

	GUÍA DEL SISTEMA DE GESTIÓN DE SEGURIDAD, SALUD EN EL TRABAJO, AMBIENTE Y SEGURIDAD VIAL PARA CONTRATISTAS DEL SECTOR TRANSPORTE RUC®			
	OAUDA005	Rev. 14	01.01.2026	

GUÍA DEL SISTEMA DE GESTIÓN DE SEGURIDAD, SALUD EN EL TRABAJO, AMBIENTE Y SEGURIDAD VIAL PARA CONTRATISTAS DEL SECTOR TRANSPORTE RUC®

Enero 2026

	GUÍA DEL SISTEMA DE GESTIÓN DE SEGURIDAD, SALUD EN EL TRABAJO, AMBIENTE Y SEGURIDAD VIAL PARA CONTRATISTAS DEL SECTOR TRANSPORTE RUC®		
OAUDA005	Rev. 14	01.01.2026	

TABLA DE CONTENIDO

INTRODUCCIÓN

OBJETIVOS

ALCANCE

1. LIDERAZGO Y COMPROMISO GERENCIAL

- 1.1. Políticas de Seguridad, Salud en el Trabajo, Ambiente y Seguridad Vial
- 1.2. Elementos Visibles del Compromiso Gerencial
- 1.3. Objetivos, Metas e Indicadores
- 1.4. Recursos

2. DESARROLLO Y EJECUCIÓN DEL SG-SSTAVS

- 2.1. Documentación
- 2.2. Requisitos Legales y de otra índole
- 2.3. Funciones y Responsabilidades
- 2.4. Competencias
- 2.5. Capacitación y Entrenamiento
- 2.6. Programa de Inducción y Reinducción en SSTAVS
- 2.7. Motivación, Comunicación, Participación y Consulta

3. ADMINISTRACIÓN DEL RIESGO SSTAVS

3.1. IDENTIFICACIÓN DE PELIGROS, ASPECTOS AMBIENTALES, VALORACIÓN Y DETERMINACIÓN DE CONTROL DE RIESGO E IMPACTOS. (GESTIÓN DEL RIESGO)

3.2. TRATAMIENTO DEL RIESGO

- 3.2.1. Administración de Contratistas y Proveedores
- 3.2.2. Visitantes, comunidad y autoridad
- 3.2.3. Programas de Gestión de Riesgos
- 3.2.4. Salud en el Trabajo
- 3.2.5. Ambientes de Trabajo
- 3.2.6. Seguridad en el Trabajo
- 3.2.7. Planes de Emergencia
- 3.2.8. Gestión Ambiental

4. EVALUACIÓN Y MONITOREO

- 4.1 Incidentes (accidentes y casi accidentes) de trabajo y ambientales, enfermedades laborales y siniestros viales
- 4.2 Auditoria internas al SG-SSTAVS
- 4.3. Acciones Correctivas y Preventivas
- 4.4. Inspecciones en SSTAVS
- 4.5. Seguimiento a los Requisitos Legales

5. IMPACTO DE LA ACCIDENTALIDAD (DE TRABAJO, AMBIENTAL Y SEGURIDAD VIAL) EN LA EVALUACIÓN DEL RUC®

6. IMPRECISIÓN EN LA INFORMACIÓN SUMINISTRADA POR LA ORGANIZACIÓN CON RESPECTO A LA ACCIDENTALIDAD

ANEXOS

GLOSARIO

TÉRMINOS

BIBLIOGRAFIA

 Calidad en acción	GUÍA DEL SISTEMA DE GESTIÓN DE SEGURIDAD, SALUD EN EL TRABAJO, AMBIENTE Y SEGURIDAD VIAL PARA CONTRATISTAS DEL SECTOR TRANSPORTE RUC®			 CCS <i>Consejo Colombiano de Seguridad</i>
	OAUADA005	Rev. 14	01.01.2026	

INTRODUCCIÓN

El RUC® es un sistema de evaluación y seguimiento sobre la gestión del riesgo en Seguridad, Salud en el Trabajo, Ambiente y Seguridad Vial (SSTASV), de acuerdo con las mejores prácticas exigidas por normas legales y sistemas de gestión aplicables, contenidos en la “Guía del Sistema de Seguridad, Salud en el Trabajo, Ambiente y Seguridad Vial”, la cual ha sido adoptada por las compañías contratantes como referente del desempeño de las empresas contratistas y sus grupos de interés.

Esta guía ha sido preparada por el Comité Operativo del RUC® (Registro Uniforme de Contratistas), integrado por representantes de las compañías operadoras, representantes de las grandes contratantes, representantes de las empresas contratistas y por el Consejo Colombiano de Seguridad.

Las empresas contratantes creen firmemente que ese alto desempeño en Seguridad, Salud en el Trabajo, Medio Ambiente y Seguridad Vial es sinónimo de calidad y efectividad en la Operación.

Estos factores conducen a salvaguardar el bienestar de los trabajadores, así como también contribuyen a elevar la competitividad y la rentabilidad de las organizaciones.

Principios comunes en este sentido, resultarán en ganancias tanto para operadoras y grandes contratantes como para contratistas.

El objetivo de la Guía es brindar información sobre requisitos legales y de gestión para el manejo del Sistema de Gestión de Seguridad, Salud en el Trabajo, Ambiente y Seguridad Vial al grupo de contratistas que prestan servicios en diferentes sectores de la economía, con énfasis en las operaciones de mayor riesgo, como el Sector de Hidrocarburos y otros sectores. Busca facilitar y obtener consistencia en la formulación de estos requisitos por parte de las compañías operadoras y de los grandes contratantes hacia las empresas contratistas durante las licitaciones para la contratación y ejecución de servicios. Igualmente, sobre la base de estos requisitos, las compañías operadoras y las grandes contratantes evaluarán las ofertas y su desempeño.

Es de entender que las operaciones de transporte son de las actividades de mayor riesgo y que dejan grandes pérdidas de vidas humanas, ambientales, económicas y sociales, por lo tanto, la “Guía del Sistema de Gestión de Seguridad, Salud en el Trabajo, y Ambiente y Seguridad Vial” pretende suministrar herramientas de gestión para prevenir riesgos en el transporte, reducir la siniestralidad vial, disminuir sus efectos nocivos y mitigar sus impactos.

La estructura de la Guía ha sido elaborada con base en un esquema de gestión con los siguientes elementos:

- Liderazgo y compromiso gerencial
- Desarrollo y ejecución del SG-SSTASV.
- Administración del Riesgo
- Evaluación y Monitoreo

 <i>Calidad en acción</i>	GUÍA DEL SISTEMA DE GESTIÓN DE SEGURIDAD, SALUD EN EL TRABAJO, AMBIENTE Y SEGURIDAD VIAL PARA CONTRATISTAS DEL SECTOR TRANSPORTE RUC®			 CCS <i>Consejo Colombiano de Seguridad</i>
OAUDA005	Rev. 14	01.01.2026		

En el proceso de evaluación, las evidencias de todos los requisitos de la guía tienen en cuenta a todos los trabajadores, independientemente del vínculo de contratación que estos tengan. Incluye subcontratistas, empresas temporales, cooperativas, flotas fidelizadas, flotas ocasionales, entre otros.

El cumplimiento de todos los elementos se validará en campo por medio de la aplicación, conocimiento e interiorización de los trabajadores frente a los numerales de la guía.

De acuerdo con los resultados, seguimientos, evaluaciones, inspecciones, auditorías, las empresas deben realizar el análisis de causas raíz y desarrollar planes de acción.

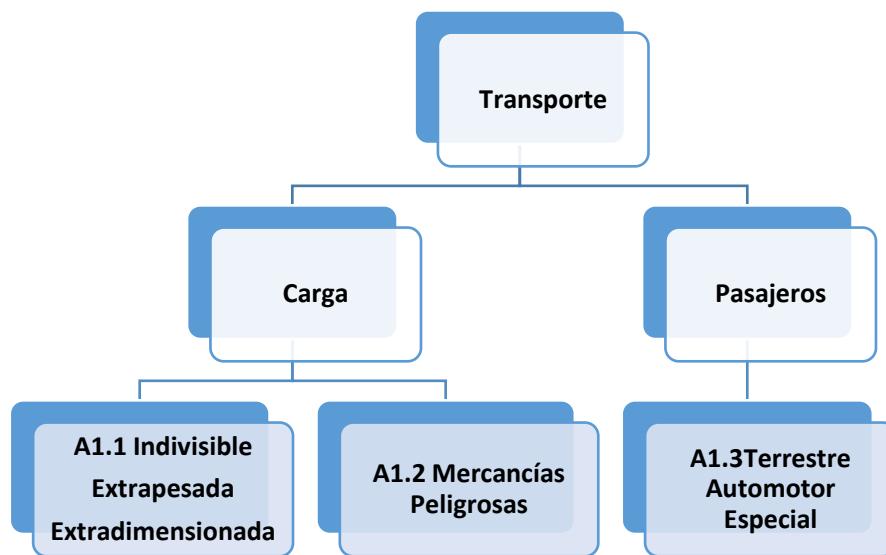
OBJETIVOS

- Establecer requisitos en Seguridad, Salud en el Trabajo, Ambiente y Seguridad Vial para las empresas contratistas de transporte de hidrocarburos; esto incluye a las empresas subcontratistas y a todos los camiones y conductores que transporten en su nombre (propio, contratado, afiliado).
- Suministrar herramientas a los contratistas de transporte de hidrocarburos para la implementación de un sistema de seguridad, salud en el Trabajo y ambiente acorde con las exigencias a nivel legal.
- Mejorar continuamente la gestión en el SG-SSTASV de las empresas contratistas mediante la implementación de las herramientas proporcionadas por el RUC®.
- Salvaguardar el bienestar de los trabajadores, elevar la competitividad y la rentabilidad de las organizaciones.

ALCANCE

Establecer requisitos en seguridad, salud en el trabajo, ambiente y seguridad vial para las operaciones de transporte y en especial para las empresas contratistas de transporte de carga (indivisible, extrapesada y extra dimensionada y mercancías peligrosas) y transporte especial de pasajeros. Incluye a las empresas, sus subcontratistas y a todos los vehículos, propietarios de vehículos y conductores que transporten en su nombre (propios, contratados, afiliados).

	GUÍA DEL SISTEMA DE GESTIÓN DE SEGURIDAD, SALUD EN EL TRABAJO, AMBIENTE Y SEGURIDAD VIAL PARA CONTRATISTAS DEL SECTOR TRANSPORTE RUC®			
OAUDA005	Rev. 14	01.01.2026		



Transporte de carga (indivisible, extrapesada y extra dimensionada)

- **Carga Indivisible:** Carga que por sus características no puede ser fraccionada para su transporte.
- **Carga Extrapesada:** Carga indivisible que una vez montada en vehículos convencionales homologados por el Ministerio de Transporte, excede el peso bruto vehicular o los límites de peso por eje autorizados en las normas vigentes para el tránsito normal por las vías públicas.
- **Carga Extra dimensionada:** Carga indivisible que excede las dimensiones de la carrocería de los vehículos convencionales homologados por el Ministerio de Transporte para la movilización de carga en tránsito normal por las vías públicas.

Transporte de carga (mercancías peligrosas)

- **Mercancías peligrosas:** materiales perjudiciales que, durante la fabricación, manejo, transporte, almacenamiento o uso, pueden generar o desprender polvos, humos, gases, líquidos, vapores o fibras infecciosas, irritantes, inflamables, explosivos, corrosivos, asfixiantes, tóxicos o de otra naturaleza peligrosa, o radiaciones ionizantes en cantidades que puedan afectar la salud de las personas que entran en contacto con éstas, o que causen daño material

Transporte terrestre automotor especial de pasajeros

- **Especial de pasajeros:** grupo específico de personas que tengan una característica común y homogénea en su origen y destino, como estudiantes, turistas, empleados, personas con discapacidad y/o movilidad reducida, pacientes no crónicos y particulares que requieren de un servicio expreso, siempre que hagan parte de un grupo determinable.

 Calidad en acción	GUÍA DEL SISTEMA DE GESTIÓN DE SEGURIDAD, SALUD EN EL TRABAJO, AMBIENTE Y SEGURIDAD VIAL PARA CONTRATISTAS DEL SECTOR TRANSPORTE RUC®			 CCS <i>Consejo Colombiano de Seguridad</i>
OAUDA005	Rev. 14	01.01.2026		

ELEMENTOS DEL SISTEMA DE GESTIÓN EN SEGURIDAD SALUD EN EL TRABAJO, AMBIENTE Y SEGURIDAD VIAL (SG - SSTASV)

La gestión en Seguridad, Salud en el Trabajo, Ambiente y Seguridad Vial (SSTASV) contenida en esta guía tiene como fundamento la Constitución Política de Colombia, la legislación vigente aplicable y las mejores prácticas adoptadas por los sistemas de gestión y estándares internacionales en la materia, los cuales establecen un marco normativo de deberes y derechos que regulan todas las actividades productivas y de servicios. Es aplicable a todo tipo compañías contratistas, subcontratistas y sus grupos de interés. Este marco normativo también debe ser cumplido por todo empresario que adelante su actividad en el país.

Toda labor desarrollada en la ejecución de un contrato genera situaciones de riesgo, tanto para los trabajadores, como para las instalaciones, la propiedad, el ambiente, otros actores viales y otros grupos de interés. Por esta razón, el Sistema de Seguridad, Salud en el Trabajo, Ambiente y Seguridad Vial (SG-SSTASV) define los criterios para gestionar los riesgos en cada actividad.

Estos factores de riesgo pueden exponer a los trabajadores y terceros a siniestros viales, accidentes de trabajo y enfermedades laborales, daños a la propiedad e instalaciones o impactar negativamente el ambiente.

El punto de partida de la gestión del riesgo es la declaración emitida por la alta dirección del contratista comprometiéndose al desarrollo, implementación y mejora continua de esta en su trabajo. Esto es: una política, una organización y los recursos apropiados para llevar a la práctica dicha gestión.

Como cualquier otra actividad del negocio, debe involucrar a todos los niveles de la organización a través de una clara asignación de responsabilidades para las tareas relacionadas con: Establecimiento y divulgación de políticas, identificación de objetivos y metas, elaboración de diagnóstico de condiciones de trabajo, preparación de normas y procedimientos, programas de entrenamiento y programas de inspección.

Como elemento fundamental para la preparación de las normas y los procedimientos, se debe elaborar la identificación de peligros, evaluación y control de riesgos por medio del cual se preparará un inventario detallado de los agentes de riesgos a los que están expuestos los trabajadores en su labor y los riesgos que sobre el ambiente generen las actividades a realizar. La efectividad dependerá de la calidad de la gestión del riesgo de seguridad vial y la identificación de peligros, evaluación y control de riesgos. Es recomendable que la preparación de estos diagnósticos cuente con la participación del personal expuesto al riesgo y expertos en las diferentes disciplinas tanto de seguridad vial, como de seguridad y salud en el trabajo, y en el caso de los riesgos sobre el ambiente, se cuente con la participación del equipo de planeación de actividades, expertos en el área ambiental y se tengan presentes los estudios ambientales previos, si este último es necesario.

Al igual que otras actividades del negocio, se requiere que la ejecución cuente con una adecuada planeación que indique claramente objetivos, estrategias, metas, sistemas de evaluación, prioridades, personal responsable, fechas de cumplimiento y disponibilidad de recursos. La ejecución debe acompañarse de una apropiada divulgación, motivación y registros.

	GUÍA DEL SISTEMA DE GESTIÓN DE SEGURIDAD, SALUD EN EL TRABAJO, AMBIENTE Y SEGURIDAD VIAL PARA CONTRATISTAS DEL SECTOR TRANSPORTE RUC®			
OAUDA005	Rev. 14	01.01.2026		

La efectividad de los programas debe ser medida periódicamente mediante un sistema de evaluación. La información resultante de la medición debe ser analizada y debe generar acciones que permitan ajustar los programas.

La alta gerencia debe examinar la calidad de la gestión y el grado de realización de los programas mediante inspecciones y/o auditorías periódicas que permitan identificar áreas de mejoramiento.

La empresa debe involucrar los aspectos de seguridad, salud en el trabajo, ambiente y seguridad vial al conjunto de sistemas de gestión, procesos, procedimientos y decisiones en la empresa.

Los indicadores propuestos en el SG-SSTASV pueden ser de estructura, proceso y resultado.

Por otra parte, a continuación, se presenta la definición de cada uno de los escenarios generales de calificación:

ESCENARIO/NIVEL	DEFINICIÓN
A	No Existe.
B	Existe, pero no está implementado los elementos básicos, no está documentado totalmente
C	Implementa los elementos básicos definidos pero los demás elementos no se encuentran totalmente
D	100% implementado, medido y mejora continua
E	Excelencia, supera las expectativas

Nota 1: Cada escenario es prerequisito del siguiente, por ejemplo, para ser evaluado en una casilla C, debe cumplir todo lo requerido en el A y en el B.

Nota 2: La aplicabilidad del escenario E está condicionada a:

- Tener un porcentaje de cumplimiento de gestión superior al 90%,
- No debe presentar calificaciones en escenario A en ninguno de los elementos,
- No debe presentar impacto a la accidentalidad por fatalidad, invalidez, IPP.
- Haber presentado visita completa (documental y campo)

Nota 3. Para el numeral 5, se tendrá adicionalmente el escenario C+, el cual aplicará según la evidencia objetiva identificada, después de realizar el análisis de la tendencia y comportamiento de la accidentalidad, según los criterios definidos en este numeral y el anexo 2, de la presente guía.

 Calidad en acción	GUÍA DEL SISTEMA DE GESTIÓN DE SEGURIDAD, SALUD EN EL TRABAJO, AMBIENTE Y SEGURIDAD VIAL PARA CONTRATISTAS DEL SECTOR TRANSPORTE RUC®			 CCS <i>Consejo Colombiano de Seguridad</i>
	OAUADA005	Rev. 14	01.01.2026	

1. LIDERAZGO Y COMPROMISO GERENCIAL

1.1. Política de seguridad, salud en el Trabajo y ambiente

Toda empresa contratista, debe demostrar la existencia e implementación de su política de seguridad, salud en el Trabajo y ambiente. Una política bien formulada debe tener en cuenta los siguientes elementos:

- Compromiso con:
 - La identificación de los peligros, evaluación y valoración de los riesgos y determinación de los respectivos controles.
 - La promoción de la calidad de vida laboral, la prevención de enfermedades laborales, la prevención de los accidentes y daños a la propiedad, así como el impacto socioambiental.
 - El cumplimiento de la legislación colombiana y otros requisitos que haya suscrito la organización en seguridad, salud en el trabajo y ambiente.
 - Mantenimiento, mejoramiento continuo de altos estándares y respaldo económico al Sistema de Gestión en Seguridad, Salud en el trabajo y Ambiente.

La empresa debe contar con una política en SSTA que tenga en cuenta a los proveedores, subcontratistas y demás grupos de interés.

La política de SSTA y otras relacionadas debe tener en cuenta las siguientes actividades:

- Debe ser concisa, redactada con claridad, describir la naturaleza de la organización, estar fechada y firmada por el representante legal de la empresa.
- Divulgar en diferentes medios de comunicación aplicables como por ejemplo programas de inducción y entrenamiento, carteleras, afiches, manuales entre otros
- Mantenerla disponible en los sitios de trabajo.
- Asegurar su conocimiento por todas las personas que trabajan bajo el control de la organización, incluyendo a las partes interesadas.
- Ser revisada como mínimo una vez al año no siendo necesario su modificación anualmente.

Los anteriores aspectos deben ser contemplados para las otras políticas aplicables y las que suscriba la organización, tales como de promoción y prevención de la salud, campañas para prevenir adicciones tales como el tabaquismo, alcohol y sustancias psicoactivas, seguridad vial, transparencia, entre otras.

REQUISITOS ESCENARIO E

Obtendrá el nivel E la empresa que demuestre que cuenta con políticas relacionadas con bienestar de los trabajadores y/o familias y/o comunidad y/o estilos de vida saludable y/o producción más limpia y/o energías renovables, entre otros, o estos elementos se incluyen en la política SSTA.

Estas políticas han sido divulgadas, los trabajadores y las partes interesadas las conocen y se evidencia su cumplimiento.

 Calidad en acción	GUÍA DEL SISTEMA DE GESTIÓN DE SEGURIDAD, SALUD EN EL TRABAJO, AMBIENTE Y SEGURIDAD VIAL PARA CONTRATISTAS DEL SECTOR TRANSPORTE RUC®		 CCS <i>Consejo Colombiano de Seguridad</i>
OAUDAO05	Rev. 14	01.01.2026	

Buenas Prácticas: Políticas de empleados de corta duración, Reincorporación de post incapacidad por ATEL, acompañamiento a empleados con adicciones, personas en condición de discapacidad, teletrabajo o reincorporación temprana. Para que se obtenga el nivel E, deben estar relacionadas con la planeación estratégica (objetivos estratégicos, asignación de recursos, establecimiento de directrices a corto, mediano y largo plazo).

- **Política de Seguridad Vial**

Toda empresa del sector transporte debe documentar una política de Seguridad Vial, publicarla en sitios visibles, verificar el conocimiento de la política e implementarla por parte de la Empresa.

Esta política debe contener como mínimo los siguientes elementos:

- Compromiso en suministrar los recursos para la planificación, implementación, seguimiento y mejora del PESV.
- Adecuada al propósito de la organización y apropiada para la naturaleza de sus riesgos en seguridad vial.
- Con alcance sobre los desplazamientos laborales y los trayectos en itinere para todos los colaboradores de la organización, incluyendo a todos los conductores (propios, subcontratistas, afiliados, etc).
- Establecer compromisos claros del nivel directivo frente al PESV y orientados al cumplimiento de las acciones y estrategias en seguridad vial.
- Proporcionar un marco de referencia para el establecimiento de los objetivos y de las metas en seguridad vial.
- Incluir el compromiso de mejora continua.
- Cumplimiento de las Regulaciones en seguridad vial, Normas de Tránsito y Transporte, Especificaciones Técnicas y otras que suscriba la Organización.
- Cortesía y Respeto por otros conductores y usuarios de la vía.
- Gestión de la velocidad
- Prevención de la Fatiga y Prevención de la distracción
- Protección de los actores viales vulnerables.
- Cuidado del Vehículo y la Carga y/o pasajeros.
- Horarios de Movilización
- Turnos de trabajo

La política de seguridad vial debe:

- Ser concisa, redactada con claridad, estar fechada y firmada por el (la) representante legal de la organización.
- Estar disponible como información documentada para las partes interesadas, según sea el caso.
- Comunicada a las partes interesadas, dejando su respectivo registro como evidencia,
- Ser revisada, como mínimo una vez al año

	GUÍA DEL SISTEMA DE GESTIÓN DE SEGURIDAD, SALUD EN EL TRABAJO, AMBIENTE Y SEGURIDAD VIAL PARA CONTRATISTAS DEL SECTOR TRANSPORTE RUC®			
OAUDA005	Rev. 14	01.01.2026		

REQUISITOS ESCENARIO E

Obtendrá el nivel E la empresa que demuestre que la política establece elementos adicionales a los exigidos en la Guía, se encuentran divulgados e implementados. Los trabajadores y las partes interesadas se encuentran familiarizados con estos elementos y aplican los mecanismos de control.

La empresa incluye la gestión de los riesgos críticos relacionados con la seguridad vial.

1.2. Elementos visibles del compromiso gerencial

El cargo más alto de la empresa debe participar en las actividades contempladas en este elemento:

- Incluir el tema de la Seguridad, Salud en el Trabajo, Ambiente, Seguridad Vial e información de las partes interesadas en las reuniones gerenciales, que se llevarán a cabo al menos trimestralmente.
- Realizar de un Programa de Inspecciones que contemple todos los centros de trabajo para evaluar las condiciones de Seguridad, Salud en el Trabajo, Ambiente y Seguridad Vial y se implemente a nivel Gerencial. El nivel más alto de la empresa debe participar en la realización de las inspecciones.
- Revisión por la gerencia a la implementación del SG-SSTASV con el fin de asegurar su adecuación y efectividad permanente. Es decir, la gerencia debe revisar la operación del SG-SSTASV por lo menos una vez al año, para evaluar si está implementado plenamente y sigue siendo apto para cumplir los objetivos y las políticas.

El proceso de revisión de la gerencia debe asegurar que se recoja la información necesaria que le permita llevar a cabo esta evaluación.

La información de entrada para la revisión por la gerencia debe incluir: políticas, objetivos, análisis estadístico de accidentalidad, estado de la investigación de accidentes y casi accidentes con afectación a los trabajadores y a terceros, análisis estadístico de enfermedad laboral, revisión de la gestión de la seguridad vial, revisión del desempeño ambiental de la organización, resultados de auditorías, estado de las acciones correctivas y preventivas, evaluación del cumplimiento de los requisitos legales aplicables y de otros compromisos que la organización suscriba, cambios en los requisitos legales y de otra índole relacionados con el SG-SSTASV, recomendaciones para la mejora, resultados de la participación y consultas, resultados de las revisiones gerenciales anteriores, suficiencia de los recursos, revisión del plan de trabajo anual, determinar si han sido eficaces las estrategias implementadas, revisar la capacidad del sistema para satisfacer las necesidades globales de la empresa, determinar si promueve la participación de los trabajadores, identificar los programas de rehabilitación de la salud, ausentismo laboral por causas asociadas a SST, resultados de las inspecciones y análisis de actas de inconsistencias. El análisis de revisión por la gerencia debe estar documentado.

La revisión debe incluir la necesidad de efectuar cambios en el sistema, incluyendo la política y objetivos. Se deben establecer objetivos nuevos o actualizados para el mejoramiento en el nuevo período y considerar si se necesitan cambios para cualquier elemento del sistema de gestión. Los resultados de este análisis se deben documentar y se debe implementar el plan de acción a seguir.

	GUÍA DEL SISTEMA DE GESTIÓN DE SEGURIDAD, SALUD EN EL TRABAJO, AMBIENTE Y SEGURIDAD VIAL PARA CONTRATISTAS DEL SECTOR TRANSPORTE RUC®			
OAUDA005	Rev. 14	01.01.2026		

La gerencia debe demostrar el conocimiento de los aspectos relacionados con los elementos visibles del compromiso gerencial.

El resultado de la revisión gerencial debe estar disponible para consulta y debe comunicarse incluyendo una comunicación formal al COPASST o Vigía de Seguridad y Salud en el Trabajo, al responsable del SG-SST y al Comité de Seguridad Vial, quienes deberán definir e implementar las acciones preventivas, correctivas y de mejora a que hubiese lugar. Este resultado de revisión gerencial es insumo para la toma de decisiones estratégicas.

El nivel directivo de la organización debe demostrar liderazgo, compromiso y corresponsabilidad mediante el cumplimiento de las funciones y responsabilidades asignadas. **Ver elemento 2.3.**

REQUISITOS ESCENARIO E

Obtendrá el nivel E relacionado con el elemento **reuniones e inspecciones gerenciales**, la empresa que demuestre que la gerencia es proactiva cuando el nivel más alto realiza personal y periódicamente inspecciones en los frentes de trabajo y reuniones con el personal de campo y/o participan en auditorías comportamentales y/o campañas de SSTASV y/o lidera capacitaciones o charlas de seguridad, entre otros. Se evidencia el cumplimiento y seguimiento a los planes de acción resultantes de estas actividades.

Obtendrá el nivel E relacionado con el elemento **revisiones gerenciales**, la empresa que demuestre que la gerencia aprueba, implementa y hace seguimiento a planes de acción que trasciendan a otras partes interesadas (Ej.: autoridad, comunidad, familias, clientes, colegas, actores viales, entre otros). Los planes de acción que involucren a esas partes interesadas deben ser comunicados a ellas según aplique.

Buenas Prácticas: Evidenciar la proactividad de la gerencia a través de la participación en actividades relacionadas con la gestión del sistema tales como: simulacros, capacitaciones, inversión a las propuestas generadas para la gestión del sistema.

1.3. Objetivos, Metas e Indicadores

El establecer objetivos estratégicos para el SG-SSTASV y metas cuantificables para el cumplimiento de los objetivos, permite a la organización conocer el grado de avance y hacer seguimiento a su progreso.

Se deben establecer objetivos y metas alcanzables en las funciones y niveles pertinentes dentro de la organización, considerando la política, naturaleza y contexto de esta, así como la protección de la seguridad y salud de todos los trabajadores y la prevención de siniestros viales, mediante la mejora continua del SG-SSTSV en la empresa.

Para establecer los objetivos, la organización debe revisar los resultados de la gestión del riesgo en seguridad vial, de la identificación de peligros, valoración y determinación de controles de riesgos de seguridad y salud en el trabajo, indicadores de desempeño, requisitos legales y de otra índole, aspectos ambientales significativos, revisión por la gerencia, cambios tecnológicos, incidentes, registros de no conformidades, actividades de mejoramiento. Se deben definir para cada función y nivel pertinentes de la

 Calidad en acción	GUÍA DEL SISTEMA DE GESTIÓN DE SEGURIDAD, SALUD EN EL TRABAJO, AMBIENTE Y SEGURIDAD VIAL PARA CONTRATISTAS DEL SECTOR TRANSPORTE RUC®			 CCS <i>Consejo Colombiano de Seguridad</i>
OAUDA005	Rev. 14	01.01.2026		

organización. Los objetivos y metas del SG-SSTASV deben estar firmados por el empleador.

En este aspecto se incluyen: Objetivos, metas cuantificables, análisis periódicos al menos semestralmente del grado de cumplimiento de los objetivos y metas del SG-SSTASV.

De la revisión de objetivos y metas debe demostrarse si es necesario ajustar los planes de acción.

Es necesario comunicar a los empleados los objetivos del SG-SSTASV, así como los de su área de trabajo.

Se deben definir los objetivos y metas del PESV de conformidad con la política de Seguridad Vial de la organización, los cuales deben estar enfocados a la prevención, ser claros, medibles y cuantificables. Los objetivos deben ser coherentes con la política y con el plan de trabajo anual del PESV, compatibles con la normatividad vigente, comunicados a todos los colaboradores de la organización, actualizados, revisados y evaluados mínimo una (1) vez al año.

Los objetivos y metas del PESV también deben ser coherentes con los riesgos definidos y con los factores de desempeño de la seguridad vial.

- **Indicadores del Sistema de Gestión de Seguridad, Salud en Trabajo, Ambiente y Seguridad Vial SG-SSTSV**

Para determinar el grado de cumplimiento de los objetivos del SG-SSTASV se deben definir indicadores adecuados para cada uno (estructura, proceso y resultados) de tal forma que permita el seguimiento a su implementación. Los indicadores deben contar con una ficha técnica que contenga las siguientes variables: Definición del indicador; interpretación del indicador; límite para el indicador o valor a partir del cual se considera que cumple o no con el resultado esperado; método de cálculo; fuente de la información para el cálculo; periodicidad del reporte; y personas que deben conocer el resultado. Se debe hacer seguimiento, revisar y registrar el avance del cumplimiento de los objetivos al menos semestralmente. El resultado de esta revisión debe tener como consecuencia actualizar o corregir las estrategias y planes.

Adicionalmente, la empresa debe llevar el registro de los indicadores mínimos de SST conforme lo define la Resolución 0312 de 2019 (o normas que la modifiquen, sustituyan o adicionen) **Ver Anexo 3**.

- Frecuencia de accidentalidad,
- Severidad de accidentalidad,
- Proporción de accidentes de trabajo mortales,
- Prevalencia de la enfermedad laboral,
- Incidencia de la enfermedad laboral
- Ausentismo por causa médica.

Teniendo en cuenta el análisis de causas de las actas de inconsistencias asociadas a accidentalidad y enfermedad laboral, la empresa debe actualizar la información estadística relacionada con sus indicadores de accidentalidad y enfermedad laboral.

	GUÍA DEL SISTEMA DE GESTIÓN DE SEGURIDAD, SALUD EN EL TRABAJO, AMBIENTE Y SEGURIDAD VIAL PARA CONTRATISTAS DEL SECTOR TRANSPORTE RUC®			
OAUDA005	Rev. 14	01.01.2026		

• Indicadores del PESV

La organización debe definir un protocolo para el manejo de los indicadores que le permitan hacer seguimiento, medición, análisis y evaluación de la gestión de la seguridad vial, los cuales deben estar relacionados con la planificación, implementación, seguimiento y mejora del PESV y en la verificación del impacto y los resultados de las acciones y estrategias definidas por la organización. Los datos de las variables a medir, los resultados de la medición de estos indicadores y su cumplimiento deben ser analizados por el Comité de Seguridad Vial.

Los indicadores mínimos que deben llevar registro, medición y análisis son los siguientes (**Ver Anexo 3**):

- Tasa de siniestros viales por nivel de perdida – TSV(n)
- Costos siniestros viales por nivel de perdida - \$SV(n)
- Riesgos de seguridad vial identificados – RSVI
- Gestión de riesgos viales – GRV
- Cumplimiento de metas PESV – CM PESV
- Cumplimiento de actividades plan anual PESV – Cplan PESV
- % Excesos jornadas laborales conductores – %EJLC
- Cobertura programa de gestión velocidad empresarial – GVE
- Excesos límites de velocidad laboral – ELVL
- Inspecciones diarias preoperacionales – IDP
- Cumplimiento plan mantenimiento preventivo de vehículos – CPMVh
- Cumplimiento plan de formación en seguridad vial – CPFSV
- Cobertura plan de formación en seguridad vial – CPFSV
- No conformidades auditorias cerradas - NCAC

En la definición de los indicadores adicionales a los mínimos del PESV, la organización debe tener en cuenta cada indicador, tenga al menos las siguientes características:

- Debe ser claro, preciso y auto explicativo (que cualquier persona entienda que se mide con ese indicador)
- El nombre del indicador debe permitir identificar si su evolución será ascendente o descendente.
- Poseer unas fuentes de información confiables sobre la que se obtendrán los datos para medición y análisis
- Establecer la línea base y las metas
- Los cortes trimestrales se realizan al 31 de marzo, 30 de junio, 30 de septiembre y 31 de diciembre.

REQUISITOS ESCENARIO E

Obtendrá el nivel E la empresa que demuestre que se establece y evalúa objetivos y metas para la gestión del sistema, relacionados con las políticas definidas en el escenario E del elemento 1.1. Los trabajadores y partes interesadas conocen los objetivos y metas establecidos.

La empresa debe demostrar que los objetivos y metas evolucionan con la gestión y tienen un direccionamiento estratégico y visión a largo plazo. Los objetivos deben estar alineados y reflejar las estrategias en el SG-SSTASV de la compañía. La gestión SSTASV está incluida en el proceso de direccionamiento estratégico de la organización.

 <i>Calidad en acción</i>	GUÍA DEL SISTEMA DE GESTIÓN DE SEGURIDAD, SALUD EN EL TRABAJO, AMBIENTE Y SEGURIDAD VIAL PARA CONTRATISTAS DEL SECTOR TRANSPORTE RUC®		 CCS <i>Consejo Colombiano de Seguridad</i>
OAUDA005	Rev. 14	01.01.2026	

Buenas Prácticas: Evolución de la gestión con el cumplimiento de los indicadores del sistema (Ej. Análisis de los objetivos estratégicos en los últimos tres años), el mejoramiento en el cumplimiento de los requisitos, entre otros.

1.4. Recursos

Especificar los recursos que asignarán para el cumplimiento de la gestión del SG-SSTASV. Asignación de un presupuesto para el desarrollo del SG-SSTASV y ajustes de este con base en la revisión gerencial, los nuevos contratos, acorde con las actividades económicas que desarrollen, la magnitud y severidad de los riesgos de seguridad vial, de los riesgos laborales y el número de trabajadores expuestos.

Los recursos asignados para la gestión del SG-SSTASV son compatibles con el cumplimiento de la normatividad en Seguridad Vial, SST, Sistema General de Riesgos Laborales (SGRL) y Estándares Mínimos.

Programa de inversiones para cada contrato, relación de cumplimiento y exigirlo a contratistas.

Se asignan los recursos para establecer, implementar, mantener y mejorar el SG-SSTASV (NOTA 1: en términos de la infraestructura organizacional y los recursos tecnológicos).

También debe presentar periódicamente la relación de su cumplimiento y exigirá lo mismo a sus contratistas y se deben generar planes de acción.

Nombrar un representante de la alta dirección para el SG-SSTASV con funciones, perfil y tiempo asignado definido, conforme al tamaño y clase de riesgo de la empresa.

Los trabajadores deben conocer al representante o delegado de la alta dirección para la administración del sistema.

Para el diseño y la ejecución de los programas se debe disponer de personal calificado (propio o contratado) en el SG-SSTASV que demuestre las competencias (formación académica, capacitación, entrenamiento y experiencia en la disciplina de seguridad, salud en el trabajo, ambiente y seguridad vial). Ver elemento 2.4.

El nivel directivo debe designar una persona con poder de decisión en los temas relacionados con la gestión de la seguridad vial, para que lidere el diseño e implementación del PESV, de acuerdo con lo establecido en esta guía, los requisitos legales aplicables en materia de seguridad vial y demás requisitos que establezca la organización.

La organización debe definir la competencia del líder del diseño e implementación del PESV de acuerdo con los riesgos de la seguridad vial de las actividades relacionadas con los desplazamientos laborales al servicio de la organización, teniendo en cuenta lo indicado en el elemento 2.4.

	GUÍA DEL SISTEMA DE GESTIÓN DE SEGURIDAD, SALUD EN EL TRABAJO, AMBIENTE Y SEGURIDAD VIAL PARA CONTRATISTAS DEL SECTOR TRANSPORTE RUC®			
OAUDA005	Rev. 14	01.01.2026		

REQUISITOS ESCENARIO E

Obtendrá el nivel E la empresa que demuestre que realiza la asignación de recursos propios para la gestión del SG-SSTASV más allá del cumplimiento legal. Mide y realiza el análisis de la efectividad en la asignación de los recursos y/o se evidencia la asignación de recursos para darle cumplimiento a los planes de acción derivados del SG-SSTASV que involucre a otras partes interesadas (entre otros, elemento E del numeral Liderazgo y compromiso gerencial).

Buenas Prácticas: asignación de recursos propios teniendo en cuenta los procesos que trascienden los límites de la empresa: Seguridad en el hogar, seguridad en la comunidad, prevención de siniestros viales con terceros, conectado con el plan de gestión, materias primas amigables con el ambiente, cambios de tecnología, cumplimiento del escenario E de los demás elementos, entre otras.

Para que tenga el nivel realizará la evaluación sistemática de la efectividad de los recursos asignados y de los planes de acción generados en términos de mejoramiento del sistema de gestión enfocados a la disminución de los Siniestros Viales, Accidentes de Trabajo y Enfermedades Laborales (ATEL) e impactos ambientales (indicadores de estructura).

2 DESARROLLO Y EJECUCIÓN DEL SG - SSTASV

2.1. Documentación

- **Manual del Sistema de Gestión en Seguridad, Salud en el Trabajo, Ambiente y Seguridad Vial**

Documentar por medio de un manual la información relacionada con el SG-SSTASV, en el que se debe incluir:

Brindar en el manual información como procedimientos, documentos, indicadores y registros, las políticas y objetivos del SG-SSTASV, la descripción de los principales elementos del SG-SSTASV y su interacción, así como la referencia a los documentos relacionados, incluyendo los registros exigidos en la Guía RUC® Transporte.

REQUISITOS ESCENARIO E

Obtendrá el nivel E la organización que demuestre que el manual está integrado con los demás procesos operativos, administrativos y de mejoramiento continuo de la organización.

- **Control de Documentos**

La organización debe establecer y mantener un procedimiento escrito que le permita controlar todos los documentos del SG-SSTASV en cumplimiento de la legislación legal vigente (Decreto 1072 de 2015 Capítulo 6 o el que lo sustituya, reemplace o modifique) requeridos para asegurar que:

- se puedan localizar,
- se identifiquen los cambios,
- sean revisados y actualizados cuando sea necesario,
- sean aprobados por personal autorizado,

	GUÍA DEL SISTEMA DE GESTIÓN DE SEGURIDAD, SALUD EN EL TRABAJO, AMBIENTE Y SEGURIDAD VIAL PARA CONTRATISTAS DEL SECTOR TRANSPORTE RUC®		
OAUDA005	Rev. 14	01.01.2026	

- las versiones vigentes de los documentos pertinentes estén disponibles en todos los sitios en donde se realicen operaciones,
- los documentos obsoletos se retiren rápidamente de todos los puntos de emisión y de uso, o se debe asegurar de otra forma contra el uso provisto y,
- se identifiquen adecuadamente los documentos que se conservan archivados con propósitos legales o de preservación del conocimiento, o ambos.

Hay que asegurar que se identifican los documentos de origen externo necesarios para la planificación y operación del SG-SSTASV y que su distribución esté controlada.

• Control de los registros

El contratista debe establecer y mantener los registros que sean necesarios para demostrar la conformidad con los requisitos de su SG-SSTASV y el cumplimiento de la legislación legal vigente (Decreto 1072 de 2015 Capítulo 6 o el que lo sustituya, reemplace o modifique), para evidenciar los resultados logrados.

El contratista debe establecer, implementar y mantener uno o varios procedimientos para la identificación, el almacenamiento, la protección, la recuperación, el tiempo de retención y la disposición de los registros y documentos, de acuerdo con lo establecido en la legislación vigente.

Los registros deben ser y permanecer legibles, identificables y trazables.

La retención documental (registros y documentos que soportan el PESV) se debe realizar al menos por cinco (5) años, salvo norma especial en contrario; excepto los registros de las inspecciones preoperacionales que deben ser por un (1) año.

REQUISITOS ESCENARIO E

Obtendrá el nivel E la empresa, que demuestre que cuenta con un sistema de protección de la información.

La actualización de la información es dinámica de acuerdo con los cambios de la organización, se apropien tecnologías de la información o mejores prácticas para el control de la documentación. El plan de continuidad del negocio cubre las contingencias relacionadas con pérdida de documentación.

Buenas Prácticas: La organización podrá evidenciar sistemas de protección de información donde se garantiza su efectividad, teniendo en cuenta que la actualización de la información sea dinámica de acuerdo con los cambios que se generan.

2.2. Requisitos Legales y de otra índole

Demostrar conocimiento de las normas y regulaciones en el SG - SSTASV, que rigen en el país, aplicables a la organización.

Definir un procedimiento para la identificación de requisitos legales y de otra índole, que garantice la inclusión y análisis oportuno de nuevos requisitos aplicables a la organización, así como la forma de cumplimiento.

 <i>Calidad en acción</i>	GUÍA DEL SISTEMA DE GESTIÓN DE SEGURIDAD, SALUD EN EL TRABAJO, AMBIENTE Y SEGURIDAD VIAL PARA CONTRATISTAS DEL SECTOR TRANSPORTE RUC®		 CCS <i>Consejo Colombiano de Seguridad</i>
OAUDA005	Rev. 14	01.01.2026	

Además, se debe establecer en el procedimiento una periodicidad de revisión de cumplimiento de los requisitos legales y otros y dejar registro de esta revisión (4.5).

Identificar todos los aspectos legales y de otra índole que le competan a su actividad, definiendo la forma en que la organización dará cumplimiento a cada uno de ellos a través de planes para el cumplimiento de cada uno de ellos en el sistema de gestión de SSTASV.

La información pertinente de requisitos legales y de otra índole se ha comunicado a las personas que trabajan bajo el control de la organización y partes interesadas pertinentes; la cual a su vez es identificada por el personal directo y contratistas, de acuerdo con lo aplicable a sus actividades.

