniestro de tránsito, gracias a la disminución de muertes y lesionados graves (resultados finales). Estos resultados finales se conseguirán gracias a intervenciones que se fundamentan en indicadores de resultado intermedios, que a su vez tienen sus propias metas de SV (como por ejemplo el nivel de utilización de los cinturones de seguridad). La consecución de estas intervenciones (elementos de salida, como la instalación de dispositivos de bloqueo de funcionamiento por alcohol *interlock*) tendrá sus propias metas de SV y mediciones.

La elaboración y uso de uno o más planes y programas de acción es importante para el éxito al implementar un sistema de gestión de la SV. Para cuestiones complejas pueden ser necesarios planes más formales. Como buenas prácticas, la organización examina los recursos (financieros, humanos y de infraestructuras) necesarios para alcanzar los programas, y establece cómo se asignan, los mecanismos necesarios de coordinación, cómo se promueve, sigue, evalúa, y analiza el programa, y considera la necesidad de generar y transferir el conocimiento. En función de la complejidad del programa, la organización debería asignar responsabilidades, autoridad y fechas de finalización a tareas individualizadas, de modo que se garantice que el objetivo de la SV se alcance en la fecha fijada. Es necesario realizar regularmente revisiones y mejoras del o de los programas. Esto puede ser parte de la revisión por la dirección o realizarse con mayor frecuencia.

A.7 Apoyo

Se requiere una gama de funciones de gestión con el fin de aplicar y mantener eficazmente un sistema de gestión de SV.

A.7.1 Coordinación

Un sistema de gestión de SV exitoso se basa en la doble coordinación, horizontal entre los diferentes unidades de la organización (tanto si se encuentran en lugares diferentes o si se encargan de funciones distintas) y partes interesadas (tanto organizaciones públicas como privadas), y vertical dentro de cada unidad de la organización. El trabajo de definición del contexto de la organización y, en particular, de las necesidades y expectativas de las partes interesadas, es clave para empezar a establecer que actividades hay que coordinar para mejorar el desempeño en SV.

A.7.2 Recursos

Como buenas prácticas, la organización asegura que se proporcionan recursos e infraestructura organizacional de forma sostenible y adecuada, de modo que se establezca, implemente y mantenga el sistema de gestión de la SV. Ejemplos de infraestructura organizacional son los edificios, vehículos y líneas de comunicaciones. Se pueden usar procedimientos, como el coste-beneficio, para dirigir la distribución de recursos en los programas de seguridad vial.

A.7.3 Competencia

La toma de conciencia, el conocimiento, la comprensión y la capacidad se pueden obtener y mejorar gracias a la formación, la educación, la experiencia laboral, los proyectos demostrativos o la contratación de personal cualificado. Es importante nominar personas o establecer procesos que fomenten que se consideren habitualmente las nuevas tecnologías, técnicas y enfoques que puedan mejorar el desempeño en SV. La actualización frecuente de esta comprensión dentro de la organización permitirá que ésta considere los cambios de prácticas dentro del contexto de su compromiso y enfoque global a la SV.

A.7.4 Conciencia

Ver directrices en A.7.3.

A.7.5 Comunicación

Para implementar de manera efectiva el sistema de gestión de la SV es necesario comunicar sus requisitos. Internamente, lo que se puede conseguir mediante reuniones regulares de grupos de trabajo, hojas informativas o la intranet. Es posible involucrar a las personas consultando sobre las mejoras posibles y la selección de los controles oportunos, incluyendo el debate sobre las ventajas e inconvenientes de las opciones disponibles para controlar determinados riesgos o prevenir comportamientos inseguros.

Las comunicaciones externas pueden incluir el diálogo con las partes interesadas, así como la toma en consideración de sus preocupaciones en materia de SV. El objetivo de esta comunicación es incentivar el intercambio abierto de información y perspectivas, de modo que las organizaciones y las partes interesadas puedan compartir la responsabilidad de mejorar la SV, cuando proceda.

Alcanzar los resultados de SV buscados es una responsabilidad compartida, y la promoción de las

buenas prácticas normalmente incluye ofrecer apoyo y promocionar, tanto a nivel interno como externo, la eliminación de muertes y lesionados graves, los objetivos de SV, las metas de SV y los planes para conseguirlos. Las organizaciones pueden considerar cómo promover el sistema de gestión de SV que pongan en práctica, así como la forma de continuar reforzando el compromiso de la alta dirección con el sistema

A.7.6 Información documentada

No se proporcionan directrices.

A.8 Operación

A.8.1 Planificación operacional y control

No se proporcionan directrices.

A.8.2 Preparación para emergencias y respuesta

No se proporcionan directrices.

A.9 Evaluación del desempeño

A.9.1 Seguimiento, medición, análisis y evaluación

Una vez que se han establecido los indicadores de desempeño de SV de la organización, se requiere que se desarrollen los sistemas de seguimiento para informar a la organización sobre su contribución fundamental a la mejora de la SV.

A.9.2 Investigación de accidentes de tránsito / siniestro de tránsito y de otros incidentes de tránsito

La investigación de accidentes de tránsito / siniestro de tránsito es una herramienta importante para la prevención de la recurrencia de incidentes y para la identificación de oportunidades de mejora. Puede a la vez usarse para aumentar la toma de conciencia de la organización en materia de SV. Una política y criterios claros de identificación de incidentes de tránsito, que se clasifican como importantes/graves, y el cómo éstos se investigan garantizarán que la investigación sea coherente. Se recomienda un procedimiento que eleve los asuntos de modo que se garantice que los incidentes serios sean conocidos por la alta dirección.

A.9.3 Auditoría interna

Las buenas prácticas incluyen auditorías periódicas efectuadas al menos una vez al año y siempre que la situación de la organización haya cambiado. Estas auditorías van a indicar el grado en que la organización está cumpliendo con su propio sistema de gestión y con esta Norma Internacional.

A.9.4 Revisión de la dirección

Una revisión de la dirección se destina a cubrir todos los elementos del sistema de gestión de SV y sus vínculos, y así evaluar en qué medida el sistema y su implantación han sido eficaces en la mejora de SV. Al llevar a cabo esta revisión, es importante que la alta dirección adquiera conocimiento y contexto realizando visitas *in situ* y debatiendo con el personal de primera línea y las partes interesadas.

