

NIT.899.999.055-4

**PROSPERIDAD  
PARA TODOS**



Para contestar cite:

Radicado MT No.: 20144000213151



17-06-2014

Bogotá, 17-06-2014

Señores:

ALCALDES MUNICIPALES, GOBERNADORES, ORGANISMOS DE TRÁNSITO, EMPRESAS DE TRANSPORTE PÚBLICO, CENTROS DE DIAGNÓSTICO AUTOMOTOR, TERMINALES DE TRANSPORTE, DIRECTORES TERRITORIALES DEL MINISTERIO DE TRANSPORTE.

ASUNTO: Complementariedad de Resoluciones 315 de 2013 y 1565 de 2014.

Respetados Mandatarios y Representantes legales:

El control por parte de las empresas de servicio público de transporte y de las autoridades de tránsito y transporte, en relación con la revisión tecnicomecánica y el mantenimiento preventivo y correctivo de los vehículos de servicio público, hace parte de la política pública y de las estrategias del Gobierno Nacional para la disminución de la accidentalidad vial en Colombia.

Por ello, además del control al cumplimiento de las obligaciones contenidas en el Código Nacional de Tránsito en cuanto a la realización de la de la revisión tecnicomecánica que deben realizarse en los Centros Habilitados por el Ministerio de Transporte, en los plazos fijados por la Ley, las autoridades de Transporte y Tránsito están en la obligación exigir el mantenimiento preventivo y correctivo de los vehículos que operan, conforme a las reglamentaciones expedidas por el Ministerio de Transporte, es decir, las Resoluciones 315 de 2013 y 1565 de 2014.

La Resolución 315 de 2013, aclarada por la Resolución 378 de 2013, que tuvo como objeto *"adoptar medidas para garantizar la seguridad en el transporte público terrestre automotor y se dictan otras disposiciones, cuya aplicación se extiende a todas las modalidades del transporte de pasajeros y en todos los radios de acción para la prestación del servicio"*, señala obligaciones por parte de las empresas de transporte y de los terminales de transporte respecto de:

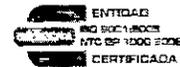
- a) La revisión tecnicomecánica obligatoria y el mantenimiento preventivo y correctivo de los vehículos.
- b) Alistamiento del vehículo
- c) El control de la jornada laboral de los conductores.

Hace pocos días, el Ministerio de Transporte expidió la Resolución 1565 del 6 de Junio de 2014, *"Por la cual se expide la guía metodológica para la elaboración del plan estratégico de seguridad vial"*, que estará a cargo de todo entidad, organización o empresa del sector público o privado que para cumplir sus fines misionales o en el desarrollo de sus actividades



NIT.899.999.055-4

# PROSPERIDAD PARA TODOS



Para contestar cite:

Radicado MT No.: 20144000213151



17-06-2014

posea, fabrique, ensamble, comercialice, contrate, o administre flotas de vehículos automotores o no automotores superiores o diez (10) unidades, o contrate o administre personal de conductores.

Vale resaltar que la Resolución 1565, fue expedida como desarrollo de la Ley 1503 de 2011 y el Decreto 2851 de 2013, por tanto, es obligatorio su cumplimiento en todo el Territorio Nacional y las autoridades de tránsito y transporte municipales deben realizar las gestiones necesarias para su implementación, desarrollo y control.

Teniendo en cuenta que a propósito de la expedición de la Resolución 1565 de 2014, a ésta Dirección han llegado comunicaciones solicitando información sobre la vigencia de la Resolución 315 de 2013, a continuación se exponen algunas consideraciones al respecto:

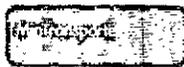
A) En Relación con la revisión tecnicomecánica obligatoria y el mantenimiento preventivo y correctivo de los vehículos:

La Resolución 315 de 2013, ordena que para los vehículos de servicio público, además de las revisiones obligatorias, las empresas deben contar con su propio programa de revisión y mantenimiento preventivo para los equipos con los cuales presta el servicio de transporte, señalando que la continuidad del programa es una de las condiciones determinantes para la verificación del mantenimiento de las condiciones que dieron origen al acto administrativo de habilitación.