De igual manera de debe evidenciar el cumplimiento de los planes de los requisitos legales identificados.

REQUISITOS ESCENARIO E

Obtendrá el Nivel E la empresa que demuestre que realiza acciones para anticiparse a los cambios en la legislación en el SG-SSTASV aplicables a su actividad económica.

Buenas Prácticas: *Las acciones que le permiten a la empresa anticiparse a los cambios de legislación son recibir información sobre los requisitos legales a través de las diferentes fuentes como las páginas de los Ministerios, participación en mesas de trabajo, consultas previas, presentación de alternativas frente a los requisitos legales. Para obtener el nivel deberá informarse y evaluar cómo le afectan los cambios que se prevén en la legislación (remitirse a lo referente en gestión de cambio Numeral 3.1.)*

2.3. Funciones y Responsabilidades

Toda empresa contratista de transporte, en armonía con las disposiciones legales, debe documentar y comunicar la asignación de funciones y responsabilidades a todos los niveles de esta (nivel directivo, nivel ejecutivo, representante del SG-SSTASV, nivel de supervisión y operativo, responsable del SG-SSTASV, líder del diseño e implementación del PESV) para el desarrollo del SG-SSTASV y del Plan Estratégico de Seguridad Vial, dentro de la cuales debe incluir como mínimo:

- **En materia de seguridad y salud en trabajo:**

Para todos los niveles:

- Procurar el cuidado integral de su salud;
- Suministrar información clara, veraz y completa sobre su estado de salud;
- Cumplir las normas, reglamentos e instrucciones del Sistema de Gestión de la Seguridad y Salud en el Trabajo de la empresa;
- Informar oportunamente al empleador o contratante acerca de los peligros y riesgos latentes en su sitio de trabajo;
- Participar en las actividades de capacitación en seguridad y salud en el trabajo definido en el plan de capacitación del SG-SST; y
- Participar y contribuir al cumplimiento de los objetivos del Sistema de Gestión de la Seguridad y Salud en el Trabajo SG-SST.

 Calidad en acción	GUÍA DEL SISTEMA DE GESTIÓN DE SEGURIDAD, SALUD EN EL TRABAJO, AMBIENTE Y SEGURIDAD VIAL PARA CONTRATISTAS DEL SECTOR TRANSPORTE RUC®		 CCS <i>Consejo Colombiano de Seguridad</i>
OAUADA005	Rev. 14	01.01.2026	

- **En materia de seguridad vial:**

Para todos los niveles:

- El reporte de siniestros viales en desplazamientos laborales.
- La participación en capacitaciones de seguridad vial.
- Compromiso de cumplir la legislación y los lineamientos de seguridad vial de la organización.
- Reportar de manera oportuna y veraz sus condiciones de salud.

Para el nivel directivo:

- Definir la política y los objetivos del PESV, que sean compatibles con la dirección estratégica de la organización, buscando prevenir siniestros viales, reducir las muertes y disminuir el riesgo de lesiones o daños derivados de los siniestros viales.
- Promover en la organización la formación y aplicación de hábitos, comportamientos y conductas seguras en la vía.
- Suministrar los recursos financieros, técnicos y humanos requeridos para el diseño, implementación, verificación y mejora del PESV; incluyendo la adquisición o contratación de vehículos, equipos, repuestos y servicios que cumplan especificaciones de seguridad, de acuerdo con la normatividad vigente en la materia.
- Realizar seguimiento para que los contratistas, afiliados, asociados, terceros y la comunidad de la organización cumplan los requisitos de seguridad vial que establezca la organización
- El cumplimiento de las acciones y estrategias definidas en el plan de trabajo anual del PESV.
- Atender oportunamente las solicitudes de información por parte de las entidades verificadores.
- Participar en la reunión de apertura y reunión de cierre y la gestión de los hallazgos resultantes de las visitas de verificación que realicen el Ministerio de Trabajo, la Superintendencia de Transporte o los Organismos de Tránsito según corresponda de acuerdo con la función de verificación de la implementación del Plan Estratégico de Seguridad Vial.
- Participar en una reunión del comité de seguridad vial, por lo menos una vez al año, para revisar los resultados de la planificación, implementación y seguimiento y mejora del PESV.

Para el líder del diseño e implementación del PESV:

- Velar por que se cumpla la planificación, implementación, seguimiento y mejora del PESV.
- Diligenciar el reporte de autogestión anual u los resultados de la medición de los indicadores del PESV

 Calidad en acción	GUÍA DEL SISTEMA DE GESTIÓN DE SEGURIDAD, SALUD EN EL TRABAJO, AMBIENTE Y SEGURIDAD VIAL PARA CONTRATISTAS DEL SECTOR TRANSPORTE RUC®		 CCS <i>Consejo Colombiano de Seguridad</i>
OAUADA005	Rev. 14	01.01.2026	

Para el cargo/rol conductor:

- Conocer las políticas internas y procedimientos de la compañía,
- Demostrar buenos hábitos de conducción y comportamiento en la vía,
- Realizar y registrar las inspecciones preoperacionales de los vehículos.
- Cuidar las herramientas de trabajo,
- Participar en el proceso de reporte e investigación de actos y condiciones inseguras e incidentes,
- Participar en el programa de capacitación y entrenamiento de la empresa y de la compañía contratante,
- Registrar en la bitácora todas las novedades que se presenten en la jornada de trabajo y control del tiempo de trabajo,
- Cumplir con las responsabilidades establecidas en la Legislación Vigente, tales como: uso y mantenimiento de los elementos de protección personal y mantener en buen estado los equipos de seguridad y respuesta a emergencias,
- Mantener en buenas condiciones de orden y aseo el vehículo;
- Mantener en el vehículo una carpeta con la siguiente información: documentos del vehículo, procedimientos operativos de respuesta a emergencias con los números de emergencia del transportador y del conductor.

Para el Comité de Seguridad Vial:

- Definir el objetivo general, la visión y alcance del PESV, manteniendo la alineación con el Plan Nacional de Seguridad Vial.
- Realizar las acciones tendientes a diseñar, implementar, mantener y mejorar continuamente el PESV, en el marco de lo establecido en el Plan Nacional de Seguridad Vial e incluyendo a todos los actores viales de la organización (peatones, personas con discapacidad, ciclistas, motociclistas, conductores, pasajeros).
- Promover la participación de la comunidad de la organización en las acciones de seguridad vial, siendo actores claves en el logro de los objetivos del PESV.
- Definir los procesos y/o áreas que acompañará cada miembro del Comité de Seguridad Vial para influenciar la mejora en términos de seguridad vial.
- Analizar los indicadores de siniestralidad vial, las investigaciones internas de siniestros viales y realizar seguimiento a los planes de acción que surgen de los resultados o conclusiones de las investigaciones.
- Revisar el PESV al menos una vez por trimestre y documentar el seguimiento, análisis y evaluación de los resultados de la siniestralidad vial e indicadores y reporte de autogestión del PESV, del plan anual de trabajo, de las auditorías y de la implementación del PESV, con el objetivo de tomar decisiones enfocadas en la mejora de la seguridad vial.

Debe contar con un procedimiento escrito donde se especifique como se va a llevar a cabo la evaluación periódica del cumplimiento de las funciones y responsabilidades asignadas a cada uno de los niveles enunciados anteriormente, que incluya la evaluación del comportamiento de los colaboradores relacionados con la seguridad vial con el fin de identificar quienes requieren un refuerzo en los programas de formación.

	GUÍA DEL SISTEMA DE GESTIÓN DE SEGURIDAD, SALUD EN EL TRABAJO, AMBIENTE Y SEGURIDAD VIAL PARA CONTRATISTAS DEL SECTOR TRANSPORTE RUC®			
OAUDA005	Rev. 14	01.01.2026		

Debe realizar la evaluación anual a los diferentes niveles para verificar el cumplimiento de las funciones y responsabilidades. Es responsabilidad del contratista verificar el cumplimiento de este requisito en sus subcontratistas.

En materia de seguridad vial, esta evaluación debe contener como mínimo:

- Siniestros viales en el periodo evaluado en los que se han visto involucrados colaboradores de la organización.
- Infracciones de tránsito cometidas en el periodo evaluado por los colaboradores de la organización.
- Quejas durante el periodo evaluado relacionadas con comportamientos de los colaboradores que pongan en riesgo su seguridad vial y/o la de los demás miembros de la comunidad de la organización y/o la de otros actores viales.
- Capacitaciones recibidas por los colaboradores en el periodo evaluado.

De acuerdo con la evaluación de desempeño en SSTASV, se debe generar acciones de mejora las cuales deben ser comunicadas a los trabajadores.

A quienes se les hayan delegado responsabilidades en el SG-SST, tienen la obligación de rendir cuentas internamente en relación con su desempeño. Esta rendición de cuentas se podrá hacer a través de medios escritos, electrónicos, verbales o los que sean considerados por los responsables. La rendición se hará como mínimo anualmente y deberá quedar documentada.

REQUISITOS ESCENARIO E

Obtendrá el Nivel E la empresa que demuestre que las acciones resultantes de la evaluación de funciones y responsabilidades en el SG-SSTASV fomentan en los trabajadores cambios comportamentales y su contribución al SG -SSTASV, por medio de registro como: evaluación de desempeño, evaluación del comportamiento, la implementación de un programa para lograr comportamientos interdependientes, registros de actos y condiciones inseguras y/u observaciones de seguridad basadas en el comportamiento, campañas y reconocimientos enfocados en SSTASV, entre otros.

Se debe evidenciar mejora en el desempeño en el SG-SSTASV de los trabajadores cada año.

El proceso de rendición de cuentas se evidencia que la gerencia en todos los niveles y los trabajadores asumen la responsabilidad y el liderazgo del SG - SSTASV.

Buenas Prácticas: comparativo de las evaluaciones de desempeño y la mejora de los períodos anteriores, con la participación de los trabajadores en las actividades propuestas para la gestión del sistema -SSTASV.

Las acciones resultantes de la evaluación de funciones y responsabilidades en el SG-SSTASV deberían fomentar en los trabajadores la toma de conciencia para comprender la importancia de su contribución al SG-SSTASV traduciéndolo en objetivos estratégicos del sistema en objetivos individuales dentro de las evaluaciones de desempeño.

	GUÍA DEL SISTEMA DE GESTIÓN DE SEGURIDAD, SALUD EN EL TRABAJO, AMBIENTE Y SEGURIDAD VIAL PARA CONTRATISTAS DEL SECTOR TRANSPORTE RUC®			
OAUDA005	Rev. 14	01.01.2026		

2.4. Competencias

Para garantizar el cumplimiento de la política y el logro de los objetivos y metas del SG-SSTASV y en cumplimiento de los requisitos legales vigentes, es indispensable definir, mantener y comunicar las competencias en SSTASV de todo el personal, incluyendo auditor en SSTASV, brigadista de la empresa y colaboradores que realizan desplazamientos laborales al servicio de la organización.

Se debe realizar la evaluación y el seguimiento al cumplimiento de forma individual de las competencias en SSTASV definidas, por lo menos de manera anual.

La competencia se debe definir en términos de la educación, experiencia y entrenamiento apropiados. Si es auditor externo debe además demostrar formación como auditor y en el SG - SSTASV.

Además, la organización al menos debe documentar la competencia de los siguientes cargos y roles:

- Líder del diseño e implementación del PESV.
- Miembros del Comité de Seguridad Vial.
- Capacitadores en seguridad vial.
- Planificadores de rutas o personas que realizan la función de coordinar desplazamientos laborales.
- Coordinadores y técnicos de mantenimiento de vehículos.
- Investigadores Internos de siniestros viales.
- Colaboradores que conducen un vehículo para sus desplazamientos laborales.

Para el cumplimiento de este requisito la empresa debe contar con un procedimiento escrito para la selección y contratación de personal, incluyendo conductores, que asegure que la totalidad de los trabajadores cumplan con las competencias definidas (por lo menos, las que se indican a continuación). Este requisito es extensivo a sus subcontratistas.

Los responsables del diseño e implementación del SG-SST deben contar como mínimo con las competencias, que le apliquen, de acuerdo con los requisitos definidos en la Resolución 0312 de 2019 (o normas que la modifiquen, sustituyan o adicionen).

Los responsables de la ejecución del Sistema de Gestión de la Seguridad y Salud en el Trabajo SG-SST, deben realizar el curso de capacitación virtual de cincuenta (50) horas sobre el Sistema de Gestión de la Seguridad y Salud en el Trabajo SG-SST definido por el Ministerio del Trabajo y obtener el certificado de aprobación de este. Para mantener vigente la certificación del curso de capacitación virtual las personas deben realizar una actualización certificada de veinte (20) horas cada tres (3) años de acuerdo con la legislación vigente.

El cargo/rol de conductor debe cumplir con los siguientes requerimientos mínimos:

- Contar con la experiencia mínima certificada definida por la organización de acuerdo con el tipo de vehículo a conducir.
- Saber leer y escribir. Para garantizar este requisito se recomienda un grado de escolaridad mínimo de 5to de primaria,

 Calidad en acción	GUÍA DEL SISTEMA DE GESTIÓN DE SEGURIDAD, SALUD EN EL TRABAJO, AMBIENTE Y SEGURIDAD VIAL PARA CONTRATISTAS DEL SECTOR TRANSPORTE RUC®		 CCS <i>Consejo Colombiano de Seguridad</i>
OAUQA005	Rev. 14	01.01.2026	

- Tener licencia de conducción vigente y de la categoría correspondiente para el tipo de vehículo que va a conducir. Para comprobar su autenticidad se puede ingresar a la dirección electrónica <http://www.runt.com.co>
- Certificado de comparendos expedido por la oficina de tránsito competente. (Se recomienda analizar el histórico de los comparendos cancelados y pendientes de pago como criterio de selección del conductor). Igualmente se puede comprobar en la siguiente página www.simit.org.co
- Registro Único Nacional de Tránsito - RUNT <http://www.runt.com.co>

Nota: Se debe incluir como documentos adicionales el certificado de aprobación interna de cada empresa contratante siempre y cuando este contemplado dentro de los requisitos internos de la compañía.

En el proceso de selección se debe verificar:

- El cumplimiento del perfil;
- El contenido de la hoja de vida;
- La experiencia y las referencias aportadas;
- La categoría y vigencia de la licencia de conducción,
- Los antecedentes penales a través del certificado judicial,
- Las infracciones de tránsito
- El conocimiento de mecánica básica del tipo de vehículo de su competencia,
- Presentar prueba práctica de conducción del vehículo a conducir y prueba de conocimientos
- Presentar pruebas psicotécnicas.

En el proceso de contratación se debe realizar estudio de seguridad a todos los conductores.

Como parte del proceso de selección e incorporación, los conductores profesionales deberán someterse a un test psicotécnico básico que certifique su capacidad para conducir de forma segura.

Si sobreviniera un cambio en su capacidad funcional que afectara su capacidad de conducción, deberán informar a su supervisor de forma inmediata y cesar la conducción de cualquier vehículo hasta que se someta a nuevas pruebas de evaluación por parte de un profesional médico certificado en salud en el Trabajo.

Nota: Dentro de las pruebas de capacidad funcional pueden incluirse entre otras: agudeza visual, visión de profundidad, discriminación de colores, perimétrica ocular, nictometría, audiometría, test de palanca, test reactímetro, test punteo.

Este aspecto debe tenerse en cuenta en el requisito 3.2.4 en el Profesiograma y posteriores controles a las condiciones de salud a través de Medicina del Trabajo.

	GUÍA DEL SISTEMA DE GESTIÓN DE SEGURIDAD, SALUD EN EL TRABAJO, AMBIENTE Y SEGURIDAD VIAL PARA CONTRATISTAS DEL SECTOR TRANSPORTE RUC®			
OAUDA005	Rev. 14	01.01.2026		

REQUISITOS ESCENARIO E

Obtendrá el Nivel E la empresa, que demuestre que los trabajadores conocen su nivel de competencia en el SG-SSTASV y son retroalimentados sobre cómo mejorarla para contribuir en la mejora de la gestión del SG -SSTASV. Se tiene un plan de desarrollo de competencias definido para el cargo que les permite a los trabajadores participar en el mejoramiento del SG -SSTASV. La empresa tiene definida la competencia mínima requerida y la competencia deseada del personal involucrado en la cadena de transporte para mejorar el desempeño en el SG-SSTASV.

Buenas Prácticas: La empresa contratista deberá como resultado de las evaluaciones de desempeño y/o evaluaciones de competencias y/u observaciones de seguridad basadas en el comportamiento, y/o evaluaciones de la formación, entre otras, generan acciones para el desarrollo de la competencia.

2.5. Capacitación y entrenamiento

Toda empresa contratista, en armonía con las disposiciones legales, debe demostrar la existencia de su Programa de Capacitación y Entrenamiento en Seguridad, Salud en el Trabajo, Ambiente y Seguridad Vial.

En materia de seguridad la organización debe establecer los lineamientos generales de sensibilización y capacitación para promover en sus colaboradores la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguras en la vía (particularmente promover la generación de comportamientos interdependientes). Para la definición del plan de formación la organización debe tener en cuenta: la caracterización, evaluación y control de riesgos; el plan anual de trabajo y el registro y análisis estadístico de siniestros viales; adicionalmente la organización debe priorizar la formación de acuerdo con los resultados de sus análisis y de sus procedimientos internos.

El programa de capacitación y entrenamiento incluye:

- Una identificación de las necesidades de entrenamiento en el SG-SSTASV, de acuerdo con las competencias requeridas por cargo y su actualización frecuente de acuerdo con las necesidades de la empresa,
- Registros del personal capacitado,
- Contenido de los cursos,
- Revisión y evaluación de las competencias de los capacitadores
- Evaluación de la efectividad del entrenamiento,
- Validación en campo de la aplicación de competencias para tareas críticas, de acuerdo con su priorización de riesgos y evaluación de los capacitadores.

El programa de capacitación y entrenamiento debe evaluarse mediante la aplicación de indicadores, resultados de estos, análisis de tendencias y el respectivo plan de acción o toma de decisiones y seguimiento, de acuerdo con los resultados de esta. En esta evaluación deben participar miembros del COPASST o vigía de seguridad y salud en el trabajo.

El empleador debe garantizar la capacitación de los trabajadores en los aspectos de seguridad y salud en el trabajo, ambiente y seguridad vial dentro de la jornada y horario laboral de los trabajadores directos o en el desarrollo de la prestación del servicio de los contratistas.

 Calidad en acción	GUÍA DEL SISTEMA DE GESTIÓN DE SEGURIDAD, SALUD EN EL TRABAJO, AMBIENTE Y SEGURIDAD VIAL PARA CONTRATISTAS DEL SECTOR TRANSPORTE RUC®		 CCS <i>Consejo Colombiano de Seguridad</i>
OAUDA005	Rev. 14	01.01.2026	

Se deben definir los contenidos mínimos y de manera formal de los cursos de capacitación y entrenamiento, especialmente cuando se traten temas asociados a las actividades críticas de la organización, los cuales deben estar diseñados de acuerdo con las competencias requeridas por el personal para el desempeño de su labor.

Cada contenido del curso debe incluir: objetivo, alcance, temas de capacitación y sensibilización por cada cargo y por cada actor vial (independientemente del rol que desempeñe), la intensidad horaria de la formación (capacitación teórica, práctica, talleres y/o simuladores), la modalidad (presencial o virtual), la frecuencia, el(s) responsable(s) de ejecución, así como los recursos, las herramientas metodológicas y pedagógicas.

La empresa debe realizar seguimiento al cumplimiento del programa que le permita la fácil y permanente verificación de las capacitaciones recibidas por persona, actividades pendientes por realizar, evaluación periódica del programa y determinación de desviaciones para la implementación de acciones.

El programa de capacitación se debe revisar y ajustar de acuerdo con la naturaleza y riesgos de seguridad vial y de seguridad y salud en el trabajo que aplican a la organización, los aspectos ambientales significativos, las características del servicio contratado (áreas de trabajo, riesgos, impactos significativos, duración, número de trabajadores, entre otros) y las condiciones pactadas entre las partes, mínimo una (1) vez al año, con el fin identificar las acciones de mejora.

Las medidas de control de riesgos e impactos deben complementar las acciones de motivación, formación y entrenamiento, buscando que el trabajador tenga conocimiento de ellas y pueda identificar, aplicar o apoyar las medidas que se establezcan para mitigar su exposición y efecto en el trabajador.

Durante la ejecución del contrato la empresa debe demostrar su cumplimiento a la compañía contratante. Igualmente, debe exigir lo mismo a sus subcontratistas, cooperados y trabajadores en misión.

En el programa anual de capacitación y entrenamiento para los conductores se deben contemplar, como mínimo, los siguientes temas:

- Conducción Segura (También llamado Manejo defensivo o Seguridad en la Vía);
- Cansancio y Fatiga;
- Inspección General del Vehículo;
- Legislación Vigente de Tránsito y Transporte aplicable;
- Plan de emergencias en operaciones de transporte (incluyendo control de incendios en vehículos, control de derrames/escapes en carretera, varadas en carretera y primeros auxilios);
- Uso de los equipos de respuesta a emergencias (extintores, equipo de control de derrames, botiquín);
- Uso, cuidado e inspección de equipos de protección personal; y
- Atención a clientes.

Los entrenamientos, los cursos de repaso, serán desarrollados según los requerimientos de la legislación vigente, los contratos o por la empresa, de acuerdo con el nivel de riesgo y teniendo en cuenta la rotación de personal.

	GUÍA DEL SISTEMA DE GESTIÓN DE SEGURIDAD, SALUD EN EL TRABAJO, AMBIENTE Y SEGURIDAD VIAL PARA CONTRATISTAS DEL SECTOR TRANSPORTE RUC®		
OAUDA005	Rev. 14	01.01.2026	

Particularmente, el desarrollo del curso de Manejo Defensivo puede ser ejecutado por la empresa contratante o por un proveedor especializado en el tema. La intensidad y el contenido del curso serán definidos por cada compañía. Sin embargo, se recomienda que el curso no tenga una intensidad menor a 4 horas de teoría, 2 horas de práctica y su contenido sea como mínimo los siguientes temas:

- Actitud en la conducción
- Estadísticas locales
- Causas de colisiones
- Los cinco hábitos de la visión
- Distancias entre vehículos
- Decisiones efectivas en la conducción
- Programa de fatiga (conductores profesionales)
- Legislación en límites de pesos y dimensiones
- Requisitos legales para Transporte de Carga extradimensionada y/o extrapesada
- Transporte de mercancías peligrosas

Nota: Fatiga es el cansancio que afecta los reflejos del conductor, provocando lentitud de reacciones. Puede aparecer por falta de descanso o por llevar muchas horas seguidas realizando la misma tarea. Por esta razón, es indispensable que las empresas contratantes incluyan dentro de su programa de entrenamiento para conductores este ítem de forma obligatoria y si es posible un curso específico sobre este tema.

Al finalizar y aprobar dicho curso, el conductor debe recibir un certificado que será solicitado como requisito para ejecutar la labor en cada empresa contratante.

- Curso de las leyes básicas de tránsito del país y de señalización vial.
- Curso de atención de emergencias aplicable al tipo de operación.
- Curso de investigación de incidentes de tránsito.
- Entrenamiento para seguridad de tránsito fuera del trabajo.

Nota: La empresa debe complementar y definir requerimientos específicos para conductores de operaciones especiales que la compañía realice; ejemplo: escolta o levantamiento de cargas.

REQUISITOS ESCENARIO E

Obtendrá el Nivel E la empresa que demuestre que cuenta con herramientas y metodologías de formas pedagógicas, innovadoras, creativas y planeadas en el marco del ciclo PHVA para mejorar las prácticas seguras y limpias en el desarrollo de las tareas que demuestre continuidad y trascendencia en el tiempo.

Buenas Prácticas: la empresa contratista para alcanzar el nivel E puede utilizar herramientas de forma pedagógica en el marco del ciclo PHVA, previo análisis de la población objeto y niveles de formación. Ejemplos: Guías de formación estructuradas, gamificación, investigación, videos, cartillas, juegos, actuaciones, mimos, concursos, campañas, entre otros. El resultado de la aplicación de estas herramientas es la mejora de las prácticas seguras y limpias en el desarrollo de las tareas.

 Calidad en acción	GUÍA DEL SISTEMA DE GESTIÓN DE SEGURIDAD, SALUD EN EL TRABAJO, AMBIENTE Y SEGURIDAD VIAL PARA CONTRATISTAS DEL SECTOR TRANSPORTE RUC®		 CCS <i>Consejo Colombiano de Seguridad</i>
OAUDA005	Rev. 14	01.01.2026	

2.6. Programa de Inducción y Reinducción en SSTASV

El programa de inducción y reinducción en SSTASV, que se realiza a todo el personal, debe estar escrito e incluir como mínimo: generalidades de la empresa, aspectos generales y legales en seguridad, salud en el trabajo, ambiente y seguridad vial, políticas de no: alcohol, consumo de sustancias psicoactivas y fumadores, políticas de seguridad, salud en el trabajo, ambiente y seguridad vial, reglamento de higiene y seguridad industrial, funcionamiento del Comité Paritario de Seguridad y Salud en el Trabajo, plan de emergencia, factores de riesgo y sus controles (Incluido actividades de alto riesgo, rutinarias y no rutinarias), sistema seguro, riesgos críticos de seguridad vial, aspectos e impactos ambientales inherentes al cargo, procedimientos seguros para el desarrollo de la tarea, derechos y deberes del Sistema de Riesgos Laborales, entre otros.

La reinducción debe realizarse de manera periódica o cuando ocurra un cambio de sitio de trabajo, cambio o nuevas rutas, nuevos vehículos, cambio de cargo, cambios en los procesos o cuando no se evidencia conocimiento de los aspectos básicos del SG-SSTASV.

La cobertura de la inducción y reinducción al personal debe ser del cien por ciento de los trabajadores y debe estar enfocada a los aspectos generales de la empresa que no estén incluidos en el programa de reentrenamiento y de esto se deben tener los registros escritos correspondientes. Se debe evaluar la efectividad de la inducción y reinducción de todo el personal.

REQUISITOS ESCENARIO E

Obtendrá el Nivel E la empresa, que demuestre que la inducción a los trabajadores incluye el seguimiento y aseguramiento de que el trabajador conoce y aplica los procedimientos seguros y limpios de trabajo.

Buenas Prácticas: Para lograr el aseguramiento en la aplicación de los procedimientos de trabajo seguros y limpios, la empresa contratista podrá realizar el análisis de accidentalidad, ausentismo, renuncias, rotación, despidos durante el primer año de las personas nuevas, por cambios de cargo, por cambios de lugar de trabajo y de acuerdo a los resultados establecer oportunidades de mejora en los procesos de selección, contratación e inducción/reinducción y entrenamiento, entre otros y/o la empresa debería incluir adicionalmente acompañamiento en el entrenamiento inicial enfocado en su cargo, el seguimiento y aseguramiento de que el trabajador conoce y aplica los procedimientos seguros de trabajo.

2.7. Motivación, Comunicación, participación y consulta

La empresa debe:

- Identificar necesidades y desarrollar programas para lograr la motivación y participación del personal en el SG-SSTASV.
- Establecer y documentar un plan de comunicación, el cual debe desarrollarse de acuerdo con los diferentes aspectos del SG-SSTASV y a las actividades desarrolladas con los grupos de interés. La organización debe comunicar sus riesgos y documentar cuáles de sus aspectos ambientales significativos informará a sus grupos de interés.

	GUÍA DEL SISTEMA DE GESTIÓN DE SEGURIDAD, SALUD EN EL TRABAJO, AMBIENTE Y SEGURIDAD VIAL PARA CONTRATISTAS DEL SECTOR TRANSPORTE RUC®			
OAUDA005	Rev. 14	01.01.2026		

- La organización debe establecer e implementar uno o varios mecanismos para difundir acciones y resultados del SG-SSTASV.
- Promover en los colaboradores de la organización la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguras en la vía y en consecuencia la formación de criterios autónomos, solidario y prudentes para la toma de decisiones en situaciones de desplazamiento o uso de la vía pública.

Dentro del plan se deben registrar los medios de comunicación que los empleados podrán utilizar para transmitir a la gerencia los problemas y/o inquietudes sobre el SG-SSTASV, lo cual debe evidenciarse en los diferentes procesos.

Adicionalmente, se debe recibir, documentar y responder adecuadamente a las comunicaciones internas y externas, y a las recomendaciones relativas a la seguridad, salud en el trabajo y la seguridad vial, se deben procurar canales de comunicación para la gestión de seguridad y salud en el trabajo y la seguridad vial con los proveedores, trabajadores cooperados, trabajadores en misión, contratistas y sus trabajadores o subcontratistas, informando también a estos sobre el desarrollo de todas las etapas del SG-SSTASV.

La frecuencia de las comunicaciones relacionadas con la promoción de la seguridad vial, la comunicación de los indicadores, los resultados de la implementación del PESV, los riesgos y controles adoptados por la organización con el fin de prevenir siniestros viales debe ser por lo menos de manera trimestral.

Programa de reconocimiento y acciones disciplinarias relacionadas con seguridad, salud en el trabajo, protección ambiental y seguridad vial.

Toda empresa del sector transporte debe tener elaborado e implementado un programa de reconocimiento y acciones disciplinarias relacionado con Seguridad, Salud en el Trabajo, Ambiente y Seguridad Vial y que no estimule la violación de las normas para obtener los reconocimientos (por ejemplo, al premiar el número de viajes entregados se debe asegurar que esas entregas se hagan con seguridad). Este programa debe ser divulgado a los conductores, se debe contar con evidencias de su ejecución, y evaluación del efecto positivo que ha tenido sobre la protección de la Seguridad, Salud, Ambiente y Seguridad Vial (por ejemplo, reducción del número de siniestros viales, aumento del número de entregas sin fallas, aumento en el kilometraje recorrido sin siniestros viales, etc.).

REQUISITOS ESCENARIO E

Obtendrá el nivel E la empresa que demuestre que tiene algún instrumento para medir el grado de motivación, comunicación, participación y consulta y este retroalimenta los programas.

Buenas Prácticas: Mecanismos de motivación que les permita demostrar acciones para la mejora continua con beneficios adicionales tales como: teletrabajo, horario flexible, salario emocional, salarios variables, beneficios extralegales, claridad en el proceso, etc. Los instrumentos pueden ser: Medición del clima organizacional, baterías para riesgo psicosocial, programa de comunicación implementado dentro del ciclo PHVA, encuestas para percibir la eficacia de la motivación, comunicación, participación y consulta. Se demuestran acciones para la mejora continua.

 Calidad en acción	GUÍA DEL SISTEMA DE GESTIÓN DE SEGURIDAD, SALUD EN EL TRABAJO, AMBIENTE Y SEGURIDAD VIAL PARA CONTRATISTAS DEL SECTOR TRANSPORTE RUC®			 CCS <i>Consejo Colombiano de Seguridad</i>
OAUADA005	Rev. 14	01.01.2026		

3. ADMINISTRACIÓN DEL RIESGO EN EL SG-SSTASV

3.1. Identificación de peligros, aspectos ambientales, evaluación, valoración y determinación de control de riesgos e impactos (Gestión del Riesgo).

Teniendo en cuenta que todas las organizaciones independientemente de su naturaleza, tamaño y/o razón social están permanentemente expuestas a diferentes riesgos o eventos que las pueden poner en peligro; la identificación de los peligros y aspectos ambientales, la valoración de los riesgos e impactos, la evaluación y establecimiento de controles en Seguridad, Salud en el trabajo, Ambiente y Seguridad Vial (SSTASV), enmarcada en la Administración del Riesgo, tiene como propósito principal el control, la eliminación o reducción de estos, propendiendolo porque el proceso y sus controles garanticen, de manera razonable que los riesgos e impactos ambientales están minimizados o se están reduciendo y por lo tanto, que los objetivos de la organización van a ser alcanzados.

Las amenazas, incertidumbres y los riesgos a los que están sometidas todas las actividades de cualquier organización, son conocidas en la actualidad como “Gestión de Riesgo”, un término utilizado para referirse específicamente a accidentes operacionales, enfermedades, incendios o catástrofes naturales, entre otros, que pueden afectar la consecución de los objetivos de cualquier empresa y alterar los sistemas de gestión.

En este contexto, la anticipación, el reconocimiento, la evaluación y el control de los peligros y aspectos ambientales que surgen en lugar de trabajo y que pudieran poner en peligro la salud, el bienestar de los trabajadores y el ambiente son los principios fundamentales del proceso que rige la evaluación y gestión de los riesgos. También se deberían tener en cuenta los posibles efectos sobre las partes interesadas.

Conociendo lo anterior, para la identificación de peligros y aspectos ambientales, y el establecimiento de acciones de control, es necesario tener en cuenta los grupos de interés y la procedencia u origen de los componentes de sus productos o servicios.

El contratista debería definir una metodología para identificar y caracterizar sus grupos de interés. El propósito es establecer acciones y darles seguimiento enfocados a la SSTASV.

Dentro de la identificación y caracterización debería tener en cuenta como mínimo los siguientes aspectos:

- Clasificación de los principales grupos de interés de la organización
- Identificación de las personas o grupos de personas específicas que integran cada uno de los grupos de interés con su información general de contacto.
- Determinación de las principales expectativas de los grupos de interés frente a la organización.

El propósito de la identificación de los grupos de interés es asegurar que el SG-SSTASV cobija los programas de desarrollo de infraestructuras y servicios de beneficio público, y todas las intervenciones de la organización con sus grupos de interés.

	GUÍA DEL SISTEMA DE GESTIÓN DE SEGURIDAD, SALUD EN EL TRABAJO, AMBIENTE Y SEGURIDAD VIAL PARA CONTRATISTAS DEL SECTOR TRANSPORTE RUC®			
OAUDA005	Rev. 14	01.01.2026		

La organización debería garantizar la existencia de medidas de prevención y mitigación para ser aplicadas frente a impactos negativos significativos en materia de SSTASV generados a las comunidades locales o a otros grupos de interés debido a sus operaciones, programas o proyectos que desarrolle por sí mismo o a través de subcontratistas.

- **Diagnóstico de Seguridad Vial**

Para realizar el diagnóstico y evaluación inicial del PESV, la organización debe conocer el escenario de partida por medio de la definición de la línea base o primera medición del estado actual de la seguridad vial, para identificar los problemas de seguridad vial. El diagnóstico al menos debe contener:

- Cantidad de sedes, servicios que presta la organización.
- Lista de contratistas (ocasionales y permanentes), incluyendo flotas fidelizadas, flotas ocasionales, afiliados, personas vinculadas mediante tercerización, subcontratación, outsourcing o por intermediación laboral y personas naturales, que realizan desplazamientos laborales para dar cumplimiento al objeto de su contrato con la organización.
- Lista de colaboradores de la organización, incluyendo fecha de nacimiento, género, cargo, escolaridad, estado civil, vigencia de la licencia de conducción (si tiene), capacitaciones, evaluación de la competencia, siniestros viales, cantidad, tipo y estado de pago de sus infracciones de tránsito, medio de transporte que utiliza para el desplazamiento hacia el trabajo, y si tiene rol de conductor para desplazamientos laborales, tipo de vehículo automotor y no automotor que conduce y fecha de vinculación a la organización.
- Lista de vehículos automotores y no automotores: propios de la organización, afiliados, asociados, o que están puestos al servicio de la organización para realizar desplazamientos laborales, incluyendo placa del vehículo, número VIN, número de motor, kilometraje, fecha de fabricación, especificaciones técnicas del vehículo, vigencia SOAT, vigencia revisión técnico-mecánica, reporte de siniestros viales del vehículo, plan de mantenimiento preventivo, control de acciones de mantenimiento, tipo de vehículo y promedio o estimado de kilómetros que recorren al mes.
- Lista de rutas frecuentes de los desplazamientos laborales, incluyendo el número de kilómetros, frecuencia del uso de la ruta (número de veces que se utiliza la ruta en la semana, al mes o al año).
- Número de colaboradores capacitados en el plan de emergencias viales de la organización, descripción y número de equipos, equipamiento o elementos de primeros auxilios dispuestos para la atención de siniestros viales, tipo y fecha de simulacros de atención de emergencias viales realizados.

Teniendo en cuenta estos elementos, el diagnóstico debe estar documentado y se debe actualizar al menos una vez al año.

	GUÍA DEL SISTEMA DE GESTIÓN DE SEGURIDAD, SALUD EN EL TRABAJO, AMBIENTE Y SEGURIDAD VIAL PARA CONTRATISTAS DEL SECTOR TRANSPORTE RUC®			
OAUDA005	Rev. 14	01.01.2026		

- **Identificación de Peligros, valoración y determinación de controles de los riesgos.**

Toda empresa contratista debe establecer y mantener procedimientos para la continua identificación de peligros, evaluación y control de riesgos de SST y Seguridad Vial, que tengan alcance sobre todos los procesos y que incluyan: actividades rutinarias y no rutinarias internas o externas, y actividades de todas las personas que tienen acceso al sitio de trabajo; comportamientos, aptitudes y otros factores humanos; peligros identificados que se originan fuera del lugar de trabajo con capacidad para afectar adversamente la salud y seguridad de las personas, infraestructura, equipos y materiales de trabajo; peligros generados por la vecindad del lugar de trabajo, las actividades relacionadas con las labores controladas por la organización; todos los colaboradores de la organización (peatones, pasajeros, conductores de vehículos automotores y no automotores); funciones y actividades relacionadas con el tránsito para el cumplimiento de la misión; los desplazamientos laborales; las vías que administra la organización; el entorno próximo de la organización (vecinos y vías aledañas); los trayectos en itinere, con alcance a la comunidad de la organización; los factores de la seguridad vial del sistema seguro y las variables de riesgo necesarias para mejorar la seguridad vial de la organización.

La identificación de peligros y evaluación de los riesgos debe ser desarrollada por el empleador o contratista con la participación y compromiso de todos los niveles de la empresa. Debe ser documentada y actualizada como mínimo de manera anual. También se debe actualizar cada vez que ocurra un accidente de trabajo mortal o un evento que afecte la continuidad del negocio en la empresa o cuando se presenten cambios en los procesos, en las instalaciones en la maquinaria, en los equipos, materias primas o la ocurrencia de eventos con alta potencialidad de pérdida, igualmente, cuando ocurra un siniestro vial en el cual resulte involucrado un vehículo de la organización o puesto al servicio de ella y a consecuencia de este se causen fatalidades o lesiones; o cuando se presente un siniestro vial de un miembro de la comunidad de la organización al interior o en su entorno, o cuando se presenten cambios en las actividades misionales relacionadas con el transporte.

La organización debe tener en cuenta que en seguridad vial el riesgo es dinámico, debido al cambio del entorno y asociado a la velocidad de los desplazamientos, donde cada segundo cambia las condiciones de riesgo en la vía.

La caracterización, evaluación y control de riesgos del PESV se puede articular con la identificación de peligros, evaluación y valoración de riesgos del SG-SST, siempre y cuando se tengan en cuenta las diferencias en el alcance frente al riesgo de seguridad vial, principalmente la identificación de riesgos (en lo laboral es un riesgo diferente al riesgo dinámico en la seguridad vial) y se cumpla con lo establecido en este documento.

La organización debe asegurar que los resultados de estas valoraciones se tengan en cuenta al momento de establecer los respectivos controles.

Para la determinación de los controles de riesgos valorados y priorizados, asociados a las actividades de la empresa contratista, se deben definir las acciones encaminadas al control de estos, su implementación y seguimiento, teniendo en cuenta el siguiente orden jerárquico para la intervención de los riesgos identificados:

 Calidad en acción	GUÍA DEL SISTEMA DE GESTIÓN DE SEGURIDAD, SALUD EN EL TRABAJO, AMBIENTE Y SEGURIDAD VIAL PARA CONTRATISTAS DEL SECTOR TRANSPORTE RUC®			 CCS Consejo Colombiano de Seguridad
OAUDA005	Rev. 14	01.01.2026		

- Eliminación
- Sustitución
- Controles de ingeniería (rediseñar, aislar/ separar, entre otros)
- Precauciones y/o controles administrativos
- Equipos de protección personal

La empresa debe demostrar que ha implementado las medidas de control propuestas para los riesgos prioritarios identificados.

Cuando en el proceso productivo se involucren agentes potencialmente cancerígenos, deberán ser considerados como prioritarios, independiente de su dosis y nivel de exposición. La empresa deberá mostrar la gestión de sustitutos de sustancias peligrosas.

Para los trabajadores que desempeñen actividades de alto riesgo, en la identificación de peligros, evaluación y valoración del riesgo, se debe realizar una definición del cargo y asimismo identificar y relacionar los trabajadores que se dedican de manera permanente a dichas actividades.

En consecuencia de lo anterior, toda empresa contratista, en armonía con las disposiciones legales, debe demostrar el seguimiento y medición periódica de la efectividad de las medidas de control de riesgos, de acuerdo con la identificación de peligros, evaluación y determinación de controles. Otorgado el contrato, la gestión del riesgo se debe ajustar de acuerdo con el programa de la compañía contratante y las condiciones del contrato. Igualmente, exigirá lo mismo a sus subcontratistas.

Los empleados y subcontratistas deben tener el conocimiento de los riesgos a los cuales se encuentran expuestos y se debe evidenciar su participación en la identificación de peligros, valoración y determinación de controles de los riesgos de su actividad.

Se recomienda que ninguna operación de un vehículo liviano o pesado: propio, contratado o subcontratado inicie sin el respectivo análisis de riesgo de movilidad, donde se identifiquen los riesgos de accidentes y los mecanismos para su resolución, evaluándolos individualmente de acuerdo con su potencial, y la forma de poder intervenirlos, minimizarlos o resolverlos.

Como producto del análisis de riesgos deberá construirse un mapa de riesgo vial, el cual debe socializarse a todos los usuarios, conductores, pilotos y tripulantes y se mantendrá disponible en cada vehículo automotor. Será responsabilidad de cada conductor, antes de iniciar el viaje, consultarla y verificar que todas las condiciones continúan iguales. En caso contrario, deberá informar a su supervisor para evaluar si se puede continuar con el viaje, o hacer los ajustes necesarios antes de proceder.

REQUISITOS ESCENARIO E

Obtendrá el Nivel E la empresa que demuestre que existe una evolución en la identificación, análisis y valoración de riesgos, junto con el análisis y efectividad del control de sus riesgos que incluya además de controles administrativos y EPP; eliminación, sustitución, controles de diseño e ingeniería.

Demostrar que los riesgos altos han sido controlados y los riesgos nuevos evaluados como altos se controlan rápidamente.

 Calidad en acción	GUÍA DEL SISTEMA DE GESTIÓN DE SEGURIDAD, SALUD EN EL TRABAJO, AMBIENTE Y SEGURIDAD VIAL PARA CONTRATISTAS DEL SECTOR TRANSPORTE RUC®		 CCS <i>Consejo Colombiano de Seguridad</i>
OAUAD005	Rev. 14	01.01.2026	

Buenas Prácticas: Realización de auditorías, simulacros, análisis de tendencias, visitas planeadas, incidentes entre otros para evaluar la efectividad del control de sus riesgos, para lo cual puede utilizar metodologías como RMWCT, ATS, HAZOP, WHAT IF, HAZID entre otros, según aplique a la actividad económica y riesgo de la empresa.

Deberá demostrar que revisa la efectividad de los controles de sus riesgos a través del análisis de los resultados de la investigación de los accidentes, casi accidentes, inspecciones, observaciones de comportamiento, análisis de los reportes de actos y condiciones, entre otros.