La revisión es necesaria para llevar a cabo acciones que mejorarán el desempeño en SV de

la organización, y como buenas prácticas se hace al menos una vez al año, o cuando la situación de la organización cambie. La revisión por la dirección puede incluir evaluación comparativa (*benchmark*) con organizaciones similares.

A.10 Mejora

Para que un sistema de gestión de la SV sea efectivo de manera continuada, hace falta que una organización tenga procedimientos que identifiquen las no conformidades, reales o potenciales, y tome acciones correctivas o preventivas que, de forma preferente, eviten los problemas antes de que sucedan. Ejemplo de problemas que pueden dar lugar a no conformidades, en relación con el desempeño del sistema de gestión de la SV, incluyen: el fallo de la alta dirección en la evidencia del compromiso, el fallo en el establecimiento de los objetivos de SV o en la definición de responsabilidades; el fallo en el apoyo y promoción del sistema o en la disposición de recursos suficientes, el fallo en la evaluación periódica de la conformidad con el sistema, el fallo en el registro de los incidentes de tránsito o la implementación de acciones correctivas a tiempo, y el fallo en el mantenimiento de la documentación adecuada. En relación con el desempeño en SV, como ejemplos se incluyen: el fallo al implementar las actividades planificadas, el fallo en alcanzar los objetivos y metas de SV, o altas tasas de accidentes de tránsito /sinistro de tránsito y otros incidentes que no se han tratado.

Idealmente, se anima a las personas más cercanas al trabajo a identificar no conformidades y a informar de problemas reales o potenciales.

A.11 Los diferentes contextos organizacionales y indicadores de desempeño de la SV

Las organizaciones de diferentes tipo y tamaño que cumplan los requisitos de esta norma internacional documentarán y manejarán un sistema de gestión de la SV distinto en función de su tamaño, alcance y complejidad, a pesar de que el objetivo de SV sea el mismo a largo plazo.

La tabla A.1 ilustra los diferentes contextos de SV para diferentes tipos de organizaciones y los indicadores de desempeño en SV que pueden ser más adecuados. La identificación del contexto y los indicadores de desempeño en SV es un elemento clave de esta norma internacional. Los siguientes ejemplos pretenden servir de inspiración..

Tabla A.1 - Contexto de SV y indicadores de desempeño para diferentes tipos de organizaciones

Transporte de personas y bienes - Una pequeña compañía de taxis	La actividad principal del transporte de personas tiene un impacto directo en la seguridad vial de los empleados, clientes y demás usuarios de la vía de tránsito. Entre las partes interesadas a las cuales la empresa de taxis podría necesitar consultar se incluyen los clientes (por ejemplo, en relación con el uso de medios de sujeción), los conductores (con respecto a la velocidad) y aquellos involucrados en la compra de vehículos (con respecto a la selección de vehículos seguros) y mantenimiento de los vehículos (para garantizar que se mantenga la seguridad). Entre los principales indicadores de desempeño de la SV para la compañía de taxi se deberían incluir la incapacidad del conductor (por ejemplo, por fatiga, alcohol o drogas), la velocidad de
---	--

	<p>circulación, los cinturones de seguridad de conductor y pasajero, la elección de vehículos y su mantenimiento, y la planificación de viajes. Como herramientas claves se incluyen la conformidad de los mecanismos de sujeción así como el estado del permiso de conducción</p>
<p>Transporte de personas y bienes - - Un proveedor de servicios de transporte por carretera</p>	<p>Los vehículos comerciales están relacionados en una cantidad desmesurada de muertos en las vías de tránsito del mundo. Los proveedores de servicios de transporte tienen una responsabilidad en la SV de sus empleados, terceras partes con los que ellos contactan así como en las comunidades en las que realizan su trabajo. Además, tienen responsabilidad con sus clientes para que las mercancías lleguen a destino en condiciones.</p> <p>Como indicadores de desempeño clave en SV se incluyen la selección de conductores, y cómo estos se gestionan y motivan para garantizar las destrezas y comportamientos adecuados, particularmente en lo que afecta a la gestión de la velocidad y la aptitud del conductor. La selección y uso de vehículos más apropiados a su objeto, diseñados y equipados para reducir el riesgo de accidentes de tránsito / siniestros de tránsito así como el riesgo de muerte y lesiones graves de los ocupantes del vehículo y resto de usuarios de la vía, y las inspecciones y el mantenimiento para asegurar su adecuación a la carretera. Se debe gestionar la carga de modo adecuada, de manera que no se produzcan sobrecargas, así como la estiba segura. Una planificación segura del viaje que garantice la ruta más adecuada, velocidades y horas de conducción. La consideración de otros usuarios vulnerables de la vía y, en caso de incidente, la preparación para las emergencias.</p>
<p>Transporte de personas y bienes - Una organización multinacional de ventas y de marketing</p>	<p>La conducción dentro de una compañía de negocios representa la actividad de mayor riesgo de una empresa que opera con flotas a escala regional o global. Los comerciales, agentes de servicios y resto de conductores pueden estar entre el 40% y 60% de su tiempo conduciendo vehículos de la propia compañía, en régimen de leasing, renting, alquiler u otro tipo. Como tales, las empresas tienen la obligación de asegurar la salud y seguridad vial de sus empleados y de las comunidades en las que trabajan.</p> <p>Como indicadores de desempeño clave en SV se incluyen: el conocimiento de los riesgos de seguridad de su flota, por ejemplo, el riesgo de muerte o lesiones, el acceso al derecho a acceder al sistema vial tanto de conductores como de vehículos; las políticas en materia de velocidad, alcohol, uso del casco y los cinturones de seguridad, la fatiga y distracción del conductor, la selección y mantenimiento de los vehículos, la planificación de los viajes; la gestión de la SV de los contratistas o distribuidores; la responsabilidad social corporativa a través de la participación en la defensa de la seguridad vial y el apoyo a las iniciativas de la comunidad en materia de seguridad vial.</p>