La misma resolución determinó que la revisión técnico mecánica obligatoria de los vehículos de servicio público, debe realizarse directamente por la empresa de transporte vinculadora, a través del Centro de Diagnóstico Automotor Autorizado que seleccione para el efecto, con cargo al propietario del vehículo y que las empresas de transporte terrestre automotor de pasajeros son las responsables de realizar directamente el mantenimiento preventivo de los vehículos vinculados a su parque automotor a través de un centro especializado y con cargo al propietario del vehículo, entendiéndose que los vehículos de servicio público deben ser sometidos a mantenimiento preventivo y correctivo:

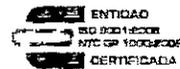
- a. El mantenimiento preventivo es la serie de intervenciones y reparaciones realizadas al vehículo con la finalidad de anticipar fallas o desperfectos y no puede entenderse por mantenimiento preventivo las actividades de revisión o inspección, con una periodicidad mínima de dos (2) meses, el control debe realizarse llevando una ficha de mantenimiento.
- b. El mantenimiento correctivo es aquel que se ejecuta en cualquier momento al vehículo y ante la evidencia de una falla en cualquiera de sus componentes.

Por su parte, la guía adoptada por la Resolución 1565, específicamente su numeral 8.2.1, en relación con el mantenimiento preventivo, las empresas debe diseñar e instituir un plan de



NIT.899.999.055-4

**PROSPERIDAD  
PARA TODOS**



Para contestar cite:

Radicado MT No.: 20144000213151



17-06-2014

mantenimiento preventivo de sus vehículos y las características que debe de incluir el plan de mantenimiento preventivo, serán:

- (...) " *Debe conocerse toda la información y especificaciones técnicas de los vehículos, incluyendo los sistemas de seguridad activa y pasiva.*
- *Se deben respetar las recomendaciones técnicas de mantenimiento y operación que hacen los fabricantes de los vehículos.*
- *Deben definirse los sistemas de seguridad activa y pasiva que serán objeto del programa de mantenimiento.*
- *La definición de los sistemas de seguridad activa y pasiva, que serán objeto del plan de mantenimiento preventivo, deben ser como mínimo, aquellos establecidos en la revisión técnico mecánica definida dentro de la ley.*
- *A cada sistema que se defina dentro del plan de mantenimiento, se le debe describir las operaciones específicas que deben de realizarse y los elementos requeridos por reemplazar (si aplica).*
- *A cada sistema que se defina dentro del plan de mantenimiento, se le debe establecer un periodo para realizar las operaciones."*

El numeral 8.2.2 de la misma guía, señala que toda la información del plan de mantenimiento de cada vehículo, debe estar registrada, entendiéndose que se debe poder obtener información histórica y trazabilidad de las operaciones hechas, de tal manera que se garantice el cumplimiento del plan de mantenimiento, las empresas contratantes del servicio de transporte público deberán verificar que la empresa contratista cuente y ejecute el plan, esta condición que será exigida expresamente en el contrato de servicios para su suscripción y cumplimiento.

Así mismo, el numeral 8.2.3, establece que la empresa debe garantizar que la implementación del plan de mantenimiento se realice a través de personal idóneo, utilizando la tecnología adecuada y guiado por los protocolos y recomendaciones del fabricante del vehículo

#### B) Alistamiento del vehículo

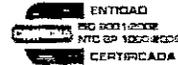
La Resolución 0315 establece en su artículo 4 que todas las empresas de transporte terrestre de pasajeros, las empresas de transporte de carga y las empresas de transporte mixto, realizarán el alistamiento diario de cada vehículo, dentro del período comprendido entre el último despacho del día y el primero del día siguiente, donde se verificarán como mínimo los siguientes aspectos:

- Fugas del motor, tensión correas, tapas, niveles de aceite de motor, transmisión, dirección, frenos, nivel agua limpia brisas, aditivos de radiador, filtros húmedos y secos.
- Baterías: niveles de electrolito, ajustes de bordes y sulfatación.