- **Autorreporte de condiciones de trabajo y salud**

Se deben definir mecanismos escritos para el autorreporte de condiciones de trabajo y salud en todas las áreas y sedes de la organización, contar con registros que aseguren la implementación de las acciones propuestas y el seguimiento al cierre de los autorreportes de condiciones de trabajo y salud.

Los trabajadores y contratistas deben tener conocimiento y participación en la elaboración del reporte mencionado.

REQUISITOS ESCENARIO E

Obtendrá el Nivel E la empresa que demuestre que analiza y clasifica los autorreportes de condiciones de trabajo por la magnitud de potencial de riesgo y da prioridad al seguimiento y cierre de los reportes evaluados como de riesgo alto.

Buenas Prácticas: La participación del nivel directivo en el autorreporte de condiciones de trabajo y salud, su retroalimentación a los trabajadores y el compromiso visible con su comportamiento.

- **Identificación de aspectos ambientales, valoración y determinación de controles de los impactos**

El contratista debe definir un procedimiento para identificar continuamente los aspectos ambientales de sus actividades, productos y servicios que pueda controlar y aquellos sobre los cuales pueda influir, y evaluar los impactos en condiciones normales, anormales y de emergencia, y obrar en consecuencia, teniendo en cuenta materiales, emisiones, vertimientos, residuos, consumos de energía y agua, así como los impactos significativos sobre la biodiversidad.

Para el control de los aspectos e impactos identificados y evaluados de las actividades y servicios propios de la empresa contratista, una vez priorizados, se deben definir las acciones encaminadas al control, implementación y seguimiento de estos.

En consecuencia de lo anterior, toda empresa contratista, en armonía con las disposiciones legales, debe demostrar el seguimiento y medición periódico de la efectividad de las medidas de control de los impactos, de sus actividades y servicios.

 Calidad en acción	GUÍA DEL SISTEMA DE GESTIÓN DE SEGURIDAD, SALUD EN EL TRABAJO, AMBIENTE Y SEGURIDAD VIAL PARA CONTRATISTAS DEL SECTOR TRANSPORTE RUC®		 CCS <i>Consejo Colombiano de Seguridad</i>
OAUQA005	Rev. 14	01.01.2026	

Otorgado el contrato, la gestión de los aspectos ambientales se debe ajustar de acuerdo con el programa de la compañía contratante y las condiciones del contrato. Para que el proceso de identificación de aspectos e impactos ambientales sea dinámico, la empresa debe integrar todas sus actividades y actualizar la identificación de manera sistemática.

Los empleados y subcontratistas deben tener el conocimiento de los aspectos e impactos ambientales que se generan en el desarrollo de sus actividades y/o prestación de los servicios.

REQUISITOS ESCENARIO E

Obtendrá el nivel E la empresa que demuestre que existe una evolución en la identificación, análisis y efectividad del control de sus aspectos e impactos ambientales, que incluya además de los controles administrativos, controles de diseño, ingeniería, eliminación, medidas de mitigación, compensación, corrección y prevención.

Demostrar que los impactos ambientales negativos evaluados como significativos han sido controlados y los nuevos impactos negativos se controlan rápidamente.

Buenas Prácticas: Contar con un programa enfocado en la eliminación o reducción de los impactos ambientales significativos. Revisar la efectividad de los controles de sus impactos a través de prácticas como: reconversión o sustitución de materias primas, uso de tecnologías limpias, contrataciones verdes. Incluyendo recursos como: fauna, flora, agua, energía, energías alternativas, aire, entre otros, dentro del ciclo PHVA.

- **Gestión del Cambio**

Para la gestión del cambio se debe establecer y mantener un procedimiento documentado en donde se defina una metodología, se identifiquen los peligros y aspectos ambientales, se valoren los riesgos e impactos y se determinen los controles asociados antes de introducir tales cambios. La implementación de las medidas de prevención y control derivadas de la gestión del cambio contará con el apoyo del Comité Paritario o del Vigía de Seguridad y Salud en el Trabajo.

Esto incluye cambios en la infraestructura, legislación, personal, sistemas de gestión, procesos, nuevos clientes, nuevos productos y servicios, actividades, uso de materiales, accidentes de trabajo (fatales), nuevas rutas, nuevas tecnologías para vehículos o equipos, etc., de una organización.

Los trabajadores que hacen parte de la gestión del cambio deben conocer sus responsabilidades en el mismo y el empleador debe informar y capacitar a los trabajadores en lo relacionado con estas modificaciones antes de ser introducidas.

	GUÍA DEL SISTEMA DE GESTIÓN DE SEGURIDAD, SALUD EN EL TRABAJO, AMBIENTE Y SEGURIDAD VIAL PARA CONTRATISTAS DEL SECTOR TRANSPORTE RUC®			
OAUDA005	Rev. 14	01.01.2026		

3.2. Tratamiento del riesgo

3.2.1. Administración de contratistas y proveedores.

Se debe establecer un procedimiento documentado para la selección y evaluación de contratistas–proveedores, alineados al servicio que prestan, en donde se contemplen criterios de selección en SSTASV. De los contratistas–proveedores se deben tener registros del monitoreo al trabajo, evaluación del desempeño de acuerdo con los criterios establecidos, y seguimiento al plan de acción derivado de la evaluación.

La selección debe estar basada en criterios tales como actividades de alto riesgo y permanencia, entre otros.

Este procedimiento debe ser comunicado a los contratistas–proveedores con el fin de asegurar su implementación. Así mismo, comunicarles el resultado de su evaluación de desempeño para la obtención de mejoras relacionadas con SSTASV. Dentro del proceso de selección de contratistas–proveedores, los resultados deben representar un alto puntaje de adjudicación del contrato.

Se debe verificar antes del inicio del trabajo y periódicamente, el cumplimiento de la obligación de afiliación al Sistema General de Riesgos Laborales, considerando la rotación del personal por parte de los proveedores, contratistas y subcontratistas, de conformidad con la normatividad vigente.

Informar a los proveedores y contratistas, al igual que a los trabajadores de este último previo al inicio del contrato, los peligros y riesgos generales y específicos de su zona de trabajo, incluidas las actividades o tareas de alto riesgo, rutinarias y no rutinarias, así como la forma de controlarlos y las medidas de prevención y atención de emergencias. En este propósito, se debe revisar periódicamente durante cada año, la rotación del personal y asegurar que dentro del alcance de este numeral el nuevo personal reciba la misma información.

Respecto de la Gestión de Contratistas en materia de seguridad vial, la organización debe documentar uno o varios protocolos o manuales para implementar acciones y medidas que le garanticen el cumplimiento del objetivo del PESV y la gestión de la seguridad vial por parte de sus contratistas o terceros, como mínimo las acciones deben orientarse a:

- Verificar que los contratistas que están obligados a diseñar e implementar el PESV de conformidad con lo dispuesto en el artículo 12 de la Ley 1503 de 2011, modificado por el artículo 110 del Decreto Ley 2106 de 2019 (o normas que la modifiquen, sustituyan o adicionen), cumplan con dicha obligación.
- Establecer las disposiciones que en seguridad vial deben cumplir los contratistas, subcontratistas y terceros, incluyendo conductores y propietarios de vehículos permanentes y ocasionales que no están obligados a diseñar e implementar un PESV, pero que realizan desplazamientos laborales para cumplir con el objeto de su contrato con la organización.

Las disposiciones mínimas que debe establecer la organización son:

 Calidad en acción	GUÍA DEL SISTEMA DE GESTIÓN DE SEGURIDAD, SALUD EN EL TRABAJO, AMBIENTE Y SEGURIDAD VIAL PARA CONTRATISTAS DEL SECTOR TRANSPORTE RUC®		 CCS <i>Consejo Colombiano de Seguridad</i>
OAUDA005	Rev. 14	01.01.2026	

- Los requisitos de seguridad vial que deben cumplir los vehículos y conductores, incluyendo los requisitos legales aplicables y los lineamientos de seguridad vial que establezca la organización (antigüedad de los vehículos, requisitos de seguridad activa y pasiva de los vehículos, edad mínima y máxima de los conductores, competencia mínima de los conductores, entre otras)
- El propietario del vehículo debe poner a disposición de la organización el historial del conductor (infracciones a las normas de tránsito, capacitación recibida en seguridad vial, afiliaciones al sistema de seguridad social, entre otros) y el historial del vehículo (mantenimiento preventivo, mantenimiento correctivo, siniestros viales, entre otros).
- El propietario del vehículo debe presentar a la organización la documentación vigente del conductor y del vehículo, al menos una vez al año si la vinculación es permanente o antes de iniciar cada recorrido si la vinculación es ocasional (SOAT, revisión técnico-mecánica, licencia de tránsito, licencia de conducción, pago mensual de seguridad social en el nivel de riesgo correspondiente, entre otros).
- El conductor debe participar en las capacitaciones de seguridad vial que defina la organización, según lo establecido en su PESV.
- El conductor debe presentar diariamente a la organización la inspección preoperacional del vehículo de acuerdo con los estándares definidos por la organización
- El propietario del vehículo y el conductor deben cumplir los controles administrativos y operativos de seguridad vial definidos por la organización
- Los conductores deben reportar todo tipo de siniestro vial que se presente mientras esté al servicio de la organización.
- El conductor debe reportar de manera oportuna y veraz cualquier condición de salud que pueda afectar la conducción.
- La organización debe implementar un mecanismo para evaluar el cumplimiento de los requisitos establecidos para conductores, vehículos y propietarios de vehículos.
- La organización debe definir los requisitos de seguridad vial que deben cumplir los contratistas que desarrollan productos o servicios que tienen impacto en la seguridad vial de la organización.
- Definir los responsables de supervisar el cumplimiento de las obligaciones en seguridad vial establecidas a los contratistas que realizan desplazamientos laborales.

 Calidad en acción	GUÍA DEL SISTEMA DE GESTIÓN DE SEGURIDAD, SALUD EN EL TRABAJO, AMBIENTE Y SEGURIDAD VIAL PARA CONTRATISTAS DEL SECTOR TRANSPORTE RUC®			 CCS <i>Consejo Colombiano de Seguridad</i>
OAUDA005	Rev. 14	01.01.2026		

REQUISITOS ESCENARIO E

Obtendrá el Nivel E la empresa que demuestre que dentro del proceso de selección de contratistas y proveedores, los criterios de SSTASV representan un alto puntaje de adjudicación del contrato. Demostrar que el contratista y/o proveedor identificado como crítico en términos de SSTASV, implementa un sistema de gestión en SSTASV y/o se realiza acompañamiento a estos contratistas y proveedores para buscar el desarrollo o madurez de su sistema.

Buenas Prácticas: Realización de auditorías de segunda parte, definición e implementación de un programa de fortalecimiento de subcontratistas o proveedores críticos, con miras a evidenciar la mejora en su desempeño y garantizar el cumplimiento de todos los aspectos de SSTASV.

3.2.2. Visitantes, comunidad y autoridad

La empresa debe definir un mecanismo y comunicar a los visitantes sobre los riesgos e impactos en SSTASV a los que se puede encontrar expuesto y cómo actuar en caso de emergencia.

A la comunidad y autoridades se les debe informar sobre la identificación y control de los riesgos e impactos en SSTASV y verificar su participación en las actividades de simulacros, prevención y atención de emergencias.

3.2.3. Programas de gestión de Riesgos

Establecer y mantener uno o varios programas de gestión para los riesgos prioritarios que tengan el potencial de generar accidentes de trabajo. Estos deben incluir:

- Objetivos y metas cuantificables
- Responsables
- Acciones
- Recursos
- Cronogramas de actividades

Hacer seguimiento, revisar y registrar el progreso frente al cumplimiento de los objetivos y actualizar o enmendar las estrategias y planes con respecto a esto.

La evaluación periódica del (los) programa(s) de gestión debe estar planteada en términos de indicadores, resultados de estos, análisis de tendencias, replanteamiento de las actividades del programa de gestión e implementación y seguimiento del plan de acción o toma de decisiones de acuerdo con los resultados de la evaluación.

Cabe aclarar que el establecimiento de los programas de gestión de los riesgos que causan enfermedad laboral se deberá desarrollar en el numeral 3.2.4 como Programas de vigilancia epidemiológica y los programas de gestión ambiental se deberán desarrollar en el numeral 3.2.8.

 Calidad en acción	GUÍA DEL SISTEMA DE GESTIÓN DE SEGURIDAD, SALUD EN EL TRABAJO, AMBIENTE Y SEGURIDAD VIAL PARA CONTRATISTAS DEL SECTOR TRANSPORTE RUC®		 CCS <i>Consejo Colombiano de Seguridad</i>
OAUDA005	Rev. 14	01.01.2026	

REQUISITOS ESCENARIO E

Obtendrá el Nivel E la empresa que demuestre disminución o ausencia de los accidentes asociados a sus riesgos prioritarios.

El periodo que se revisara corresponde a los últimos tres años vencidos hasta la fecha en que se está realizando la evaluación de seguimiento. Cuando la empresa lleve menos de este tiempo de constituida, se revisará desde la fecha de constitución de la empresa registrada en Cámara y Comercio.

Buenas Prácticas: Mantener registros estadísticos que muestren año a año, el comportamiento de los indicadores de frecuencia y severidad de accidentalidad, asociada a cada uno de los programas de gestión de riesgo prioritario que se implementan.

- **Programas de gestión de riesgos críticos y factores de desempeño**

Para definir los programas de gestión de riesgos y factores de desempeño del PESV, la organización debe seleccionar los riesgos con valoración crítica para asociar los programas y posteriormente diseñar programas de intervención para colaboradores de la organización.

Los programas deben estar documentados y contener como mínimo: nombre del programa, lineamiento y/o límites y/o alcance, fecha de inicio, duración, línea base, objetivo(s) y meta(s), indicador(es) y forma de medición, uno o varios factores de desempeño relacionados, actividades, responsable(s), presupuesto, cronograma y mecanismos para realizar seguimiento al programa.

La organización debe diseñar e implementar, como mínimo los siguientes programas:

- **Programa de Gestión de la Velocidad Segura:** Procedimiento para controlar la velocidad de los vehículos automotores el cual debe estar alineado con el enfoque del sistema seguro y debe contener: mecanismo o equipo de medición que se va a utilizar, frecuencia de mantenimiento y calibración del equipo; responsables del programa; frecuencia de evaluación de los resultados; procedimiento en caso de excesos de velocidad y casos reiterativos; mecanismos de comunicación y campañas de prevención vial en torno a la gestión de la velocidad.

Los factores de desempeño de la gestión de la velocidad segura, entre otros, pueden ser: promover el cumplimiento de los límites de velocidad, sustituir incentivos de pago que generan presión de velocidad en el recorrido, implementación de tecnología para control de velocidad como el Tacógrafo, GPS o Computador a bordo, entre otros.

- **Programa de Prevención de la Fatiga:** Procedimiento para controlar la jornada de trabajo, horas de conducción y descanso de los conductores, debe contener: mecanismo o equipo de medición que se va a utilizar; revisión y cumplimiento de las políticas laborales en cuanto a los tiempos de conducción y jornada de trabajo; planificación de los viajes para evitar excesos en las jornadas de trabajo;

 Calidad en acción	GUÍA DEL SISTEMA DE GESTIÓN DE SEGURIDAD, SALUD EN EL TRABAJO, AMBIENTE Y SEGURIDAD VIAL PARA CONTRATISTAS DEL SECTOR TRANSPORTE RUC®		 CCS <i>Consejo Colombiano de Seguridad</i>
OAUADA005	Rev. 14	01.01.2026	

responsable(s) del programa; frecuencia de evaluación de los resultados; procedimiento en caso de encontrar excesos en las jornadas de trabajo u horas de conducción y casos reiterativos por parte de planificadores de ruta y conductores.

Los factores de desempeño de la prevención de la fatiga, entre otros pueden ser: promover el cumplimiento de la jornada laboral del personal que conduce un vehículo para los desplazamientos laborales; sustituir incentivos de pago asociados al exceso de kilómetros recorridos diariamente; controlar la jornada de descanso entre turnos; controlar los sitios y horarios de descanso durante la jornada laboral.

- **Programa de Prevención de la Distracción:** Procedimiento para controlar y monitorear la distracción en la conducción, el programa debe contener: mecanismo o equipo de control que se va a utilizar; responsables del programa y de monitorear la distracción de los conductores durante la conducción; identificación de las principales distracciones de los conductores; frecuencia de evaluación de los resultados del programa; procedimiento en caso de evidenciar distracción durante la conducción; mecanismos de comunicación y campañas de prevención de la distracción durante la conducción.

Los factores de desempeño de la prevención de la distracción, entre otros pueden ser: control del uso de teléfonos móviles, control del uso de elementos distractores dentro del vehículo.

- **Programa de Cero Tolerancia a la conducción bajo los efectos del Alcohol y Sustancias Psicoactivas:** Procedimiento para evitar que se conduzca bajo los efectos del consumo de alcohol y sustancias psicoactivas, el programa debe contener: estrategias para identificar posibles casos de conducción bajo el efecto de alcohol y psicoactivas; acciones y correctivos; responsables del programa; frecuencia de evaluación de los resultados; procedimiento en caso de presentarse conducción bajo el influjo de alcohol o sustancias psicoactivas y casos reiterativos; mecanismos de comunicación y campañas de prevención vial en torno a la cero tolerancia a la conducción bajo los efectos del consumo de alcohol y sustancias psicoactivas.

Los factores de desempeño de Cero Tolerancia a la conducción bajo los efectos del Alcohol y Sustancias Psicoactivas, entre otros pueden ser: pruebas aleatorias de alcohol a los conductores de vehículos automotores y no automotores que realicen actividades al servicio de la organización, o en las instalaciones de la organización, o en zonas aledañas que estén bajo el control de la organización, prueba de control anual en sangre para alcohol y en orina para sustancias psicoactivas para conductores que realizan recorridos al servicio de la organización.

 Calidad en acción	GUÍA DEL SISTEMA DE GESTIÓN DE SEGURIDAD, SALUD EN EL TRABAJO, AMBIENTE Y SEGURIDAD VIAL PARA CONTRATISTAS DEL SECTOR TRANSPORTE RUC®		 CCS <i>Consejo Colombiano de Seguridad</i>
OAUDAO05	Rev. 14	01.01.2026	

- **Programa para la protección de actores viales vulnerables:** Procedimiento con las directrices de seguridad vial para promover la protección de los actores viales vulnerables (peatones, pasajeros, ciclistas y motociclistas) de la organización en sus desplazamientos laborales y la generación de hábitos, conductas y comportamientos seguros en las vías en todos los colaboradores de la organización, el programa debe contener: definición de las directrices; responsable(s) del programa; seguimiento a la implementación del programa; frecuencia para evaluar los resultados; procedimiento en caso de identificar incumplimiento de las directrices y casos reiterativos; mecanismos de comunicación y campañas de prevención vial en torno a la protección de actores vulnerables.

Los factores de desempeño para la protección de actores viales vulnerables, entre otros pueden ser: control del uso de casco de seguridad y de elementos de protección personal por motociclistas y ciclistas, control de los desplazamientos laborales de los actores viales vulnerables para reducir su exposición al riesgo.

- Otros programas relacionados con los riesgos de la organización, el cumplimiento de normas de tránsito y la política nacional de seguridad vial, así como la articulación con los programas del SG-SST como los relativos a medicina del trabajo, prevención y promoción de la salud en trabajo, condiciones de salud, entre otros.

Los programas y factores de desempeño del PESV deben ser actualizados como mínimo una (1) vez al año para lograr una mejora sistemática en la seguridad vial, así mismo deben ser divulgados a todos los colaboradores de la organización y se les debe realizar análisis y evaluación de resultados de manera trimestral en el CSV.

• **Vías seguras administradas por la organización**

La organización debe documentar en un protocolo la operación y mantenimiento de las vías públicas y/o privadas que tenga a cargo, que administre o que controle, así mismo debe documentar los siniestros viales ocasionados por sus colaboradores en dichas vías o por terceros generando afectaciones a sus colaboradores.

El protocolo de vías administradas por la organización al menos debe contener la identificación de zonas de conflicto de tránsito con sus respectivos planes de acción para controlar los riesgos, la realización de inspecciones anuales de las vías, el plan de mantenimiento preventivo de la infraestructura vial y su respectiva ejecución, incluyendo señalización.

Para el caso de las concesiones viales este elemento aplica para el tramo concesionado, con el fin de gestionar los riesgos que se generan para los diferentes actores viales y se deben realizar las inspecciones de seguridad vial en los puntos críticos de mayor siniestralidad vial, de acuerdo con la metodología definida por el Ministerio de Transporte para tal fin.

	GUÍA DEL SISTEMA DE GESTIÓN DE SEGURIDAD, SALUD EN EL TRABAJO, AMBIENTE Y SEGURIDAD VIAL PARA CONTRATISTAS DEL SECTOR TRANSPORTE RUC®			
OAUDA005	Rev. 14	01.01.2026		

- **Planificación de desplazamientos laborales**

La organización debe documentar uno o varios procedimientos para la planificación de desplazamientos laborales de los colaboradores de la organización, incluyendo las salidas extramurales (salidas de integración, salidas pedagógicas) teniendo en cuenta los riesgos en relación con la seguridad vial y el sistema seguro, la identificación de rutas con puntos críticos de siniestralidad vial, riesgos en ruta, riesgos de sitios que utiliza la organización (controlados directamente o por terceros) en el origen o en el destino. También el procedimiento debe incluir la planificación del ingreso y salida de los colaboradores de la organización de sus instalaciones, con el fin de que se realice de manera ordenada y disminuyendo riesgos relacionados con su entorno.

El procedimiento de planificación de desplazamientos laborales al menos debe contener:

- Tiempo de antelación con la que se planifica el recorrido,
- Requisitos para el inicio del viaje, horarios y tiempo de conducción,
- Velocidades seguras en los desplazamientos laborales
- Factores de desempeño aplicable
- Requisitos de seguridad vial para conductores y vehículos
- Documentación que deben portar y registros que deben diligenciar los colaboradores de la organización.
- Condiciones de los sitios de parada segura (alojamiento, restaurantes, sitios de descanso, parqueaderos, entre otros),
- Controles que se realizarán durante el recorrido,
- Condiciones para prevenir factores de riesgo (fatiga, velocidad, distracción del conductor etc.),
- Requisitos para la finalización del viaje
- Capacitaciones a los colaboradores de la organización principalmente en la identificación y análisis dinámico de riesgos en las vías externas para los desplazamientos laborales.

La organización puede optar por el uso de tecnología y la adopción de estándares internacionales o buenas prácticas para la parametrización y planificación de los desplazamientos laborales como el uso de GPS u OBC (On Board Computer) para el control de las diferentes variables de riesgo asociadas a la velocidad y la fatiga.

Adicionalmente la organización puede realizar análisis temporales y espaciales de los conflictos de tránsito relacionados con los datos e información que generan los controles y la tecnología que tienen implementados, con el fin de focalizar las acciones que permitirán actuar proactivamente y prevenir que se presenten siniestros viales.

- **Tarjeta de Ruta**

El contenido de la Tarjeta de Ruta es el siguiente:

- Ruta recomendada desde el punto primario de abastecimiento hasta el sitio de entrega al Cliente y la ruta de regreso;
- Rutas alternas aprobadas que sólo podrán usarse cuando la ruta recomendada no pueda ser transitada;
- Rutas bloqueadas, que el conductor NO DEBE usar en ninguna circunstancia,
- Lista de puestos de control que la Empresa dispondrá a lo largo del recorrido.

 Calidad en acción	GUÍA DEL SISTEMA DE GESTIÓN DE SEGURIDAD, SALUD EN EL TRABAJO, AMBIENTE Y SEGURIDAD VIAL PARA CONTRATISTAS DEL SECTOR TRANSPORTE RUC®		 CCS <i>Consejo Colombiano de Seguridad</i>
OAUDA005	Rev. 14	01.01.2026	

- Sitios autorizados para detenerse y para pernoctar
- Puntos críticos de la ruta, como áreas de alta densidad poblacional, ríos, lagunas, precipicios, etc.
- Límites de Velocidad y señalización exigida por ley.

La Tarjetas de Ruta se deben elaborar con anterioridad a la primera entrega y deben ser entregadas y explicadas al conductor cuando se disponga a realizar un recorrido por primera vez.

Estas tarjetas deben ser actualizadas por lo menos una vez al año y cada vez que cambie la ruta. Los conductores deben estar capacitados en el conocimiento de las tarjetas.

REQUISITOS ESCENARIO E

Obtendrá el Nivel E la empresa que demuestre que cuenta con un mecanismo tecnológico (ej. GPS, Geocercas, entre otros) que les permita a los conductores participar en la actualización continua de las tarjetas de ruta y que una vez actualizadas se mantengan disponibles en todos los vehículos.

- **Sistemas de Control**

La empresa debe establecer sistemas de control que permitan una operación segura, tales como:

- Controles operativos. Los cuales permiten verificar:
 - o Cuántos vehículos están cargados,
 - o Cuántos vehículos están descargados
 - o Seguimiento en las rutas,
 - o Límites de velocidad,
 - o Tiempos en la operación y cumplimiento de las horas laboradas por cada conductor por cada turno,
 - o Actualización de los documentos de conductores y vehículos,
 - o Que los conductores cumplen con lo establecido en las Tarjetas de Ruta y de Sitio.
- Mecanismos para que los conductores reporten su estado físico de salud para realizar su trabajo.
- Controles de Seguridad Física. La empresa contratista debe tener medidas de control para proteger la seguridad del conductor y del vehículo, y que el producto no tenga alteraciones de calidad o cantidad.
- Programas de prevención del consumo de alcohol y drogas en los conductores. El programa de control debe contener para la toma de prueba de alcoholimetría y drogas, actividades de promoción y prevención, evidencia de su cumplimiento y de acuerdo con su resultado planes de acción.

De acuerdo con los resultados de los sistemas de control es necesario generar planes de acción y seguimiento a los mismos.

- Todo contratista de transporte deberá cumplir con la jornada laboral establecida en la ley colombiana.
- Se recomienda que las horas consecutivas de conducción no superen las 4,5 horas con un descanso mínimo de 15 minutos.

	GUÍA DEL SISTEMA DE GESTIÓN DE SEGURIDAD, SALUD EN EL TRABAJO, AMBIENTE Y SEGURIDAD VIAL PARA CONTRATISTAS DEL SECTOR TRANSPORTE RUC®		
OAUDA005	Rev. 14	01.01.2026	

- Se recomienda que la empresa tenga un control especial para asegurar el cumplimiento de los conductores cuando los viajes deban durar varios días, y cuando los recorridos se realicen en horarios nocturnos.
- Los conductores deben ser capacitados para conocer cómo prevenir la fatiga y para reconocer sus síntomas.
Nota: Todo conductor que sienta fatiga o cansancio, deberá detenerse y descansar durante el tiempo que sea necesario antes de volver a conducir.
- Todo conductor debe cumplir con los límites de velocidad y demás señalización establecidos por la legislación vigente y los estándares de la organización.
Nota: Las empresas contratantes podrán establecer para sus operaciones límites de velocidad que estén por debajo de los establecidos en la legislación colombiana, y otras señales internas en sus instalaciones.
- Las empresas deben establecer procedimientos o sistemas para controlar que los conductores cumplan con los límites de velocidad.
- **Uso de Celulares.** El uso de cualquier dispositivo de comunicación por parte de los conductores debe estar prohibido, al igual que el uso de manos libres, envío de mensajes de texto o reproducción de videos o música con el uso de audífonos.
La única excepción es el uso de radios entre vehículos de un convoy, con el fin de comunicar y controlar los riesgos durante el trayecto.

El conductor podrá realizar el estacionamiento del vehículo (liviano o pesado) en los sitios destinados y autorizados para ello. Se recomienda hacerlo sobre el costado autorizado lo más cercano posible al andén o al límite lateral de la calzada a no menos de treinta (30) centímetros del andén y a una distancia mínima de cinco (5) metros a una intersección si esta existe.

Si el estacionamiento se debe a una avería del vehículo se deben colocar las señales de prevención a una distancia de 50 metros y señalizar bien el sitio. Todo el equipo se deberá estacionar fuera de los caminos o carreteras en la noche. Si por alguna razón parte del vehículo o equipo transportado queda dentro del camino, éste deberá estar señalizado preferiblemente con señales luminosas y cinta reflectiva.

Cuando el estacionamiento se deba a un mantenimiento temporal (cambio de aceite, suministro de gasolina, etc.), esta operación deberá ejecutar con los motores del vehículo totalmente apagados y sin ninguna persona dentro del vehículo.

Se recomienda el uso de cuñas para la inmovilización de las llantas cuando vehículos pesados se encuentren detenidos.

Algunos de los lugares prohibidos para estacionar son:

- Sobre zonas verdes o sobre espacio público destinado para peatones, recreación o conservación.
- En vías principales en las cuales expresamente se indique la prohibición o la restricción en relación con horarios o tipos de vehículos.
- En puentes, viaductos, túneles, pasos bajos, estructuras elevadas o en cualquiera de los accesos a éstos.
- En zonas expresamente destinadas para estacionamiento o parada de vehículos de transporte de personal.
- En doble fila de vehículos estacionados, o frente a hidrantes.
- En curvas.
- Donde interfiera con la salida de vehículos estacionados.

 Calidad en acción	GUÍA DEL SISTEMA DE GESTIÓN DE SEGURIDAD, SALUD EN EL TRABAJO, AMBIENTE Y SEGURIDAD VIAL PARA CONTRATISTAS DEL SECTOR TRANSPORTE RUC®		 CCS <i>Consejo Colombiano de Seguridad</i>
OAUDAO05	Rev. 14	01.01.2026	

- **Pasajeros.** Todo pasajero debe cumplir por lo menos con las siguientes recomendaciones:
 - Subir sólo si tiene autorización.
 - Abordar el vehículo de manera ordenada y cortés
 - Subir y descender del vehículo sólo cuando este esté completamente detenido.
 - Utilizar siempre cinturón de seguridad y asegurasen que los demás lo usen.
 - Mantenga un comportamiento apropiado dentro del vehículo.
 - No saque la cabeza ni las manos por las ventanas.
 - No arroje objetos o basuras por las ventanas.
 - No fume dentro del vehículo.
 - No distraiga el conductor.
 - Si encuentra que el conductor presenta somnolencia, aparente alicoramiento, comportamiento anormal o que se encuentra enfermo, no se suba al vehículo y repórtelo.
 - Reporte al conductor si nota ruidos u olores extraños en el vehículo.

La empresa contratante deberá dar las condiciones y excepciones donde esté permitido el transporte de pasajeros en vehículos pesados, esto incluyendo situaciones de emergencia.

- Peatones y otros de acuerdo con la Resolución: De acuerdo con el artículo 2º del Código Nacional de Tránsito, Ley 769 del 2002, se define como: persona que transita a pie o por una vía (sic).
- **Carga y objetos sueltos.** El conductor debe verificar siempre antes de iniciar un recorrido que no se encuentre ningún objeto suelto dentro del vehículo que pueda interferir con la seguridad de los pasajeros o de la carga transportada.

REQUISITOS ESCENARIO E

Obtendrá el Nivel E la empresa que demuestre que hace seguimientos ciegos, pruebas de observación, controles de ruta y campañas viales con una periodicidad establecida. Debe realizar control periódico de los resultados del seguimiento satelital generando planes de acción.

3.2.4. Salud en el Trabajo

Las empresas deben demostrar la existencia de un programa de Medicina Preventiva y del Trabajo, presentar las estrategias y recursos para su realización y contar con un profesional del área de la salud con experiencia y Licencia en Seguridad y Salud en el Trabajo.

- **Evaluaciones Médicas Ocupacionales**

Se debe definir un procedimiento por escrito para la realización de evaluaciones médicas basado en el profesiograma, practicadas a todos los candidatos o trabajadores.

Definir la realización de exámenes periódicos, de reubicación y post incapacidad según la legislación vigente e incluir a los trabajadores de todas las sedes. Los exámenes deben ser realizados por médicos graduados, con registro médico y con Licencia en Seguridad y Salud en el Trabajo.

	GUÍA DEL SISTEMA DE GESTIÓN DE SEGURIDAD, SALUD EN EL TRABAJO, AMBIENTE Y SEGURIDAD VIAL PARA CONTRATISTAS DEL SECTOR TRANSPORTE RUC®			
OAUDA005	Rev. 14	01.01.2026		

La empresa debe remitir al médico que realiza las evaluaciones ocupacionales, los soportes documentales respecto de los perfiles de cargos, descripción de las tareas y el medio en el cual desarrollarán la labor los trabajadores.

Todo examen médico debe tener como respaldo una historia clínica ocupacional que implique la determinación de aptitud al cargo y la ubicación respectiva. Además, debe incluir todas las recomendaciones con respecto a los hallazgos encontrados.

Se debe establecer y mantener un mecanismo que garantice la confidencialidad de la información de las historias clínicas.

Las empresas deben elaborar un profesiograma para el cargo de conductor, desarrollado por un médico ocupacional con licencia en seguridad y salud en el trabajo, que incluya los exámenes médicos y las pruebas complementarias de acuerdo con la naturaleza de los riesgos laborales, los resultados de las mediciones higiénicas, las características y condiciones de salud de la población trabajadora, que permiten definir por ejemplo la frecuencia y la edad. Dichos exámenes médicos, comprenden entre otros el examen médico general, audiometría, optometría, espirometría, electrocardiograma, examen osteomuscular, cuadro hemático, prueba psicológica, evaluación de la coordinación motriz y examen de glicemia, los cuales aplicarán y se deberán realizar conforme a los criterios y condiciones establecidos en el profesiograma.

Los exámenes médicos serán a cargo de la Empresa y no podrán ser cargados al conductor.

Se le debe comunicar por escrito a los trabajadores los resultados de las evaluaciones medicas ocupacionales.

Como actividades de control interno (Requisito 3.2.3), del cliente o de las autoridades, los conductores deben acogerse a la realización de pruebas de monitoreo de consumo de alcohol o drogas enervantes.

Rehabilitación de la Salud, Reubicación o Readaptación de los Trabajadores

Se deben definir procedimientos o guías para el manejo de casos de Rehabilitación de la Salud, Reubicación o Readaptación de los Trabajadores.

La empresa debe realizar las acciones que se requieran en materia de reubicación o readaptación laboral, teniendo en cuenta las recomendaciones y restricciones medico laborales por parte de la EPS o ARL prescritas a los trabajadores y realizar seguimiento de los casos de Rehabilitación de la Salud, reubicaciones o readaptaciones realizadas a los trabajadores.

- **Actividades de promoción y prevención en salud**

Riesgos de salud pública

Se deben identificar los riesgos de salud pública propios de la región, a través de la consulta con las entidades de salud de la zona donde se está laborando y establecer un plan de acción para la implementación de las medidas de control de los riesgos como:

	GUÍA DEL SISTEMA DE GESTIÓN DE SEGURIDAD, SALUD EN EL TRABAJO, AMBIENTE Y SEGURIDAD VIAL PARA CONTRATISTAS DEL SECTOR TRANSPORTE RUC®		
OAUDA005	Rev. 14	01.01.2026	

- Diagnóstico y tratamiento de enfermedades y lesiones relevantes como enfermedades transmitidas por el agua y los alimentos, enfermedades inmunoprevenibles, enfermedades transmitidas por picaduras de insectos, mordeduras de serpientes, enfermedades de transmisión sexual.
- Definir las actividades de promoción y prevención de acuerdo con la actividad económica de la empresa y el lugar de trabajo.
- Buscar mejoramiento continuo de la calidad de vida laboral, apoyarse en los programas de vigilancia epidemiológica, identificar claramente los riesgos relacionados con el trabajo y presentar planes para su control, incluyendo actividades de promoción de la salud y capacitación.
- Como mínimo, todas las personas que vayan a laborar en áreas localizadas en zonas endémicas para fiebre amarilla o que estén expuestas al riesgo de tétano, deben tener el registro de vacunación de la primera y esquema completo de la vacunación de la segunda.
- Diseñar e implementar un programa para promover entre los trabajadores, estilos de vida y entornos de trabajo saludable, incluyendo campañas de promoción y prevención del uso y consumo de alcohol, sustancias psicoactivas y tabaquismo, que tenga alcance a la totalidad de la población trabajadora.

La empresa puede destinar recursos adicionales para el control de los riesgos de salud pública para sus empleados e involucrar a la comunidad en estos programas.

REQUISITOS ESCENARIO E

Obtendrá el Nivel E la empresa que demuestre su compromiso en la realización de actividades adicionales para el control de los riesgos de salud pública y actividades de promoción y prevención para los empleados y sus familias.

Buenas Prácticas: Campañas de vacunas para cáncer de útero, exámenes de seno y útero para mujeres, examen de cáncer de próstata para los hombres, campañas de salud oral, actividades de promoción y prevención de ETS, jornadas de planificación familiar, etc.

- **Programas de vigilancia epidemiológica**

Realizar diagnóstico de salud de la población, el cual como mínimo debe incluir lo establecido en la [normatividad legal vigente](#).

Se debe disponer de protocolos de vigilancia epidemiológica ocupacional y registros asociados a la implementación de los programas de vigilancia epidemiológica.

La evaluación periódica del(s) sistema(s) de vigilancia epidemiológica debe estar planteada en términos de indicadores de gestión (cobertura y eficacia), indicadores de impacto (incidencia y prevalencia), resultados de estos, análisis de tendencia, replanteamiento de las actividades de los programas e implementación y seguimiento de los planes de acción o toma de decisiones de acuerdo con los resultados de la evaluación.

	GUÍA DEL SISTEMA DE GESTIÓN DE SEGURIDAD, SALUD EN EL TRABAJO, AMBIENTE Y SEGURIDAD VIAL PARA CONTRATISTAS DEL SECTOR TRANSPORTE RUC®			
OAUDA005	Rev. 14	01.01.2026		

REQUISITOS ESCENARIO E

Obtendrá el Nivel E la empresa que demuestre disminución o ausencia de enfermedades de origen laboral relacionadas con el impacto en los indicadores y la severidad asociados al riesgo ocupacional.

El periodo que se revisara corresponde a los últimos tres años vencidos hasta la fecha en que se está realizando la evaluación de seguimiento. Cuando la empresa lleve menos de este tiempo de constituida, se revisará desde la fecha de constitución de la empresa registrada en Cámara y Comercio.

Buenas Prácticas: Mantener registros estadísticos que muestren año a año, el comportamiento de los indicadores estadísticos de incidencia y prevalencia de Enfermedad Laboral, asociada a cada uno de los programas de vigilancia epidemiológica que se implementan.

- **Registros y estadísticas en salud**

La empresa debe llevar registros estadísticos de los eventos relacionados con casi accidentes, accidentes y enfermedades de:

- Primeros Auxilios
- Morbimortalidad
- Ausentismo laboral

Que incluyan recolección, análisis y establecimiento de planes de acción resultantes.

REQUISITOS ESCENARIO E

Obtendrá el Nivel E la empresa que demuestre que realiza análisis de causalidad de los registros estadísticos de salud de sus colaboradores y genera actividades en donde se demuestra la disminución de los eventos ocasionados por primeros auxilios y/o ausentismo y/o morbimortalidad.

Buenas Prácticas: Actividades de promoción y prevención apoyadas por profesionales de la salud.

3.2.5. Ambientes de Trabajo

Toda empresa contratista, en armonía con las disposiciones legales, debe mantener un enfoque preventivo frente a los riesgos en los ambientes de trabajo, identificando, evaluando y controlando los factores de riesgo antes de que se presenten efectos nocivos sobre la salud. La implementación de las actividades exige una actuación interdisciplinaria con las actividades de medicina y de seguridad en el trabajo incluyendo:

- **Estudios ambientales:** a los factores de riesgo identificados como prioritarios se les deben realizar mediciones ambientales para determinar el grado de riesgo y compararlos con los valores límites permisibles.
- **Identificación de los riesgos compartidos y sus implicaciones:** Conocer las mediciones realizadas por la compañía contratante y determinar acciones a seguir.

	GUÍA DEL SISTEMA DE GESTIÓN DE SEGURIDAD, SALUD EN EL TRABAJO, AMBIENTE Y SEGURIDAD VIAL PARA CONTRATISTAS DEL SECTOR TRANSPORTE RUC®			
OAUDA005	Rev. 14	01.01.2026		

- **Análisis de puestos de trabajo vehículos:** Se deben realizar análisis de puestos de trabajo en vehículos para determinar el grado de riesgo y establecer la necesidad de diseñar y adaptar los puestos de trabajo, que permita que los conductores desarrollen sus actividades en condiciones apropiadas.
- **Medidas de Control:** de acuerdo con los resultados de la identificación de peligros, evaluación y control de riesgos y a los resultados de los estudios ambientales se deben establecer e implementar las medidas de control apropiadas para disminuir la exposición de acuerdo con la siguiente jerarquía:
 - Eliminación
 - Sustitución
 - Controles de ingeniería
 - Señalización, advertencias o controles administrativos o ambos
 - Equipo de protección personal y colectivo

Las mediciones ambientales deben ser una de las entradas de los programas de vigilancia epidemiológica.

Se debe informar al Comité Paritario o Vigía de Seguridad y Salud en el Trabajo sobre los resultados de las evaluaciones de los ambientes de trabajo para que emita las recomendaciones pertinentes.

Los resultados de las mediciones deben ser informados a los trabajadores dejando la evidencia de su divulgación.

Como complemento de lo anterior se debe contar con los certificados de calibración y registros de mantenimiento de los equipos con los cuales se llevan a cabo los estudios, con el fin de garantizar la confiabilidad de los resultados obtenidos.

El profesional, técnico o tecnólogo que realiza el estudio debe contar con la Licencia en Seguridad y Salud en el Trabajo, la cual debe tener acreditada la prestación de servicios en el área de higiene industrial.

Se debe establecer la programación de las fechas de ejecución de las mediciones de higiene industrial y evidencias de su cumplimiento.

REQUISITOS ESCENARIO E

Obtendrá el Nivel E la empresa que demuestre que identifica los riesgos higiénicos de los nuevos proyectos, actividades u operaciones antes de iniciarlos. Conforme a los resultados define e implementa planes de acción para controlar los riesgos identificados antes de iniciar sus proyectos.

Si no se ha iniciado el proyecto, actividad u operación solamente se debe evidenciar la identificación y planes de acción.

Buenas Prácticas: Para nuevos equipos, procesos o cambios administrativos, se solicita y considera la información que brinden los fabricantes de los equipos; sobre niveles de riesgos como el ruido y realizar mediciones en fase de instalación antes de iniciar operación o uso.

 Calidad en acción	GUÍA DEL SISTEMA DE GESTIÓN DE SEGURIDAD, SALUD EN EL TRABAJO, AMBIENTE Y SEGURIDAD VIAL PARA CONTRATISTAS DEL SECTOR TRANSPORTE RUC®			 CCS <i>Consejo Colombiano de Seguridad</i>
	OAUADA005	Rev. 14	01.01.2026	

3.2.6. Seguridad en el Trabajo

- **Estándares y Procedimientos**

Toda empresa contratista, en armonía con las disposiciones legales vigentes, debe demostrar la existencia de manuales de normas o procedimientos operativos con criterios de seguridad documentados, acorde con el tratamiento de los riesgos.