<p>Generación de demanda de tránsito - Una escuela</p>	<p>La SV no es el negocio esencial de una escuela, pero al día se hacen muchos viajes de ida y vuelta al colegio por parte de una serie de usuarios vulnerables, en términos tanto de madurez como de exposición. Las lesiones derivadas de los accidentes de tránsito /sinistro de tránsito son la causa principal de muerte de los niños en edad escolar. Las partes interesadas son el personal, los estudiantes y padres, las autoridades locales de planificación, los titulares de la vía, los operadores de transporte (que pudieran requerir la mejora de los programas de seguridad vial).</p> <p>Como indicadores de desempeño clave en SV de una escuela se deberían incluir los diferentes modos de ir a la escuela y volver de ella, la planificación segura de estos viajes y el uso apropiado de elementos de seguridad (por ejemplo cascos, cinturones) y elementos asistentes a la visibilidad (por ejemplo, ropa reflectante, luces).</p>
<p>Generación de demanda de tránsito – Un supermercado</p>	<p>El negocio principal de transporte de bienes, incluidas las mercancías peligrosas (como los combustibles), el reparto a domicilio de mercancías a los clientes así como la distribución a los supermercados, pueden tener un importante impacto en la seguridad vial. Un supermercado grande debería considerar estos factores de seguridad vial que afectan a sus empleados y clientes. Como partes interesadas se incluirán las autoridades responsables de la planificación, los titulares de la vía y las empresas de reparto.</p> <p>Un supermercado grande tiene como consideraciones clave del impacto que puede tener en la seguridad vial de los alrededores todos aquellos factores que pueden contribuir a un entorno seguro de sus clientes, sea en la zona de estacionamiento (que tiene un uso mixto de peatones, niños, vehículos de motor grandes y pequeños), y los accesos y salidas al sistema de tránsito vial.</p> <p>Hay una serie de indicadores de desempeño que pueden ser importantes entre los que se incluye la planificación y diseño seguro, el uso y operación de la infraestructura vial de la que se es responsable, el uso de equipos de seguridad por parte de sus conductores, la velocidad segura y los tipos de vehículos que hacen el reparto.</p>
<p>Diseño y operación de vías de tránsito– Una autoridad vial</p>	<p>El negocio principal de la construcción de una red vial tiene un impacto en la seguridad vial de todos los usuarios de la red. Las partes interesadas de un titular de la vía local son los estudios de ingeniería civil y los operadores de servicios (que deberían ser capaces de dar el nivel de seguridad vial que se pide), los principales usuarios (que deben aceptar los requisitos del uso seguro) y las agencias de vigilancia (que tienen que vigilar las normas que afectan a usuarios/vehículos, así como establecer limitaciones a la seguridad inherente de la red).</p> <p>Como indicadores de desempeño clave en SV se incluyen todos</p>

	aqueños que se encuentran dentro de la categoría de la planificación y diseño seguro, y el uso y operación de la red vial. Se incluyen en los anteriores factores los relativos a los sistemas de contención laterales y frontales de los usuarios vulnerables, así como los correspondientes límites de velocidad y su cumplimiento. Las herramientas de control pueden estar integradas en un análisis de gestión de la red de mayor rango así como en los informes de seguimiento de la vigilancia.
--	--



ANEXO B

(Informativo)

TRABAJO INTERNACIONAL RELACIONADO CON LA GESTIÓN DE LA SEGURIDAD VIAL

B.1 Generalidades

Esta norma internacional significa un paso importante en los esfuerzos mundiales de mejora de la SV, al proporcionar procedimientos generales y requisitos para que cada tipo de organización desarrolle su propio sistema de gestión de la SV.

Entender el enfoque de Sistema Seguro de seguridad vial es fundamental para que se adopte con éxito esta norma internacional.

Además de describir los elementos clave de un Sistema Seguro, este anexo suministra pautas adicionales para que las organizaciones implementen un sistema de gestión de la SV que sea coherente con las buenas prácticas que se han identificado en este campo.

B.2 Enfoque del Sistema Seguro de SV

En el momento de publicación de esta Norma Internacional, varios países están utilizando un enfoque de sistema seguro en el desarrollo e implementación de sus programas de SV. Suecia ha desarrollado un enfoque "Visión Cero", los Países Bajos han desarrollado un enfoque estrechamente relacionado de "seguridad sostenible" y en varias jurisdicciones de Nueva Zelanda y Australia han establecido programas bajo la bandera de Sistema Seguro.

Aunque varíen en los detalles específicos, los enfoques a Sistemas Seguros normalmente:

- a) tienen como objetivo a largo plazo la eliminación de muertes y lesiones graves derivadas de los accidentes de tránsito / siniestro de tránsito;
- b) buscan desarrollar un sistema de tránsito que se acomode de la mejor manera al error humano. Esto se consigue normalmente gracias a una mejor gestión de la energía del choque, de manera que no se someta a las personas a fuerzas de choque capaces de causarles la muerte o lesiones graves;
- c) incorporan muchas soluciones para mejorar las fuerzas de choque, con una estrategia clave de mejora de la red en paralelo al establecimiento de límites de velocidad, siendo esta última dependiente del nivel de protección que ofrece la infraestructura vial;
- d) confían en sólidos análisis económicos, que permitan entender la escala del problema de los traumatismos, y directamente invierten en aquellos programas y localizaciones donde se dan los mayores beneficios potenciales para la sociedad;
- e) se basan en un liderazgo integral, así como en estructuras de gestión y comunicación que incorporan todas las agencias gubernamentales clave, así como otras organizaciones que tengan un papel importante en la definición de un sistema vial seguro;
- f) alinean la toma de decisiones en materia de seguridad vial con una mayor capacidad de decisión de la sociedad, de manera que se aúnen los objetivos económicos con los humanos y de la salud, y se cree un entorno comercial que genera una demanda de productos y servicios relacionados con la seguridad vial, y beneficios a los proveedores de ésta.

- g) adoptan el espíritu de la “responsabilidad compartida” de la SV entre los diferentes actores del sistema vial, de manera que haya una visión compartida entre ciudadanos y organizaciones públicas, privadas o sin ánimo de lucro, en cuanto a la última ambición en materia de seguridad vial y en cómo lograrlo.

Este enfoque se aplica a todas las organizaciones públicas y privadas que tengan impacto en la SV, debido a su actividad relacionada con el tránsito, y ayuda a definir las dimensiones de los sistemas de gestión de la SV asociados.