NIT.899.999.055-4

**PROSPERIDAD  
PARA TODOS**



Para contestar cite:

Radicado MT No.: 20144000213151



17-06-2014

- Llantas: desgaste, presión de aire.
- Equipo de carretera.
- Botiquín.

En el párrafo del mismo artículo señala que el alistamiento lo realizará la empresa con personal diferente de sus conductores, pero con la participación del conductor del vehículo a ser despachado y que del proceso de alistamiento y de las personas que participaron en el mismo, así como de su relación con la empresa, se dejará constancia en la planilla de viaje ocasional; planilla de despacho o extracto de contrato, según el caso.

Por su parte, la guía adoptada por la Resolución 1565, señala en su numeral 8.2.4, establece el procedimiento de inspección diaria de los vehículos como complemento al plan de mantenimiento preventivo, señalando que la empresa debe establecer protocolos de inspección diaria a los vehículos, en donde se revisen los elementos de seguridad activa y pasiva más relevantes, que permitan conocer su estado antes de emprender la marcha y que la empresa debe garantizar que la información de los elementos y sistemas de seguridad activa y pasiva del vehículo a los que se les hará el chequeo antes de marcha, serán ajustados al tipo del vehículo de la empresa, adjuntando un modelo anexo.

Visto el modelo adoptado por la anterior disposición, encontramos que casi todos los aspectos mencionado en la resolución 315 se encuentran contenidos en el modelo, por lo anterior y considerando que el modelo puede complementarse, podemos concluir que también en éste aspecto las dos disposiciones no son contradictorias, adicionalmente las empresas de servicio público deben dejar las correspondientes constancias en la planilla de viaje ocasional, planilla de despacho o extracto de contrato, según el caso.

#### C) Control de la jornada laboral de los conductores.

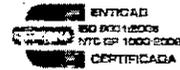
En cuanto a la jornada y el control a conductores, el artículo 6 de la resolución 315, determinó que todos los vehículos de servicio público de transporte terrestre de pasajeros y mixto, para la realización de operaciones de transporte con una duración superior a ocho (8) horas de recorrido entre el lugar de origen y el lugar de destino, deberán contar con un segundo conductor.

Las empresas de transporte deberán adoptar las medidas conducentes para garantizar los descansos necesarios de los conductores, lo cual se entiende como una condición necesaria para prestación del servicio y que el terminal de transporte, se encuentra en la obligación de informar de manera inmediata a la autoridad de transporte y tránsito más cercana el incumplimiento de lo anterior.

Por su parte, la guía metodológica en el numeral 8.3. Infraestructura Segura, ítem. "Rutas externas", establece que entre los aspectos de control se encuentran las jornadas de trabajo y



**PROSPERIDAD  
PARA TODOS**



NIT.899.999.055-4

Para contestar cite:

Radicado MT No.: 20144000213151



17-06-2014

las rutas y los itinerarios.

En este orden de ideas, los controles la empresa debe realizar en cuanto a las jornadas de trabajo y para que los conductores cumplan con la obligación de mantener vigente su licencia de conducción, la realización de los exámenes, las enfermedades detectadas de y las restricciones (uso de gafas audifonos y demás), puede desarrollarse dentro de un mismo programa que contenga todos los aspectos de las dos normas.

Es importante destacar que en cuanto a la necesidad de contar con los relevadores para las rutas cuya duración excede la jornada laboral del conductor, es posible que la empresa genere una estrategia (comprobable para el terminal de transporte, la Policía o los Agentes de Tránsito), mediante la cual se pueda verificar que durante el recorrido se realice el relevo del conductor, garantizando que no se exceda la jornada laboral.