Se debe tener la identificación de las actividades críticas en los trabajos realizados en la empresa y documentar los estándares o procedimientos de trabajo seguro acordes con tareas críticas desarrolladas por la empresa; así mismo, estos procedimientos deben estar disponibles, legibles y vigentes en los sitios de trabajo, y divulgarse a las partes interesadas (trabajadores internos y subcontratistas).

Adicionalmente, antes de iniciar labores, elaborar y presentar procedimientos limpios y seguros de las tareas críticas que se vayan presentando para aprobación de la compañía contratante.

La empresa contratista debe acatar las normas y procedimientos de permisos que la compañía contratante establezca y exigir lo mismo a sus subcontratistas.

La empresa debe contar con métodos de monitoreo y seguimiento para validar la aplicabilidad de los estándares o procedimientos seguros y establecer planes de acción de acuerdo con las oportunidades de mejora detectadas.

REQUISITOS ESCENARIO E

Obtendrá el Nivel E la empresa que demuestre que cuenta con estándares o procedimientos para gestionar los riesgos para otras actividades (no solo las críticas), que sean propias de su actividad económica, cuenta con registros de su divulgación y evidencia en campo de su implementación, además que estos se encuentren disponibles, legibles y vigentes en los sitios de trabajo.

El sistema de estándares y procedimiento debe evolucionar en el tiempo (control de documentos) y se evidencia que se cumplen.

Buenas Prácticas: Auditorías puntuales para validar el cumplimiento de los procedimientos especialmente los críticos, definición de listas de verificación específicas asociadas a cada procedimiento.

- **Programa de Mantenimiento de Instalaciones y Equipos.**

Toda empresa contratista, en armonía con las disposiciones legales, debe demostrar la existencia por escrito de su Programa de Mantenimiento preventivo de Instalaciones, redes eléctricas, equipos de emergencia y otros equipos pertinentes y contar con un programa de orden y aseo.

Se debe contar con el registro de su cumplimiento y del seguimiento al programa incluyendo indicadores de gestión, resultados de estos, análisis de tendencia, replanteamiento de las actividades de los programas e implementación y seguimiento de los planes de acción o toma de decisiones de acuerdo con los resultados de la evaluación.

	GUÍA DEL SISTEMA DE GESTIÓN DE SEGURIDAD, SALUD EN EL TRABAJO, AMBIENTE Y SEGURIDAD VIAL PARA CONTRATISTAS DEL SECTOR TRANSPORTE RUC®		
OAUDA005	Rev. 14	01.01.2026	

REQUISITOS ESCENARIO E

Obtendrá el Nivel E la empresa que demuestre que cuenta con óptimas condiciones de seguridad en las instalaciones de los sitios visitados, basados en mantenimiento preventivos y ausencia de accidentes asociados a deficiencias en mantenimiento preventivo de instalaciones, redes eléctricas, orden y aseo.

El periodo que se revisara corresponde al último año vencido hasta la fecha en que se está realizando la evaluación de seguimiento. Cuando la empresa lleve menos de este tiempo de constituida, se revisará desde la fecha de constitución de la empresa registrada en Cámara y Comercio.

Buenas prácticas: *Estudios apoyados por profesionales competentes, para verificar cumplimiento de normatividad técnica en materia de sismo-resistencia, carga combustible, carga eléctrica de instalaciones; demostrar seguimiento e implementación de los resultados de estos estudios.*

• Programa de Mantenimiento de Vehículos

Todos los vehículos automotores o no automotores que se utilizan para los desplazamientos laborales al servicio de la organización y todos los componentes deben estar incluidos dentro de un programa de mantenimiento preventivo según recomendaciones del fabricante, informes de inspección preoperacional, reportes de condiciones inseguras, riesgos de la operación, manuales y/o fichas técnicas de los proveedores; en talleres que garanticen la idoneidad y calidad del servicio.

La organización debe documentar y mantener la hoja de vida de cada vehículo automotor y no automotor usado para los desplazamientos laborales; dicha hoja de vida debe contener, como mínimo: el historial de adquisición de los vehículos, los responsables de la ejecución de las reparaciones y/o mantenimientos; así como los equipos y repuestos que se hayan utilizado para la reparación y/o mantenimiento y la trazabilidad del mantenimiento realizado.

Para las empresas de transporte, el programa de mantenimiento preventivo debe incluir a todos los vehículos propios y/o afiliados, también los vehículos de propiedad de los colaboradores puestos al servicio de la organización, para el cumplimiento de sus funciones. Además, debe verificar el mantenimiento de los vehículos contratados.

Se debe contar con el registro de su cumplimiento y del seguimiento al programa incluyendo indicadores de gestión, resultados de estos, análisis de tendencia, replanteamiento de las actividades de los programas e implementación y seguimiento de los planes de acción o toma de decisiones de acuerdo con los resultados de la evaluación.

La empresa debe verificar que los talleres donde se realiza el mantenimiento y se generen efluentes o desechos peligrosos estén autorizados por la Autoridad Ambiental competente. Para esto, la empresa debe solicitar copias de las licencias o permisos pertinentes.

 Calidad en acción	GUÍA DEL SISTEMA DE GESTIÓN DE SEGURIDAD, SALUD EN EL TRABAJO, AMBIENTE Y SEGURIDAD VIAL PARA CONTRATISTAS DEL SECTOR TRANSPORTE RUC®		 CCS <i>Consejo Colombiano de Seguridad</i>
OAUDAO05	Rev. 14	01.01.2026	

Se recomienda mantener los registros de mantenimiento en el archivo durante un periodo de cinco años o durante el ciclo de vida útil del vehículo, cualquiera que sea el menor.

Nota: La empresa debe definir las políticas de acuerdo con las recomendaciones de los fabricantes para reparar partes, aunque se recomienda evitar toda reconstrucción de partes y reemplazarlas por partes nuevas. (Ejemplo. Tanques).

Como elementos críticos en el Transporte, se debe tener en cuenta dentro de los documentos mínimos requeridos para la movilización de un vehículo están los siguientes:

- Licencia de Tránsito (Tarjeta de propiedad).
- Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito Vigente (SOAT).
- Tarjeta de Operación Vigente (Servicio Transporte Especial).
- Paz y Salvo Secretaría Movilidad.
- Seguro de Responsabilidad Civil Contractual.
- Seguro de Responsabilidad Civil Extracontractual.
- Recibo del pago de impuesto del auto avalúo del vehículo correspondiente al año en curso.
- Certificado Revisión Técnico Mecánica vigente, expedida por un centro de diagnóstico autorizado por el Ministerio de Transporte (cuando aplique).
- Tarjeta de propiedad del tanque (Cuando aplique).

Nota: Se deben tener en cuenta otros documentos que se requieren de acuerdo con un tipo específico de vehículo o que por política interna de una empresa son requeridos. Entre otros pueden estar, sin ser limitantes, los siguientes:

Generales:

- Revisión SIJIN.
- Fotos del Vehículo ó Equipo (Frontal, posterior, lateral izquierdo, lateral derecho y vista inferior).
- Registro de inspección pre-operacional realizada por el contratista de cada vehículo o equipo de izaje.
- Registro de cumplimiento de Programa de Mantenimiento Preventivo.

Carro tanque:

- Certificado de la última prueba hidrostática.
- Certificado de pruebas hidrostáticas del tanque con vigencia de 1 año.
- Certificado instalación GPS con ID, Número de usuario y contraseña.
- Certificado de resistencia de 5000 libras en puntos de anclaje del sistema de protección contra caídas.

Grúa:

- Certificación de equipo de izaje de acuerdo con las recomendaciones del fabricante.
- Registro Nacional de Carga.
- Carta de Capacidad Máxima (español, plastificada, Nº serie, a la vista del operador)
- Manual del Operador.

	GUÍA DEL SISTEMA DE GESTIÓN DE SEGURIDAD, SALUD EN EL TRABAJO, AMBIENTE Y SEGURIDAD VIAL PARA CONTRATISTAS DEL SECTOR TRANSPORTE RUC®			
OAUDA005	Rev. 14	01.01.2026		

- Certificado de Calibración del Dispositivo del Control de CARGA (LM) (Vigencia de 6 meses).

Montacargas:

- Certificado de mantenimiento de acuerdo con los requerimientos del fabricante.

Carromacho:

- Certificado de la capacidad de carga del winche.
- Certificado del estado de las plumas para el levante de carga.
- Certificado del estado de las poleas.
- Certificado de los cables de acero que gradúan la altura de la pluma.
- Certificado de resistencia de los componentes del winche: piñón, corona, y sinfín.
- Certificado del brazo y barras de la pluma.

Cama alta:

- Certificado de mantenimiento de acuerdo con los requerimientos del fabricante.
- Inspección de la mampara de protección de la cabina, cuando aplique.
- Certificado del estado del eje retráctil.

Cama baja:

- Certificado de mantenimiento de acuerdo con los requerimientos del fabricante.
- Inspección de la mampara de protección de la cabina, cuando aplique.
- Certificado del estado del eje longitudinal.

Todos los vehículos no automotores como remolques, frack tanks y equipos similares deberán estar inscritos en el RUNT, de acuerdo con los requisitos legales aplicables.

REQUISITOS ESCENARIO E

Obtendrá el Nivel E la empresa que demuestre que cuenta cuenta con aplicativos informáticos que permiten que el mantenimiento para los vehículos se gestione como PREDICTIVO sumado al correctivo y preventivo.

• Estado de equipos y herramientas

Toda empresa contratista debe:

- Tener por escrito un programa de mantenimiento preventivo de equipos y mantener registros de la ejecución de este.
- Tener un inventario de todos sus equipos y herramientas, incluyendo la identificación de los equipos y herramientas.
- Tener definido la vida útil de los equipos y herramientas para realizar sus actividades.
- Realizar y registrar las inspecciones preoperacionales para los equipos y herramientas.
- Llevar un control del estado y uso de los equipos y herramientas.
- Mantener registros sobre instrucciones a los trabajadores en cuanto al uso y mantenimiento de los equipos y herramientas.
- Definir mecanismos para el manejo de equipos y herramientas defectuosas.

	GUÍA DEL SISTEMA DE GESTIÓN DE SEGURIDAD, SALUD EN EL TRABAJO, AMBIENTE Y SEGURIDAD VIAL PARA CONTRATISTAS DEL SECTOR TRANSPORTE RUC®			
OAUDA005	Rev. 14	01.01.2026		

- Definir y divulgar a los trabajadores, los procedimientos para la selección y uso de equipos y herramientas según criterios de seguridad.
- Definir la reposición y disposición final de los equipos y herramientas.

REQUISITOS ESCENARIO E

Obtendrá el Nivel E la empresa que demuestre que no se han presentado accidentes asociados a fallas por la ausencia de gestión en el control de equipos y herramientas utilizadas en los procesos de la empresa.

El periodo que se revisara corresponde al último año vencido hasta la fecha en que se está realizando la evaluación de seguimiento. Cuando la empresa lleve menos de este tiempo de constituida, se revisará desde la fecha de constitución de la empresa registrada en Cámara y Comercio.

Buenas Prácticas: *Estudios técnicos apoyados por profesionales competentes, para garantizar el cumplimiento de normas de seguridad en máquinas o equipos (guardas de seguridad, paradas de emergencia, aterrizaje de equipos). Apropiación de tecnologías de la información destinadas a garantizar la realización de mantenimientos predictivos o preventivos en maquinaria o equipos.*

• Elementos de Protección Personal.

Toda empresa contratista, en armonía con las disposiciones legales vigentes, debe demostrar que ha elaborado un procedimiento escrito con la identificación técnica de los elementos de protección personal requeridos por áreas, puestos de trabajo o actividades especiales que se desarrollan en la empresa.

El procedimiento debe comprender la elaboración de un inventario que incluya, por cada operación que se desarrolla en la empresa:

- La descripción de los riesgos presentes en las mismas,
- El número de personas expuestas,
- Los equipos, herramientas, sustancias o materiales que se manejan
- Los resultados de los estudios higiénicos realizados y, por último
- La asignación del elemento requerido, especificando las funciones, capacidades, limitaciones de este y especificaciones técnicas de acuerdo con los patrones y estándares establecidos. (Puede llevarse a través de una matriz de identificación de elementos de protección personal).

Igualmente, debe llevar registros de la entrega de los elementos a los trabajadores y del entrenamiento sobre el uso y mantenimiento de estos.

La empresa debe realizar y registrar inspecciones periódicas para verificar el estado y uso de los elementos entregados. Se debe definir el manejo de la ropa contaminada y el mecanismo para dar de baja o sacar de servicio los Elementos de Protección Personal (EPP) y su reposición.

La Empresa debe definir técnicamente los elementos de protección personal para el conductor, de acuerdo con el riesgo de la mercancía transportada, asegurando que cumplan normas nacionales o internacionales, y deben incluir, como mínimo: overol en fibras naturales (o pantalón largo y camisa de manga larga en fibras naturales),

 Calidad en acción	GUÍA DEL SISTEMA DE GESTIÓN DE SEGURIDAD, SALUD EN EL TRABAJO, AMBIENTE Y SEGURIDAD VIAL PARA CONTRATISTAS DEL SECTOR TRANSPORTE RUC®		 CCS <i>Consejo Colombiano de Seguridad</i>
OAUADA005	Rev. 14	01.01.2026	

chaleco de alta visibilidad y reflectivo, botas de seguridad con suela antideslizante, casco (con barbuquejo si el conductor debe realizar trabajos en alturas), guantes resistentes al corte (trabajos y mantenimientos generales sin contacto con químicos), guantes resistentes a químicos (trabajos en los que haya contacto con químicos), protección respiratoria adecuada al peligro, gafas de seguridad, protectores auditivos (cuando el conductor deba exponerse a ruidos por encima de 85dBA), arnés con eslinga de prevención de caída (cuando el conductor deba realizar trabajos en alturas).

Debe tener registros de: entrega de los elementos de protección personal a los conductores, capacitación sobre el uso e inspecciones y mantenimiento de elementos de protección personal, Inspeccionarlos periódicamente para verificar su estado.

REQUISITOS ESCENARIO E

Obtendrá el Nivel E la empresa que demuestre que tiene un sistema interno que le permita mejorar el proceso asociado a la selección y uso de los EPP y se hace participe al trabajador en la selección de los EPP para garantizar su uso y adaptabilidad; los trabajadores han interiorizado la importancia de uso y cuidado de los EPP suministrados.

Buenas Prácticas: *Estudios técnicos de higiene industrial que permitan validar y mejorar la asignación de los EPP suministrados, asignación de EPP cumpliendo altos estándares de seguridad, registros que evidencien que se realizan previamente pruebas de adaptabilidad de los EPP y que se atienden las recomendaciones de los trabajadores en cuanto a cambios de sus EPP.*

Aplicación de técnicas para verificar la adaptabilidad de los EPP de acuerdo con las propuestas de los trabajadores, a través de: auditorias, inspecciones; revisión de causas de las sanciones por reportes de actos y condiciones inseguras por uso de EPP, pruebas piloto con los nuevos EPP, entre otras.

- **Productos Químicos (Productos finales, intermedios y materias primas)**

Toda empresa contratista, en armonía con las disposiciones legales vigentes, debe demostrar que tiene disponibles un inventario de productos químicos (materias primas e insumos, productos intermedios o finales, subproductos y desechos donde se verifique si estos son o están compuestos por agentes o sustancias catalogadas como carcinógenas), las hojas de seguridad de productos químicos o fichas de datos de seguridad de productos químicos utilizados o generados en la labor contratada, y registros de divulgación y conocimiento de los trabajadores que las utilizan y que están expuestos al riesgo. Igualmente, exigir lo mismo a sus contratistas.

Las hojas de seguridad o fichas de datos de seguridad deberán estar en castellano y de acuerdo con la lengua nativa del personal que se encuentre realizando la operación y disponibles en los sitios de trabajo.

El contratista debe contar con criterios de seguridad para el manejo de productos químicos incluyendo el manejo de emergencias.

	GUÍA DEL SISTEMA DE GESTIÓN DE SEGURIDAD, SALUD EN EL TRABAJO, AMBIENTE Y SEGURIDAD VIAL PARA CONTRATISTAS DEL SECTOR TRANSPORTE RUC®			
OAUDA005	Rev. 14	01.01.2026		

Para el transporte de mercancías peligrosas se debe contar con un procedimiento y disponer de las tarjetas de emergencia que identifican las características del producto transportado.

Los productos químicos, incluyendo sus residuos, deben estar debidamente, almacenados, señalizados, identificados y etiquetados de acuerdo con la legislación vigente.

Las empresas responsables de instalaciones clasificadas (existentes y nuevas) deben adoptar el Programa de Prevención de Accidentes Mayores - PPAM, para contribuir a incrementar los niveles de seguridad de sus instalaciones, conforme lo define la legislación vigente.

REQUISITOS ESCENARIO E

Obtendrá el Nivel E la empresa que demuestre que implementa acciones de mejoramiento continuo, que repercuten en un menor impacto al ambiente y/o salud de los trabajadores.

Demuestre la disminución o ausencia de accidentes de trabajo, accidentes ambientales y enfermedades de origen laboral relacionados con agentes químicos.

Buenas Prácticas: *Mediciones higiénicas de humos, polvos o vapores, con registros de seguimiento e implementación de las recomendaciones. Sustitución de sustancias químicas utilizadas en el proceso por otras amigables con el ambiente y de menor afectación ocupacional para los trabajadores expuestos. No uso de sustancias químicas cancerígenas o ionizantes.*

- **Programa de Orden y Aseo para los Vehículos**

Toda Empresa del sector transporte debe elaborar un programa de orden y aseo para todos los vehículos, el cual debe ser implementado con sus respectivos registros como evidencia.

El programa debe ser verificado tanto en los vehículos propios como en los de contratistas

Los vehículos se deben lavar en sitios que estén autorizados por la Autoridad Ambiental competente.

REQUISITOS ESCENARIO E

Obtendrá el Nivel E la empresa que demuestre que realiza auditorías periódicas a los lavaderos para verificar el cumplimiento de los requisitos legales.

3.2.7. Planes de Emergencia

Toda empresa contratista debe tener una evaluación de los riesgos e impactos que identifique sus amenazas de origen natural y antrópicas, así mismo debe disponer de los medios de protección acordes con los riesgos e impactos y su alineación con el plan de emergencias de la empresa contratante y subcontratistas; tener la organización para responder efectiva y eficientemente a una emergencia, de manera que se reduzca la

 Calidad en acción	GUÍA DEL SISTEMA DE GESTIÓN DE SEGURIDAD, SALUD EN EL TRABAJO, AMBIENTE Y SEGURIDAD VIAL PARA CONTRATISTAS DEL SECTOR TRANSPORTE RUC®		 CCS <i>Consejo Colombiano de Seguridad</i>
OAUADA005	Rev. 14	01.01.2026	

afectación a personas, al ambiente, al entorno y a la propiedad; esto debe ser un principio de responsabilidad al interior de cada firma contratista.

Dicho plan debe tener como mínimo:

Plan estratégico:

- Objetivos generales y específicos
- Alcance (cobertura de todos los procesos, actividades y turnos de trabajo)
- Identificación y evaluación de riesgos y escenarios de emergencia teniendo en cuenta el número de trabajadores expuesto, los bienes y servicios de la empresa.
- Estructura organizacional para atender la emergencia incluyendo funciones y responsabilidades
- Programación para realización de simulacros y/o prácticas de emergencia.
- Listado de medios de protección o controles disponibles en las instalaciones para la mitigación de los riesgos.

Plan operativo:

- Procedimientos operativos normalizados para el control de emergencias.
- Establecimiento del MEDEVAC.
- Las bases y los mecanismos de reporte inicial de las emergencias que ocurran.
- Mecanismo de evaluación de las emergencias y activación de la atención de éstas.
- Equipos mínimos requeridos para atención primaria de la emergencia.
- Convenios o acuerdos para contar con el apoyo (equipos, brigadas, entre otros) de otras entidades, así como las capacidades existentes en las redes institucionales y de ayuda mutua (cuando aplique)
- De acuerdo con la magnitud de las amenazas y la evaluación de la vulnerabilidad tanto interna como en el entorno y la actividad económica de la empresa, el empleador o empresa contratista puede articularse con las instituciones locales o regionales pertenecientes al Sistema Nacional de Gestión de Riesgos de Desastres en el marco de la Ley 1523 de 2012 o normas que la modifiquen, sustituyan o adicionen (cuando aplique).
- Recurso humano entrenado para la atención de la emergencia incluido el personal conductor propio y contratado. El entrenamiento debe cubrir los aspectos relevantes de los productos transportados (procedimiento de demarcación y señalización utilizado en emergencias y deseable entrenamiento en HAZMAT, GRE, etc.).
- Difusión del plan a todos los empleados.
- Centro de coordinación de operaciones.
- Sistema para informar a los medios de comunicación, conocimiento del conducto regular de la operadora.
- Criterios para determinar la finalización de la emergencia
- Un plan de contingencias alineado con el de la empresa contratante.
- Registros de simulacros y/o prácticas asociadas a la identificación de escenarios de emergencia (de seguridad y ambientales) por lo menos una vez al año con la participación de todos los trabajadores, análisis de resultados y seguimiento a las acciones correctivas y preventivas derivadas de los simulacros o prácticas de emergencia.
- Los trabajadores deben conocer qué hacer cuando se presente una emergencia con impacto ambiental.

 Calidad en acción	GUÍA DEL SISTEMA DE GESTIÓN DE SEGURIDAD, SALUD EN EL TRABAJO, AMBIENTE Y SEGURIDAD VIAL PARA CONTRATISTAS DEL SECTOR TRANSPORTE RUC®		 CCS <i>Consejo Colombiano de Seguridad</i>
OAUADA005	Rev. 14	01.01.2026	

- Para el caso de derrame de hidrocarburos, derivados o sustancias nocivas en aguas marinas, fluviales o lacustres, debe utilizarse un formato sobre reporte inicial del derrame a la contratante y autoridad ambiental pertinente.

Plan Informático.

Mantener actualizada la siguiente información:

- Entidades de apoyo y socorro en atención de emergencias en la región.
- Conformación de la brigada.
- Mapas, planos o dibujos de las instalaciones donde se identifiquen equipos, áreas de riesgo, número de personas, salidas de emergencia, rutas de evacuación, señalización, etc.
- Equipos para atención de emergencias y ubicación de éstos
- Base de datos de proveedores y contratistas para el apoyo en emergencias.

El plan de emergencia debe garantizar la respuesta oportuna y adecuada a las emergencias que se presenten en la vía, incluyendo derrame, volcamiento, incendio.

REQUISITOS ESCENARIO E

Obtendrá el nivel E la empresa que demuestre que cuenta con mecanismos para validar la mejora de la eficacia y el plan de continuidad del negocio evaluado por personal competente.

Hace uso de herramientas tecnológicas que permiten simular escenarios de emergencias.

La empresa contratista debe demostrar que evalúa el plan de continuidad de negocios de acuerdo con la vulnerabilidad de cada una de las áreas de la organización.

La empresa que cuente con un plan de entrenamiento y generación de competencias del personal líder de la brigada impartida por entes especializados con certificaciones internacionales, apoyados con recursos propios de la organización.

La empresa que demuestre que el entrenamiento del personal cubre los aspectos relevantes de los productos transportados (HAZMAT, GRE, etc.).

La empresa deberá realizar verificación en rutas la existencia de los elementos requeridos para la atención de emergencias en los vehículos.

Buenas prácticas: La continuidad de negocio le proporciona un marco que le permite identificar las posibles amenazas a su organización y fortalecer la capacidad de esta. Esto significa que puede responder a las amenazas y salvaguardar los intereses de las partes interesadas, la reputación, la marca y las actividades que proporcionan un valor añadido en referencia a ISO 22301.

	GUÍA DEL SISTEMA DE GESTIÓN DE SEGURIDAD, SALUD EN EL TRABAJO, AMBIENTE Y SEGURIDAD VIAL PARA CONTRATISTAS DEL SECTOR TRANSPORTE RUC®			
OAUDA005	Rev. 14	01.01.2026		

Se pueden tener en cuenta para el proceso de certificación, entidades especializadas que cuenten con certificaciones internacionales tales como NFPA, AHA, OSHAS, NSC, entre otras, para asegurar el plan de entrenamiento y generación de competencias del personal líder de la brigada.

Plan de preparación y respuesta ante emergencias viales (convenios de ayuda mutua en caso de emergencia en la vía)

Toda empresa debe contar con un plan de preparación y respuesta ante emergencias viales para cualquier tipo de operación que se desarrolle con vehículos. Igualmente debe contemplar el área donde debe ejecutarse, rural o urbana, ya que presenta características diferentes.

Los elementos mínimos para tener en cuenta en el plan de preparación y respuesta ante emergencias viales (PPRAEV) son:

- Reporte de siniestros viales;
- Los riesgos de las rutas;
- Evaluación del tipo y nivel de la emergencia (orden público, lesiones personales, choques vehiculares, derrame de producto, incendio, emergencias naturales etc.).
- La ubicación de los centros de atención médica;
- El equipo que se utilizará para la atención de las emergencias viales;
- Procedimiento para activar el plan de respuesta a la emergencia.
- Funcionamiento de la cadena de llamado al interior de la organización y al número único de emergencias;
- Protocolo que debe realizar el brigadista vial o el primer respondiente de la organización;
- Capacitación específica a los diferentes actores viales de acuerdo con el tipo de emergencia que se le pueda presentar.
- Capacitación en protocolos de atención a víctimas, incluyendo las acciones a realizar ante la ocurrencia de un siniestro vial en relación con la atención de la emergencia (Protocolo PAS Proteger, Avisar, Socorrer);
- Conocimiento de las comunicaciones y recursos disponibles para una emergencia.

Nota: La empresa debe cerciorarse en la capacidad de respuesta del plan, sobre todo cuando la emergencia involucra personas o mercancías peligrosas. Para esto puede apoyarse en recursos propios o a través de un tercero que preste este servicio.

El plan debe incluir la participación con entidades externas de apoyo según sea necesario (CLOPADs, Comités de Ayuda Mutua, Empresas Especializadas, etc.). Si el convenio implica la participación en emergencias de terceros, se debe asegurar que no involucre a los clientes/contratantes del transportador.

Los conductores deben conocer los convenios establecidos por la empresa.

Deben realizar simulacros como mínimo una (1) vez al año para evaluar la efectividad de los Planes de Ayuda Mutua, y donde sea posible integrando a los organismos de socorro, comités empresariales y comunidad de las rutas frecuentes que utiliza la

	GUÍA DEL SISTEMA DE GESTIÓN DE SEGURIDAD, SALUD EN EL TRABAJO, AMBIENTE Y SEGURIDAD VIAL PARA CONTRATISTAS DEL SECTOR TRANSPORTE RUC®			
OAUDA005	Rev. 14	01.01.2026		

organización, generar planes de acción de las recomendaciones en aspectos de mejora y hacer seguimiento a los planes de acción.

REQUISITOS ESCENARIO E

Obtendrá el Nivel E la empresa que demuestre que se han realizado prácticas para evaluar la respuesta ante emergencias en la vía, incluyendo la participación de los conductores directos y contratistas y entidades externas de apoyo según sea necesario (CLOPAD's, Comités de Ayuda Mutua, Empresas Especializadas, etc.)

3.2.8. Gestión ambiental

- **Estándares y Procedimientos**

Toda empresa contratista debe identificar necesidades de controles operacionales tales como procedimientos documentados, instrucciones de trabajo, controles físicos, contratos o acuerdos con proveedores acorde con la legislación ambiental vigente y con el tratamiento de los impactos ambientales identificados, para evitar, minimizar o administrar impactos ambientales en sus actividades u operaciones. En todos los casos se realizarán las divulgaciones requeridas.

En caso de que a la organización le aplique, el Plan de Manejo Ambiental debe estar documentado, divulgado y su implementación evidenciada de acuerdo con las condiciones de cada proyecto, obra o actividad.

Se deben establecer mecanismos de seguimiento y medición a las medidas de control ambiental. De igual forma, se debe contar con los certificados de calibración y registro de mantenimiento de los equipos utilizados para las mediciones.

REQUISITOS ESCENARIO E

Obtendrá el Nivel E la empresa que demuestre que cuenta con mecanismo o sistema interno que haga participe a todos los niveles de la organización, en la formulación de ideas para mejorar los controles existentes minimizando los impactos ambientales negativos.

La empresa contratistas debe demostrar que se vincula a organizaciones que practican la sostenibilidad ambiental.

Buenas Prácticas: *Participación en el Pacto Global y/o reconocimientos en materia de gestión ambiental por parte de contratantes, autoridades ambientales pertinentes, entre otras.*

- **Plan de Gestión de Residuos**

Toda empresa contratista, en armonía con las buenas prácticas y disposiciones legales vigentes, debe demostrar la existencia por escrito de un plan de manejo integral de residuos.

Contar con un inventario de residuos, el cual debe tener en cuenta los generados y dispuestos, así como la disposición final de los residuos de acuerdo con la legislación ambiental vigente.

	GUÍA DEL SISTEMA DE GESTIÓN DE SEGURIDAD, SALUD EN EL TRABAJO, AMBIENTE Y SEGURIDAD VIAL PARA CONTRATISTAS DEL SECTOR TRANSPORTE RUC®			
OAUDA005	Rev. 14	01.01.2026		

Igualmente, exigirá lo mismo a sus subcontratistas.

Todas las actividades que generen residuos, que sean identificados por las regulaciones ambientales como peligrosos o contaminantes serán llevadas a cabo en instalaciones y por empresas que cumplan con las regulaciones ambientales aplicables y tengan los permisos pertinentes.

REQUISITOS ESCENARIO E

Obtendrá el Nivel E la empresa que demuestre que realiza actividades de sensibilización para la gestión de los residuos y la implementación de estrategias ambientales para el manejo de los residuos (materiales biodegradables) que involucren no solo a los trabajadores sino a sus familias y/o comunidades en las áreas de operación.

Se evidencia la disminución de generación de residuos como resultado de estrategias de reutilización y aprovechamiento. (Ej.: Sustitución de materias primas por otras, utilización de materiales biodegradables, reutilización de residuos como beneficio para otros procesos internos o externos).

Buenas Prácticas: *La buena gestión se puede demostrar a través de la disminución en la generación de residuos peligrosos, aprovechamiento y definición estrategias de sustitución de residuos, campañas en materia de gestión de residuos, uso de materiales biodegradables.*

- **Programas de gestión ambiental**

Demostrar la existencia de su programa de gestión ambiental que incluya materiales, residuos, emisiones y vertimientos. Presentar los elementos que hacen parte de su programa ambiental y un cronograma general de las actividades para cada uno de los programas dirigido a cumplir las metas y objetivos ambientales.

El programa debe estar en concordancia con los planes ambientales a los que la contratante está comprometida y tener en cuenta los riesgos y oportunidades asociados al cambio climático.

Dentro de los programas de gestión ambiental la organización debe medir la liberación al medio ambiente de sustancias destructoras de la capa ozono y gases de efecto Invernadero y contar con mecanismos para reducir dicha liberación.

Demostrar su implementación conservando los registros correspondientes.

Ajustar los cronogramas de actividades a las condiciones de los contratos. Se deberá presentar en forma más detallada las tareas a realizar en cada una de las actividades del programa de gestión ambiental, de manera que su viabilidad técnica y financiera pueda ser evaluada por parte de la interventoría o personal delegado de la empresa contratante.

Los programas de gestión ambiental deben incluir:

- Objetivos y metas cuantificables
- Responsables

	GUÍA DEL SISTEMA DE GESTIÓN DE SEGURIDAD, SALUD EN EL TRABAJO, AMBIENTE Y SEGURIDAD VIAL PARA CONTRATISTAS DEL SECTOR TRANSPORTE RUC®			
OAUDA005	Rev. 14	01.01.2026		

- Acciones
- Recursos
- Cronogramas de actividades
- Hacer seguimiento, revisar y registrar el progreso frente al cumplimiento de los objetivos y actualizar o enmendar las estrategias y planes con respecto a esto.

La evaluación periódica del(os) programa(s) de gestión deben estar planteados términos de determinación de indicadores de gestión, resultados de estos, análisis de tendencia, replanteamiento de las actividades de los programas e implementación y seguimiento de los planes de acción o toma de decisiones de acuerdo con los resultados de la evaluación.

REQUISITOS ESCENARIO E

Obtendrá el Nivel E la empresa que demuestre que realiza inversiones e implementa buenas prácticas en gestión ambiental con un enfoque de sostenibilidad haciendo los reportes o informes periódicos (Ej.: GRI, Pacto Global) y/o es reconocida (Ej.: Contratantes, autoridades ambientales pertinentes, entre otras).

Buenas Prácticas: La empresa contratista deberá presentar informes periódicos del GRI y Pacto Global, implementación de programas, políticas o iniciativas más allá del cumplimiento legal ambiental.

4. EVALUACIÓN Y MONITOREO

4.1 Incidentes (accidentes y casi accidentes) de trabajo y ambientales, enfermedades laborales y siniestros viales

Toda empresa contratista de acuerdo con las disposiciones legales, debe demostrar la existencia de un sistema de registro y reporte de los accidentes y casi accidentes de trabajo y ambientales y enfermedades laborales calificadas y aceptadas en firme por la Administradora de Riesgos Laborales (ARL) y casos de enfermedad que estén en proceso de calificación de origen.

En este aspecto debe desarrollar las siguientes actividades:

- Elaborar un procedimiento para:
 - Reporte y atención de incidentes (accidentes y casi- accidentes) generadores de lesión, daño (infraestructura, bienes propios o a terceros), pérdida (proceso, condiciones ambientales, entre otras) y enfermedad laboral. La empresa podrá contar con la asesoría de la ARL para el protocolo de atención de incidentes y para su divulgación a los empleados.
 - Realizar la investigación de los accidentes y casi accidentes que incluya todos los parámetros definidos en la Res 1401 de 2007 (o normas que la modifiquen, sustituyan o adicionen) y enfermedades laborales calificadas por ARL y casos de enfermedad que estén en proceso de calificación de origen.
- Asegurar que todos los empleados y contratistas reporten al nivel gerencial pertinente todos los incidentes.
- Reportar, todo accidente y casi accidente de trabajo y enfermedad laboral a las respectivas entidades correspondientes (ARL, EPS, Dirección Territorial) y a la

 Calidad en acción	GUÍA DEL SISTEMA DE GESTIÓN DE SEGURIDAD, SALUD EN EL TRABAJO, AMBIENTE Y SEGURIDAD VIAL PARA CONTRATISTAS DEL SECTOR TRANSPORTE RUC®		 CCS <i>Consejo Colombiano de Seguridad</i>
OAU005	Rev. 14	01.01.2026	

Compañía Contratante, dentro de los plazos establecidos por la legislación y los contratos.

- Registrar y analizar indicadores de pérdidas (daños a la propiedad, al ambiente, al proceso, a terceros) y costo directos e indirectos por accidentes, casi accidentes laborales y ambientales y enfermedad laboral.
- Llevar registros estadísticos de accidentalidad y enfermedad laboral incluidos trabajadores en misión y subcontratistas y realizar el análisis tendencial del desempeño de subcontratistas.
- Investigar todos los accidentes y casi accidentes laborales y ambientales, y eventos de enfermedad laboral ocurridos para determinar su causa y hacer el seguimiento a las recomendaciones generadas.
- Para el caso de las enfermedades laborales calificadas por ARL y casos de enfermedad que estén en proceso de calificación de origen verificar que la empresa disponga de la información relevante relacionada con cada caso, análisis o estudio de puesto de trabajo, el plan de acción y seguimiento a las acciones enfocados a la prevención de nuevos casos o progresión de casos existentes.
- Dar a conocer el resultado de las investigaciones, las acciones necesarias y las lecciones aprendidas a todos los niveles y funciones pertinentes.
- Realizar el análisis tendencial de causalidad de la accidentalidad, casi-accidentalidad y enfermedad laboral, por lo menos semestralmente, tomar acciones y hacer los seguimientos.

La empresa deberá generar los reportes y notificaciones que establezca la legislación aplicable y el contratante, de acuerdo con los acuerdos suscritos.

La organización debe contar con un histórico de datos (puede ser en una Base de Datos) de incidentalidad que permita analizar, definir tendencias, diagnosticar y tomar decisiones para identificar e implementar oportunidades de mejora.

• **Investigación interna de siniestros viales**

La organización debe documentar y aplicar una o varias técnicas, metodologías o procedimientos para la investigación interna de siniestros viales, con el fin de reportar, registrar, investigar, analizar y divulgar los siniestros viales, en los que se ven involucrados los colaboradores de la organización en los desplazamientos laborales y en el entorno próximo de la organización.

Las investigaciones internas de los siniestros viales con fallecidos y/o lesionados en los que la organización se ve involucrada, se deben realizar teniendo en cuenta el factor humano, factor infraestructura y factor vehículo, determinando las causas inmediatas, causas raíz, las fallas de control y los planes de acción para evitar que se presenten nuevos casos. La organización debe divulgar las lecciones aprendidas de los siniestros viales.

• **Registro y análisis estadístico de siniestros viales**

A partir de la línea base establecida siguiendo los lineamientos del Diagnóstico, la organización debe definir y documentar su nivel de perdida clasificando sus siniestros viales con miras en proyectar estadísticamente la mejora y/o reducción de estos, según la metodología de la pirámide de la seguridad vial (Hyden).

Con base en la pirámide de la seguridad, la organización debe construir e implementar una matriz de nivel de perdida, la cual depende las variables que son más relevantes

	GUÍA DEL SISTEMA DE GESTIÓN DE SEGURIDAD, SALUD EN EL TRABAJO, AMBIENTE Y SEGURIDAD VIAL PARA CONTRATISTAS DEL SECTOR TRANSPORTE RUC®			
OAUDA005	Rev. 14	01.01.2026		

para la organización y que permitan mantener en el tiempo, estadísticas según los siniestros viales.

Si la organización tiene información disponible, debe clasificar los datos históricos de los siniestros viales con base en el nivel de perdida (preferiblemente de los últimos cinco años), establecer la tendencia de los siniestros viales y definir su límite máximo tolerable por la organización. En caso de que la organización no cuente con datos históricos de sus siniestros viales, la clasificación del nivel de perdida se debe empezar a construir a partir del diseño e implementación del PESV.

La organización debe realizar una proyección estadística con base en los siniestros viales del último año, la cual debe ser realista, en implementar la visión de cero siniestros viales.

La organización debe documentar el registro estadístico de los siniestros viales, diferenciando los siniestros viales de acuerdo con la gravedad del evento según el nivel de perdida y separando lo análisis estadísticos de los desplazamientos laborales de los desplazamientos cotidianos / no laborales; la organización debe analizar este registro y establecer las conclusiones del análisis, lo cual debe ser el punto de partida del plan anual de trabajo y del establecimiento de competencias y plan anual de formación.

El CSV debe analizar los resultados de la siniestralidad vial, las tendencias incluyendo el análisis de correlación espacial y temporal, las causas inmediatas y causas raíz de los siniestros viales de la organización y de contratistas, con el objetivo de que la organización focalice los recursos de la seguridad vial en los factores principales que contribuyen en los siniestros viales y que están bajo el control de la organización.

REQUISITOS ESCENARIO E

Obtendrá el Nivel E la empresa que demuestre que, de acuerdo con el resultado del análisis tendencial de causalidad, genera estrategias se generan cambios significativos en el sistema para la gestión del riesgo y / o planes de acción estratégicos y/o comparte las lecciones aprendidas con otras compañías pares o al sector al que pertenece la empresa.

Buenas Prácticas: Si la causa inmediata que origina los accidentes fue identificada como ausencia o resguardos inadecuados en las maquinas la empresa podría optar por realizar una reconversión de tecnologías, con el objetivo de eliminar o reducir la accidentalidad asociada a un factor de riesgo. Una forma de compartir las lecciones aprendidas con las otras compañías pares o al sector al que pertenece la empresa es a través de la página web, publicaciones periódicas, foros Inter empresas, email a los clientes. Si la causa inmediata que origina la enfermedad laboral ha sido identificada para un caso particular, se evalúa la exposición general y se dan soluciones sistémicas.

4.2. Auditorías internas al SG – SSTASV y al PESV

Demostrar la existencia de procedimientos por escrito de auditoría interna que permita evaluar el desarrollo del SG-SSTASV y del PESV. Se debe definir el alcance de la auditoria de cumplimiento del Sistema de Gestión de la Seguridad, Salud en el Trabajo, Ambiente y Seguridad Vial SG-SSTASV el cual deber contemplar los requisitos definidos en el Decreto 1072 de 2015 o normas que la modifiquen, sustituyan o adicionen, los requisitos ambientales aplicables y los requisitos legales

 Calidad en acción	GUÍA DEL SISTEMA DE GESTIÓN DE SEGURIDAD, SALUD EN EL TRABAJO, AMBIENTE Y SEGURIDAD VIAL PARA CONTRATISTAS DEL SECTOR TRANSPORTE RUC®			 CCS <i>Consejo Colombiano de Seguridad</i>
OAUQA005	Rev. 14	01.01.2026		

de seguridad vial, tránsito y transporte, incluyendo los requisitos de habilitación de empresas de transporte definidos en el Decreto 1079 de 2015 (o normas que la modifiquen, sustituyen o adicionen).

Se debe establecer, implementar y mantener programas de auditoría que deben cubrir todas las áreas, procesos, proyectos y elementos del sistema, incluyendo auditorías internas o externas para evaluar el cumplimiento y las evidencias de la planificación, seguimiento y mejora del SG-SSTASV y del PESV, realizadas con una periodicidad por lo menos una vez al año, la cual será planificada con la participación del Comité de Seguridad Vial y Comité Paritario o Vigía de Seguridad y Salud en el Trabajo y ejecutadas por personal que no tenga responsabilidad directa con la actividad que se esté auditando.

Se deben mantener los registros y hacer el análisis de los resultados para establecer causas de las no conformidades y observaciones, e implementar acciones correctivas y preventivas; finalmente, se debe realizar un seguimiento a todas las acciones anteriores.

Los resultados de la auditoría deben ser comunicados a los responsables de adelantar las medidas preventivas, correctivas o de mejora en la empresa.

Durante la ejecución del contrato, la compañía operadora podrá realizar las auditorías que considere pertinentes. Igualmente, exigirá lo mismo a sus contratistas.

REQUISITOS ESCENARIO E

Obtendrá el Nivel E la empresa que demuestre que del resultado del análisis de las auditorias se evalúa la viabilidad de generar cambios significativos en el sistema y/o planes de acción estratégicos los cuales son tratados en la revisión gerencial. Demostrar que involucra a otras partes interesadas en sus auditorías, para ayudarla a identificar oportunidades de mejoras adicionales.

Auditoria a proveedores, contratistas y subcontratistas de las empresas de transporte, iniciando por los involucrados en los factores críticos de la siniestralidad vial, por ejemplo, los relacionados con frenos, luces, mantenimiento preventivo, formación, etc.

Buenas Prácticas: *Práctica de auditorías internas por parte de expertos técnicos que además de contar con competencias en SSTASV cuenten con amplias competencias en la actividad económica de la empresa evaluada, lo cual genera valor agregado al sistema de gestión SSTASV.*

Contar con un programa de formación de auditores internos y realizar auditorías cruzadas entre las diferentes sedes o proyectos de la empresa.