B.3 El trabajo internacional en el ámbito de la gestión de la SV

La falta de buena seguridad vial es un problema de las sociedades en todo el mundo. Las Naciones Unidas (UN) han dado pasos evidentes en materia de SV, dirigidos por la Organización Mundial de la Salud (OMS) y el Banco Mundial, gracias a su “Informe Mundial sobre Prevención de los traumatismos causados por el Tráfico”^[9] de 2004 y el “Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial” de la OMS en 2009^[10]. En Marzo de 2010, la Asamblea General de las Naciones Unidas proclamó el periodo comprendido entre el 2011 y el 2020 como la Década de Acción para la Seguridad Vial, con el objetivo global para 2020 de estabilizar y después reducir el nivel previsto de accidentes mortales en el mundo. El Plan Global para la Década de Acción para la Seguridad Vial publicado en 2011 identifica cinco pilares (gestión de la seguridad vial, vías y movilidad más seguras, vehículos más seguros, usuarios más seguros y respuesta tras los accidentes) y esta norma internacional tiene potencial para el desarrollo del primero de ellos.

En 2008, la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico (OCDE), y el Foro Internacional del Transporte publicaron “Objetivo Cero. Objetivos ambiciosos para la Seguridad Vial y el Enfoque sobre un Sistema Seguro”^[11]. Este informe resaltaba la importancia de los sistemas de gestión de la SV y hacía referencia a un sistema de gestión codificado, que fue desarrollado y posteriormente publicado en 2009 por el Servicio Mundial de Seguridad Vial del Banco Mundial (WBGRSF). La publicación del WBGRSF esbozaba una revisión exhaustiva de prácticas de gestión de la SV en las jurisdicciones para poner en marcha un marco de trabajo de un sistema de gestión de la SV (véase la figura B.1). Es independiente de las estructuras y cultura de la organización, y presenta tres elementos interrelacionados, denominados funciones de gestión institucionales, intervenciones y resultados.



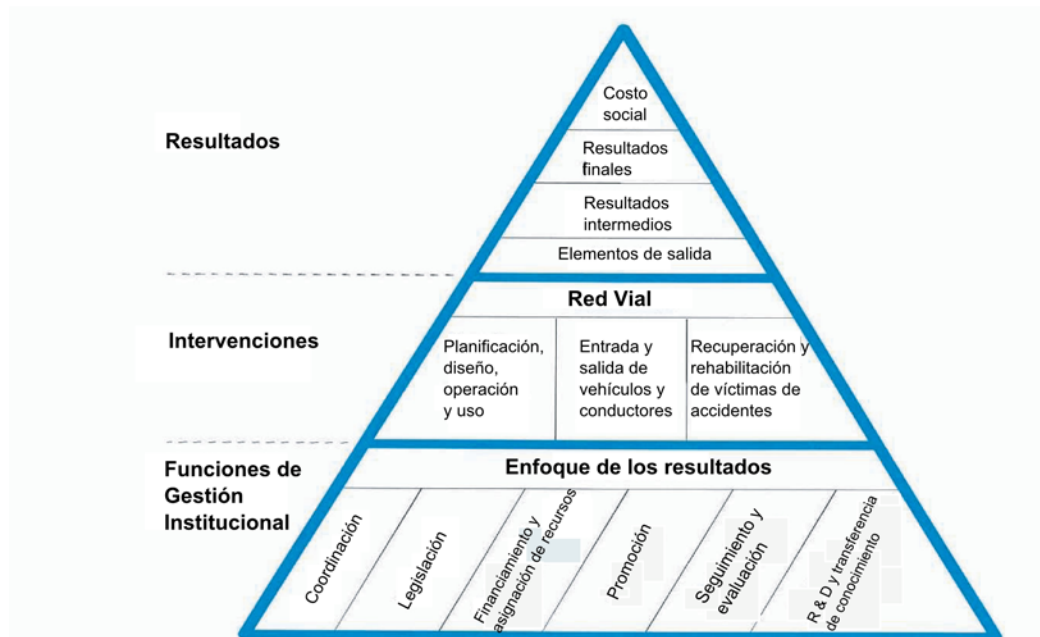


Figura B.1 — Servicio Mundial de Seguridad Vial del Banco Mundial. Marco de trabajo de un sistema de gestión de la seguridad vial.

El marco de trabajo WBGRSF identifica las siguientes funciones de gestión institucional que hay que desarrollar como parte de un sistema de gestión de la SV exitoso:

- enfoque a resultados: una declaración de la ambición de la organización en el desempeño en SV y la asunción de responsabilidades que guíe todas las actividades e intervenciones;
- coordinación: la instrumentación y alineamiento de las intervenciones, tanto (internamente) dentro de la organización como horizontalmente con organizaciones relacionadas con un papel o interés en la SV;
- legislación: la especificación y/o cumplimiento con los instrumentos legales o las políticas normalmente tratan la asunción de responsabilidades a nivel institucional, así como normas y reglas en materia de uso del territorio, red vial, usuarios de la vía de tránsito, vehículos y cuidados médicos tras el accidente.
- financiación y asignación de recursos: la financiación de las intervenciones y actividades en base a su sostenibilidad, usando una evaluación racional y programada del marco de trabajo que adjudica los recursos;
- promoción: la comunicación sostenida de la SV como un interés básico para la organización, acentuando la responsabilidad compartida de la sociedad en el desarrollo de intervenciones que permitan alcanzar las mejoras del desempeño en SV que se pretenden;
- seguimiento y evaluación: la medición sistemática y continuada de los elementos de salida y los resultados de SV, y la evaluación de las intervenciones que garantizan que se obtienen los resultados de SV;

- g) investigación y transferencia del conocimiento: la generación, codificación, transferencia y aplicación, sistemática y continua, del conocimiento relativo a la SV.

Estas funciones son el soporte del desarrollo de las intervenciones en las que, normalmente se centran los expertos en SV. La naturaleza concreta de las intervenciones viene identificada, conformada e implementada por los resultados que se pretenden conseguir. Las intervenciones tratan normas y reglas de las siguientes áreas:

- la planificación, diseño, explotación y uso seguros de la red vial;
- las condiciones de acceso y pérdida del derecho a la conducción y de circulación de vehículos en la red vial (por ejemplo el registro de vehículos, de conductores y los permisos de conducir);
- la recuperación y rehabilitación de las víctimas de los accidentes de tránsito/siniestro de tránsito.

Las intervenciones buscan además que se cumplan estas normas y reglas mediante una combinación de la educación, la vigilancia y los incentivos.