Es decir que contar con un segundo conductor, no implica que éste acompañe al primero durante todo el recorrido, pues ello significa que el relevador tendrá una jornada laboral compuesta por las horas como acompañante y las horas como conductor, lo cual hace inócua la medida.

#### CONCLUSIONES:

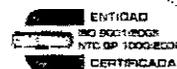
Por todo lo anterior y como instrumento para facilitar el cumplimiento de las obligaciones incorporadas en las citadas disposiciones, a continuación se concluye:

1. Las dos disposiciones señaladas son complementarias, la Resolución 1565 no derogó la Resolución 315 de 2013, en consecuencia debe realizarse una interpretación íntegra, armónica y coordinada de las dos normas, con el objeto de evitar reprocesos y duplicidad de informes y actividades que conducen al mismo objetivo.
2. El programa de revisión y mantenimiento preventivo y alistamiento de los vehículos, diseñado para dar cumplimiento a la Resolución 315 de 2013, puede estar contenido dentro del plan estratégico de seguridad vial, para dar cumplimiento a la Resolución 1565 y su correspondiente guía metodológica, específicamente a los numerales 8.2.1, 8.2.2 y 8.2.3, para tal efecto se deberá dar estricto cumplimiento a las condiciones establecidas en ambas disposiciones.
3. La revisión preventiva debe realizarse por personal idóneo, calificado y debe contar con los equipos necesarios que permitan verificar como mínimo, aquellos establecidos en la revisión técnico mecánica definida dentro de la ley.
4. Conforme a lo manifestado en la circular 200942200402791 y la circular 20134200330511, expedidas por la Dirección de Transporte y Tránsito del Ministerio de Transporte en relación con las "Revisiones Preventivas", para demostrar el cumplimiento de sus programas de revisión y mantenimiento, preventivo y su plan estratégico de seguridad vial, las empresas de servicio público de transporte pueden apoyarse en los Centros de Diagnóstico Automotor, habilitados por el Ministerio de Transporte; que conforme a su acreditación expedida por el Organismo Nacional de Acreditación (ONAC), cuentan con la idoneidad necesaria.



NIT.899.999.055-4

**PROSPERIDAD  
PARA TODOS**



Para contestar cite:

Radicado MT No.: 20144000213151



17-06-2014

5. Los centros especializados, propios de las Empresas de Transporte o de terceros que les presten el servicio de revisión y mantenimiento preventivo, de que trata las normas en comento, deben contar con la tecnología suficiente y personal capacitado. Por lo tanto, las autoridades locales no deben permitir o direccionar que dichos mantenimientos se realicen en "talleres" sin reconocimiento técnico.

6. Las autoridades que no verifiquen la realización de las revisiones preventivas y correctivas, dando estricto cumplimiento a las condiciones, procedimiento y requisitos señalados en las normas aquí citadas, podrán ser objeto de sanción por parte de los Órganos de Control.

7. Para realizar el alistamiento de los vehículos las empresas de Transporte pueden diligenciar un solo formato, que contemple todos los aspectos contenidos en las Resoluciones 315 de 2013 y 1565 de 2014.

8. El control para que los Conductores no excedan la jornada laboral, a través de la implementación de relevadores, no implica que el segundo conductor permanezca en el vehículo desde que se despacha en el terminal o municipio de origen de una ruta. Pero si es responsabilidad del terminal garantizar el control para garantizar el cumplimiento de lo dispuesto en la resolución 315.

9. El control a los conductores implica el seguimiento del vencimiento de su licencia de conducción, de la afiliación al sistema de seguridad social y de los resultados de las evaluaciones médicas que se realizan en cumplimiento de las normas de tránsito y laborales.

Por lo anterior, los invito para que en cada uno de sus municipios se realicen las mesas de trabajo necesarias entre autoridades de tránsito, organismos de apoyo al tránsito y terminales de transporte, para coordinar las actividades en pro de la seguridad vial y para hacer más efectivos los programas adoptados por las empresas de transporte.

Cordialmente,



AYDA LUCY OSPINA ARIAS  
Directora de Transporte y Tránsito