4.3. Acciones Correctivas y Preventivas

La organización debe establecer un procedimiento de acciones correctivas y preventivas para manejar las no conformidades reales o potenciales que puedan influir en una desviación del sistema y para garantizar la eficacia de cualquier acción correctiva que se tome; estas acciones pueden ser las derivadas de los resultados de las inspecciones, investigación de siniestros viales e incidentes, auditorías internas y externas, observación de tareas, reportes de actos y condiciones, acciones administrativas del

 Calidad en acción	GUÍA DEL SISTEMA DE GESTIÓN DE SEGURIDAD, SALUD EN EL TRABAJO, AMBIENTE Y SEGURIDAD VIAL PARA CONTRATISTAS DEL SECTOR TRANSPORTE RUC®		 CCS <i>Consejo Colombiano de Seguridad</i>
OAU005	Rev. 14	01.01.2026	

Ministerio del Trabajo, Ministerio del Ambiente, Superintendencia de Transporte, Secretarías de Tránsito, Transporte y movilidad, ARL's u otras entidades entre otras. Dicho procedimiento debe contemplar una metodología para el análisis de sus causas que le permita eliminar la causa raíz.

Cuando la acción correctiva y la acción preventiva identifican peligros nuevos o que han cambiado, o la necesidad de controles nuevos o modificados, el procedimiento debe exigir que las acciones propuestas sean revisadas a través del proceso de valoración del riesgo antes de su implementación.

La empresa debe revisar la eficacia de las acciones correctivas y preventivas tomadas.

La organización debe asegurar que cualquier cambio necesario que surja de la acción correctiva y de la preventiva se incluya en la documentación del SG-SSTASV.

El tratamiento a las no conformidades encontradas debe realizarse por medio del procedimiento de acciones correctivas o preventivas definido a través de los resultados de:

- Auditorías internas o mediante el reporte de inspecciones planeadas,
- Resultados de investigación de accidentes y siniestros viales,
- Sugerencias del personal o contratistas,
- Revisión por la gerencia,
- Cambios en procedimientos o métodos de trabajo,
- El monitoreo de indicadores o
- Auditoría externa realizada por el Consejo Colombiano de Seguridad (CCS), que incluya análisis de actas de inconsistencias.

Para las no conformidades detectadas se deben analizar sus causas, establecer el plan de acción y el seguimiento a las acciones propuestas.

Los resultados de las acciones correctivas y preventivas tomadas deben ser comunicados a las partes interesadas.

Con el fin de detectar no conformidades potenciales la empresa debe crear mecanismos que le permita emprender acciones preventivas y así prevenir la ocurrencia de eventos no deseados.

Así mismo, la organización debe realizar el análisis y seguimiento a las causas de las no conformidades levantadas por el CCS en la auditoría anterior y definir un plan de acción para el cierre de la totalidad de estas, lo cual será evidenciado en la auditoría de seguimiento.

Nota sobre los planes de acción exigidos por las empresas contratantes que así lo soliciten:

- a. Las empresas contratantes del RUC® podrán solicitar al CCS el apoyo administrativo para la revisión de los planes de acción propuestos por las empresas contratistas para gestionar las no conformidades identificadas en su proceso de evaluación del RUC®.

 Calidad en acción	GUÍA DEL SISTEMA DE GESTIÓN DE SEGURIDAD, SALUD EN EL TRABAJO, AMBIENTE Y SEGURIDAD VIAL PARA CONTRATISTAS DEL SECTOR TRANSPORTE RUC®		 CCS <i>Consejo Colombiano de Seguridad</i>
OAUDAO05	Rev. 14	01.01.2026	

- b. Al finalizar el proceso de auditoría RUC® se hará entrega del formato de planes de acción a la empresa contratista que preste servicios a las empresas contratantes que exijan este requisito, el cual debe ser diligenciado y enviado vía correo electrónico al auditor que realizó la visita dentro de los diez (10) días calendario después de recibido el informe, quien validará y emitirá un concepto conforme, no conforme o sin observaciones, dentro de los tres (3) días calendario siguientes, a la empresa contratista y el CCS lo remitirá al contratante por correo electrónico.
- c. Una vez aprobado por el plan de acción por parte del auditor, es responsabilidad de la empresa contratista realizar el cargue de este en el portal del RUC® para el respectivo seguimiento.
- d. El CCS no se hace responsable por las desviaciones que puedan presentarse en la gestión del contratista para el cierre de sus no conformidades del RUC®, aplicando el plan de acción revisado por el auditor del CCS.
- e. El auditor en la próxima auditoría puede indicar que el plan de acción para las NC del periodo anterior no es conforme a lo establecido, dado que, por cambios propios de la operación, el plan previsto no cumplió eficazmente con su objetivo.
- f. Si la empresa contratista del RUC® no entrega el plan de acción en el tiempo establecido, se evaluará esta condición en su siguiente visita en el numeral 4.3 del RUC® “Acciones correctivas y preventivas”, en el escenario A.

REQUISITOS ESCENARIO E

Obtendrá el Nivel E la empresa que demuestre que del resultado del análisis se evalúa la viabilidad de generar cambios significativos en el sistema y/o planes de acción estratégicos los cuales son tratados en la revisión gerencial.

Buenas Prácticas: La gerencia se involucra de manera directa analizando las causas de las no conformidades, generando y haciendo seguimiento directo al cumplimiento de los planes de acción.

Se evidencia que las acciones correctivas y/o preventivas detectadas proponen cambios significativos en el SSTASV, y se involucra en el procedimiento de gestión del cambio.

4.4. Inspecciones en SSTASV

Las empresas deben demostrar que cuenta con un programa de inspecciones de SSTASV, incluyendo inspecciones pre operacionales de vehículos (propios y de contratistas), equipos y herramientas, que permitan hacer seguimiento a la conformidad con controles operacionales y programas de gestión, el programa debe incluir:

- Definición de áreas
- Cronograma de inspecciones
- Responsable de la inspección
- Alcance de la inspección.

 Calidad en acción	GUÍA DEL SISTEMA DE GESTIÓN DE SEGURIDAD, SALUD EN EL TRABAJO, AMBIENTE Y SEGURIDAD VIAL PARA CONTRATISTAS DEL SECTOR TRANSPORTE RUC®		 CCS <i>Consejo Colombiano de Seguridad</i>
OAUADA005	Rev. 14	01.01.2026	

- Listas de verificación a utilizar de acuerdo con la actividad que la empresa desarrolle (incluye observaciones de comportamientos seguros frente al riesgo) y la valoración de los riesgos e impactos (salud, seguridad y ambiente)
- Análisis de condiciones anormales repetitivas y sus causas básicas
- Valoración de riesgos potenciales
- Registros de las inspecciones realizadas
- Proceso de seguimiento a acciones correctivas y preventivas
- Informes periódicos a la gerencia

La evaluación periódica del programa de inspecciones de SSTASV debe estar planteada en términos de: determinación de indicadores, resultados de estos, análisis de tendencias, replanteamiento de las actividades del programa e implementación y seguimiento de los planes de acción o toma de decisiones de acuerdo con los resultados de la evaluación.

• **Inspecciones de Vehículos y Equipos**

La empresa debe definir uno o varios procedimientos y mecanismos para el registro de la inspección preoperacional diaria de vehículos automotores y no automotores que se utilizan para desplazamientos laborales al servicio de la organización, teniendo en cuenta el nivel de riesgo vial de la operación por cada tipo de vehículo.

El procedimiento debe contener como mínimo: los responsables de realizar la inspección preoperacional y los responsables del control de las inspecciones; y criterios y condiciones de conservación de los registros de las inspecciones preoperacionales realizadas en el último año.

El mecanismo o formato de registro de la inspección preoperacional diaria al menos debe contener la lista de chequeo que permita verificar la disponibilidad de los elementos a inspeccionar, el buen funcionamiento del vehículo, su estado y los niveles aceptables para el funcionamiento y la seguridad del vehículo y de sus ocupantes.

Parte de los elementos para tener en cuenta en el ejercicio de inspecciones de los vehículos, de acuerdo con la operación de la empresa, están:

- **Documentos del vehículo y del conductor:** licencia de tránsito, SOAT, Revisión técnico-mecánica, licencia de conducción y cédula de ciudadanía.
- **Fluidos:** Todo vehículo, liviano o pesado debe mantener niveles óptimos de sus fluidos (aceite o lubricante, refrigerante, agua del limpiaparabrisas, líquido de frenos y líquido de dirección (cuando aplique).
- **Cinturones de seguridad y apoya cabezas.** Todo vehículo, liviano o pesado, debe tener instalado en todos los asientos cinturones de seguridad individuales y funcionales, deben cumplir con las especificaciones del fabricante, y los requerimientos mínimos estipulados en la Resolución 1274 de junio 24 de 2005 de Min-Comercio y NTC 1570 o normas que la modifiquen, sustituyan o adicionen. Vehículos o equipos pesados como retroexcavadoras, vibro compactadores, grúas, carro-macho, etc. deben tener cinturones de seguridad y el operador deberá utilizarlos en todo momento.

 Calidad en acción	GUÍA DEL SISTEMA DE GESTIÓN DE SEGURIDAD, SALUD EN EL TRABAJO, AMBIENTE Y SEGURIDAD VIAL PARA CONTRATISTAS DEL SECTOR TRANSPORTE RUC®		 CCS <i>Consejo Colombiano de Seguridad</i>
OAUADA005	Rev. 14	01.01.2026	

- **Espejos.** Todo vehículo estará equipado con espejo lateral izquierdo, derecho y retrovisor central. En el caso de vehículos pesados se debe contar en forma adicional con espejos convexos para puntos ciegos.
- **Alarma Auditiva de Reversa.** Se debe tener una alarma audible de marcha atrás para todos los vehículos operativos.
- **Sistema de frenos.** Todo vehículo tendrá un sistema de frenos completamente funcional sometido a mantenimiento de acuerdo con los requerimientos del fabricante. En el caso donde sea factible y conveniente la empresa podrá exigir el sistema de frenos anti-bloqueo ABS, especialmente en tracto camiones y vehículos destinados al transporte de personal.
- **Bolsas de aire (AIRBAGS).** Se debe tener bolsas de aire para conductor y considerar su instalación para los pasajeros y laterales cuando estén disponibles.
- **Parabrisas y ventanas.** Todo vehículo debe tener vidrio laminado para parabrisas y laminado o templado en las ventanas laterales y traseras. Todos los vidrios deben estar libres de grietas o perforaciones y las ventanas deben funcionar adecuadamente, según el tipo de vehículo.
- **Limpiaparabrisas:** Todo vehículo debe estar previsto con un dispositivo limpiaparabrisas funcional.
- **Protección contra impactos laterales.** Los vehículos deben cumplir las regulaciones aplicables sobre resistencia a impactos laterales llevadas a cabo por varios Programas de Evaluación para Vehículos Nuevos NCAP.
- **Luces (externas e internas del vehículo, incluyendo direccionales):** Todas las luces del vehículo deben estar funcionales.
- **Luces de freno.** Se recomienda, adicionalmente, que todos los vehículos livianos tengan una tercera luz de freno instalada en posición central y elevada de color rojo.
- **Apoya cabezas.** Se recomienda que los vehículos livianos tengan instalados apoya cabezas para las sillas delanteras. Se recomienda los apoya cabezas para las sillas traseras y para las cabinas del conductor tipo furgón.
- **Sillas.** Para aquellos vehículos de transporte de personal como buses, busetas, minibuses o aerovan, se recomienda que tengan asientos suficientemente altos y diseñados sin superficies duras o salientes. Todos los asientos instalados en cualquier tipo de vehículo de transporte de pasajeros deberían estar conforme a las especificaciones del fabricante.
- **Llantas (incluyendo llantas de repuesto para vehículos).** Se recomienda que las llantas de los vehículos livianos tengan una profundidad mínima de labrado de 2 mm y que las llantas de los vehículos pesados y los que transportan personal (buses, busetas, microbuses) tengan por lo menos 3 mm de profundidad de labrado. Las llantas deben ser apropiadas para el propósito (i.e. carreteras pavimentadas, destapadas, de invierno, etc.).
- **Reencauche de llantas.** Las llantas no deben ser reencauchadas usando el proceso de vulcanizado a alta temperatura. Se acepta el reencauchado de llantas

 Calidad en acción	GUÍA DEL SISTEMA DE GESTIÓN DE SEGURIDAD, SALUD EN EL TRABAJO, AMBIENTE Y SEGURIDAD VIAL PARA CONTRATISTAS DEL SECTOR TRANSPORTE RUC®		 CCS <i>Consejo Colombiano de Seguridad</i>
OAUADA005	Rev. 14	01.01.2026	

con el método de curado en frío. Estas llantas solo podrán ser usadas en los ejes traseros de los vehículos.

- **Barra antivuelco.** Todo vehículo liviano descubierto debe poseer barra antivuelco, esto incluye camionetas con platón. Esta debe estar ajustada al chasis.
- **Mallas de seguridad.** Cuando un vehículo requiera transportar cargas pesadas, este debe contar con una malla de seguridad apropiada para este propósito entre el espacio de pasajeros y el espacio de carga.
- **Cilindros de gas.** Para los vehículos livianos con sistema a gas, se recomienda instalar los cilindros dentro de un palet o “jaula” fijados al platón del vehículo con tornillos y tuercas de seguridad.
- **Kit de primeros auxilios.** Todo vehículo liviano y pesado debe contar con un kit de primeros auxilios. El kit de primeros auxilios debe contener, como mínimo los siguientes elementos, que deben estar debidamente rotulados con la identificación del producto y la fecha de vencimiento correspondiente:
 - Apósito estéril
 - Curitas
 - Apósito ocular
 - Bajalenguas
 - Esparadrapo
 - Gasa
 - Guantes desechables
 - Inmovilizadores (cuello y ext.)
 - Manta térmica.
 - Tijeras o navaja pequeña
 - Venda elástica de 3 y 4"
 - Vendaje triangular
 - Isodine Espuma
 - Isodine Solución
 - Agua Pura en Botella o Bolsa
 - Manual de primeros auxilios incluido el listado de los elementos del botiquín.
- **Kit de carretera.** Todo vehículo liviano y pesado debe contar con un kit de carretera que contengan como mínimo los siguientes elementos:
 - Un gato con capacidad para elevar el vehículo.
 - Una cruceta.
 - Caja de herramientas básica que debe contener como mínimo Alicate, destornilladores de pala y estrella, llave de expansión y llaves fijas.
 - Dos señales de carretera en forma de triángulo en material reflectivo y provistas de soportes para ser colocadas en forma vertical, o lámparas de señal de luz amarilla intermitentes o de destello.
 - Un extintor mínimo de 20 lbs. Tipo BC para vehículos livianos y dos (2) extintores tipo BC de 20 lbs. para vehículos de transporte de crudo.
 - Linterna con pilas (explosion proof para transporte de combustibles).
 - Llanta de repuesto. (Buen labrado mínimo 2 mm de profundidad para vehículos livianos y 3mm para vehículos pesados).
 - Chalecos reflectivos.

 Calidad en acción	GUÍA DEL SISTEMA DE GESTIÓN DE SEGURIDAD, SALUD EN EL TRABAJO, AMBIENTE Y SEGURIDAD VIAL PARA CONTRATISTAS DEL SECTOR TRANSPORTE RUC®			 CCS <i>Consejo Colombiano de Seguridad</i>
	OAUADA005	Rev. 14	01.01.2026	

- Tacos.
- **Kit de control de derrames.** Los vehículos de carga líquida deben contar con el kit de control de derrames que incluye los siguientes materiales, adecuados para el producto que transportan:
 - Barreras absorbentes de 5 pulgadas aptas para el producto que transportan.
 - Material absorbente
 - 10 bolsas plásticas
 - Pica con cabo (Si transportan combustibles, la pica debe ser antichispa).
 - Pala con cabo (Si transportan combustibles, la pica debe ser antichispa).
 - 10 metros de manila de $\frac{1}{2}$ "
 - 1 masilla epóxica
 - 4 cuñas de madera
 - 1 martillo de hule
 - Mínimo 25 metros de cinta demarcación
 - Guantes en nitrilo
 - Guantes de vaqueta
 - Elemento de protección respiratoria según elemento a transportar
 - Gafas de seguridad
 - Balde plástico de 5 litros
 - 5 m² de plástico grueso
 - 500 cm³ de jabón desengrasante
 - Paños absorbentes
- **Señalización de vehículos.** Todos los vehículos deben cumplir con la normatividad aplicable vigente a cada operación.
- **Salida de emergencia.** Todo vehículo dedicado al transporte colectivo de personas (ejemplo: buses, busetas, microbuses, colectivos), debe tener como mínimo una salida de emergencia en cada uno de sus costados perfectamente señalizada, y con los respectivos martillos, adicionales a las puertas de ascenso de pasajeros. (Resolución 7126 de octubre de 1996 o normas que la modifiquen, sustituyan o adicionen).
- **Sistema de información de datos.** La empresa debe tener un sistema de información de datos para el seguimiento de sus vehículos; deberá tener en cuenta sistemas de seguimiento a los vehículos y comportamiento de los conductores, con las siguientes características según necesidades de la operación:
 - Velocidad, incluidas las geozonas de mayor riesgo
 - Ubicación;
 - Aceleraciones y desaceleraciones bruscas.
 - Tiempos de duración de los desplazamientos.
 - Conducción fuera de banda verde
 - Alteraciones al dispositivo.
 - Registro de kilómetros recorridos.
 - Alarma de advertencia al conductor cuando se sobrepongan límites de velocidad establecidos.
 - Registros de velocidad (últimos 20 segundos), cuando ocurra un accidente vial.

 Calidad en acción	GUÍA DEL SISTEMA DE GESTIÓN DE SEGURIDAD, SALUD EN EL TRABAJO, AMBIENTE Y SEGURIDAD VIAL PARA CONTRATISTAS DEL SECTOR TRANSPORTE RUC®			 CCS <i>Consejo Colombiano de Seguridad</i>
OAUDA005	Rev. 14	01.01.2026		

- **Sistema de remolque.** Los vehículos autorizados para halar remolques deben tener su sistema de tiro original de fábrica y/o que esté certificado para la capacidad de arrastre y que sea avalado por el fabricante del vehículo. Estos sistemas de tiro deben ser sometidos a las inspecciones y mantenimiento que indique el fabricante.

Nota: Toda empresa que disponga de instalaciones para el estacionamiento, reparación carga o descarga de materiales, insumos o personas, debe contar con un programa de inspecciones periódicas de dichas instalaciones.

Igualmente se recomienda que los registros de las inspecciones estén disponibles como evidencias para revisiones futuras o procesos de auditoría de la empresa.

Toda empresa del sector transporte debe contar con un programa de inspecciones periódicas de las instalaciones de descarga, los talleres y empresas con que maneja sus desechos, e inspecciones preoperacionales de todos los vehículos propios, afiliados y contratados. Estas inspecciones deben estar soportadas con sus respectivos registros de implementación incluyendo los aspectos definidos en el formato Anexo, y elaborar planes de acción y seguimiento a las acciones derivadas de los hallazgos encontrados. El programa debe ser evaluado con indicadores de gestión para verificar su efectividad.

La evaluación de los vehículos inspeccionados en campo se realiza con la fórmula:

$$\text{Cumplimiento} = \text{Total ítems conformes} / \text{Total ítems evaluados}.$$

REQUISITOS ESCENARIO E

Obtendrá el Nivel E la empresa que demuestre que cuenta con un programa de seguridad basada en comportamiento en donde se evidencie el ciclo completo PHVA.

Buenas Prácticas: *La gerencia lidera el desarrollo del programa de seguridad basada en el comportamiento y busca involucrar a todos los niveles de la organización y sus centros de trabajo.*

Además de la inspección preoperacional diaria, la organización puede realizar inspecciones posteriores a cada recorrido, o al finalizar el día, o al cambiar de conductor; también puede crear un sistema de alarmas que le permita identificar las fechas de vencimiento de los diferentes aspectos verificados en la inspección para realizar un mejor seguimiento, lo cual es un insumo importante para el programa de mantenimiento predictivo.

4.5. Seguimiento a los requisitos legales

- **Requisitos legales y de otra índole**

La organización debe:

- Entender y ser consciente de cómo sus actividades son o serán afectadas por los requisitos legales y de otra índole, para lo cual debe evaluar periódicamente la conformidad con los requisitos legales aplicables y con otros requisitos que suscribe la organización, debe llevar registros de los resultados de las evaluaciones periódicas.

	GUÍA DEL SISTEMA DE GESTIÓN DE SEGURIDAD, SALUD EN EL TRABAJO, AMBIENTE Y SEGURIDAD VIAL PARA CONTRATISTAS DEL SECTOR TRANSPORTE RUC®		
OAUDA005	Rev. 14	01.01.2026	

- Presentar una declaración formal firmada por el representante legal donde se manifiesta que no se registran sanciones administrativas o judiciales, multas y/o sanciones no monetarias por incumplimiento de leyes y regulaciones relacionadas con aspectos de SSTASV. En caso de que se registren se cuentan con informes sobre las acciones tomadas.
- Establecer en el procedimiento la metodología para la evaluación periódica del cumplimiento de los requisitos legales aplicables a la empresa.
- Llevar registros de los resultados de las evaluaciones periódicas.
- Registros Legales ambientales aplicables vigentes, como:
 - Licencias ambientales.
 - Planes de Manejo Ambiental (Cumplimiento de Fichas - ICAS).
 - Licencia ambiental para el manejo y disposición de Residuos Peligrosos.
 - Permiso de Tala, Salvoconducto de movilización de madera y permiso de comercialización de madera.
 - Permisos ambientales de vertimientos.
 - Permisos ambientales de concesión de aguas.
 - Títulos Mineros (Canteras de materiales pétreos).
 - Permiso de Escombreras autorizadas.
 - Certificados de gases de vehículos.
 - Paz y Salvo de Derechos de vía o uso de Terreno.
 - Licencias de construcción (POT).

REQUISITOS ESCENARIO E

Obtendrá el escenario E, la empresa que demuestre que se anticipa a los cambios de la legislación (se informa, evalúa, participa, planea, entre otras) y trabaja para el cambio (ej.: Participación en consultas públicas, revisión de las páginas de los ministerios para identificar proyectos de ley relacionados con -SSTASV y aplicables a la organización).

Buenas Prácticas Para anticiparse a los cambios de la legislación la empresa podrá informarse sobre los requisitos legales a través de las diferentes fuentes como las páginas de los Ministerios, participación en mesas de trabajo, consultas previas, presentación de alternativas frente a los requisitos legales. Como mínimo la empresa debe informarse y evaluar cómo le afectan los cambios que se prevén en la legislación, contando con registros de dichas consultas y analizando como esos cambios pueden afectar a la organización en aspectos de SSTASV.

- **Sistema de Gestión de la Seguridad y Salud en el Trabajo SG-SST.**

Toda empresa contratista, en armonía con las disposiciones legales vigentes, debe establecer el SG-SST.

La empresa contratista debe diseñar y desarrollar un plan de trabajo anual para alcanzar cada uno de los objetivos propuestos en el SG-SST, el cual debe identificar claramente metas y prioridades de acuerdo con la evaluación inicial, responsabilidades, recursos y cronograma de actividades, en concordancia con los Estándares Mínimos del Sistema Obligatorio de Garantía de Calidad del Sistema General de Riesgos Laborales.

El plan anual de trabajo debe ser ejecutado de acuerdo con lo que empresa ha programado, debe estar firmado por el empleador y el representante del SG- SST.

	GUÍA DEL SISTEMA DE GESTIÓN DE SEGURIDAD, SALUD EN EL TRABAJO, AMBIENTE Y SEGURIDAD VIAL PARA CONTRATISTAS DEL SECTOR TRANSPORTE RUC®			
OAUDA005	Rev. 14	01.01.2026		

- **Plan anual de trabajo del PESV**

La empresa debe definir el plan anual de trabajo del PESV, documento de gestión orientado al cumplimiento de las acciones y estrategias de la organización en seguridad vial para la planificación, implementación, seguimiento y mejora del PESV, la alineación con el Plan Nacional de Seguridad Vial y la articulación con el Sistema de Gestión de Seguridad y Salud en el Trabajo.

Para definir el plan anual de trabajo del PESV, la organización debe tener en cuenta: la política de seguridad vial; el diagnóstico; la caracterización, evaluación y control de riesgos; objetivos y metas del PESV y los programas de gestión de riesgos críticos y factores de desempeño.

- **Afiliación al Sistema de Seguridad Social**

- **Afiliación al Sistema General de Riesgos Laborales.** Toda empresa contratista, en armonía con las disposiciones legales, debe demostrar la afiliación de su personal a una Entidad Administradora de Riesgos Laborales (ARL). Igualmente, exigirá lo mismo a sus contratistas.
- **Afiliación a Entidades Promotoras de Salud.** Toda empresa contratista, en armonía con las disposiciones legales, debe demostrar la afiliación de su personal a las Entidades Promotoras de Salud (EPS). Igualmente, exigirá lo mismo a sus contratistas.
- **Afiliación al Sistema General de Pensiones.** Toda empresa contratista, en armonía con las disposiciones legales, debe demostrar la afiliación de su personal al Sistema General de Pensiones (AFP). Igualmente, exigirá lo mismo a sus contratistas.

La afiliación y pago al sistema de Seguridad Social debe realizarse de acuerdo con el factor salarial real mensual de los trabajadores; el contratista debe asegurar lo mismo a los subcontratistas.

- **Reglamento de Higiene y Seguridad Industrial**

Toda empresa contratista que tenga a su servicio 10 o más trabajadores, en armonía con las disposiciones legales, debe demostrar la existencia de su Reglamento de Higiene y Seguridad Industrial actualizado. Debe documentar la divulgación del reglamento a todos los trabajadores. Otorgado el contrato, antes de iniciar labores, una copia del reglamento debe ser publicada en por lo menos dos sitios suficientemente visibles y accesibles de las áreas de trabajo, para consulta de los trabajadores. Igualmente, exigirá lo mismo a sus contratistas.

- **Comité Paritario en Seguridad y Salud en el Trabajo - COPASST o Vigía en Seguridad y Salud en el Trabajo**

Toda empresa contratista, en armonía con las disposiciones legales vigentes, debe tener conformado el Comité Paritario en Seguridad y Salud en el Trabajo (COPASST) o nombrado el Vigía en Seguridad y Salud en el Trabajo correspondiente (para empresas con menos de 10 trabajadores).

	GUÍA DEL SISTEMA DE GESTIÓN DE SEGURIDAD, SALUD EN EL TRABAJO, AMBIENTE Y SEGURIDAD VIAL PARA CONTRATISTAS DEL SECTOR TRANSPORTE RUC®		
OAUDA005	Rev. 14	01.01.2026	

Debe mantener documentada la conformación, soportes de la convocatoria, elección y conformación del Comité Paritario de Seguridad y Salud en el Trabajo y funcionamiento mensual del comité, registro de acciones desarrolladas y seguimiento a compromisos adquiridos de acuerdo con la Resolución No. 2013 de 1986 y el Decreto 1295 de 1994 del Ministerio de Trabajo y Seguridad Social (o normas que la modifiquen, sustituyan o adicionen).

El contratista debe mantener, promover y documentar el funcionamiento de este comité, en las actividades relacionadas con el contrato. Igualmente, exigirá lo mismo a sus contratistas.

El Comité Paritario de Seguridad y Salud en el Trabajo COPASST o Vigía en Seguridad y Salud en el Trabajo deberá ser capacitado en los aspectos relativos al SG-SST por parte de las Administradoras de Riesgos Laborales - ARL, dentro de las obligaciones que le confiere la normatividad vigente en el Sistema General de Riesgos Laborales.

REQUISITOS ESCENARIO E

Obtendrá el escenario E, la empresa que demuestre que las recomendaciones del COPASST o del Vigía son implementadas y se ven reflejadas en el mejoramiento del SG-SSTA de la empresa. Se descentraliza y funciona el COPASST para los proyectos que reflejan mayor criticidad o número representativo de trabajadores.

Buenas prácticas: Se deberá contar con registros de implementación de gestión del cambio donde se relacionen las recomendaciones realizadas por el COPASST que trasciendan en la mejora del SG-SSTA.

Se cuenta con actas de conformación y reunión de los subcomités del COPASST descentralizados.

- **Comité de seguridad vial (CSV)**

La empresa debe asegurar el control de la gestión de la seguridad vial y para ello debe establecer un comité de seguridad vial que se reunirá por lo menos trimestralmente, manteniendo las actas respectivas.

Los miembros del Comité de Seguridad Vial (CSV) deben ser designados por el nivel directivo de la organización. El CSV debe estar conformado por al menos tres (3) personas con poder de decisión (incluyendo al líder del diseño e implementación del PESV). La competencia y formación mínima que deben tener los integrantes del CSV debe ser definida por la Organización. **Ver elemento 2.4**

- **Reporte de autogestión del PESV**

La organización debe realizar un reporte de autogestión, el cual consiste en reportar anualmente por los medios que disponga la entidad verificadora que le corresponda (Ministerio de Trabajo, Superintendencia de Transporte u Organismo de Transito) los resultados de la medición y análisis de los indicadores de Gestión del PESV y la información que se lista a continuación con corte al 31 de diciembre de cada año,

	GUÍA DEL SISTEMA DE GESTIÓN DE SEGURIDAD, SALUD EN EL TRABAJO, AMBIENTE Y SEGURIDAD VIAL PARA CONTRATISTAS DEL SECTOR TRANSPORTE RUC®		
OAUDA005	Rev. 14	01.01.2026	

teniendo en cuenta que el reporte se debe realizar a más tardar el 31 de enero de cada año:

- Razón social o nombre, Nit, Dirección y Teléfono del domicilio o sede principal de la empresa, entidad u organización.
- Nombre, cargo y correo electrónico institucional del líder del diseño e implementación del PESV.
- Nombre, cargo y correo electrónico de auditor(es) del PESV del último año.
- Nombre del representante legal de la empresa, entidad u organización.
- Misionalidad y tamaño de la organización para efectos del PESV
- Número de vehículos automotores y no automotores (flota de vehículos): Tipo y cantidad de vehículos utilizados para desplazamientos laborales propios, contratistas, tercerizados y de propiedad de colaboradores puestos al servicio de la organización.
- Cantidad de colaboradores de la organización por tipo de actor vial (conductores, peatones, motociclistas, ciclistas),
- Tipo y numero de contratistas, subcontratistas, terceros, incluyendo conductores y propietarios de vehículos permanentes u ocasionales que tienen impacto directo en la ejecución del PESV.
- Descripción de los objetivos y metas del PESV (año finalizado y propuestos para el nuevo año)
- Descripción de los programas de gestión de riesgos críticos y factores de desempeño (año finalizado y propuestos para el nuevo año)
- Número de infracciones por tipo o código de infracción a las normas de tránsito de los conductores de la organización.
- Copia del informe de la última auditoría interna realizada al PESV, donde se constate que el PESV está implementado y el nivel de cumplimiento de los 24 pasos establecidos en la metodología de PESV.

- **Informe mensual de gestión operativa y SSTASV del contratista.**

Toda empresa contratista de transporte debe elaborar y reportar al contratante el informe mensual de la gestión operativa y SSTASV, el cual contiene:

- Horas hombre trabajadas, excesos de jornada de trabajo sobre jornada máxima legal. En cualquier caso, ningún conductor deberá estar en turno de más de 12 horas, ni conducir más de 10 horas en un mismo turno (en caso de presentarse un exceso a la jornada máxima, debe indicarse la justificación).
- Estadística de Kilómetros recorridos.
- Control de velocidad. Verificar excesos de velocidad, frenadas bruscas y sobre revoluciones, por conductor.
- Reporte de condiciones y actos inseguros.
- Porcentaje de Cumplimiento de las Horas de Capacitación dada a los conductores.
- Estadísticas de incidentalidad (accidentes, casi-accidentes de trabajo y siniestros viales) del mes.

REQUISITOS ESCENARIO E

Obtendrá el escenario E, la empresa que demuestre que presenta a los contratantes planes de acción para mejorar su gestión operativa y de SSTASV y hace seguimiento a su cumplimiento.

 Calidad en acción	GUÍA DEL SISTEMA DE GESTIÓN DE SEGURIDAD, SALUD EN EL TRABAJO, AMBIENTE Y SEGURIDAD VIAL PARA CONTRATISTAS DEL SECTOR TRANSPORTE RUC®		 CCS <i>Consejo Colombiano de Seguridad</i>
OAUAD005	Rev. 14	01.01.2026	

5. IMPACTO DE LA ACCIDENTALIDAD (DE TRABAJO, AMBIENTAL EN LA EVALUACIÓN DEL RUC®)

La empresa debe:

- Obtener certificaciones de la ARL de los accidentes y enfermedades laborales ocurridas en los cinco (5) últimos años vencidos o desde su creación si la empresa tiene menos de cinco años y del año en curso. Esta certificación debe incluir:
 - Número promedio de trabajadores afiliados a la ARL durante el periodo de la certificación.
 - Número de accidentes calificados como laborales
 - Número de accidentes pendientes por calificar origen.
 - Número de accidentes laborales fatales.
 - Número de eventos en proceso de calificación en firme del porcentaje de PCL.
 - Número de accidentes laborales con invalidez.
 - Número de accidentes laborales con incapacidad permanente parcial (IPP).
 - Número de accidentes graves de acuerdo con la definición de la Resolución 1401 de 2007, (o normas que la modifiquen, sustituyan o adicionen).
 - Número de accidentes laborales que generaron incapacidad.
 - Número de accidentes laborales que no generaron incapacidad.
 - Número de días de incapacidad generados por los accidentes reportados en el periodo. (Número de días de incapacidad cobrados, Número de días de incapacidad conocidos)
 - Número de casos de enfermedad laboral calificados.
 - Número de casos de enfermedad laboral fatales
 - Número de casos de enfermedad laboral con invalidez
 - Número de casos de enfermedad laboral con incapacidad permanente parcial IPP
 - Número casos de enfermedad laboral con tiempo perdido.
 - Número casos de enfermedad laboral sin tiempo perdido.
 - Número de días de incapacidad generados por enfermedad laboral reportados en el periodo.

Nota 1: Las definiciones de cada variable del certificado se describen en el Anexo 12.

Nota 2: El periodo para la expedición de las certificaciones será:

- Certificación actualizada de los últimos cinco (5) años vencidos a corte de diciembre, inclusive si se han tenido cambios de ARL en dicho lapso.
 - Con una vigencia no mayor a 30 días de la fecha de la auditoría.
- La certificación del año en curso de fecha de la evaluación RUC® será:
 - Con corte al último día del mes anterior a la fecha de la auditoría.
 - Con una vigencia no mayor a 30 días de la fecha de la auditoría.

Nota 3: La certificación de la ARL es un documento indispensable para realizar la visita; de no contar con este documento y con las especificaciones anteriormente expuestas, se afectará la calificación de este elemento en la evaluación del RUC® en escenario A, siendo este un requisito evaluable.

 Calidad en acción	GUÍA DEL SISTEMA DE GESTIÓN DE SEGURIDAD, SALUD EN EL TRABAJO, AMBIENTE Y SEGURIDAD VIAL PARA CONTRATISTAS DEL SECTOR TRANSPORTE RUC®		 CCS <i>Consejo Colombiano de Seguridad</i>
OAUADA005	Rev. 14	01.01.2026	

Nota 4: Se debe suministrar previamente al ejercicio de auditoria los accidentes de trabajo y enfermedades laborales a través del Portal RUC®, modulo accidentalidad. El no reporte de los eventos afectará la calificación de este elemento en la evaluación del RUC® en escenario A, siendo este un requisito evaluable.

- En toda organización que durante la ejecución de sus labores se generen accidentes con lesiones incapacitantes calificados como invalidez y/o fatalidades de sus trabajadores directos, contratistas y trabajadores en misión o se evidencia que ha tenido infracciones ambientales en el periodo evaluado, derrames o fugas de productos superiores a un barril sin gestión por parte de la organización en el último periodo evaluado, incluyendo vehículos propios y terceros tendrán en este elemento una calificación en el escenario A.
- La empresa debe demostrar que no se han presentado accidentes con incapacidad permanente parcial en el último periodo evaluado, incluyendo trabajadores en misión y subcontratistas de las actividades contractuales con la empresa. [La metodología para la evaluación de los eventos con incapacidad permanente parcial se detalla en el anexo 3.](#)

La empresa que presente accidente con incapacidad permanente parcial (IPP) y posteriormente este sea calificado como una invalidez o una fatalidad, se evaluará en el escenario A en el periodo correspondiente, así haya sido impactado como accidente con incapacidad permanente parcial (IPP) en una evaluación anterior.

- El periodo que se revisará para determinar la existencia de accidentes con lesiones incapacitantes (permanente, parcial o invalidez) y/o fatalidades, es el comprendido entre la última fecha de evaluación del RUC® y la fecha en la que se está realizando la evaluación de seguimiento (se incluyen auditorías adicionales correspondientes al mismo periodo).

En el caso que una empresa realice una visita adicional y que en esta se presente impacto de la accidentalidad por nuevos eventos (fatalidad, invalidez y/o incapacidad permanente parcial) estos se evaluarán en la próxima visita de seguimiento. Así mismo, se mantendrán los hallazgos e impactos asociados a los elementos 5 y 6 resultantes de la última visita de verificación o de seguimiento.

Sin embargo, si durante la auditoría del año en curso se identifica la existencia de accidentes graves, con lesiones incapacitantes (permanente, parcial o invalidez) y/o fatalidades que no hayan sido registrados en los certificados de la ARL requeridos para las auditorías de los últimos 5 periodos anteriores y/o que no hayan sido informados por la empresa a los auditores del RUC® en el periodo que aplicaba su calificación, tendrán en este elemento una calificación en el escenario que corresponda según la severidad del evento.

Las empresas nuevas deben demostrar que no han presentado eventos que impacten la accidentalidad (accidentes con lesiones incapacitantes permanente parcial, invalidez y/o fatalidades) en los últimos cinco años vencidos o desde su fecha de constitución (si tienen menos de cinco años de constituida).

- La empresa deberá demostrar la ausencia o disminución en los últimos 5 años vencidos de la tendencia del indicador de frecuencia de accidentes de trabajo con lesión incapacitante y del indicador de incidencia para enfermedades laborales

	GUÍA DEL SISTEMA DE GESTIÓN DE SEGURIDAD, SALUD EN EL TRABAJO, AMBIENTE Y SEGURIDAD VIAL PARA CONTRATISTAS DEL SECTOR TRANSPORTE RUC®			
OAUDA005	Rev. 14	01.01.2026		

certificadas por la ARL para los trabajadores directos, trabajadores en misión y subcontratistas y deberá demostrar la ausencia o disminución en los últimos 2 años vencidos del comportamiento del indicador de frecuencia de accidentes de trabajo con lesión incapacitante y del indicador de incidencia para enfermedades laborales certificadas por la ARL para los trabajadores directos, trabajadores en misión y subcontratistas. No se incluyen los eventos que están en proceso de calificación de origen. Ver anexo 3.

De manera semestral, las empresas contratantes del RUC® deben reportar los accidentes fatales o con lesiones incapacitantes de sus contratistas al CCS, para su análisis y seguimiento por parte del Comité Operativo del RUC®.

Nota 4: Los accidentes de trabajo relacionados con seguridad física, orden público, suicidios, desastres naturales o aquellos que están fuera del alcance del sistema de gestión, serán susceptibles de revisión por parte del Comité Operativo del RUC® antes de la realización del proceso de evaluación a solicitud de la empresa contratista, con un tiempo previo de dos meses y sus respectivos soportes.

La empresa debe mantener evidencias del último año de sustento en donde demuestra que no cuenta con sanciones, autos o investigaciones ambientales en curso.

La empresa debe demostrar que no han ocurrido accidentes de tránsito, derrames o fugas de productos, en el último periodo evaluado, incluyendo vehículos propios y terceros.

En el caso en que se encuentre en proceso de calificación un evento, se afectará el impacto de la accidentalidad en el año en el cual se califique dicho evento por la entidad competente.

REQUISITOS ESCENARIO E

Obtendrá el nivel E la empresa que demuestre que es reconocida por terceros por la gestión del riesgo con el mejoramiento continuo en el último año (ministerio, ARL, CCS, operadoras o contratantes del RUC®) o se evidencia Índice de Frecuencia (IF) de lesión incapacitante igual a cero en los últimos tres años para empleados directos, contratistas y subcontratistas, y realiza reportes externos o informes periódicos (ej.: GRI, Pacto Global) o es reconocida (contratantes, autoridades ambientales pertinentes regional o nacional) por su desempeño ambiental o desarrolla prácticas ambientales innovadoras (ej. uso de energías alternativas, mercados verdes, etc.).

6. Imprecisión en la información suministrada por la organización con respecto a la accidentalidad

La empresa que presente diferencias en la información que influya en la tendencia o en el impacto a la accidentalidad en el número de casos reportados al CCS (incapacidad temporal, IPP calificadas o con calificación en firme, invalidez, fatales, accidentes graves de acuerdo con la definición de la Resolución 1401 de 2007 o normas que la modifiquen, sustituyen o adicionen), no reportados y/o no impactados en el período de vigencia donde aplicaba su impacto, tendrá una disminución en su calificación total del 5%, la cual se mantendrá hasta la próxima visita de seguimiento.

	GUÍA DEL SISTEMA DE GESTIÓN DE SEGURIDAD, SALUD EN EL TRABAJO, AMBIENTE Y SEGURIDAD VIAL PARA CONTRATISTAS DEL SECTOR TRANSPORTE RUC®			
OAUDA005	Rev. 14	01.01.2026		

A las empresas que demuestren una gestión que permita evidenciar en la próxima visita de seguimiento que ya no presentan diferencias respecto a la imprecisión levantada en la visita anterior, no se le disminuirá la calificación total en un 5%.

A las empresas que no demuestren una gestión de la imprecisión en la próxima visita de seguimiento, se les mantendrá la disminución en su calificación total del 5% y adicional, si se encuentran nuevas diferencias en la información que influya en la tendencia o en el impacto a la accidentalidad, independientemente si se realizó o no gestión de la imprecisión identificada en la auditoría anterior, se procederá a levantar nuevamente un hallazgo y se disminuirá la calificación total en un 5%, la cual se mantendrá hasta la próxima visita de seguimiento.

Los mecanismos para reportar el número de casos al CCS serán la certificación de ARL, el formato Detalle ATEL enviado en el momento de la programación requerido para el plan de auditoría y la información estadística interna de la empresa.

La empresa contará con la posibilidad de realizar su aclaración al Comité Operativo dentro los 10 días hábiles después de recibido el informe, siguiendo lo estipulado en el Literal a del Artículo 18 del OAUP008 Reglamento Unificado del RUC®.

Nota: Para el análisis de las imprecisiones se tendrán en cuenta los accidentes graves, de acuerdo con la definición de la Resolución 1401 de 2007 (o normas que la modifiquen, sustituyan o adicionen), presentados hasta el 31 de diciembre del año 2021 y tendrán el tratamiento adicional en el numeral 5. de acuerdo con lo definido en la guía RUC® Rev. 19 del 21.01.01 y el formato de autoevaluación RUC® Rev. 26 del 21.06.08.