El último elemento del sistema del marco de trabajo de la gestión de la seguridad vial WBGRSF es la identificación, documentación y medición de los resultados que se pretenden, así como su expresión como metas de SV cuantitativas:

- a) Los resultados finales incluyen una visión a largo plazo sobre la seguridad vial futura del sistema vial, junto con las metas de SV a corto y medio plazo, expresadas en términos de disminución de los costos sociales, muertes y heridas graves.
- b) Los resultados intermedios son las mediciones de intervenciones que son conocidas por su capacidad de mejorar el desempeño en SV final, como son la reducción de las velocidades medias o la mejora de las clasificaciones de seguridad de la flota de vehículos, y que además proporcionen de los datos de gestión más útiles.
- c) Los elementos de salida son las medidas tangibles de las organizaciones que buscan mejorar los resultados intermedios y finales, como los kilómetros/millas de mejoras en ingeniería de seguridad vial, el número de operaciones de vigilancia de la policía o la finalización de hitos específicos.

La OCDE recomienda que las jurisdicciones desarrollen una revisión de la capacidad de gestión de la seguridad vial empleando el marco de trabajo de evaluación y las series de listas de verificación aplicables, desarrolladas y utilizadas por el Banco Mundial (OCDE 2008, Banco Mundial 2009).

B.4 Relación entre esta Norma Internacional y la estructura de gestión de la Seguridad Vial WBGRSF

Si bien la estructura WBGRSF fue desarrollada para ayudar a los países a mejorar su desempeño en la SV, las funciones de gestión institucional esbozadas en su interior, así como las intervenciones y el logro de resultados, son aplicables a organizaciones de cualquier tamaño o complejidad, públicas o privadas. La estructura establece los elementos genéricos de un sistema de gestión de SV y por lo tanto proporciona una referencia útil para orientar la aplicación de esta Norma Internacional. Más específicamente, la estructura WBGRSF de tres niveles es pertinente a los requisitos establecidos en los Capítulos 4 a 10 y su relación con éstas se puede resumir en la Tabla B.1.

Tabla B.1 — Relación entre la estructura de gestión de WBGRSF y esta Norma Internacional

Servicio Mundial de Seguridad Vial del Banco Mundial	ISO 39001
Funciones de gestión institucional	La gestión en el contexto de la ISO se refiere de forma general a todas las actividades que se usan para coordinar, dirigir y controlar a una organización.
Enfoque a resultados	<p>El capítulo 5 fija los requisitos para que la alta dirección demuestre el liderazgo y compromiso en SV. Se incluyen los que garantizan la compatibilidad del sistema de gestión de la SV con la dirección estratégica y los procesos de negocio de la organización, que exigen adoptar la disminución de las muertes de las muertes y lesionados graves como objetivo a largo plazo y poner en marcha actividades que alcancen los objetivos de SV.</p> <p>El capítulo 6 describe el proceso de planificación de la revisión de los resultados de seguridad vial. Los apartados 9.3 y 10.2 proporcionan a la gestión planificada revisiones y mejora continua de la organización que permitan alcanzar los resultados que se buscan.</p>
Coordinación	<p>Los apartados 4.1, 4.2 y 4.3 estimulan que la organización examine su contexto interno y externo, para identificar los impactos de SV y su campo de influencia. Reconocen que el desempeño en SV depende de las actividades dentro de una organización y/o a través de múltiples organizaciones o usuarios de las vías de tránsito .</p> <p>El apartado 5.2 sitúa la responsabilidad en la alta dirección para trabajar en asociación y colaboración con otros para desarrollar un Sistema Seguro. El apartado 7.1 especifica requisitos de coordinación para ayudar a la organización a conseguir los resultados de SV buscados.</p>
Legislación	<p>La legislación suele tratar normas y reglas de uso del suelo, la red vial, los usuarios de la vía de tránsito, los vehículos y los cuidados médicos tras el accidente, así como su cumplimiento.</p> <p>El apartado 6.2 describe una lista exhaustiva de indicadores de desempeño en SV a considerar por la organización: algunos de estos indicadores vienen definidos por la legislación y deberían tratarse consecuentemente.</p>
Financiación y asignación de recursos	7.2 requiere que todos los niveles de gestión de la organización aseguren la disponibilidad de recursos y un marco racional para su asignación, para establecer, implementar, mantener y mejorar el sistema de gestión de SV y las actividades asociadas.

Promoción	7.4, 7.5 y 7.6 requieren la comunicación y la promoción de los objetivos de estrategia en tiempo real y las expectativas de desempeño en los distintos niveles de la organización y el compromiso de todos los empleados en un proceso de mejora continua. La organización es alentada también a comunicarse externamente con las partes interesadas acerca de sus requisitos de enfoque a largo plazo en materia de SV y las medidas intermedias que los consiguen.
Seguimiento y evaluación	Las normas de sistemas de gestión de ISO se centran principalmente en el seguimiento y medición de los resultados como parte de un proceso PDCA. El apartado 9.1 exige que la organización siga y evalúe las características clave de sus operaciones que impacten en los resultados de SV.
Investigación, desarrollo y transferencia del conocimiento	El apartado 10.1 exige a la organización que trate las no conformidades según esta norma internacional, y que investigue, analice y documente los incidentes SV para determinar las deficiencias subyacentes, identificando las oportunidades para mejores acciones preventivas.
Intervenciones	El punto 6.2 c) garantiza que la organización especifica de manera exhaustiva las medidas de seguridad vial en el sistema de gestión de la SV. Los apartados 7.3 y 8.1 ponen especial atención a las competencias del personal de la organización, y en las actividades operativas de planificación y control que se van a necesitar para mantener las medidas de SV. El apartado 9.2 exige que se establezca un procedimiento de auditoría que garantice que la organización cumple con las medidas de SV.
Resultados	El apartado 6.3 exige establecer objetivos de SV en términos de los resultados de SV buscados, que pueden incluir metas de SV de resultados finales o intermedios así como elementos de salida de la organización para alcanzarlos.



ANEXO C

(Informativo)

Correspondencia entre la Norma ISO 39001:2012, la Norma ISO 9001:2008 y la Norma ISO 14001:2004

Tabla C.1 — Correspondencia entre la Norma ISO 39001:2012, la Norma ISO 9001:2008 y la Norma ISO 14001:2004

	ISO 39001:2012		ISO 9001:2008		ISO 14001:2004
	Introducción	0.1 0.2 0.3 0.4	Introducción Generalidades Enfoque basado en procesos Relación con la Norma ISO 9004 Compatibilidad con otros sistemas de gestión		Introducción
1	Objeto	1 1.1 1.2	Objeto y campo de aplicación Generalidades Aplicación	1	Objeto y campo de aplicación
2	Referencias normativas	2	Referencias normativas	2	Normas para consulta
3	Términos y definiciones	3	Términos y definiciones	3	Términos y definiciones
4	Contexto de la organización (solo título)				
4.1	Comprensión de la organización y su contexto				
4.2	Comprensión de las necesidades y expectativas de las partes interesadas				
4.3	Determinación del alcance del sistema de gestión				
4.4	Sistema de gestión de SV	4	Sistema de gestión de la calidad (solo título)	4	Requisitos del sistema de gestión ambiental (solo título)
5	Liderazgo (solo título)	5	Responsabilidad de la dirección (solo título)		
5.1	Liderazgo y compromiso				
5.2	Política	5.1	Compromiso de la dirección	4.2 4.4.1 4.6	Política ambiental Recursos, funciones, responsabilidad y autoridad Revisión por la dirección
		5.2	Enfoque al cliente	4.3.1 4.3.2	Aspectos ambientales Requisitos legales y otros requisitos
5.3	Roles organizacionales, responsabilidades y autoridades	5.3	Política de la calidad	4.2	Política ambiental
		5.5 5.5.1 5.5.2	Responsabilidad, autoridad y comunicación (solo título) Responsabilidad y autoridad Representante de la dirección	4.4.1	Recursos, funciones, responsabilidad y autoridad
6	Planificación (solo título)	5.4	Planificación (solo título)	4.3	Planificación (solo título)
6.1	Generalidades				
6.2	Acciones para hacer frente a riesgos y oportunidades				

ISO 39001:2012		ISO 9001:2008		ISO 14001:2004	
6.3	Factores de desempeño de la SV	5.4.1 5.4.2	Objetivos de la calidad Planificación del sistema de gestión de la calidad	4.3.3	Objetivos, metas y programas
6.4	Objetivos de SV y planificación para alcanzarlos				
7	Apoyo (solo título)	7	Realización del producto (solo título)	4.4	Implementación y operación (solo título)
7.1	Coordinación				
7.2	Recursos	6 6.1 6.3 6.4	Gestión de los recursos (solo título) Provisión de recursos Infraestructura Ambiente de trabajo	4.4.1	Recursos, funciones, responsabilidad y autoridad
7.3	Competencia	6.2 6.2.1 6.2.2	Recursos humanos (solo título) Generalidades Competencia, formación y toma de conciencia	4.4.2	Competencia, formación y toma de conciencia
7.4	Conciencia	6.2 6.2.1 6.2.2	Recursos humanos (solo título) Generalidades Competencia, formación y conciencia	4.4.2	Competencia, formación y toma de conciencia
7.5	Comunicación	5.5.3 7.2.3	Comunicación interna Comunicación con el cliente	4.4.3	Comunicación
7.6	Información documentada (solo título)	4.2 4.2.1	Requisitos de la documentación (solo título) Generalidades		
7.6.1	Generalidades	4.2.1	Generalidades	4.4.4	Documentación
7.6.2	Elaboración y actualización	4.2.2	Manual de la calidad		
7.6.3	Control de información documentada	4.2.3 4.2.4	Control de los documentos Control de los registros	4.4.5 4.5.4	Control de documentos Control de los registros
8	Operación (solo título)	7	Realización del producto (solo título)	4.4	Implementación y operación (solo título)
8.1	Planificación operacional y control	7.1 7.2 7.2.1 7.2.2 7.3 7.3.1 7.3.2 7.3.3 7.3.4	Planificación de la realización del producto Procesos relacionados con el cliente Determinación de los requisitos relacionados con el producto Revisión de los requisitos relacionados con el producto Diseño y desarrollo (solo título) Planificación del diseño y desarrollo Elementos de entrada para el diseño y desarrollo Resultados del diseño y desarrollo Revisión del diseño y	4.4.6 4.3.1 4.3.2 4.4.6 4.3.1 4.4.6 4.4.6 4.4.6 4.4.6 4.4.6	Control operacional Aspectos ambientales Requisitos legales y otros requisitos Control operacional Aspectos ambientales Control operacional Control operacional Control operacional Control operacional Control operacional Control operacional

	ISO 39001:2012		ISO 9001:2008		ISO 14001:2004
		7.3.5	desarrollo	4 4.6	Control operacional
		7.3.6	Verificación del diseño y desarrollo	4 4.6	
		7.3.7	Validación del diseño y desarrollo		Control operacional
			Control de los cambios del diseño y desarrollo		
		7.4	Compras (solo título)	4 4.6	
		7.4.1			Control operacional
		7.4.2	Proceso de compras		Control operacional
		7.4.3	Información de las compras	4 4.6	Control operacional
			Verificación de los productos comprados	4.4.6	
				4 4.6	
		7.5	Producción y prestación del servicio (solo título)		
		7.5.1	Control de la producción y de la prestación del servicio		Control operacional
		7.5.2	Validación de los procesos de producción y de la prestación del servicio	4.4.6	Control operacional
				4 4.6	
		7.5.3			
		7.5.4	Identificación y trazabilidad		Control operacional
		7.5.5	Propiedad del cliente		Seguimiento y medición
		7.6	Preservación del producto	4.4.6	
			Control de los equipos de seguimiento y medición	4.5.1	
8.2	Preparación para emergencias y respuesta			4.4.7	Preparación y respuesta ante emergencias
9	Evaluación de desempeño (solo título)	8	Medición, análisis y mejora (solo título)	4.5	Verificación (solo título)
9.1	Monitoreo, medición, Análisis y evaluación	8.1	Generalidades	4.5.1	Seguimiento y medición
		8.2	Seguimiento y medición (solo título)	4.5.2	Evaluación del cumplimiento legal
		8.2.1	Satisfacción del cliente		
		8.2.3	Seguimiento y medición de los procesos		
		8.2.4	Seguimiento y medición del producto		
9.2	Investigación de choques de tránsito carretero y de otros incidentes de tránsito carretero				
9.3	Auditoría interna	8.2.2	Auditoría interna	4.5.5	Auditoría interna
9.4	Revisión por la gerencia	5.1	Compromiso de la dirección	4.6	Revisión por la dirección
		5.6	Revisión por la dirección (solo título)		
		5.6.1	Generalidades		
		5.6.2	Información de entrada para la revisión		
		5.6.3	Resultados de la revisión		
10	Mejora (solo título)	8.5	Mejora (solo título)		
10.1	No conformidad y acción correctiva	8.3	Control del producto no conforme	4.5.3	No conformidad, acción correctiva y acción preventiva
		8.4	Análisis de datos		
		8.5.2	Acción correctiva	4.5.1	Seguimiento y medición