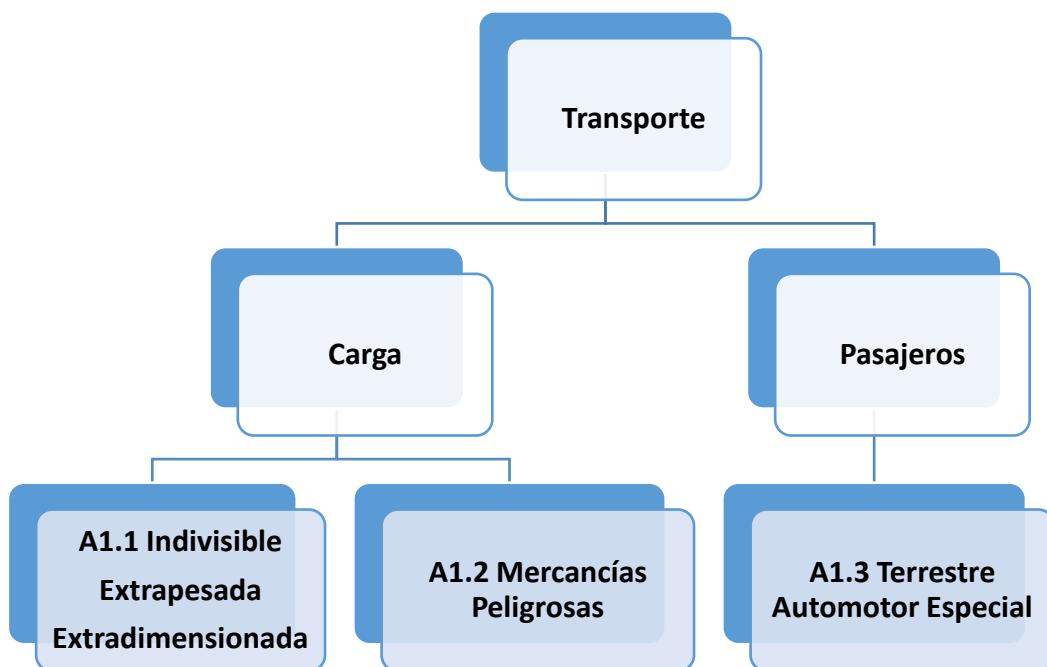
	GUÍA DEL SISTEMA DE GESTIÓN DE SEGURIDAD, SALUD EN EL TRABAJO, AMBIENTE Y SEGURIDAD VIAL PARA CONTRATISTAS DEL SECTOR TRANSPORTE RUC®		
OAUDA005	Rev. 14	01.01.2026	

ANEXO 1.

REQUISITOS ESPECÍFICOS EN SSTASV SEGÚN MODALIDAD DE TRANSPORTE

Establecer requisitos adicionales en Seguridad, Salud en el Trabajo, Ambiente y Seguridad Vial SSTASV para las operaciones de transporte, específicamente para las empresas contratistas de transporte de carga (indivisible, extrapesada y extradimensionada y mercancías peligrosas) y transporte especial de pasajeros.

Estos requisitos incluyen a las empresas, sus subcontratistas y a todos los vehículos, propietarios de vehículos y conductores que transporten en su nombre (propios, contratados, afiliados).



	GUÍA DEL SISTEMA DE GESTIÓN DE SEGURIDAD, SALUD EN EL TRABAJO, AMBIENTE Y SEGURIDAD VIAL PARA CONTRATISTAS DEL SECTOR TRANSPORTE RUC®			
	OAUDA005	Rev. 14	01.01.2026	

A1.1 TRANSPORTE DE CARGA INDIVISIBLE, EXTRAPESADA Y EXTRADIMENSIONADA

1. DOCUMENTACIÓN.

1.1 Documentos generales.

La empresa debe:

- Estar habilitada ante el Ministerio de Transporte o ante un organismo de Tránsito, de acuerdo con su jurisdicción.

Tener claro que la habilitación es intransferible a cualquier título, en consecuencia, los beneficiarios de esta no podrán celebrar o ejecutar actos que impliquen que la actividad transportadora se desarrolle por persona diferente a la empresa que inicialmente fue habilitada.

- Expedir, remitir al Ministerio de Transporte y mantener en sus archivos, en los términos y condiciones que establezca este, el manifiesto electrónico de carga, elaborado de manera completa. Además, debe entregar un original del Manifiesto Electrónico de Carga, al propietario, poseedor o tenedor del vehículo de servicio público de carga.
- Expedir una remesa terrestre de carga, proporcionadas por el remitente, así como las condiciones generales del contrato de transporte.
- Tener una copia de los siguientes documentos correspondientes a cada vehículo de carga que se registre para el transporte: Catálogo o copia del plano del vehículo, licencia de tránsito, seguro obligatorio de accidentes de tránsito (SOAT) vigente como mínimo hasta la fecha límite del permiso, tarjeta de Registro Nacional de Remolques, Semirremolques, Multimodulares y similares (en los casos en que aplique).

Los conductores de los vehículos deben portar con los siguientes documentos:

- Original o copia de la aprobación del respectivo permiso, aprobado por la autoridad competente de acuerdo con la jurisdicción de la infraestructura vial por la cual se está transitando.
- Documento original que acredite el peso de la carga que transporta expedido por el generador de la carga (empresa oficial o privada, o persona natural o jurídica) y el peso bruto vehicular del equipo de transporte expedido par la persona natural o jurídica poseedora del permiso, para el control en la vía por parte de las autoridades competentes.
- Adicionalmente, portar durante la conducción, los demás documentos que los reglamentos establezcan para el transporte de mercancías de carácter peligroso, restringido o especial.

 Calidad en acción	GUÍA DEL SISTEMA DE GESTIÓN DE SEGURIDAD, SALUD EN EL TRABAJO, AMBIENTE Y SEGURIDAD VIAL PARA CONTRATISTAS DEL SECTOR TRANSPORTE RUC®			 CCS <i>Consejo Colombiano de Seguridad</i>
OAUDA005	Rev. 14	01.01.2026		

1.2 Contratos.

- La empresa debe realizar un contrato de vinculación del equipo, que se regirá por las normas del derecho privado, debiendo contener como mínimo las obligaciones, derechos y prohibiciones de cada una de las partes, su término, causales de terminación y preavisos requeridos para ello, así como aquellas condiciones especiales que permiten definir la existencia de prórrogas automáticas y los mecanismos alternativos de solución de conflictos al que sujetarán las partes.
- Los contratistas y propietarios de vehículos pueden vincular los equipos temporalmente para la movilización de la carga, bajo los estándares de responsabilidad de la empresa que expide el manifiesto de carga.

1.3 Pólizas de seguro.

La empresa debe:

- Tener por cuenta propia o por cuenta del propietario de la carga, un seguro que cubra a las cosas transportadas contra los riesgos inherentes al transporte, a través de una compañía de seguros autorizada para operar en Colombia, y debe cumplir con la actualización anual de este servicio, manteniendo siempre vigente la póliza.
- Establecer fondos de responsabilidad como mecanismo complementario para cubrir los riesgos derivados de la prestación del servicio, cuyo funcionamiento, administración, vigilancia y control lo ejercerá la Superintendencia Financiera o la entidad de inspección y vigilancia que sea competente según la naturaleza jurídica del fondo.
- Constituir una Póliza de Garantía de Responsabilidad Civil Extracontractual, por el valor que determine la autoridad competente en salarios mínimos mensuales legales vigentes, (s.m.m.l.v), a favor del Instituto Nacional de Vías o el Instituto Nacional de Concesiones, del departamento, distrito, municipio y de terceros, para responder por el pago de daños o perjuicios que se occasionen a la vía o a las estructuras de la misma o a terceros, por razón u ocasión del permiso concedido o por la Interrupción del tránsito o por la inadecuada operación, expedida por una compañía aseguradora reconocida por la Superintendencia Bancaria.

1.4 Permisos para transporte de carga extra dimensionada y extrapesadas.

La empresa debe contar con los permisos para transporte de carga extra dimensionada y extrapesadas y cumplir con los parámetros para el transporte de carga extra dimensionada y extrapesada, en términos de longitud, anchura y altura de los vehículos de acuerdo con los requisitos definidos en la Resolución 4959 de 2006 (o normas que la modifiquen, sustituyan o adicionen).

 Calidad en acción	GUÍA DEL SISTEMA DE GESTIÓN DE SEGURIDAD, SALUD EN EL TRABAJO, AMBIENTE Y SEGURIDAD VIAL PARA CONTRATISTAS DEL SECTOR TRANSPORTE RUC®		 CCS <i>Consejo Colombiano de Seguridad</i>
OAUADA005	Rev. 14	01.01.2026	

La empresa poseedora del permiso debe comunicar a la dependencia u oficina correspondiente de la entidad competente, como mínimo con dos (2) días hábiles de antelación a la fecha de iniciación de cada operación de desplazamiento que se vaya a realizar al amparo del permiso especial conferido, anexando la siguiente información:

- Características y tipo de carga que se pretende movilizar.
- Período en que realizará el transporte, el número de días durante los cuales se utilizará la vía, los horarios en que se llevará a cabo el transporte y la ruta que recorrerá indicando el kilometraje total, anexando mapa con el recorrido;
- Documento original que acredite el peso de la carga que transporta expedido por el generador de la carga (empresa oficial o privada, o persona natural o jurídica) y el Peso Bruto Vehicular del equipo de transporte expedido por la persona natural o jurídica poseedora del permiso, para el control en la vía por parte de las autoridades competentes.

2. CONDUCTOR Y PERSONAL ACOMPAÑANTE

2.1 Competencias.

El personal técnico y auxiliar acompañante (señaleros y orientadores del tránsito) para el transporte de cargas indivisibles extrapesadas, extradimensionadas o extrapesada y extradimensionada a la vez, deben cumplir adicionalmente con los siguientes requerimientos mínimos:

- Curso específico en tránsito y seguridad vial, con una intensidad horaria igual o mayor de ochenta horas, el cual debe ser impartido por entidad educativa del nivel superior, técnico o tecnológico, o por asociaciones de ingenieros legalmente constituidas que aglutinen profesionales cuyas funciones estén relacionadas con el transporte y el tránsito, de acuerdo con los requisitos definidos en la Resolución 1724 de 2007 (o normas que la modifiquen, sustituyan o adicionen).
- Certificación del curso trabajo en alturas (si aplica).

3. CONTROLES OPERACIONALES

3.1 Plan de Seguridad Vial y de Manejo de Tránsito.

La empresa debe contar con un Plan de Seguridad Vial y de Manejo de Tránsito, con las siguientes características como mínimo:

- Tener antigüedad no mayor de tres (3) meses o por consiguiente que siga vigente hasta la fecha),
- Estar elaborado por una persona natural con título de ingeniero en transporte y vías o ingeniero civil, con matrícula profesional vigente o por una persona jurídica cuya actividad corresponda a estudios de ingeniería civil o de transporte y vías (en este caso debe estar avalado por un ingeniero en transporte y vías o civil, con matrícula profesional vigente),

 Calidad en acción	GUÍA DEL SISTEMA DE GESTIÓN DE SEGURIDAD, SALUD EN EL TRABAJO, AMBIENTE Y SEGURIDAD VIAL PARA CONTRATISTAS DEL SECTOR TRANSPORTE RUC®		 CCS <i>Consejo Colombiano de Seguridad</i>
OAUADA005	Rev. 14	01.01.2026	

- Establecer las recomendaciones sobre las medidas especiales que se deben tomar para garantizar la movilidad segura de la carga a transportar y de las personas y demás usuarios de la vía, en donde consten:
 - Las condiciones técnicas de la vía,
 - Los puntos críticos de riesgo de accidentes de tránsito localizados en la ruta que utilizará el equipo de transporte,
 - Las precauciones especiales que deban tomarse por parte del beneficiario del permiso para la protección de los usuarios de la vía y la prevención de accidentes de tránsito,
 - La velocidad promedio de recorrido según las condiciones de la vía,
- En el caso de ser indispensable el cierre parcial o total del tránsito en un tramo de la vía, se debe solicitar el respectivo permiso con anticipación, reuniendo los requisitos establecidos para ello por la autoridad competente.

3.2 Condiciones de seguridad.

La empresa debe cumplir con las siguientes condiciones de seguridad en la realización del transporte de carga indivisible, extra dimensionada y extrapesada a la vez, en los casos que aplique según el permiso solicitado:

- Los equipos que transiten con carga en las vías rurales deben circular con la presencia de (dos) vehículos acompañantes tipo utilitario (campero o camioneta):
 - Uno que transite permanentemente delante del vehículo de carga, a una distancia entre treinta (30) y cincuenta (50) metros de este, para que advierta a los conductores de los vehículos que transitan en sentido contrario sobre los posibles peligros que pueden presentarse,
 - El otro que transite permanentemente detrás del vehículo de carga, a una distancia entre veinte (20) y treinta (30) metros de este, para que advierta a los conductores de los vehículos que transitan en el mismo sentido sobre los posibles peligros que pueden presentarse.
- En el caso de vías urbanas cuando estas sean de doble sentido de circulación se debe en todos los casos operar con dos (2) vehículos acompañantes:
 - Uno que transite permanentemente delante del vehículo de carga a una distancia entre diez (10) y quince (15) metros del vehículo de carga y
 - El otro que transite detrás del vehículo de carga a una distancia entre diez (10) y quince (15) metros de aquel y

 Calidad en acción	GUÍA DEL SISTEMA DE GESTIÓN DE SEGURIDAD, SALUD EN EL TRABAJO, AMBIENTE Y SEGURIDAD VIAL PARA CONTRATISTAS DEL SECTOR TRANSPORTE RUC®		 CCS <i>Consejo Colombiano de Seguridad</i>
OAUADA005	Rev. 14	01.01.2026	

- En el caso de vías urbanas cuando la vía sea de sentido único de circulación se deberá operar con el acompañamiento de un vehículo que transite permanentemente detrás del vehículo de carga a una distancia entre diez (10) y quince (15) metros del vehículo de carga.
- Los equipos de transporte de carga indivisible, extrapesada o extradimensionada no pueden cargarse o descargarse en los carriles de circulación de la vía, ni viajar en caravana, con el objeto de no afectar la movilidad normal por, dicha vía, evitar, las congestiones y los accidentes de tránsito. Estos equipos deben movilizarse en las vías rurales conservando entre ellos distancias superiores a un (1) kilómetro.
- No autorizar el tránsito nocturno (entre las 18:00 horas y las 6:00 horas del día siguiente) en las vías rurales. En el caso de vías urbanas, se debe contar con un Plan de Manejo de Tránsito para el tránsito nocturno.
- Para todos los casos durante la circulación, se debe dotar de avisos, señales y dispositivos luminosos de peligro a los equipos de transporte de carga y a los vehículos acompañantes los cuales además deberán estar dotados de un dispositivo luminoso tipo baliza.
- La empresa debe asegurarse que los equipos que se utilicen para el transporte de cargas indivisibles, extrapesadas y extradimensionadas, no superen los pesos máximos por eje cuando estén cargados, solo se pueden utilizar los autorizados por el Ministerio de Transporte.
- Cuando para el transporte de la carga por las condiciones de esta, se requiera un equipo rodante especializado, este debe estar provisto del número de ejes y de llantas necesarios para que no se superen los pesos máximos por eje autorizados por el Ministerio de Transporte y la separación entre ejes debe ser tal que garanticen que los esfuerzos en los elementos estructurales de los puentes sean menores que los esfuerzos admisibles.

3.3 Equipos y personal.

La empresa debe:

- Demostrar que posee un Departamento de Ingeniería y Seguridad Vial con capacidad técnica que permita evaluar, diagnosticar y garantizar el manejo seguro y ambiental de las cargas, con el fin de proteger la infraestructura vial y garantizar la movilidad segura por las vías por las cuales se va a transitar.
- Demostrar que dispone, como mínimo, del siguiente equipo especializado, personal técnico y auxiliar para la realización de los procedimientos que se requieran:

 Calidad en acción	GUÍA DEL SISTEMA DE GESTIÓN DE SEGURIDAD, SALUD EN EL TRABAJO, AMBIENTE Y SEGURIDAD VIAL PARA CONTRATISTAS DEL SECTOR TRANSPORTE RUC®		 CCS <i>Consejo Colombiano de Seguridad</i>
OAUADA005	Rev. 14	01.01.2026	

- Equipos accesorios tales como: vehículos acompañantes (escortas), equipo de luces, equipo de emergencia, prevención (con mínimo linternas, banderas y paletas cumpliendo especificaciones del manual de Señalización Vial), y sistemas de comunicación de dos vías, que garanticen la seguridad vial en la operación.
- Personal técnico y auxiliar acompañante (señaleros y orientadores del tránsito), quienes deben portar durante todo el recorrido además de lo establecido en el Código Nacional de Tránsito, elementos de seguridad vial como chalecos reflectivos, paletas, banderas y linternas cumpliendo las especificaciones del Manual de Señalización Vial.
- Adicionalmente tanto para vías rurales como urbanas se debe contar con el acompañamiento durante todo el recorrido de un grupo de personas con conocimientos técnicos adquiridos mediante un curso específico en tránsito y seguridad vial cumpliendo los contenidos mínimos que reglamente el Ministerio de Transporte, con certificado de aprobación expedido por entidad educativa del nivel superior, técnico o tecnológico, o por asociaciones de ingenieros legalmente constituidas que reúnan profesionales cuyas funciones estén relacionadas con el transporte y el tránsito.

El grupo de profesionales debe estar conformado como mínimo por dos (2) miembros de una empresa privada o de la empresa transportadora de la carga, provistos del equipo accesorio, que adviertan a los usuarios de la vía sobre los posibles riesgos que se pueden tener por la circulación de la carga a través de la carretera o calle y orienten el tránsito, quienes transitarán en vehículos distintos al que transporta la carga.

En el caso de los permisos de transporte, el personal acompañante debe estar constituido por una persona que cumpla las mismas condiciones indicadas anteriormente y debe desplazarse adelante del vehículo de carga, con excepción de las vías urbanas de sentido único de circulación, caso en el cual se desplazará detrás del vehículo de carga.

3.4 Velocidad máxima de operación.

Para los vehículos de transporte de cargas indivisibles extra dimensionadas y/o extrapesadas será de 30 kilómetros por hora en vías rurales y 20 kilómetros por hora en vías urbanas, con excepción de:

- Los que transportan carga larga que sobresalga por la parte trasera del vehículo entre dos (2) y tres (3) metros que será de 40 kilómetros por hora en vías rurales y 20 kilómetros por hora en vías urbanas,
- Los que sobresalga menos de dos (2) metros por la parte trasera del vehículo los cuales podrán transitar a las velocidades máximas permitidas en las normas legales y en las indicadas a través de señales de tránsito.

	GUÍA DEL SISTEMA DE GESTIÓN DE SEGURIDAD, SALUD EN EL TRABAJO, AMBIENTE Y SEGURIDAD VIAL PARA CONTRATISTAS DEL SECTOR TRANSPORTE RUC®			
OAUDA005	Rev. 14	01.01.2026		

- Para carga extra dimensionada con ancho entre dos comas seis (2,6) y tres coma seis (3,6) metros, 40 kilómetros por hora en vías rurales y 20 kilómetros por hora en vías urbanas.
- Para cruzar los puentes existentes, no podrán circular a la vez otros vehículos, la velocidad no debe ser superior a cinco (5) kilómetros por hora y el vehículo de carga debe transitar por el centro del puente haciendo coincidir los ejes longitudinales del puente y del vehículo.

4. VEHÍCULOS Y EQUIPOS

4.1 Programa de mantenimiento de vehículos.

La empresa debe:

- Contar con la relación del equipo de transporte propio, de socios o de terceros, con el cual se prestan los servicios, con indicación del nombre y cédula del propietario, clase, marca, placa, modelo, número de chasis, capacidad, y demás especificaciones que permitan su identificación de acuerdo con las normas vigentes.
- Tener relación de los vehículos, equipos modulares, semirremolques o remolques del equipo de transporte destinado a la prestación del servicio y se debe indicar sus características, placas, dimensiones, número de ejes, número de llantas, homologaciones y demás información necesaria.
- Contar con la certificación suscrita por el representante legal sobre la existencia del programa de revisión y mantenimiento preventivo para los equipos propios con los cuales presta los servicios.
- Contar con un sistema de reposición de vehículos, el cual haga reposiciones equivalentes a los daños requeridos.
- Diseñar un programa para la modernización del parque automotor de carga.

4.2 Señalización de los vehículos.

La empresa debe cumplir con la señalización de los vehículos de la siguiente manera:

- **Dimensiones:** Para los avisos delanteros 1.00 metros de largo por 0.50 metros de altura y para los traseros 1.50 metros de largo por 0.60 metros de altura.
- **Colores:** Fondo amarillo y letras y orla negras.

 Calidad en acción	GUÍA DEL SISTEMA DE GESTIÓN DE SEGURIDAD, SALUD EN EL TRABAJO, AMBIENTE Y SEGURIDAD VIAL PARA CONTRATISTAS DEL SECTOR TRANSPORTE RUC®		 CCS <i>Consejo Colombiano de Seguridad</i>
OAUDA005	Rev. 14	01.01.2026	

- **Número de avisos:** Un aviso en los vehículos que transportan la carga que estará colocado en la parte trasera del vehículo o de la carga, en un lugar plenamente visible a los usuarios de la vía que transiten en el mismo sentido de circulación del vehículo de carga, debidamente anclado de tal forma que no permita su movilidad o desprendimiento.
- **Material:** Los avisos serán fabricados en un material rígido que no permita, deformación por el movimiento de los vehículos o por el aire al pegar sobre el mismo y que garantice su estabilidad en el vehículo. Su impresión se hará sobre lámina reflectiva amarilla tipo 1, o de características superiores, de acuerdo con lo señalado en la Norma Técnica Colombiana 4739 - Láminas retrorreflectivas para el control del tránsito.
- **Texto:** "Peligro Carga larga". "Peligro Carga ancha". "Peligro Carga Extralarga". "Peligro Carga Extra-ancha" o "Peligro Carga Extralarga y Extra-ancha". Según sea el caso.
- **Letras del texto:** Las letras del texto deberán corresponder con los alfabetos "**D**" o "**E**" de las letras mayúsculas fijadas en el Manual de Señalización Vial del Ministerio de Transporte. La altura de las letras no deberá ser menor de diez (10) centímetros.

En el caso en que se requiera el uso de vehículos acompañantes tipo utilitario (camperos o camionetas), estos también deben tener un aviso con el mismo texto y tamaño:

- El vehículo que acompaña adelante del vehículo de carga debe llevar el aviso en un lugar plenamente visible por los usuarios de la vía en el sentido contrario a su circulación, ubicado en la parte superior o en su parte delantera debidamente anclado de tal forma que no permita su movilidad o desprendimiento;
- El vehículo acompañante en la parte de atrás debe llevar el aviso en un lugar plenamente visible por los usuarios de la vía que transitan en el mismo sentido de circulación de este, ubicado en la parte superior o trasera, debidamente anclado de tal forma que no permita su movilidad o desprendimiento.
- El vehículo que realiza el transporte de la carga y los vehículos acompañantes deben contar con señales luminosas de peligro, de acuerdo con la definición establecida en el Código Nacional de Tránsito Terrestre, diferentes a las reglamentarias, tales como: Balizas tipo vaso o tipo cilindro cuyo lente sea de color amarillo y tenga unas dimensiones mínimas de 10 centímetros de diámetro por 10 centímetros de altura.

	GUÍA DEL SISTEMA DE GESTIÓN DE SEGURIDAD, SALUD EN EL TRABAJO, AMBIENTE Y SEGURIDAD VIAL PARA CONTRATISTAS DEL SECTOR TRANSPORTE RUC®			
OAUDA005	Rev. 14	01.01.2026		

A1.2. TRANSPORTE DE MERCANCÍAS PELIGROSAS

1. DOCUMENTACIÓN.

1.1 Documentos generales.

La empresa debe:

- Estar habilitada ante el Ministerio de Transporte o ante un organismo de Tránsito, de acuerdo con su jurisdicción.

Tener claro que la habilitación es intransferible a cualquier título, en consecuencia, los beneficiarios de esta no podrán celebrar o ejecutar actos que impliquen que la actividad transportadora se desarrolle por persona diferente a la empresa que inicialmente fue habilitada.

Para el transporte de carga correspondientes la empresa debe:

- Solicitar o renovar el Registro Nacional de Transporte de Mercancías Peligrosas.
- Expedir, remitir al Ministerio de Transporte y mantener en sus archivos, en los términos y condiciones que establezca este, el manifiesto electrónico de carga, elaborado de manera completa. Además, debe entregar un original del Manifiesto Electrónico de Carga, al propietario, poseedor o tenedor del vehículo de servicio público de carga
- Expedir una remesa terrestre de carga, proporcionadas por el remitente, así como las condiciones generales del contrato de transporte.
- Portar durante la conducción, los demás documentos que los reglamentos establezcan para el transporte de mercancías de carácter peligroso, restringido o especial.

1.2 Contratos.

La empresa debe realizar un contrato de vinculación del equipo, que se regirá por las normas del derecho privado, debiendo contener como mínimo las obligaciones, derechos y prohibiciones de cada una de las partes, su término, causales de terminación y preavisos requeridos para ello, así como aquellas condiciones especiales que permiten definir la existencia de prórrogas automáticas y los mecanismos alternativos de solución de conflictos al que sujetarán las partes.

Los contratistas y propietarios de vehículos pueden vincular los equipos temporalmente para la movilización de la carga, bajo los estándares de responsabilidad de la empresa que expide el manifiesto de carga.

 Calidad en acción	GUÍA DEL SISTEMA DE GESTIÓN DE SEGURIDAD, SALUD EN EL TRABAJO, AMBIENTE Y SEGURIDAD VIAL PARA CONTRATISTAS DEL SECTOR TRANSPORTE RUC®			 CCS <i>Consejo Colombiano de Seguridad</i>
OAUDA005	Rev. 14	01.01.2026		

1.3 Pólizas de seguro.

La empresa debe:

- Tener por cuenta propia o por cuenta del propietario de la carga, un seguro que cubra a las cosas transportadas contra los riesgos inherentes al transporte, a través de una compañía de seguros autorizada para operar en Colombia, y debe cumplir con la actualización anual de este servicio, manteniendo siempre vigente la póliza.
- Establecer fondos de responsabilidad como mecanismo complementario para cubrir los riesgos derivados de la prestación del servicio, cuyo funcionamiento, administración, vigilancia y control lo ejercerá la Superintendencia Financiera o la entidad de inspección y vigilancia que sea competente según la naturaleza jurídica del fondo.
- Adquirir, para el transporte de mercancías, una póliza de responsabilidad civil extracontractual que ampare en caso de que se presente algún evento durante el transporte, perjuicios producidos por daños personales, daños materiales, por contaminación (daños al ambiente, a los recursos naturales, animales, cultivos, bosques, aguas, entre otros) y cualquier otro daño que pudiera generarse por la mercancía peligrosa en caso de accidente.

2. CONDUCTOR

2.1 Obligaciones del conductor del vehículo que transporte mercancías peligrosas.

El conductor del vehículo que se destine al transporte de mercancías peligrosas debe:

- Portar el certificado del curso básico obligatorio de capacitación para conductores que transporten mercancías peligrosas.
- Antes de iniciar la operación, inspeccionar el vehículo verificando con especial atención que la unidad de transporte y demás dispositivos estén en óptimas condiciones de operación tanto físicas, mecánicas y eléctricas. De lo contrario se debe abstener de movilizarlo.

Adicionalmente examinar regularmente y en un lugar adecuado, las condiciones generales del vehículo, la posible existencia de fugas y cualquier tipo de irregularidad en la carga. En caso tal, avisar inmediatamente a la empresa.

- Durante el viaje, responder por la conservación y buen uso de los equipamientos y accesorios del vehículo, además debe garantizar que los rótulos de identificación de la mercancía, placa de número UN y luces reflectivas permanezcan limpias y en buen estado, que permitan su plena identificación y visibilidad.

 Calidad en acción	GUÍA DEL SISTEMA DE GESTIÓN DE SEGURIDAD, SALUD EN EL TRABAJO, AMBIENTE Y SEGURIDAD VIAL PARA CONTRATISTAS DEL SECTOR TRANSPORTE RUC®		 CCS <i>Consejo Colombiano de Seguridad</i>
OAU005	Rev. 14	01.01.2026	

- Exigir al remitente, leer y colocar en un lugar visible de la cabina del vehículo las respectivas Tarjetas de Emergencia antes de comenzar el viaje.
- No movilizar simultáneamente con las mercancías peligrosas: personas, animales, medicamentos o alimentos destinados al consumo humano o animal, o embalajes destinados para alguna de estas labores.
- Por ningún motivo el conductor y auxiliar (cuando aplique) deben abrir un embalaje, envase, recipiente, contenedor o contenedor cisterna que contenga mercancías peligrosas, entre los puntos de origen y destino, salvo por emergencia o inspección ordenada por una autoridad competente. En este caso, la autoridad debe tener en cuenta la información contenida en la Tarjeta de Emergencia y dejará constancia por escrito del hecho.

Sin el previo conocimiento del contenido de la Tarjeta de Emergencia, está prohibida la apertura de los envases y embalajes que contengan mercancías peligrosas por parte de las autoridades competentes.

Durante el transporte de materiales radiactivos, queda totalmente prohibida la apertura de envases, embalajes y contenedores.

- Le está terminantemente prohibido fumar en la cabina y no debe operar el vehículo cuando realice tratamientos médicos con drogas que produzcan sueño.
- No participar de las operaciones de carga, descarga y transbordo de las mercancías peligrosas, salvo que esté debidamente capacitado y cuente con la autorización de la empresa de transporte.
- No estacionar el vehículo en zonas residenciales, lugares públicos, áreas pobladas o de gran concentración de vehículos y zonas escolares. Cuando se trate del vehículo para el transporte de Gas Licuado de Petróleo (GLP) en carro tanques o en cilindros le está prohibido el estacionamiento en parqueaderos públicos, y además debe cumplir con lo estipulado en la NTC 3853 en lo relacionado con el estacionamiento y parqueo Anexo número 22.
- Cuando por motivo de emergencia, falla mecánica o accidente el vehículo se detenga en un lugar diferente de su destino, debe permanecer señalizado y vigilado por su conductor y/o autoridad local.
- Notificar cualquier incidente, accidente o avería que durante el transporte de la mercancía peligrosa se presente, a la autoridad local más cercana y/o al Comité local para la Atención y Prevención de Desastres, a la empresa transportadora y a los teléfonos que aparecen en la Tarjeta de Emergencia.
- Portar la tarjeta de registro nacional para el transporte de mercancías peligrosas.
- Para el caso de transporte de materiales radiactivos debe portar el carné de protección radiológica expedido por la autoridad nuclear.

 Calidad en acción	GUÍA DEL SISTEMA DE GESTIÓN DE SEGURIDAD, SALUD EN EL TRABAJO, AMBIENTE Y SEGURIDAD VIAL PARA CONTRATISTAS DEL SECTOR TRANSPORTE RUC®			 CCS <i>Consejo Colombiano de Seguridad</i>
	OAUADA005	Rev. 14	01.01.2026	

- Tener en su carpeta la siguiente información: tarjeta de emergencia de los productos transportados, procedimientos operativos de cargue y descargue, plan de rutas.

2.2 Competencias.

El conductor del vehículo que transporte mercancías peligrosas debe cumplir adicionalmente con los siguientes requerimientos mínimos:

- Curso básico obligatorio de capacitación para conductores que transportan mercancías peligrosas de acuerdo con los requisitos definidos en la Resolución 1223 de 2014 (o normas que la modifiquen, sustituyan o adicionen). Una vez finalice la vigencia del curso básico obligatorio de capacitación para conductores que transportan mercancías peligrosas (2 años), los conductores deben realizar un curso de actualización sobre todos los ejes temáticos del curso básico, el cual tendrá una vigencia de un año.
- Prueba de conocimientos en el transporte de mercancías peligrosas, incluyendo el transporte y manejo seguro de hidrocarburos (crudo o derivados de petróleo según el caso),
- Certificación curso trabajo seguro en alturas (si aplica).

2.3 Capacitación y entrenamiento.

En el programa anual de capacitación y entrenamiento para los conductores que transportan mercancías peligrosas, adicionalmente se deben contemplar los siguientes temas:

- Manejo Seguro de los productos que transporta, incluyendo explicación de las Hojas de Seguridad y Tarjetas de Emergencia;
- Estándares de cargue y descargue de las mercancías peligrosas que transportan,
- Trabajo en alturas y uso, cuidado e inspección de equipos de protección de caídas (cuando el trabajo involucre trabajos con riesgo de caídas, como cargue por encima, subir a inspeccionar la cisterna, etc.);
- Respuesta ante emergencias específico al tipo de transporte que se realice, por ejemplo, personas o mercancías.

3. CONTROLES OPERACIONALES

3.1 Requisitos generales para el transporte de mercancías peligrosas.

La empresa debe tener en cuenta los grupos de compatibilidad y clasificación de las mercancías peligrosas.

Todos los vehículos que transporten mercancías peligrosas en contenedores deben fijarlos al vehículo mediante el uso de dispositivos de sujeción, de tal manera que garanticen la seguridad y estabilidad de la carga durante su transporte.

	GUÍA DEL SISTEMA DE GESTIÓN DE SEGURIDAD, SALUD EN EL TRABAJO, AMBIENTE Y SEGURIDAD VIAL PARA CONTRATISTAS DEL SECTOR TRANSPORTE RUC®			
OAUDA005	Rev. 14	01.01.2026		

Cuando la carga incluya mercancías no peligrosas y mercancías peligrosas que sean compatibles, éstas deben ser estibadas separadamente.

La carga en el vehículo debe estar debidamente acomodada, estibada, apilada, sujetada y cubierta de tal forma que no presente peligro para la vida de las personas y el medio ambiente; que no se arrastre en la vía, no caiga sobre esta, no interfiera la visibilidad del conductor, no comprometa la estabilidad o conducción del vehículo, no oculte las luces, incluidas las de frenado, direccionales y las de posición, así como tampoco los dispositivos y rótulos de identificación reflectivos y las placas de identificación del número de las Naciones Unidas UN de la mercancía peligrosa transportada.

La empresa debe cumplir las condiciones generales para el transporte, así como las condiciones específicas para el transporte de mercancías peligrosas, establecidas en cada Norma Técnica Colombianas NTC, de obligatorio cumplimiento de acuerdo con cada grupo de compatibilidad:

- CLASE 1 corresponde a Explosivos, la Norma Técnica Colombiana que la identifica y condiciona su transporte y uso es la NTC 3966.
- CLASE 2 corresponde a Gases, la Norma Técnica Colombiana que la identifica y condiciona su transporte y uso es la NTC 2880.
- CLASE 3 corresponde a Líquidos Inflamables, la Norma Técnica Colombiana que la identifica y condiciona su transporte y uso es la NTC 2801.
- CLASE 4 corresponde a Sólidos Inflamables; sustancias que presentan riesgo de combustión espontánea; sustancias que en contacto con el agua desprenden gases inflamables, la Norma Técnica Colombiana que la identifica y condiciona su transporte y uso es la NTC3967.
- CLASE 5 corresponde a Sustancias Comburentes y Peróxidos Orgánicos, la Norma Técnica Colombiana que la identifica y condiciona su transporte y uso es la NTC 3968.
- CLASE 6 corresponde a Sustancias Tóxicas e Infecciosas, la Norma Técnica Colombiana que la identifica y condiciona su transporte y uso es la NTC 3969.
- CLASE 7 corresponde a Materiales Radiactivos, la Norma Técnica Colombiana que la identifica y condiciona su transporte y uso es la NTC 3970.
- CLASE 8 corresponde a Sustancias Corrosivas, la Norma Técnica Colombiana que la identifica y condiciona su transporte y uso es la NTC 3971.
- CLASE 9 corresponde a Sustancias Peligrosas Varias, la Norma Técnica Colombiana que la identifica y condiciona su transporte y uso es la NTC 3972.

 Calidad en acción	GUÍA DEL SISTEMA DE GESTIÓN DE SEGURIDAD, SALUD EN EL TRABAJO, AMBIENTE Y SEGURIDAD VIAL PARA CONTRATISTAS DEL SECTOR TRANSPORTE RUC®			 CCS <i>Consejo Colombiano de Seguridad</i>
OAUDA005	Rev. 14	01.01.2026		

3.2 Obligaciones de la empresa que transporte mercancías peligrosas.

La empresa que transporte mercancías peligrosas debe:

- Diseñar el Plan de Contingencia para la atención de accidentes durante las operaciones de transporte de mercancías peligrosas, teniendo en cuenta lo estipulado en la Tarjeta de Emergencia NTC 4532 Anexo número 3 y los lineamientos establecidos en el Plan Nacional de Contingencias contra derrames de hidrocarburos, sus derivados y sustancias nocivas en aguas marinas, fluviales y lacustres. Estos planes pueden ser parte del plan de contingencia general o integral de la empresa.
- Garantizar que el conductor del vehículo que transporte mercancías peligrosas posea el certificado del curso básico obligatorio de capacitación para conductores.
- Exigir, al remitente o al contratante, la carga debidamente etiquetada y rotulada conforme a lo estipulado en la Norma Técnica Colombiana NTC 1692. Así mismo, exigir la carga debidamente embalada y envasada de acuerdo con lo estipulado en la Norma Técnica Colombiana correspondiente para cada clase de mercancía.
- Cuando se transporte material radiactivo, se debe garantizar la evaluación de la dosis de radiación recibida por los conductores y el personal que estuvo implicado en su manejo; este personal debe estar inscrito a un servicio de dosimetría personal licenciado por la autoridad reguladora en materia nuclear y, además, tener en cuenta las disposiciones establecidas por el Ministerio de Trabajo. Además, garantizar que el conductor cuente con el carné de protección radiológica, cuando se transporte material radiactivo.
- Dotar a los vehículos propios y exigir a los propietarios de los vehículos vinculados para el transporte de mercancías peligrosas, un sistema de comunicación tal como: teléfono celular, radioteléfono, radio, entre otros (previa licencia expedida por el Ministerio de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones). Ningún vehículo destinado al transporte de materiales explosivos debe portar o accionar equipos de radiocomunicación.
- Comunicar inmediatamente al remitente, destinatario, organismos de socorro, cuerpo de bomberos y al comité local y/o regional para la prevención y atención de desastres, cuando se presenten accidentes que involucren las mercancías peligrosas transportadas.
- Mantener un sistema de información estadístico sobre movilización de mercancías, el cual debe contener como mínimo la siguiente información:
 - ✓ Vehículo: placa del vehículo, tipo de vehículo y tipo de carrocería. Informar si es propio o vinculado.
 - ✓ Carga: clase de mercancía, nombre de la mercancía, número UN, cantidad, peso, nombre del contratante o remitente, municipio origen y municipio destino de la carga.

 <i>Calidad en acción</i>	GUÍA DEL SISTEMA DE GESTIÓN DE SEGURIDAD, SALUD EN EL TRABAJO, AMBIENTE Y SEGURIDAD VIAL PARA CONTRATISTAS DEL SECTOR TRANSPORTE RUC®		 CCS <i>Consejo Colombiano de Seguridad</i>
OAUDA005	Rev. 14	01.01.2026	

Esta información se debe remitir al Ministerio de Transporte, Dirección de Transporte y Tránsito, dentro de los primeros diez días hábiles de enero y julio de cada año.

- Exigir al remitente y/o contratante, la Tarjeta de Emergencia de acuerdo con los lineamientos dados en la Norma Técnica Colombiana NTC 4532.
- Asegurar que, en las operaciones de transbordo de mercancías peligrosas, cuando fueren realizadas en vía pública, solo podrá intervenir personal que haya sido capacitado sobre la operación y los riesgos inherentes a su manejo y manipulación.

3.3 Procedimientos generales para cargue, descargue, trasvase y almacenamiento de mercancías peligrosas.

Toda empresa contratista de transporte debe tener documentados por escrito procedimientos operativos generales para las actividades de cargue, descargue, trasvase y almacenamiento temporal de mercancías peligrosas, los cuales deben estar alineados con los procedimientos y los requisitos de sus clientes y, cuando aplique, con los de los sitios de carga y descarga (a manera de ejemplo, algunas instalaciones establecen procedimientos que deben ser cumplidos por los transportadores que llegan a entregar productos, y estos procedimientos son adicionales a los que pide el cliente del transportador). Además, debe cumplir con las normas y permisos de trabajo exigidos por sus clientes para su ejecución.

Estos procedimientos deben ser divulgados y actualizados periódicamente, o cuando existan cambios propios o del cliente y deben ser divulgados a los todos los conductores. Se debe verificar que los entiendan. Deben mantenerlos disponibles para consulta de todos los conductores en los vehículos.

La empresa debe contar con métodos de monitoreo y seguimiento para validar la aplicabilidad de los estándares o procedimientos seguros y establecer planes de acción de acuerdo con las oportunidades de mejora detectadas.

4. VEHÍCULOS Y EQUIPOS

4.1 Programa de mantenimiento de vehículos.

La empresa debe:

- Contar con la relación del equipo de transporte propio, de socios o de terceros, con el cual se prestan los servicios, con indicación del nombre y cédula del propietario, clase, marca, placa, modelo, número de chasis, capacidad, y demás especificaciones que permitan su identificación de acuerdo con las normas vigentes.
- Contar con la certificación suscrita por el representante legal sobre la existencia del programa de revisión y mantenimiento preventivo para los equipos propios con los cuales presta los servicios.

 <i>Calidad en acción</i>	GUÍA DEL SISTEMA DE GESTIÓN DE SEGURIDAD, SALUD EN EL TRABAJO, AMBIENTE Y SEGURIDAD VIAL PARA CONTRATISTAS DEL SECTOR TRANSPORTE RUC®		 CCS <i>Consejo Colombiano de Seguridad</i>
OAUDA005	Rev. 14	01.01.2026	

- Contar con un sistema de reposición de vehículos, el cual haga reposiciones equivalentes a los daños requeridos.
- Diseñar un programa para la modernización del parque automotor de carga.

4.2 Requisitos de la unidad de transporte y vehículo de carga destinado al transporte de mercancías peligrosas.

El vehículo y la unidad que transporte mercancías peligrosas debe poseer:

- Rótulos de identificación de acuerdo con lo estipulado en la Norma Técnica Colombiana 1692 para cada clase de material peligroso. Para camiones, remolques y semirremolques tipo tanque, los rótulos deben estar fijos, y para las demás unidades de transporte serán removibles, además, deben estar ubicados a dos (2) metros de distancia en la parte lateral de la unidad de transporte, a una altura media que permita su lectura; el material de los rótulos debe ser reflectivo.
- Una placa con el número de las Naciones Unidas (UN) para cada material que se transporte, en todas las caras visibles de la unidad de transporte y la parte delantera de la cabina del vehículo de transporte de carga, el color de fondo de esta placa debe ser de color naranja y los bordes y el número UN serán negros. Las dimensiones serán 30 cm. x 12 cm., por seguridad y facilidad estas placas podrán ser removibles.

Cuando se transporte más de una mercancía peligrosa en una misma unidad de transporte, se debe fijar el número UN correspondiente a la mercancía peligrosa que presente mayor peligrosidad para el medio ambiente y la población, en caso eventual de derrame o fuga.

- Elementos básicos para atención de emergencias tales como: extintor de incendios, ropa protectora, linterna, botiquín de primeros auxilios, equipo para recolección y limpieza, material absorbente y los demás equipos y dotaciones especiales de acuerdo con lo estipulado en la Tarjeta de Emergencia (Norma Técnica Colombiana NTC 4532, Anexo número 3).
- Sistema eléctrico con dispositivos que minimicen los riesgos de chispas o explosiones.
- Los vehículos que transporten mercancías peligrosas en cilindros deben poseer dispositivo de cargue y descargue de los mismos.
- En ningún caso un vehículo cargado con mercancías peligrosas puede circular con más de un remolque y/o semirremolque.