	ISO 39001:2012		ISO 9001:2008		ISO 14001:2004
		8.5.3	Acción preventiva	4.5.3 4.5.3 4.5.3	No conformidad, acción correctiva y acción preventiva No conformidad, acción correctiva y acción preventiva No conformidad, acción correctiva y acción preventiva
10.2	Mejora continua	8.5.1	Mejora continua	4.2 4.3 4.6	Política ambiental Objetivos, metas y programas Revisión por la dirección



BIBLIOGRAFÍA

- [1] ISO 9000:2005, *Sistemas de gestión de la calidad — Fundamentos y vocabulario*
- [2] ISO 9001:2008, *Sistemas de gestión de la calidad — Requisitos*
- [3] ISO 14001:2004, *Sistemas de gestión ambiental— Requisitos con orientación para su uso*
- [4] ISO 14004:2004, *Sistemas de gestión ambiental — Directrices generales sobre principios, sistemas y técnicas de apoyo*
- [5] ISO 19011:2011, *Directrices para la auditoría de sistemas de gestión*
- [6] ISO/TS. 16949, *Sistemas de gestión de la calidad— Requisitos particulares para la aplicación de la norma ISO 9001:2008 para la producción en serie y de piezas de recambio en la industria del automóvil*
- [7] ISO 31000:2008, *Gestión del riesgo — Principios y directrices*
- [8] OHSAS 18001:2007, *Sistemas de gestión de la seguridad y la salud ocupacional — Requisitos*
- [9] Informe Mundial sobre Road Traffic Injury Prevention por M. Peden, R. Scurfield, D. Steel, D. Mohan, A.A. Hyder, E. Jarawan and C.Mathers Geneva. World Health Organization, 2004. Disponible en:
www.who.int/Violence_injury_prevention/publications/road_traffic/world_report/en/
- [10] *Global status report on road safety: time for action*. Geneva, World Health Organization. 2000. Disponible en:
WHO | Global status report on road safety 2009
- [11] *Towards Zero: Ambitious Road Safety Targets and the Safe System Approach*. Paris, OECD and International Traffic Forum. 2008
- [12] *Implementing the Recommendations of the World Report on Road Traffic Injury Prevention Country Guidelines for the Conduct of Road Safety Management Capacity Reviews and the Specification of Lead Agency Reforms, Investment Strategies and Safe System Projects*. Tony Bliss, Jeanne Breen World Bank Global Road Safety Facility, Washington DC. 2009



INFORME CORRESPONDIENTE A LA NORMA UNIT – ISO 39001:2012

SISTEMA DE GESTIÓN DE LA SEGURIDAD VIAL (SV) REQUISITOS CON ORIENTACIÓN PARA SU USO

1 - INTRODUCCIÓN

La Asamblea General de las Naciones en su reunión anual del 2010 proclamó el período comprendido entre el 2011 y el 2020 como la Década de Acción para la Seguridad Vial, con el objetivo global de estabilizar para el año 2020 y posteriormente continuar reduciendo el nivel el nivel previsto de accidentes mortales de tránsito en el mundo.

La Organización Internacional de Normalización (ISO) tomó también parte en este desafío y desarrolló en 2012 una norma sobre Gestión de la Seguridad Vial basada en el concepto PDCA (Planificar-Hacer-Verificar-Actuar) que tanto éxito ha tenido en otras disciplinas como la Gestión de Calidad, Ambiental, Inocuidad Alimentaria, etc.

A principios de año 2013 UNIT recibió una solicitud de la Unidad Nacional de Seguridad Vial (UNASEV) y de la Cámara de Seguridad Vial del Uruguay para analizar la adopción a nivel nacional de la Norma Internacional ISO 39001.

Atento a ello UNIT constituyó un Comité Especializado para analizar la norma ISO sobre Sistema de gestión de la seguridad vial. Requisitos con orientación para su uso

Esta norma establece requisitos para implantar y mejorar un sistema de gestión de la seguridad vial dentro de una organización y brinda asimismo orientaciones informativas sobre su uso.

2 - COMITÉ ESPECIALIZADO

Para la integración del Comité Especializado se solicitó la designación de delegados a: Ministerio de Transporte y Obras Públicas (CC: Dirección Nacional de Transporte, Dirección Nacional de Vialidad); Ministerio de Trabajo y Seguridad Social, Ministerio del Interior (CC: Dirección Nacional de Policía de Tránsito, Dirección Nacional de Policía Caminera) Unidad Nacional de Seguridad Vial UNASEV, Cámara de Seguridad Vial CSV, Cámara de Industrias Automotrices del Uruguay, Centro de Seguridad Vial, Congreso Nacional de Intendentes, Intendencia de Montevideo, Organización Panamericana de la Salud, Organización Mundial de la Salud, Facultad de Medicina de UDELAR, Facultad de Ingeniería de UDELAR, ANEP-CETP, Asociación de Ingenieros del Uruguay, Cámara de Transporte del Uruguay CATIDU, Asociación Uruguaya de Caminos, Federación Uruguaya de Motociclismo, Asociación Nacional de Empresas de Transporte ANETRA, Asociación Uruguaya de Seguridad, Asociación de Comercio Automotriz ACAU, Intergremial de Transporte Profesional de Carga del Uruguay, Fundación Gonzalo Rodríguez, Fundación Alejandra Forlán, Automóvil Club del Uruguay, CEPA Internacional Armet S:A, Banco de Seguros del Estado, Porto Seguros, Surco Seguros, Mafre, Colegio de Técnicos Prevencionistas del Uruguay, Sindicato Único del Transporte y ramas afines:

3 - ANTECEDENTES

Para la elaboración de la presente norma el Comité Especializado tuvo en cuenta, fundamentalmente el siguiente antecedente:

3.1 Organización Internacional de Normalización (ISO)

ISO 39001:2012, Road Traffic Safety (RTS) Management Systems. Requirements with guidance for use.

4 – CONSIDERACIONES

Esta norma está destinada a facilitar a las organizaciones, el establecimiento de sistemas y procesos que permitan mejorar su desempeño en materia de seguridad vial, de forma de ayudar a las organizaciones a reducir, y en ultima instancia eliminar las muertes y lesiones graves derivadas de accidentes de transito

El documento Internacional ISO 39001:2012 fue traducido en primera instancia con la colaboración de la Cámara de Seguridad Vial y luego sometido a consideración del Comité Especializado.

El Comité Especializado luego de analizar en detalle el contenido de la norma ISO 39001:2012 decidió adoptarla como norma nacional con una sola modificación que figura como nota UNIT.

En lo que se refiere a la aplicación a nivel nacional la expresión “accidente de tránsito” se denomina también “sinistro de tránsito”.

El proyecto correspondiente a esta Norma, fue aprobado el 8 de octubre de 2013 por el Comité Especializado y el 10 de octubre de 2013 por el Comité General de Normas.







NORMALIZACIÓN

Realizada a nivel nacional mediante comités especializados, integrados por representantes de todos los sectores involucrados que dan respuesta a solicitudes formuladas por instituciones oficiales y/o empresas privadas, referentes a los requisitos técnicos que deben cumplir determinados productos, a los métodos de ensayo que se deben utilizar en su medición, elementos de seguridad, etc.

Las normas UNIT encaran temas tan diversos como: Gestión de la Calidad, Gestión Ambiental, Materiales de Construcción, Electrotecnia, Seguridad y Salud Ocupacional, Productos Alimenticios, Textiles, Dibujos, Fertilizantes, Cueros, Metales, Sanitaria, Pinturas, Material de Lucha contra Incendios, Recipientes para Gases, Maderas, Papeles, etc. Muchas de ellas han sido declaradas de cumplimiento obligatorio por el Poder Ejecutivo y diversas Intendencias.

A nivel internacional se participa en la elaboración de normas ISO, IEC, COPANT y MERCOSUR.

CAPACITACIÓN

Fue UNIT quien inició en Uruguay la capacitación en Calidad (en 1971), así como en otras áreas de gestión.

Los más de 170 cursos diferentes en áreas relacionadas que dicta pueden ser realizados en forma independiente, aún cuando han sido estructurados en forma de los siguientes Diplomas:

- **Especialista y Técnico en Gestión de la Calidad UNIT-ISO 9000;**
- **Especialista en Gestión Ambiental UNIT-ISO 14000;**
- **Especialista en Gestión de la Seguridad y la Salud Ocupacional UNIT-OHSAS 18000 y**
- **Especialista UNIT en Recursos Humanos para Sistemas de Gestión.**

A quienes obtengan estos 4 Diplomas de Especialista se les otorga además el **Diploma Superior en Sistemas UNIT de Gestión.**

Otros Diplomas que integran el Programa de Capacitación UNIT son:

- **Especialista en Gestión del Riesgo UNIT-ISO 31000;**
- **Especialista en Gestión de la Energía UNIT-ISO 50001;**
- **Especialista en Gestión de la Seguridad Vial UNIT-ISO 39001;**
- **Especialista en Gestión de la Seguridad de la Información UNIT-ISO/IEC 27000;**
- **Especialista en Gestión de los Servicios de Tecnología de la Información UNIT-ISO/IEC 20000;**
- **Especialista en Inocuidad Alimentaria UNIT-ISO 22000;**
- **Especialista en Gestión de la Calidad en los Laboratorios de Ensayo y Calibración UNIT-ISO/IEC 17025;**
- **Especialista en Gestión de la Calidad en los Laboratorios de Análisis Clínicos UNIT-ISO 15189;**
- **Especialista UNIT en Gestión de la Calidad en Servicios de Salud;**
- **Especialista UNIT en Logística Empresarial e Internacional;**
- **Especialista UNIT en Gestión Forestal Sostenible;**
- **Técnico UNIT en Accesibilidad Web;**
- **Supervisor (Asistente) en Gestión de la Calidad UNIT-ISO 9000**
- **Supervisor (Asistente) en Gestión de la Seguridad y la Salud Ocupacional UNIT-OHSAS 18000 y**
- **Formación en Protección Contra Incendios DNB-UNIT.**

Quienes obtengan el título de «Especialista o Técnico» estarán en condiciones de conducir la implantación de los respectivos sistemas, en tanto los que reciban el título de «Supervisor (Asistente)» estarán en condiciones de cooperar con los Especialistas o Técnicos en esa tarea.

Se dictan además, cursos para la **Formación de Auditores** de Calidad Ambiental y SySO, así como cursos complementarios, talleres y cursillos en las más diversas áreas.

Se destaca que cualquiera de éstos puede dictarse en la modalidad «in company».

A través de UNIT se tiene la posibilidad de participar en diversos seminarios y simposios en el exterior.

CERTIFICACIÓN DE PRODUCTOS Y SERVICIOS

Mediante la Marca de Conformidad con Norma y Certificación de Productos y Servicios, los que UNIT evalúa durante la elaboración en fábrica o durante su comercialización, certificando cuando corresponde que un producto o servicio cumple en forma permanente con una norma UNIT.

Se otorga a extintores, recarga de extintores, calentadores de agua, envases para gases, equipos de protección personal, material sanitario, material eléctrico, materiales de construcción, etc.

CERTIFICACIÓN DE SISTEMAS DE GESTIÓN

Realizada por expertos calificados por la Asociación de Normalización y Certificación (AENOR). UNIT fue quien puso en funcionamiento en Uruguay los primeros esquemas para la Certificación de Sistemas de la Calidad, Sistemas de Gestión Ambiental y Sistemas de Gestión de la Seguridad y la Salud Ocupacional, desarrollados según las normas UNIT-ISO 9000, UNIT-ISO 14000 y UNIT-OHSAS 18000, siendo también quien certificó a las primeras empresas uruguayas en cumplir las respectivas normas. Además, se realizan certificaciones en Sistemas de Gestión de Seguridad de la Información, Inocuidad Alimentaria, Gestión de la Energía, etc.

INFORMACIÓN ESPECIALIZADA

A través de la biblioteca de UNIT se tiene acceso a más de 2 millones de normas y especificaciones internacionales y extranjeras, que el exportador debe conocer cuando desea vender sus productos en diferentes mercados y que son indispensables como antecedentes para la elaboración de normas nacionales.