	GUÍA DEL SISTEMA DE GESTIÓN DE SEGURIDAD, SALUD EN EL TRABAJO, AMBIENTE Y SEGURIDAD VIAL PARA CONTRATISTAS DEL SECTOR TRANSPORTE RUC®			
OAUDA005	Rev. 14	01.01.2026		

A1.3. TRANSPORTE TERRESTRE AUTOMOTOR ESPECIAL DE PASAJEROS

1. DOCUMENTACIÓN.

1.1 Documentos generales.

La empresa debe:

- Estar habilitada ante el Ministerio de Transporte o ante un organismo de Tránsito, de acuerdo con su jurisdicción.
Tener claro que la habilitación es intransferible a cualquier título, en consecuencia, los beneficiarios de esta no podrán celebrar o ejecutar actos que impliquen que la actividad transportadora se desarrolle por persona diferente a la empresa que inicialmente fue habilitada.
- Estar registrada en el ministerio de transporte, dado como evidencia el permiso que le otorga la tarjeta de operación. La tarjeta de operación se debe expedir a solicitud de la empresa por el término de dos (2) años. El conductor del vehículo debe portar el original de la tarjeta de operación.
- Garantizar que los vehículos con los que prestará el servicio porten los documentos exigidos para la movilización que realizan, de lo contrario no se podrán utilizar los vehículos en lo absoluto.
- Contar con todos los certificados de Sistema de Gestión de Calidad (NTC-ISO-9001 o la norma técnica que la modifique, adicione o sustituya) y Sistema de Seguridad y Salud en el Trabajo (NTC- ISO-45001 o la norma técnica que la modifique, adicione o sustituya), expedidos por un organismo de certificación debidamente acreditado, de conformidad con las disposiciones nacionales vigentes, haciendo énfasis en el cumplimiento de los requisitos establecidos.

1.2 Contratos

La empresa debe:

- Garantizar que todos los conductores de los vehículos vinculados a la empresa ya sean de propiedad de esta, de socios o de terceros deben tener contrato de trabajo con la empresa.
- Para la prestación del Servicio Público de Transporte Terrestre Especial mantener un contrato vigente con el contratante que requiera el servicio.
- Reportar a la Superintendencia de Transporte, los contratos suscritos para la prestación del Servicio Público de Transporte Terrestre Especial.
- Los contratos suscritos para la prestación del Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial deben estar numerados consecutivamente por la empresa de transporte y contener como mínimo:

	GUÍA DEL SISTEMA DE GESTIÓN DE SEGURIDAD, SALUD EN EL TRABAJO, AMBIENTE Y SEGURIDAD VIAL PARA CONTRATISTAS DEL SECTOR TRANSPORTE RUC®			
OAUDA005	Rev. 14	01.01.2026		

- Condiciones.
- Obligaciones.
- Valor de los servicios contratados.
- Número de pasajeros a movilizar.
- Horarios de las movilizaciones.
- Áreas de operación.
- Tiempos estimados de disponibilidad de los vehículos.
- Así como toda la información necesaria para desarrollar un plan de rodamiento que permita determinar los factores de ocupación y las necesidades de incremento de la capacidad transportadora global.

- Para el transporte empresarial mantener un contrato entre el representante legal de la empresa, para el desplazamiento de sus funcionarios, empleados o contratistas y una empresa de Servicio Público de Transporte Terrestre Especial debidamente habilitada para esta modalidad, cuyo objeto es la prestación del servicio de transporte de los funcionarios, empleados o contratistas de la contratante, desde la residencia hasta el lugar en el cual deban realizar la labor, incluyendo traslados a lugares no previstos en los recorridos diarios, de acuerdo con los términos y la retribución pactada entre las partes.

- Durante toda la prestación del servicio, el conductor del vehículo debe portar el extracto del contrato, el cual deberá expedirse conforme la regulación que expida el Ministerio de Transporte. Los errores mecanográficos que no presenten enmendaduras ni tachones no constituyen inexistencia o alteración del documento.

En ninguna circunstancia se podrá contratar directamente el servicio de transporte terrestre automotor especial con el propietario, tenedor o conductor de un vehículo.

- Los contratos de vinculación de flota podrán ser de dos tipos:
 - **Contrato de administración integral del vehículo:** en este tipo de contrato le corresponde a la empresa de transporte la gestión integral del automotor sin intervención del propietario o locatario, con arreglo previo de una contraprestación económica periódica que definirán las partes y que se cancelará por la empresa de transporte al suscriptor del contrato de vinculación.
 - **Contrato de administración por afiliación:** en este tipo de contrato la gestión del automotor corresponde al propietario del vehículo, el cual debe mantenerlo en óptimas condiciones técnicas, mecánicas, aseo, presentación y seguridad, con el riesgo de que la empresa de transporte se abstenga legítimamente de incluirlo en su plan de rodamiento.

En los contratos de vinculación de flota con administración integral o por afiliación, la empresa debidamente habilitada para prestar el Servicio Público de Transporte Terrestre Especial debe:

 Calidad en acción	GUÍA DEL SISTEMA DE GESTIÓN DE SEGURIDAD, SALUD EN EL TRABAJO, AMBIENTE Y SEGURIDAD VIAL PARA CONTRATISTAS DEL SECTOR TRANSPORTE RUC®		 CCS <i>Consejo Colombiano de Seguridad</i>
OAUDA005	Rev. 14	01.01.2026	

- Ejercer el control efectivo durante la operación de todos los vehículos que están incorporados en su capacidad transportadora.
- Prestar el servicio público de transporte y no ejecutar acto alguno que implique, que el servicio es prestado por una persona no autorizada.

Ni los contratos de vinculación de flota con administración integral ni los que tienen por objeto la afiliación podrán dar lugar a que el servicio se preste por una persona diferente a la empresa de transporte habilitada.

La empresa debe facilitar la suscripción de los contratos de transporte a través de medios tecnológicos, articulados con el sistema de información establecido por el Ministerio de Transporte.

1.3 Pólizas de seguro

De conformidad con la legislación vigente, las empresas de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial deben tomar por cuenta propia para todos los vehículos que integran su capacidad transportadora, con una compañía de seguros autorizada para operar en Colombia, las pólizas de seguros de responsabilidad civil contractual y extracontractual que las ampare contra los riesgos inherentes a la actividad transportadora, así:

- La empresa debe contar con una póliza de responsabilidad civil contractual que deberá cubrir al menos, los siguientes riesgos:
 - Muerte.
 - Incapacidad permanente.
 - Incapacidad temporal.
 - Gastos médicos, quirúrgicos, farmacéuticos y hospitalarios.
 - El monto asegurable por cada riesgo no podrá ser inferior a cien (100) SMMLV por persona, cuantías que deberán incluir el amparo de perjuicios inmateriales.
- Además de la póliza de responsabilidad civil extracontractual que deberá cubrir al menos los siguientes riesgos:
 - Muerte o lesiones a una persona.
 - Daños a bienes de terceros.
 - Muerte o lesiones a dos o más personas.
 - El monto asegurable por cada riesgo no podrá ser inferior a cien (100) SMMLV por persona, cuantías que deberán incluir el amparo de perjuicios inmateriales.

La vigencia de las pólizas de seguro será condición para la operación de la totalidad de los vehículos propios o legalmente vinculados a las empresas autorizadas para la prestación del servicio en esta modalidad de transporte.

	GUÍA DEL SISTEMA DE GESTIÓN DE SEGURIDAD, SALUD EN EL TRABAJO, AMBIENTE Y SEGURIDAD VIAL PARA CONTRATISTAS DEL SECTOR TRANSPORTE RUC®			
OAUDA005	Rev. 14	01.01.2026		

2. CONTROLES OPERACIONALES

2.1 Prestación el servicio

La empresa debe:

- Documentar e implementar un sistema de comunicación bidireccional entre la empresa y todos los conductores de los vehículos, y de las soluciones tecnológicas destinadas a la gestión y control de la flota, así como todos aquellos componentes que permitan la eficiente y oportuna comunicación entre las partes.

La solución sistematizada de control de flota debe incluir el mecanismo de control, así como el referente a los vencimientos de las pólizas de seguros y de la revisión técnico-mecánica de carácter legal.

- Contar con un programa de control de infracciones a las normas de tránsito y transporte, indicando la periodicidad con la que la empresa hará la verificación de este aspecto, las sanciones internas establecidas para el control de reincidencias y los programas de educación y prevención de infracciones.

De igual manera, si el sistema de comunicación bidireccional que tienen implementado cuenta con las funcionalidades de control de velocidad vehicular, seguimiento satelital, entre otros, y garantiza estándares adecuados de seguridad informática, se entenderá cumplida esta exigencia.

- Llevar permanentemente actualizado su plan de rodamiento, el cual debe estar acompañado del plan de rodamiento diseñado para el correspondiente mes y el realmente ejecutado en el mes anterior. Ambos planes deberán ser remitidos a los propietarios de los vehículos por periodos mensuales, en la primera semana del mes.

El contratista debe abstenerse de incluir en su plan de rodamiento vehículos que no se encuentren en óptimas condiciones o que no hayan cumplido al programa de mantenimiento preventivo de la empresa

- Gestionar el cumplimiento de las obligaciones y estrategias contenidas en el Plan Nacional de Seguridad Vial, de conformidad con las instrucciones que imparte el Gobierno nacional y el plan estratégico de seguridad vial adoptado.
- Está prohibido el transporte de mercancías peligrosas en vehículos destinados al transporte de pasajeros. En los vehículos de transporte de pasajeros, los equipajes sólo pueden contener mercancías peligrosas de uso personal (medicinal o de tocador), en una cantidad no mayor a un kilogramo (1 kg.) o un litro (1 L), por pasajero. Así mismo, está totalmente prohibido el transporte de mercancías de la Clase 1 (Explosivos), Clase 7 (Radiactivos) y Clase 8 (Corrosivos).
- En casos de servicio público no se admitirán pasajeros de pie en el interior del vehículo en ningún caso.

 Calidad en acción	GUÍA DEL SISTEMA DE GESTIÓN DE SEGURIDAD, SALUD EN EL TRABAJO, AMBIENTE Y SEGURIDAD VIAL PARA CONTRATISTAS DEL SECTOR TRANSPORTE RUC®			 CCS <i>Consejo Colombiano de Seguridad</i>
	OAUADA005	Rev. 14	01.01.2026	

- En casos de servicio público cada pasajero ocupará un (1) puesto de acuerdo con la capacidad establecida en la ficha de homologación del vehículo y en la licencia de tránsito.

2.2 Controles de uso de sustancias psicoactivas y de pruebas de alcoholimetría

- Las empresas de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial deben practicar controles de uso de sustancias psicoactivas y de pruebas de alcoholimetría a una muestra representativa de los conductores de la empresa, al menos una vez al mes o las veces que lo requiera la empresa.
- La empresa realizará los controles directamente o a través de empresas que presten el servicio, haciendo uso de dispositivos y procedimientos homologados para ello, sin que pueda trasladar el costo de estos a los conductores o propietarios de los vehículos. Mensualmente las empresas o los particulares deben reportar los resultados y las estadísticas de las pruebas realizadas a la Superintendencia de Transporte.

3. VEHÍCULOS Y EQUIPOS

3.1 Programa de mantenimiento de vehículos.

La empresa debe mantener documento que describa el programa de reposición del parque automotor con el que cuenta la empresa.

Los vehículos destinados a la prestación del Servicio Público de Transporte Terrestre Especial deben cumplir las condiciones de homologación que el Ministerio de Transporte adopte, con base en estándares internacionales acreditados, considerando condiciones de materiales, absorción de impactos, elementos y condiciones de seguridad del equipo y de su uso.

Ningún vehículo podrá operar sin contar con el concepto favorable del departamento técnico de equipos de transporte de la respectiva empresa, emitido dentro del mes anterior.

En los casos de vinculación de flota por afiliación, la empresa debe designar suficientes centros de mantenimiento para que el propietario se acerque a ellos, con el propósito de que se cumpla con el programa de mantenimiento preventivo de la empresa.

Vigilar y garantizar el cumplimiento de la obligación de realizar revisión técnico-mecánica cada año, de cada vehículo que se encuentre en el parque automotor de la empresa.

 <i>Calidad en acción</i>	GUÍA DEL SISTEMA DE GESTIÓN DE SEGURIDAD, SALUD EN EL TRABAJO, AMBIENTE Y SEGURIDAD VIAL PARA CONTRATISTAS DEL SECTOR TRANSPORTE RUC®			 CCS <i>Consejo Colombiano de Seguridad</i>
OAUDA005	Rev. 14	01.01.2026		

3.2 Vehículos

Los vehículos de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial deben:

- El tiempo de uso debe ser de veinte (20) años como máximo, contados a partir del 31 de diciembre del año modelo del vehículo.
- Ser de color blanco, en sus costados laterales y en la parte trasera del vehículo, llevarán la razón social o sigla comercial de la empresa a la cual están vinculados, acompañada de la expresión “Servicio Especial” en caracteres de color verde y de no menos de 15 centímetros de alto, así como el número del vehículo asignado por la empresa, con caracteres numéricos de 10 centímetros de alto.
- Los logos, su distribución y tamaño serán potestativos de cada empresa.
- En caso de que el contratante del servicio exija la fijación de su logotipo en el vehículo, este no podrá impedir la visibilidad de la placa que deberá llevar en los costados. El tamaño de dicho logotipo no podrá ser mayor al 50% del escogido para la razón social o sigla comercial de la empresa a la cual está vinculado el vehículo.

Ninguna persona natural o jurídica podrá contratar el servicio de transporte con empresas de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial que ofrezcan vehículos que hayan cumplido su tiempo de uso, ni contratar directamente vehículos sin acudir a la empresa debidamente habilitada.

La empresa debe exigir en todos los vehículos el porte de la calcomanía “Cómo Conduzco”, en perfecto estado y siempre visible, según lo ordenado por la Superintendencia de Transporte, y cumplir con los requisitos técnicos señalados por esta.

	GUÍA DEL SISTEMA DE GESTIÓN DE SEGURIDAD, SALUD EN EL TRABAJO, AMBIENTE Y SEGURIDAD VIAL PARA CONTRATISTAS DEL SECTOR TRANSPORTE RUC®			
OAUDA005	Rev. 14	01.01.2026		

ANEXO 2 AMENAZAS DEL AMBIENTE SOBRE LA ACTIVIDAD

1. Introducción

Una amenaza se puede definir como una condición relacionada con la energía o la materia con el potencial de causar consecuencias no deseables o daños serios, en este caso al proyecto, obra o actividad. En términos generales, las amenazas del ambiente sobre las actividades son de dos clases generales:

- **Amenazas naturales:** Condiciones del ambiente que pueden llegar a afectar la actividad, que a su vez pueden llegar a generar efectos encadenados o en cascada hacia el medio ambiente y que tienen un origen hidrometeorológico, sísmico, volcánico o geotécnico.
- **Amenazas de origen antrópico:** Comprende acciones que se relacionan con las comunidades y otras clases de actores humanos, que actúan en forma voluntaria o involuntaria y que involucran a la comunidad interna que opera o adelanta las actividades.

2. Amenazas naturales

2.1 Eventos sísmicos

En términos de riesgos sísmicos y de acuerdo con los lineamientos de zonificación sísmica del Decreto 1400 de junio de 1984, se puede dividir en dos áreas:

- Riesgo sísmico alto
- Riesgo sísmico intermedio

Un fenómeno sísmico, de acuerdo con su intensidad, puede llegar a afectar la estabilidad de una estructura y, por lo tanto, debería ser tomado en consideración.

2.2 Erosión

Los fenómenos asociados con la perdida de suelo por origen eólico e hídrico, depende de la susceptibilidad que tenga el área en términos de su geología, pendiente, uso del suelo, actividades antrópicas y cobertura vegetal.

En un momento dado, la susceptibilidad a la erosión entra a jugar un papel importante en la decisión de desarrollo de un proyecto, en los costos que requiere para su implantación y protección y en el grado de impacto ambiental que genere.

Por lo anterior es necesario conocer la geología del área y disponer de un plano con información sobre procesos erosivos que permita identificar las áreas más susceptibles y, así, poder tomar las mejores decisiones al respecto en el proceso de planificación.

Se han identificado 3 niveles de susceptibilidad a la erosión:

- **Alta:** Asociada a los afloramientos por su pobre consolidación y la escasa protección del suelo, apareciendo con facilidad surcos y cárcavas.

 Calidad en acción	GUÍA DEL SISTEMA DE GESTIÓN DE SEGURIDAD, SALUD EN EL TRABAJO, AMBIENTE Y SEGURIDAD VIAL PARA CONTRATISTAS DEL SECTOR TRANSPORTE RUC®			 CCS <i>Consejo Colombiano de Seguridad</i>
OAUADA005	Rev. 14	01.01.2026		

- **Media:** En áreas donde afloran especialmente en zonas de pendientes. En el caso de la formación Honda, la presencia de intercalaciones de arcillitas y areniscas favorecen la formación de cárcavas, además de la frecuente erosión laminar observada.
- **Baja:** Se presentan en las zonas planas donde la pendiente no favorece la generación de corriente de agua que arrastren materiales en forma significativa.

2.3 Sedimentación y colmatación

Este factor interfiere con el desarrollo de obras que ocupen causes, como son las bateas con alcantarilla, jarillones o estructuras de control de derrames, donde se pueden presentar problemas de colmatación con sedimentos y, a mediano plazo, cambios en la dinámica fluvial y el comportamiento hidráulico de las corrientes, cambiando el nivel de base y provocando erosión aguas abajo.

La sedimentación está asociada a las cuencas que presentan problemas de erosión pues el arrastre de los materiales removidos en últimas llega a los cuerpos de agua y pueden hacer perder la funcionalidad de una obra.

2.4 Movimiento en masa

Los movimientos en masa se presentan en la mayoría de los casos asociados a algún tipo de intervención, por lo tanto, el diseño y ejecución de obras debe tener en cuenta este factor.

En general, el mecanismo disparador de los movimientos en masa está asociados con la realización de cortes en terreno natural inestable sin la debida protección geotécnica, así como el desprendimiento y la caída de bloques asociados a escaroles con pendientes superiores a los 35°.

Otros factores que pueden dinamizar los movimientos en masa incluyen, por ejemplo, la actividad sísmica, la saturación del suelo por fluidos y la incidencia de procesos erosivos.

2.5 Amenaza volcánica

En la zona de producción de hidrocarburos, la amenaza volcánica se puede materializar como flujos de lodo y lava, los cuales siguen el patrón de drenaje del sistema hídrico a nivel regional, por lo cual es importante documentarse sobre esta clase de eventos en los Comités Regionales de Emergencia – mapa de riesgos.

2.6 Descargas eléctricas

Algunas zonas del país presentan unas frecuencias más altas de descargas eléctricas asociadas con tempestades, como sucede con la región del Magdalena Medio. No obstante, esta amenaza está presente potencialmente en cualquier sitio y podría provocar la caída de un rayo sobre cualquier elemento de la infraestructura, en especial si tiene una masa y características que atraigan las descargas. Es fundamental por lo tanto que, de acuerdo con el tipo de proyecto, obra o actividad, se disponga de pararrayos que cumplan con los estándares técnicos mínimos de seguridad.

 Calidad en acción	GUÍA DEL SISTEMA DE GESTIÓN DE SEGURIDAD, SALUD EN EL TRABAJO, AMBIENTE Y SEGURIDAD VIAL PARA CONTRATISTAS DEL SECTOR TRANSPORTE RUC®			 CCS <i>Consejo Colombiano de Seguridad</i>
OAUADA005	Rev. 14	01.01.2026		

2.7 Crecientes y avenida

Los drenajes presentan un patrón hidrológico pulsante, en el cual la mayor parte del año mantienen un caudal bajo a moderado, pero en épocas de lluvia, especialmente después de aguaceros intensos, se presentan crecientes intensas de corta duración, llamadas localmente "bombas". La relación de caudales mínimos a máximos en estas corrientes puede llegar hacer de 1:30 y, en un evento de creciente, pueden arrastrar a su paso cualquier elemento que se encuentre dentro del cauce.

En consecuencia, es necesario que se tome en consideración el régimen hidroclimático del área donde se vaya a ejecutar un proyecto, obra o actividad, con el objeto de tomar las medidas preventivas necesarias y se programe adecuadamente la ejecución de los trabajos. Estos factores pueden incidir seriamente, por ejemplo, sobre el desarrollo de obras hidráulicas, el cruce subfluvial o aéreo de tuberías, etc.

En otros casos, el problema se puede presentar por inundaciones, especialmente cuando los proyectos, obras o actividades se ubican en el área de desborde de un río, y que podrían llegar a afectar la marcha de una actividad o producir daño en equipos o materiales.

3. Amenazas de origen antrópico

3.1 Patrones culturales de explotación del suelo

Uno de los eventos más comunes en el país y asociados con la explotación agrícola y ganadera, es la realización de roza, tala y quema, en forma estacional, para la apertura y limpieza de potreros.

Una quema de esta naturaleza comúnmente degenera en un incendio forestal que al propagarse, puede poner en peligro la integridad de un proyecto, obra o actividad, por lo cual se requiere tener un adecuado conocimiento de los patrones de explotación del ambiente por parte de las comunidades del área, con el objeto de poder planificar las acciones preventivas o de protección necesaria.

3.2 Pérdidas accidentales

No es improbable que, de acuerdo con su ubicación y el uso de territorio que se presente en una determinada región (movimiento de tractores, tráfico vehicular, etc.), los proyectos, obras o actividades sean vulnerables a una perdida causada por un accidente (rotura de una línea, por ejemplo).

Esta amenaza requiere la toma de medidas preventivas y de protección necesarias para minimizar la probabilidad de ocurrencia o su gravedad: señalización, información, barreras protectoras, etc.

3.3 Acciones intencionales de terceros

Estas situaciones pueden llegar a generar impactos financieros, sociales y ambientales en un proyecto, obra o actividad, por lo cual es necesario disponer de un plan de prevención y de contingencia que permita afrontar una situación de esta naturaleza.

 Calidad en acción	GUÍA DEL SISTEMA DE GESTIÓN DE SEGURIDAD, SALUD EN EL TRABAJO, AMBIENTE Y SEGURIDAD VIAL PARA CONTRATISTAS DEL SECTOR TRANSPORTE RUC®			 CCS <i>Consejo Colombiano de Seguridad</i>
	OAUDAO05	Rev. 14	01.01.2026	

ANEXO 3. INDICADORES

INDICADORES DE ACCIDENTALIDAD Y DE ENFERMEDAD LABORAL RUC®

- **Indicador de Frecuencia de Accidentes de Trabajo con Lesión Incapacitante =** (Número de accidentes de trabajo con tiempo perdido que se presentaron en el periodo “Z” / Número promedio de trabajadores en el periodo “Z”) * 100
- **Indicador de Incidencia de la enfermedad laboral =** (Número de casos nuevos de enfermedad laboral en el periodo “Z” / Promedio de trabajadores en el periodo “Z”) * 100.000
- **Tasa de AT con IPP (PCL entre 5% - 15%) =** (Número de accidentes de trabajo con incapacidad permanente parcial con PCL entre 5% y 15% que se presentaron en el periodo evaluado / Número promedio de trabajadores) * 100
- **Tasa de AT con IPP (PCL > 15%) =** (Número de accidentes de trabajo con incapacidad permanente parcial con PCL > 15% que se presentaron en el periodo evaluado / Número promedio de trabajadores) * 100

Escenarios de evaluación para empresas de menos de 500 trabajadores, con eventos calificados de IPP

% IPP	Número Eventos			
	IPP < 15%	1	2	3
IPP > 15%	0	0	1	2
ESCENARIO	D	C	B	A

Escenarios de evaluación para empresas de más de 500 trabajadores. Tasas de AT con IPP aplicables para el año 2026.

% IPP	Tasa de IPP			
	IPP < 15%	[0,001 - 0,110]	[0,111 - 0,296]	>0,297
IPP > 15%	[0,001 - 0,041]	[0,042 - 0,180]	>0,181	
ESCENARIO	D	C	B	A

Nota: Para el cálculo de las Tasas de AT con IPP se tendrán en cuenta el número promedio de trabajadores vigente al día de la auditoria.

 Calidad en acción	GUÍA DEL SISTEMA DE GESTIÓN DE SEGURIDAD, SALUD EN EL TRABAJO, AMBIENTE Y SEGURIDAD VIAL PARA CONTRATISTAS DEL SECTOR TRANSPORTE RUC®		 CCS <i>Consejo Colombiano de Seguridad</i>
OAUDA005	Rev. 14	01.01.2026	

INDICADORES MÍNIMOS DE SST

- **Frecuencia de accidentalidad** = (Número de accidentes de trabajo que se presentaron en el mes / Número de trabajadores en el mes) * 100
- **Severidad de la accidentalidad** = (Número de días de incapacidad por accidente de trabajo en el mes + número de días cargados en el mes / Número de trabajadores en el mes) * 100
- **Proporción de accidentes de trabajo mortales** = (Número de accidentes de trabajo mortales que se presentaron en el año / Total de accidentes de trabajo que se presentaron en el año) * 100
- **Prevalencia de enfermedad laboral** = (Número de casos nuevos y antiguos de enfermedad laboral en el periodo "Z" / Promedio de trabajadores en el periodo "Z") * 100.000
- **Incidencia de la enfermedad laboral** = (Número de casos nuevos de enfermedad laboral en el periodo "Z" / Promedio de trabajadores en el periodo "Z") * 100.000
- **Ausentismos por causa médica** = (Número de días de ausencia por incapacidad laboral o común en el mes / Número de días de trabajo programados en el mes) * 100

INDICADORES DE GESTIÓN DEL PESV

- **Indicador 1: Tasa de siniestros viales por nivel de perdida**

Formula: $TSV(n) = SV(tn) * K / Km(t)$

SV(tn): Número de siniestros viales por trimestre por nivel de perdida: fatalidades, heridos graves con mas de 30 días de incapacidad, heridos leves con hasta 30 día de incapacidad, choques simples.

K: Constante equivalente a 1.000.000 de kilómetros.

Km(t): Numero de kilómetros recorridos por trimestre por toda la flota de vehículos de la organización.

Frecuencia análisis: Trimestral y acumulado año

- **Indicador 2: Costos siniestros viales por nivel de perdida**

Formula: $\$SV(n) = CDSV(tn) + CISV(tn)$

CDSV(tn): Costos directos de siniestros viales por trimestre por nivel de perdida.

CISV(tn): Costos indirectos de siniestros viales por trimestre por nivel de perdida.

 Calidad en acción	GUÍA DEL SISTEMA DE GESTIÓN DE SEGURIDAD, SALUD EN EL TRABAJO, AMBIENTE Y SEGURIDAD VIAL PARA CONTRATISTAS DEL SECTOR TRANSPORTE RUC®			 CCS <i>Consejo Colombiano de Seguridad</i>
OAUADA005	Rev. 14	01.01.2026		

Frecuencia análisis: Trimestral y acumulado año

- **Indicador 3.1: Riesgos de seguridad vial identificados**

Formula: $RSVI = RI(fa) - RI(ia)$

RI(ia): Cantidad de riesgos identificados al inicio del año (total en matriz)

RI(fa): Cantidad de riesgos identificados al final del año (total en matriz)

Frecuencia análisis: Anual

- **Indicador 3.2: Gestión de riesgos viales**

Formula: $GRV = RVA(fa) - RVA(ia)$

RVA(ia): Cantidad de riesgos con valoración alta al inicio del año

RVA(fa): Cantidad de riesgos con valoración alta al final del año

Frecuencia análisis: Anual

- **Indicador 4: Cumplimiento Metas PESV**

Formula: $CM\ PESV = MA(t) / TM(t) * 100$

MA(t): Número de metas alcanzadas o logradas en el PESV por trimestre.

TM(t): Número total de metas definidas PESV por trimestre.

Frecuencia análisis: Trimestral y acumulado año

- **Indicador 5: Cumplimiento de actividades plan anual PESV**

Formula: $Cplan\ PESV = AEPlan(t) / APPlan(t)$

AEPlan(t): Número de actividades ejecutadas del plan anual de trabajo PESV por trimestre.

APPlan(t): Número total de actividades programadas del plan anual de trabajo PESV por trimestre.

Frecuencia análisis: Trimestral y acumulado año

- **Indicador 6: % Excesos jornadas laborales conductores**

 Calidad en acción	GUÍA DEL SISTEMA DE GESTIÓN DE SEGURIDAD, SALUD EN EL TRABAJO, AMBIENTE Y SEGURIDAD VIAL PARA CONTRATISTAS DEL SECTOR TRANSPORTE RUC®			 CCS <i>Consejo Colombiano de Seguridad</i>
	OAUDA005	Rev. 14	01.01.2026	

Formula: %EJLC = #EJD / #SDT * 100

#EJD: Número de excesos en la jornada diaria de trabajo de los conductores (eventos en los que los conductores han superado el tiempo máximo permitido en la legislación) por mes.

#SDT: Sumatoria total de días trabajados por todos los conductores que realizan desplazamientos laborales por un mes.

Frecuencia análisis: Mensual y acumulado año

- **Indicador 7: Cobertura programa de gestión velocidad empresarial**

Formula: GVE = #VIP / #VDL * 100

#VIP: Vehículos incluidos en el programa de gestión de la velocidad (propios, contratistas y de terceros utilizados permanentemente para desplazamientos laborales) por mes.

#VDL: Número de vehículos utilizados para desplazamientos laborales por mes.

Frecuencia análisis: Mensual y acumulado año

- **Indicador 8: Excesos límites de velocidad laboral**

Formula: ELVL = #DLEV / #TDL * 100

#DLEV: Número diario de desplazamientos laborales con exceso de velocidad (casos en los que se superó el límite definido por la organización) por mes.

#TDL: Número total de desplazamientos laborales por mes.

Frecuencia análisis: Acumulado mes y año

- **Indicador 9: Inspecciones diarias preoperacionales**

Formula: IPD = #VID / #TV * 100

#VID: Número de vehículos inspeccionados diariamente.

#TV: Número total de vehículos que trabajan diariamente.

Frecuencia análisis: Acumulado mes y año

- **Indicador 10: Cumplimiento plan mantenimiento preventivo de vehículos**

	GUÍA DEL SISTEMA DE GESTIÓN DE SEGURIDAD, SALUD EN EL TRABAJO, AMBIENTE Y SEGURIDAD VIAL PARA CONTRATISTAS DEL SECTOR TRANSPORTE RUC®		
OAUDA005	Rev. 14	01.01.2026	

Formula: CPMVh = MEVh(t) / MPVh(t) * 100

MEVh(t): Número de actividades de mantenimiento preventivo ejecutadas por trimestre.

MPVh(t): Número total de actividades de mantenimiento preventivo programadas por trimestre.

Frecuencia análisis: Trimestral y acumulado año

- **Indicador 11: Cumplimiento plan de formación en seguridad vial**

Formula: CPFSV = CESV(t) / CPSV(t) * 100

CESV(t): Número de capacitaciones en seguridad vial ejecutadas por trimestre.

CPSV(t): Número total de capacitaciones en seguridad vial programadas por trimestre.

Frecuencia análisis: Trimestral y acumulado año

- **Indicador 12: Cobertura plan de formación en seguridad vial**

Formula: CPFSV = CEPF(t) / CT(t) * 100

CEPF(t): Número de colaboradores de la organización capacitados en seguridad vial.

CT(t): Número total de colaboradores de la organización.

Frecuencia análisis: Acumulado trimestre y año

- **Indicador13: No conformidades auditorias cerradas**

Formula: NCAC = #NCG / #NCI * 100

#NCI: Número de no conformidades identificadas y analizadas.

#NCG: No conformidades gestionadas y cerradas

Frecuencia análisis: Anual

 Calidad en acción	GUÍA DEL SISTEMA DE GESTIÓN DE SEGURIDAD, SALUD EN EL TRABAJO, AMBIENTE Y SEGURIDAD VIAL PARA CONTRATISTAS DEL SECTOR TRANSPORTE RUC®		 CCS <i>Consejo Colombiano de Seguridad</i>
OAUDAO05	Rev. 14	01.01.2026	

Tendencias y Comportamientos de los indicadores de ATEL RUC®

Para el análisis de los indicadores de ATEL (*Indicador de frecuencia de accidentes de trabajo con lesión incapacitante* e *Indicador de incidencia de enfermedades laborales*), se tendrá en cuenta la tendencia de los últimos cinco (5) años vencidos y el comportamiento de los dos (2) últimos años vencidos, para los trabajadores directos, trabajadores en misión y subcontratistas.

Se evidenciará ausencia o disminución de las tendencias de los indicadores de ATEL en los últimos cinco (5) años vencidos si: la ecuación de la línea tendencial de la gráfica es igual a cero (0), la ecuación de la línea tendencial de la gráfica es una constante o la ecuación de la línea tendencial de la gráfica es negativa.

Ejemplos:

Cuando la ecuación de la línea tendencial de la gráfica es igual a 0. $y = 0$



Cuando la ecuación de la línea tendencial de la gráfica es constante. $y = 0,0151$





**GUÍA DEL SISTEMA DE GESTIÓN DE SEGURIDAD, SALUD
EN EL TRABAJO, AMBIENTE Y SEGURIDAD VIAL PARA
CONTRATISTAS DEL SECTOR TRANSPORTE RUC®**

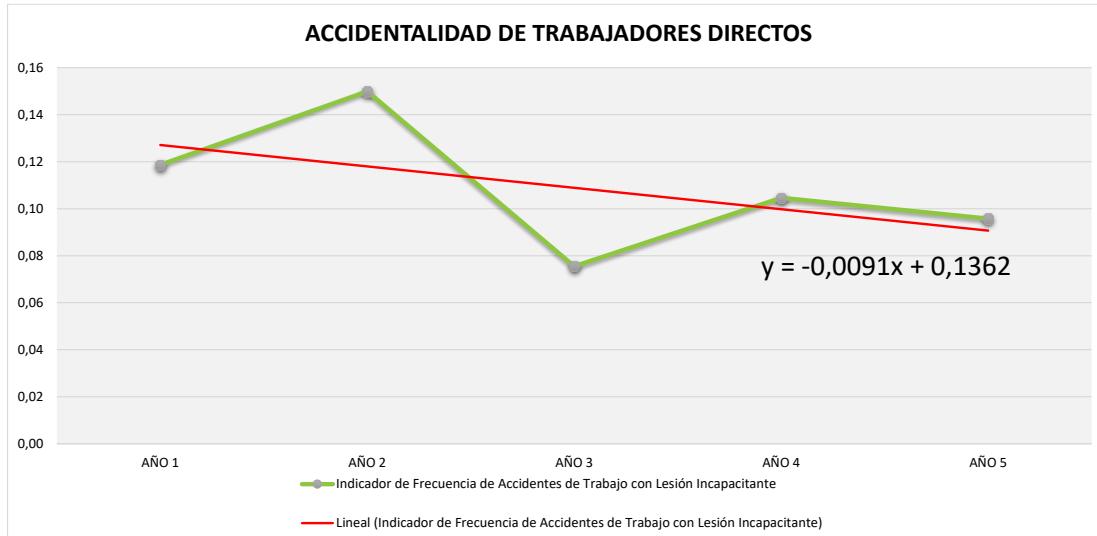
OAUDA005

Rev. 14

01.01.2026



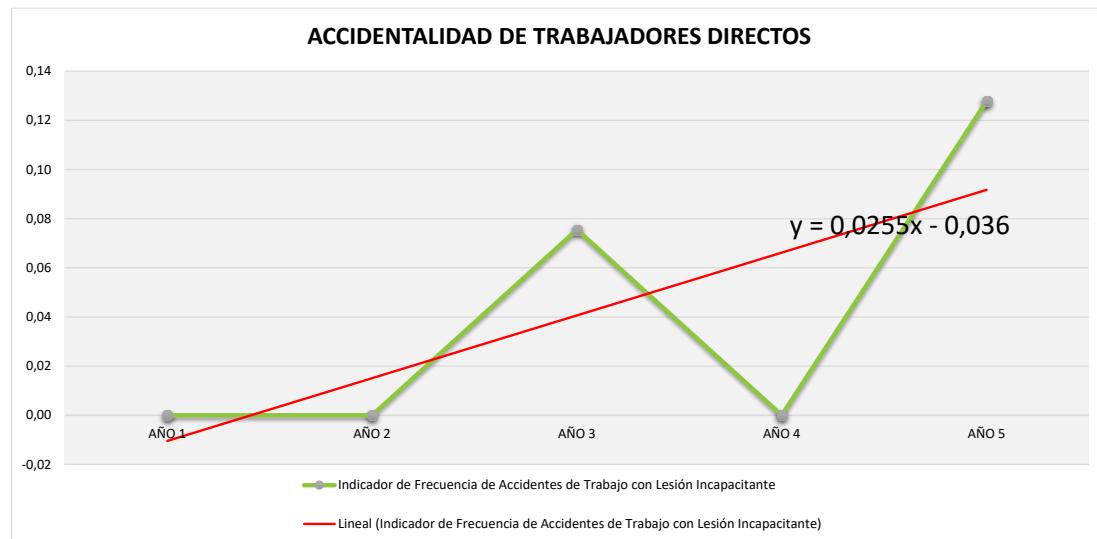
Cuando la ecuación de la línea tendencial de la gráfica es negativa (-). $y = -0,0091x + 0,1362$



Se evidenciará aumento de las tendencias de los indicadores de ATEL, en los últimos cinco (5) años vencidos si la ecuación de la línea tendencial de la gráfica es positiva.

Ejemplo:

Cuando la ecuación de la línea tendencial de la gráfica es positiva (+). $y = 0,0255x - 0,036$



Se evidenciará ausencia o disminución en los comportamientos de los indicadores de ATEL en los últimos dos (2) años vencidos si: el valor del año 2 es igual al valor del año 1 o el valor del año 2 es menor al valor del año 1.



GUÍA DEL SISTEMA DE GESTIÓN DE SEGURIDAD, SALUD EN EL TRABAJO, AMBIENTE Y SEGURIDAD VIAL PARA CONTRATISTAS DEL SECTOR TRANSPORTE RUC®

OAUDAO05

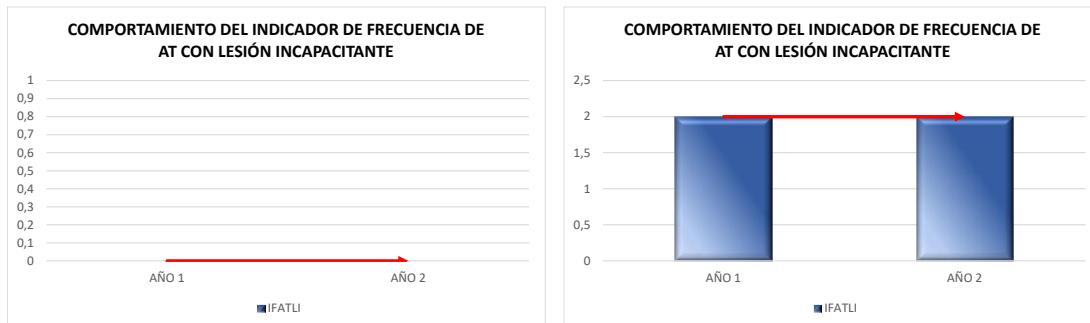
Rev. 14

01.01.2026

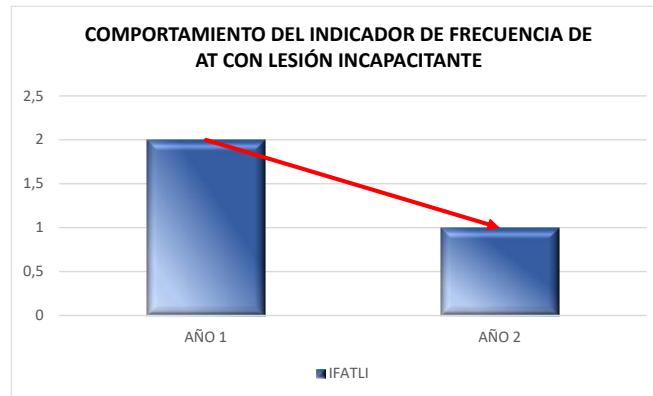


Ejemplos:

Cuando el valor del año 2 es igual al valor del año 1.



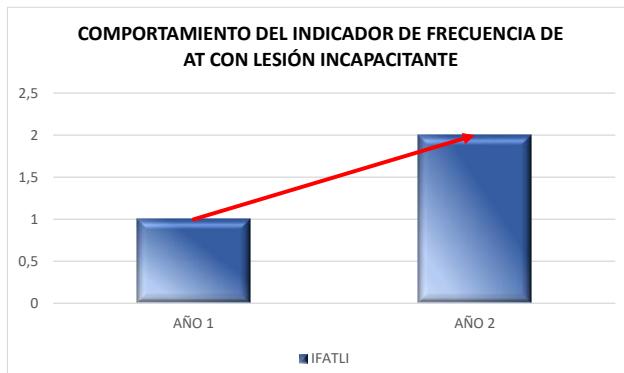
Cuando el valor del año 2 es menor al valor del año 1.



Se evidenciará aumento en los comportamientos de los indicadores de ATEL en los últimos dos (2) años vencidos si el valor del año 2 es mayor al valor del año 1.

Ejemplo:

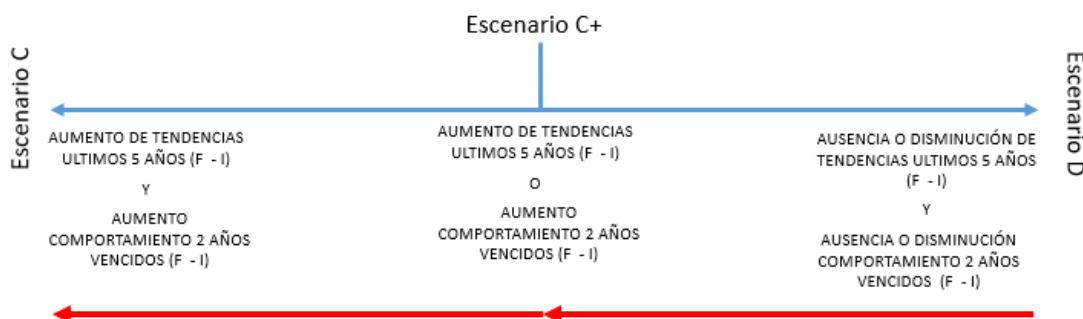
Cuando el valor del año 2 es mayor al valor del año 1



Es decir, si se presenta la ausencia o disminución de las tendencias y los comportamientos de los indicadores de ATEL permitirían un cumplimiento, quedando en escenario D, si por el contrario se evidencia aumento en las tendencias o en los comportamientos de los indicadores de ATEL sería un incumplimiento parcial, quedando

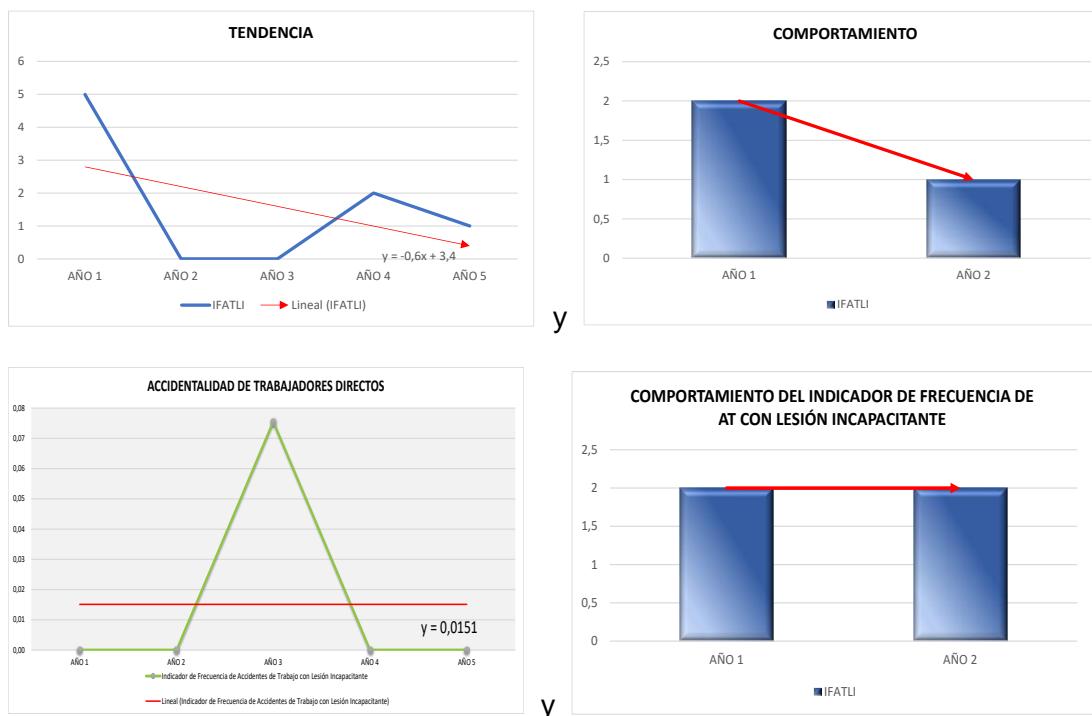


en escenario C+ y si se evidencia aumento en las tendencias y los comportamientos de los indicadores de ATTEL sería un incumplimiento, quedando en escenario C.

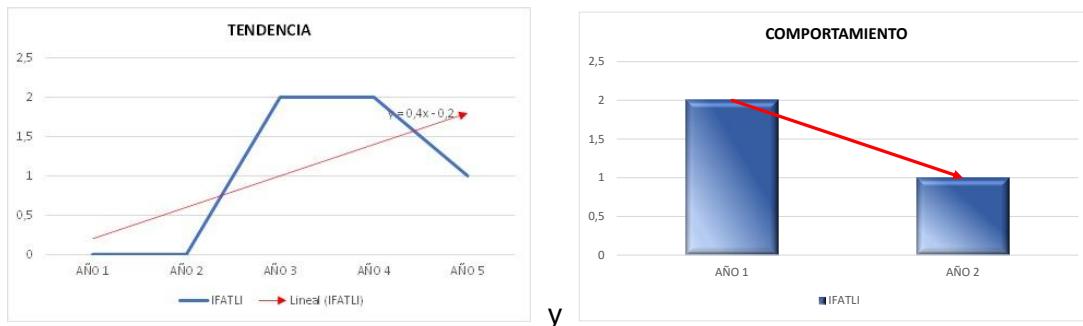


Ejemplos:

Escenario D



Escenario C+



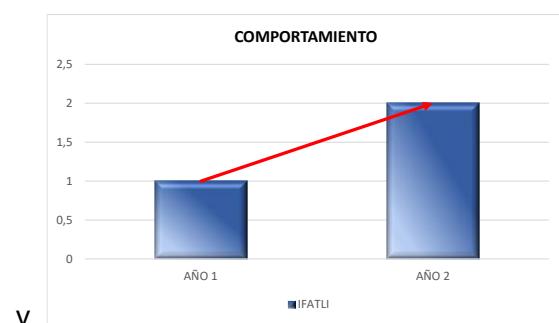
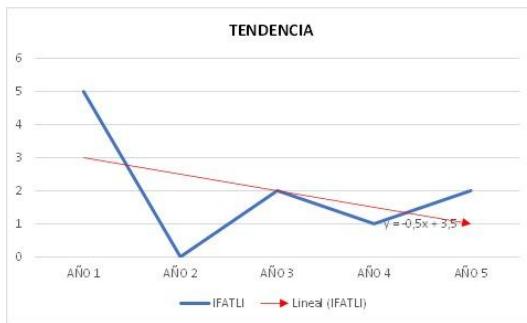


GUÍA DEL SISTEMA DE GESTIÓN DE SEGURIDAD, SALUD EN EL TRABAJO, AMBIENTE Y SEGURIDAD VIAL PARA CONTRATISTAS DEL SECTOR TRANSPORTE RUC®

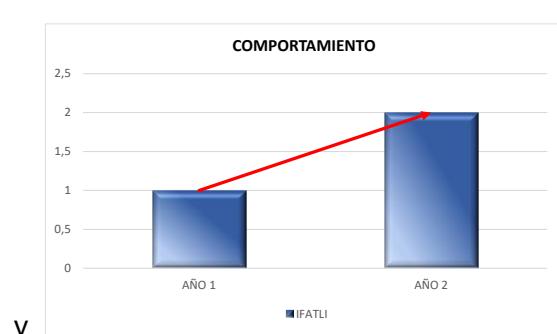
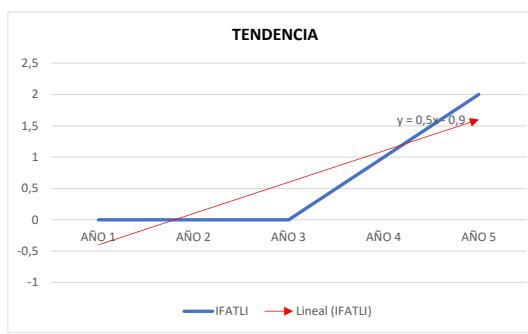
OAUDA005

Rev. 14

01.01.2026



Escenario C



Nota:

- Se entenderá como año vencido, el inmediatamente anterior al proceso de evaluación con corte a 31 de diciembre.

	GUÍA DEL SISTEMA DE GESTIÓN DE SEGURIDAD, SALUD EN EL TRABAJO, AMBIENTE Y SEGURIDAD VIAL PARA CONTRATISTAS DEL SECTOR TRANSPORTE RUC®			
	OAUADA005	Rev. 14	01.01.2026	

ANEXO 4

COMPARATIVO ENTRE PESV, NTC-ISO 39001:2014 Y RUC®

PESV		ISO 39001		RUC	
PASO	REQUISITO	NUM	REQUISITO	NUM	REQUISITO
1	Líder del diseño e implementación del PESV	5.3	Roles, responsabilidades y autoridades organizacionales	1.4 2.3 2.4	Recursos Funciones y Responsabilidades Competencias
2	Comité de seguridad vial	5.3	Roles, responsabilidades y autoridades organizacionales	2.3 2.4 4.5	Funciones y Responsabilidades Competencias Comité de seguridad vial
3	Política de Seguridad Vial de la Organización	5.2	Política de SV	1.1.2	Política de Seguridad Vial
4	Liderazgo, compromiso y corresponsabilidad del nivel directivo	5.1	Liderazgo y compromiso	1.2 2.3	Revisión Gerencial Funciones y Responsabilidades
5	Diagnóstico	4.1	Conocimiento de la organización y su contexto.	3.1	Diagnóstico de Seguridad Vial
6	Caracterización, evaluación y control de riesgos	6.2	Acciones para abordar riesgos y oportunidades	3.1	Identificación de peligros, evaluación y valoración de los riesgos
7	Objetivos y metas del PESV	6.4	Objetivos de la SV y planificación para lograrlos	1.3	Objetivos, Metas e Indicadores
8	Programas de gestión de riesgos críticos y factores de desempeño	6.3	Factores de desempeño de la SV	3.2.3	Programas de gestión de riesgos críticos y factores de desempeño del PESV
9	Plan anual de trabajo	6.4	Objetivos de la SV y planificación para lograrlos	4.5	Plan anual de trabajo
10	Competencia y plan anual de formación	7.3	Competencia	2.4 2.5	Competencias Capacitación y Entrenamiento
11	Responsabilidad y comportamiento seguro (Aplica para nivel	7.3 7.4	Competencia Toma de conciencia	2.3 2.4 2.5	Funciones y Responsabilidades Competencias Capacitación y Entrenamiento
12	Plan de preparación y respuesta ante emergencias viales	8.2	Preparación y respuesta ante emergencias	3.2.7	Plan de preparación y respuesta ante emergencias viales
13	Investigación interna de siniestros viales	9.2	Investigación de accidentes de tráfico y otros incidentes de tráfico en la vía	4.1	Incidentes de trabajo y ambientales, enfermedades laborales y siniestros viales



**GUÍA DEL SISTEMA DE GESTIÓN DE SEGURIDAD, SALUD
EN EL TRABAJO, AMBIENTE Y SEGURIDAD VIAL PARA
CONTRATISTAS DEL SECTOR TRANSPORTE RUC®**

OAUDA005

Rev. 14

01.01.2026



PESV		ISO 39001		RUC	
PASO	REQUISITO	NUM	REQUISITO	NUM	REQUISITO
14	Vías seguras administradas por la organización	8.1	Planificación y control operacional.	3.2.3	Vías seguras administradas por la organización
15	Planificación de desplazamientos laborales	8.1	Planificación y control operacional.	3.2.3	Planificación de desplazamientos laborales
16	Inspección de vehículos y equipos	8.1	Planificación y control operacional.	4.4	Inspecciones
17	Mantenimiento y control de vehículos seguros y equipos	8.1	Planificación y control operacional.	3.2.6	Programa de Mantenimiento para Vehículos
18	Gestión del cambio y gestión de contratistas	8.1	Planificación y control operacional.	3.1 3.2.1	Gestión del cambio Administración de Contratistas - Proveedores
19	Archivo y retención documental	7.6	Información documentada	2.1	Control de documentos y registros
20	Indicadores y reporte de autogestión PESV	9.1	Seguimiento, medición, análisis y evaluación	1.3 4.5	Objetivos, Metas e Indicadores Reporte de autogestión del PESV
21	Registro y análisis estadístico de siniestros viales	9.1	Seguimiento, medición, análisis y evaluación	4.1	Incidentes de trabajo y ambientales, enfermedades laborales y siniestros viales
22	Auditoria anual	9.3	Auditoría interna	4.2	Auditorías internas al SG – SSTASV y al PESV
23	Mejora continua, acciones preventivas y correctivas	10	Mejora	4.3	Acciones Correctivas y Preventivas
24	Mecanismos de comunicación y participación	7.5	Comunicación	2.7	Motivación, Comunicación, participación y consulta

	GUÍA DEL SISTEMA DE GESTIÓN DE SEGURIDAD, SALUD EN EL TRABAJO, AMBIENTE Y SEGURIDAD VIAL PARA CONTRATISTAS DEL SECTOR TRANSPORTE RUC®			
	OAUDA005	Rev. 14	01.01.2026	

ANEXO 5

COMPARATIVO ENTRE RUC®, ISO 45001:2018, ISO 14001:2015

RUC®		ISO 45001: 2018		ISO 14001:2015	
Ítem		Ítem		Ítem	
	INTRODUCCIÓN	0	INTRODUCCIÓN	0	INTRODUCCIÓN
	OBJETIVOS	1	OBJETO Y CAMPO DE APLICACIÓN	1	OBJETO Y CAMPO DE APLICACIÓN
	ALCANCE				
ELEMENTOS DEL SG-SSTA					
1.	LIDERAZGO Y COMPROMISO GERENCIAL				
1.1.	Política de SST	5.2.	Política de la SST	5.2.	Política Ambiental
1.2.	Elementos visibles del compromiso gerencial				
	Reuniones e Inspecciones Gerenciales				
	Revisión gerencial	9.3.	Revisión por la dirección	9.3.	Revisión por la dirección
1.3.	Objetivos y metas	6.2.1	Objetivos de la SST	6.2.1	Objetivos ambientales
1.4.	Recursos	7.1.	Recursos	7.1.	Recursos
2.	DESARROLLO Y EJECUCIÓN DEL SST				
2.1.	Documentación				
	Manual del SG-SSTA				
	Control de documentos Control de los registros	7.5	Información Documentada	7.5	Información Documentada
2.2.	Requisitos legales y de otra índole	6.1.3	Determinación de los requisitos legales aplicables y otros requisitos	6.1.3	Requisitos legales y otros requisitos
2.3.	Funciones y Responsabilidades	5.3.	Roles, responsabilidades, rendición de cuentas y autoridades en la organización	5.3.	Roles, Responsabilidades y autoridades en la organización
2.4.	Competencias	7.2.	Competencia	7.2.	Competencia
2.5.	Capacitación y entrenamiento				
2.6.	Programa de Inducción				
2.7.	Motivación, comunicación, participación y consulta	5.4. 7.3. 7.4.	Consulta y participación de los trabajadores Toma de conciencia Comunicación	7.3 7.4	Toma de conciencia Comunicación



RUC®		ISO 45001: 2018		ISO 14001:2015	
Ítem		Ítem		Ítem	
3.	ADMINISTRACIÓN DEL RIESGO				
3.1.	Identificación de peligros, aspectos ambientales, evaluación, valoración y determinación de control de riesgos e impactos (Gestión del Riesgo).	6.1.2 .1.	Identificación de peligros	6.1.2	Aspectos ambientales
	Gestión del cambio	8.1.3	Gestión del cambio		
3.2.	Tratamiento del riesgo				
3.2.1.	Administración de contratistas y proveedores	8.1.4 8.1.4 .2	Compras Contratistas		
3.2.2.	Visitantes, comunidad y autoridad				
3.2.3.	Programas de gestión	6.2.2	Planificación para lograr los objetivos de la SST	6.2.2	Planificación de acciones para lograr los objetivos ambientales
3.2.4.	Salud en el trabajo	6.2.2	Planificación para lograr los objetivos de la SST	6.2.2	Planificación de acciones para lograr los objetivos ambientales
3.2.5.	Ambientes de trabajo	6.2.2	Planificación para lograr los objetivos de la SST	6.2.2	Planificación de acciones para lograr los objetivos ambientales
3.2.6.	Seguridad en el trabajo	6.2.2	Planificación para lograr los objetivos de la SST	6.2.2	Planificación de acciones para lograr los objetivos ambientales
3.2.7.	Planes de emergencia	8.2.	Preparación y respuesta ante emergencias	8.2.	Preparación y respuesta ante emergencias
3.2.8.	Gestión ambiental	6.2.2	Planificación para lograr los objetivos de la SST	6.2.2	Planificación de acciones para lograr los objetivos ambientales
	Estándares y Procedimientos				
	Plan de Gestión de Residuos				
	Programas de gestión ambiental			6.2.2	Planificación de acciones para lograr los objetivos ambientales



**GUÍA DEL SISTEMA DE GESTIÓN DE SEGURIDAD, SALUD
EN EL TRABAJO, AMBIENTE Y SEGURIDAD VIAL PARA
CONTRATISTAS DEL SECTOR TRANSPORTE RUC®**

OAUDA005

Rev. 14

01.01.2026

 **CCS**
Consejo Colombiano
de Seguridad

RUC®		ISO 45001: 2018		ISO 14001:2015	
Ítem	Ítem	Ítem	Ítem	Ítem	Ítem
EVALUACIÓN Y MONITOREO					
4.1.	Accidentalidad	10.2	Incidentes, no conformidades y acciones correctivas		
4.2.	Auditorías Internas al SG-SSTA	9.2.	Auditoría interna	9.2.	Auditoría interna
4.3.	Acciones correctivas y preventivas	10.2	Incidentes, no conformidades y acciones correctivas	10.2	No conformidad y acción correctiva
4.4.	Inspecciones				
4.5.	Seguimiento a los requisitos legales	9.1.2	Evaluación del cumplimiento	9.1.2	Evaluación del cumplimiento
4.6.	Medición y revisión de los progresos	10.2. 3.	Mejora continua	10.3	Mejora continua
5. IMPACTO A LA ACCIDENTALIDAD					
6. IMPRECISIÓN DE LA ACCIDENTALIDAD					
ANEXOS					
GLOSARIO		3	TÉRMINOS Y DEFINICIONES	3	TÉRMINOS Y DEFINICIONES
SUPLEMENTO NORMATIVO		2	REFERENCIAS NORMATIVAS	2	REFERENCIAS NORMATIVAS
BIBLIOGRAFÍA			BIBLIOGRAFÍA		BIBLIOGRAFÍA

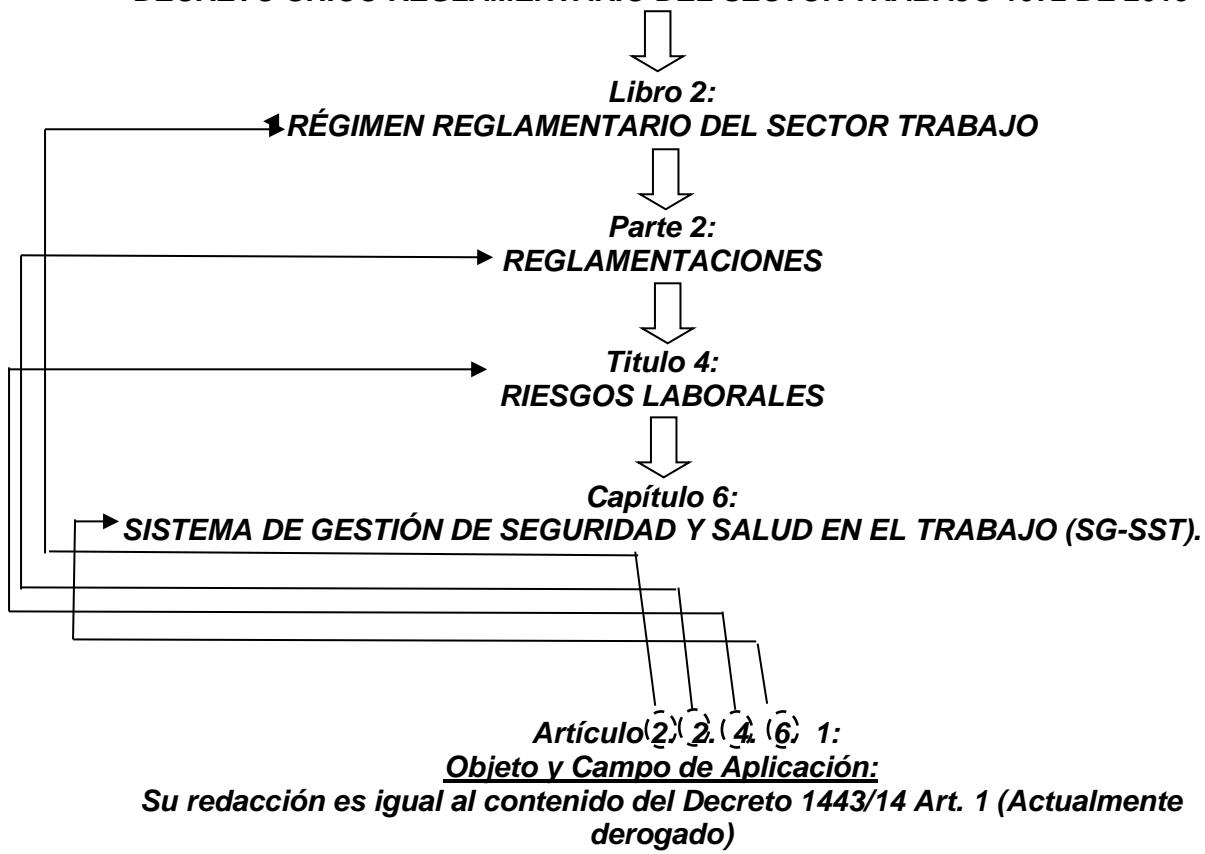


ANEXO 6

ESTRUCTURA DEL DECRETO 1072/15

Decreto 1072 de 2015:

DECRETO ÚNICO REGLAMENTARIO DEL SECTOR TRABAJO 1072 DE 2015



Su redacción es igual al contenido del Decreto 1443/14 Art. 1 (Actualmente derogado)

	GUÍA DEL SISTEMA DE GESTIÓN DE SEGURIDAD, SALUD EN EL TRABAJO, AMBIENTE Y SEGURIDAD VIAL PARA CONTRATISTAS DEL SECTOR TRANSPORTE RUC®			
	OAUDA005	Rev. 14	01.01.2026	

ANEXO 7.

COMPARATIVO ENTRE DECRETO 1072 DE 2015 LIBRO 2, PARTE 2, TÍTULO 4, CAPÍTULO 6 – RUC®

Decreto 1072 de 2015 Libro 2, Parte 2, Título 4, Capítulo 6		RUC®	
OBJETO, CAMPO DE APLICACIÓN Y DEFINICIONES			
ARTÍCULO	NUMERAL	POLÍTICA EN SEGURIDAD Y SALUD EN EL TRABAJO	
2.2.4.6.1	Objeto y Campo de Aplicación		Objetivo Alcance Introducción
2.2.4.6.2.	Definiciones		Glosario
2.2.4.6.3.	Seguridad y Salud en el Trabajo SST		Glosario
2.2.4.6.4.	Sistema de Gestión en Seguridad y Salud en el Trabajo – SG-SST		Glosario
ORGANIZACIÓN DEL SISTEMA DE GESTIÓN DE LA SEGURIDAD Y SALUD EN EL TRABAJO			
2.2.4.6.8.	Obligaciones de los empleadores	1.2.	Elementos visibles del compromiso gerencial
		1.4.	Recursos
		2.2.	Requisitos legales y de otra índole
		2.3.	Funciones y responsabilidades
		2.5.	Capacitación y entrenamiento
		2.6.	Programa de inducción
		2.7.	Motivación. Comunicación, participación y consulta
		3.1.	Gestión de peligros y riesgos
		4.5.	Seguimiento a requisitos legales
2.2.4.6.9.	Obligaciones de las ARL		

 Calidad en acción	GUÍA DEL SISTEMA DE GESTIÓN DE SEGURIDAD, SALUD EN EL TRABAJO, AMBIENTE Y SEGURIDAD VIAL PARA CONTRATISTAS DEL SECTOR TRANSPORTE RUC®			 CCS <i>Consejo Colombiano de Seguridad</i>
OAUQA005	Rev. 14	01.01.2026		

Decreto 1072 de 2015 Libro 2, Parte 2, Título 4, Capítulo 6		RUC®	
2.2.4.6.10.	Responsabilidades de los trabajadores	2.3.	Funciones y responsabilidades
2.2.4.6.11.	Capacitación en Seguridad y Salud en el Trabajo	2.5.	Capacitación y entrenamiento
		2.6.	Programa de inducción / reinducción
2.2.4.6.12.	Documentación		Documentación (control de documentos, datos y registros)
2.2.4.6.13.	Conservación de los documentos	2.1.	
2.2.4.6.14.	Comunicación	2.7.	Motivación. Comunicación, participación y consulta
PLANIFICACIÓN			
2.2.4.6.15.	Identificación de peligros, evaluación y valoración de los riesgos	3.1.	Identificación de peligros, valoración del riesgo y determinación de los controles
2.2.4.6.16.	Evaluación inicial del Sistema de Gestión de la Seguridad y Salud en el Trabajo SG - SST	4.1.	Auditorías internas al Sistema de Gestión de Seguridad, Salud en el Trabajo y Ambiente
2.2.4.6.17.	Planificación del Sistema de Gestión de la Seguridad y Salud en el Trabajo SG-SST	3.2.3. 3.2.4. 3.2.5. 3.2.6.	Programas de gestión del riesgo Subprograma de Medicina Preventiva y del Trabajo Subprograma de Higiene Industrial Subprograma de Seguridad Industrial
2.2.4.6.18.	Objetivos del Sistema de Gestión de Seguridad y Salud en el Trabajo - SG -SST	1.3.	Objetivos y metas
2.2.4.6.19.	Indicadores del Sistema de Gestión de Seguridad y Salud en el Trabajo - SG -SST		
2.2.4.6.20.	Indicadores que evalúan la estructura del Sistema de Gestión de Seguridad y Salud en el Trabajo - SG-SST		
2.2.4.6.21.	Indicadores que evalúan el proceso del Sistema de Gestión de Seguridad y Salud en el Trabajo - SG-SST	4.6.	Medición y revisión de los progresos
2.2.4.6.22.	Indicadores que evalúan el resultado del Sistema de Gestión de Seguridad y Salud en el Trabajo - SG-SST		

	GUÍA DEL SISTEMA DE GESTIÓN DE SEGURIDAD, SALUD EN EL TRABAJO, AMBIENTE Y SEGURIDAD VIAL PARA CONTRATISTAS DEL SECTOR TRANSPORTE RUC®			
OAUDA005	Rev. 14	01.01.2026		

Decreto 1072 de 2015 Libro 2, Parte 2, Título 4, Capítulo 6		RUC®	
APLICACIÓN			
2.2.4.6.23.	Gestión de los peligros y riesgos	3.1.	Identificación de peligros, valoración del riesgo y determinación de los controles
2.2.4.6.24.	Medidas de prevención y control	3.2.4. 3.2.6.	Subprograma de Medicina Preventiva y del Trabajo Subprograma de seguridad industrial
2.2.4.6.25.	Prevención, preparación y respuesta ante emergencia	3.2.7.	Planes de emergencia
2.2.4.6.26.	Autorreporte de condiciones de salud y trabajo Gestión del cambio	3.1.	Actos y condiciones inseguras Gestión del Cambio
2.2.4.6.27.	Adquisiciones	3.2.1.	Selección de contratistas y proveedores
2.2.4.6.28.	Contratación	3.2.1.	
AUDITORÍA Y REVISIÓN DE LA ALTA DIRECCIÓN			
2.2.4.6.29.	Auditoría de cumplimiento del Sistema de Gestión de Seguridad y Salud en el Trabajo - SG-SST	4.2.	Auditorías internas al Sistema de Gestión de Seguridad, Salud en el Trabajo y Ambiente
2.2.4.6.30.	Alcance de la auditoría de cumplimiento del Sistema de Gestión de Seguridad y Salud en el Trabajo - SG-SST		
2.2.4.6.31.	Revisión por la alta dirección	1.2.	Elementos visibles del compromiso gerencial (revisión gerencial)
2.2.4.6.32.	Investigación de incidentes, accidentes de trabajo y enfermedades laborales	4.1.	Incidentes (accidentes y casi accidentes) de trabajo y ambiente
MEJORAMIENTO			
2.2.4.6.33.	Acciones preventivas y correctivas	4.2.	Acciones correctivas y preventivas
2.2.4.6.34.	Mejora continua		
DISPOSICIONES FINALES			
2.2.4.6.35.	Capacitación obligatoria	2.5.	Capacitación y entrenamiento
2.2.4.6.36.	Sanciones		
2.2.4.6.37.	Transición		
2.2.4.6.38.	Vigencia y Derogatoria		

 Calidad en acción	GUÍA DEL SISTEMA DE GESTIÓN DE SEGURIDAD, SALUD EN EL TRABAJO, AMBIENTE Y SEGURIDAD VIAL PARA CONTRATISTAS DEL SECTOR TRANSPORTE RUC®		 CCS <i>Consejo Colombiano de Seguridad</i>
OAUDA005	Rev. 14	01.01.2026	

ANEXO 8

RECOMENDACIONES PARA EL USO DE MOTOCICLETAS

Las condiciones de movilidad de los motociclistas han sido siempre un tema de preocupación debido a los altos índices de accidentalidad que se presentan con estos vehículos. Aquí se presentan algunas recomendaciones para garantizar la seguridad de los motociclistas y todos los actores involucrados en las vías.

- **Postura básica para conducir**

La postura correcta varía de acuerdo con las condiciones del manejo; pero en términos generales existen siete (7) puntos claves para lograrla

1. Hombros: relajados y con naturalidad
2. Ojos: mirar siempre adelante sin fijarlos en un solo punto.
3. Codos: relajados, permitiendo que doblen naturalmente.
4. Manos: deben ubicarse en forma natural sobre los manillares, con los dedos dispuestos a accionar la manigueta del embrague y freno respectivamente.
5. Rodillas: sujetando en todo momento el tanque de la gasolina, porque abriéndolas facilita la pérdida de equilibrio.
6. Pies: el puente del pie debe mantenerse siempre sobre el calapié (tabaco), con la punta hacia adelante, listo para accionar el freno.
7. Caderas: si su cadera está demasiado adelante o demasiado atrás, se reducirá la reacción al cambiar de marcha.

- **Recomendaciones para prevenir choques**

La conducción defensiva aconseja la siguiente fórmula para evitar los accidentes de tránsito:

1. Reconozca el peligro: Si transita dentro del perímetro urbano, examine hasta la próxima intersección el comportamiento de los usuarios que allí se encuentren o puedan aparecer repentinamente. Si es en área rural el examen será de mayor alcance hasta la próxima colina o curva.
2. Entienda lo que debe hacer: Conozca la situación, detecte la magnitud del peligro y sepa qué hacer como defensa.
3. Actué correctamente y a tiempo: Decida cuáles son las acciones correctas y llévelas a cabo inmediatamente.
4. Recomendaciones para cumplir:
 - Siempre utilice casco certificado, chaqueta protectora y chaleco reflectivo.
 - Respete TODAS las normas de tránsito. En particular: No transite en contravía. Este comportamiento es muy riesgoso y prohibido, puesto que su aparición es sorpresiva e inadvertida.
 - Circule con la corriente del tráfico sin hacer movimientos bruscos o cambios innecesarios de carriles.
 - Utilice las direccionales con anticipación.
 - Use los espejos en lugar de girar la cabeza. Esto le permite tener la mirada siempre adelante.
 - No transite entre hileras de vehículos; recuerde que es maniobra peligrosa y prohibida, por lo tanto, absténgase de hacerlo.
 - En terreno destapado transite a velocidad muy reducida porque hay tendencia resbalar.
 - La operación de frenado en terreno destapado, plano y sobre todo en descenso se hace únicamente con el freno trasero. Sólo se usa el delantero para sostener la moto una vez se haya detenido.

	GUÍA DEL SISTEMA DE GESTIÓN DE SEGURIDAD, SALUD EN EL TRABAJO, AMBIENTE Y SEGURIDAD VIAL PARA CONTRATISTAS DEL SECTOR TRANSPORTE RUC®			
	OAUADA005	Rev. 14	01.01.2026	

- No transporte más de un pasajero ni pasajeros con objetos en las manos u objetos que le impidan realizar las maniobras correctamente.
- Mantenga bien carburado el motor de su motocicleta, el gas carbónico perjudica su salud y la de los demás.
- El pito excesivo y el ruido innecesario es una forma común de descortesía que molesta a la gente y contamina el ambiente. El ruido ambiental, cuando es fuerte y persistente, destruye la audición.
- No suprima el silenciador del escape, por el contrario, si su motocicleta no tiene silenciador, colóqueselo.

	GUÍA DEL SISTEMA DE GESTIÓN DE SEGURIDAD, SALUD EN EL TRABAJO, AMBIENTE Y SEGURIDAD VIAL PARA CONTRATISTAS DEL SECTOR TRANSPORTE RUC®			
OAUDA005	Rev. 14	01.01.2026		

ANEXO 9 RECOMENDACIONES DE SEGURIDAD EN EL USO DE TAXIS

Tenga en cuenta las siguientes recomendaciones en el momento de tomar un taxi:

- Solicite el servicio por vía telefónica.
- Solicite al operador el número de la placa del vehículo que lo recogerá y el número interno de afiliación (número de móvil). Antes de abordar, verifique que los datos que le suministraron por teléfono corresponden a los del vehículo que llega a prestar el servicio.
- Informe a alguna persona de confianza el número de la placa del vehículo que le presta el servicio y el tiempo estimado para su llegada al destino. No olvide informarle su llegada.
- No deje que el conductor decida la ruta y menos si insiste en tomar una vía sospechosa.
- Coloque seguro a la puerta al subirse.
- No reciba nada que el conductor le ofrezca.
- Evite llevar consigo objetos de valor, dinero en efectivo en exceso.
- Si tiene teléfono celular, mantenga digitado el teléfono de aquella persona a la que la avisó del recorrido o de alguien que pueda apoyarlo; en caso de emergencia oprima el botón de enviar o “send” y mencione la dirección donde se encuentra, o alguna pista.
- Si fue imposible conseguir un servicio en una empresa de taxis e inevitablemente debe tomar un taxi en la calle: Escoja la ruta; no permita que el conductor lo haga por usted y llame por celular a su persona de confianza y repórtele el número de móvil, compañía y placas, así como una hora estimada de llegada. También puede pedirle que le marque más adelante para verificar que todo va bien.
- Desconfíe del conductor si: no lleva cartón de tarifas con identificación del conductor y del móvil; escoge la ruta o se desvía de la ruta acordada; se comunica por radio o por celular; controla el seguro de las puertas; insiste en ofrecerle una revista o va fumando; se detiene en un lugar fuera de destino.
- Si definitivamente nota o presente algo sospechoso, cancele el resto del recorrido, pague por el servicio hasta ese punto y bájese cuanto antes; no entre en discusiones; sólo diga que “olvidó algo” y que debe bajarse.
- Si algo sucede durante el recorrido, llame por celular al número previamente escogido para que su interlocutor sepa que algo pasa. También puede decirle frases que orienten al interlocutor o una palabra “clave” previamente acordada que indique peligro.
- En caso de atraco, no oponga resistencia. Recuerde que los criminales están tan asustados como la víctima y suelen estar dispuestos a tener una reacción violenta.
- En aeropuertos, sólo use los taxis de las compañías autorizadas.

 Calidad en acción	GUÍA DEL SISTEMA DE GESTIÓN DE SEGURIDAD, SALUD EN EL TRABAJO, AMBIENTE Y SEGURIDAD VIAL PARA CONTRATISTAS DEL SECTOR TRANSPORTE RUC®		 CCS <i>Consejo Colombiano de Seguridad</i>
OAUDA005	Rev. 14	01.01.2026	

ANEXO 10
**RECOMENDACIONES PARA CONDUCTORES CUANDO HAY PEATONES EN LA
VÍA**

Hay que recordar que no todos los peatones son conductores, pero todos los conductores han sido y serán peatones en algún momento.

El conductor debe ceder el paso a los peatones cuando:

- El paso esté regulado con semáforo rojo para vehículos.
- El paso esté señalizado con la señal vertical cuadrada de paso de peatones y las bandas paralelas de color blanco sobre el pavimento.
- Si existe paso señalizado con la señal de tránsito escolar y pintadas en la vía.

Si no existe paso regulado el conductor deberá ceder el paso a los peatones en los siguientes supuestos:

- Cuando vayan a girar con su vehículo para entrar en otra vía y haya peatones cruzándola, aunque no exista paso para éstos.
- Cuando el vehículo cruce un andén por el que circulen peatones.
- En las zonas peatonales.
- A los peatones que vayan a subir o hayan bajado de un vehículo de transporte de servicio público, en un paradero señalizado como tal, cuando se encuentren entre dicho vehículo y la zona peatonal o refugio más próximo.
- A las tropas en formación, filas escolares o comitivas organizadas.
- Para evitar alcances, el conductor debe advertir su intención de detenerse con toques repetidos de freno.
- Aunque goce de preferencia, el peatón deberá observar el tráfico con antelación y no iniciar la marcha en el supuesto de provocar frenadas de emergencia en los conductores.

Dentro de los grupos de alto riesgo de accidente encontramos dos (2) básicamente, los cuales deben tener prelación en el paso de las vías:

1. **El peatón niño.** Sufren accidentes por:
 - Falta de educación vial (desconocimiento de normas).
 - Déficit conceptual (falta de experiencia en el tráfico).
 - Déficit perceptivo (Disponen de un 40% menos de campo de visión que un adulto).
 - Problemas con la visión periférica.
 - Problemas de audición (sobre todo los menores de 7 años necesitan confirmar el ruido con la visión).
 - Déficit atenciones: (Hasta los 11-12 años no controlan la atención).
 - No perciben el riesgo.
 - Estar inmersos en un mundo subjetivo (pensando en juegos etc. mientras circulan).
2. **El peatón anciano.** La mitad de los ancianos muertos en accidente son peatones. Sufren accidentes por:
 - Menor capacidad de reacción.
 - Están inmersos en un mundo subjetivo interior.
 - Desconocimiento de las normas.
 - Falta de educación vial.

	GUÍA DEL SISTEMA DE GESTIÓN DE SEGURIDAD, SALUD EN EL TRABAJO, AMBIENTE Y SEGURIDAD VIAL PARA CONTRATISTAS DEL SECTOR TRANSPORTE RUC®			
OAUDA005	Rev. 14	01.01.2026		

ANEXO 11 RECOMENDACIONES PARA CONDUCIR BAJO LLUVIA Y NIEBLA

La neblina al igual que la lluvia moja el pavimento de las vías, formando una capa de agua en extremo deslizante, altamente resbaladiza, sobre la cual pierden la adherencia las mejores llantas. Cuando el piso de la calzada o vía está mojado, hay más probabilidades de patinar que cuando está seco. Con llantas en buen estado, la pérdida de adherencia puede disminuir en un 50%. De ahí la importancia de andar siempre con buenas llantas.

Cuando llueve es más fácil que el agua pueda llegar a convertirse en uno de los peores enemigos a la hora de subir a un vehículo o caminar por las calles, ya que además de disminuir la visibilidad de conductores y peatones, reduce la adherencia de los vehículos al pavimento.

Uno de los principales factores que influyen en la ocurrencia de accidentes de tránsito, se produce cuando el neumático no es capaz de disipar la cantidad de agua depositada sobre la superficie. Frente a esta situación la mejor solución es reducir la velocidad, aumentar la distancia entre vehículos, mantener firme la dirección, evitar frenazos y aceleradas bruscas, mantener una velocidad permanente para evitar transferencias de masas que puedan provocar dichos desplazamientos, además de preocuparse por el buen estado de los neumáticos. Para eso es necesario, seguir las siguientes recomendaciones:

- Al poner en marcha el vehículo, debe encender, durante algunos minutos, el aire frío al máximo sobre el panorámico y encender el desempañador posterior.
- Mantener las luces libres de barro.
- Verificar que los neumáticos estén en buenas condiciones y con la presión recomendada por el fabricante del vehículo.
- Manejar a velocidad reducida y mantener una mayor distancia del vehículo que se encuentra delante de usted.
- Antes de llegar a las intersecciones tocar el pedal del freno para estar seguros de su efectividad y tener suficiente espacio para reaccionar en caso de sentir deficiencias.
- Verificar que las gomas de los limpiaparabrisas no estén gastadas o quebradizas por efectos del sol
- Recuerde que la distancia de frenado se duplica en el pavimento mojado.
- Circular con las luces encendidas durante todo el día.
- Evitar pasar entre charcos porque pueden esconder peligros como hoyos, piedras, etc., y porque mojan los frenos reduciendo su efectividad.
- Donde haya peatones circule a velocidad reducida para evitar mojarlos. Respete a los demás.

En cuanto a la neblina existen varios tipos: la ligera y densa; la espesa e impenetrable. Es necesario tener presente el factor básico encender las luces -no importa el tipo de neblina-, no para ver, sino para que nos vean. Así entonces frente a la conducción con neblina éstas deben ser las principales reglas: **REDUCIR LA VELOCIDAD, ENCENDER LAS LUCES BAJAS Y EXTREMAR LAS PRECAUCIONES**. Si circula con frecuencia por áreas con neblina, instale luces anti - niebla.

	GUÍA DEL SISTEMA DE GESTIÓN DE SEGURIDAD, SALUD EN EL TRABAJO, AMBIENTE Y SEGURIDAD VIAL PARA CONTRATISTAS DEL SECTOR TRANSPORTE RUC®			
	OAUDA005	Rev. 14	01.01.2026	

La neblina presenta un fenómeno llamado reflectividad de la neblina, o sea el rechazo de la luz de su vehículo por la neblina, se debe a que ésta se encuentra formada por una cantidad de pequeñísimas gotas que son las que dispersan y reflejan la luz, la cual regresa directamente hacia los ojos del conductor, dando la misma sensación que un espejo.

En estos casos la luz baja es más eficaz que la luz alta. La ventaja de la luz amarilla o focos anti - neblina es que los focos o faros tienen un color que reduce la difracción, están situados debajo de los focos corrientes, lo que les permite penetrar la neblina con más facilidad.

	GUÍA DEL SISTEMA DE GESTIÓN DE SEGURIDAD, SALUD EN EL TRABAJO, AMBIENTE Y SEGURIDAD VIAL PARA CONTRATISTAS DEL SECTOR TRANSPORTE RUC®			
	OAUDA005	Rev. 14	01.01.2026	

ANEXO 12 MODELO CERTIFICACIÓN

ADMINISTRADORA DE RIESGOS LABORALES XXXXXXXX. NIT: XXXXXXXXX

Certifica que la empresa XXXXXXXX, identificada con Nit. XXXXXXXX tiene cobertura y se encuentra afiliada, desde día DD del Mes MM del Año AAAA con número de afiliación XXXXXX, y presenta los siguientes datos de accidentalidad desde el DD / MM / AAAA hasta el año DD / MM / AAAA, respectivamente:

INFORMACIÓN	AÑOS					
	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Número promedio de trabajadores afiliados a la ARL durante el periodo de la certificación. ¹						
Accidentes de trabajo						
Número de accidentes calificados como laborales. ²						
Número de accidentes pendiente por calificar origen. ³						
Numero de eventos fatales. ⁴						
Número de eventos en proceso de calificación en firme del porcentaje de PCL. ⁵						
Número de eventos con invalidez. ⁶						
Número de eventos con incapacidad permanente parcial (IPP). ⁷						
Número de accidentes graves de acuerdo con la definición de la Res. 1401 de 2007. ⁸						
Número de accidentes laborales que generaron incapacidad. ⁹						
Número de accidentes laborales que generaron días de incapacidad cobrados. ^{9.1}						
Número de accidentes laborales que generaron días de incapacidad conocidos. ^{9.2}						
Número de días de incapacidad generados por los accidentes reportados en el periodo. ¹⁰						
Número de días de incapacidad cobrados. ^{10.1.}						
Número de días de incapacidad conocidos ^{10.2}						
Número de accidentes laborales que no generaron incapacidad. ¹¹						
Enfermedad Laboral						
Número de eventos por E.L calificados. ¹²						
Número de fatalidades por E.L ¹³						
Numero de eventos con invalidez por E.L ¹⁴						
Numero de eventos con IPP por E.L ¹⁵						
Número casos de E.L con tiempo perdido. ¹⁶						
Número casos de E.L sin tiempo perdido. ¹⁷						
Número de días de incapacidad generados por E.L reportados en el periodo. ¹⁸						

Para verificación de la información contenida en este documento, comuníquese con nuestra línea de atención al cliente a nivel nacional XXXXXXXX o en Bogotá XXXXX. La presente solicitud se expide en la ciudad de XXXXXX, a los XX días del mes de XXXX del año XXXX

A continuación, se detalla los eventos presentados:

CEDULA	FECHA AT	FECHA DE CALIFICACIÓN (SI APLICA)	DÍAS DE INCAPACIDAD	TIPO DE EVENTO			
				FATALIDAD	INVALIDEZ (%)	IPP (%)	ACCIDENTE GRAVE

 Calidad en acción	GUÍA DEL SISTEMA DE GESTIÓN DE SEGURIDAD, SALUD EN EL TRABAJO, AMBIENTE Y SEGURIDAD VIAL PARA CONTRATISTAS DEL SECTOR TRANSPORTE RUC®		 CCS <i>Consejo Colombiano de Seguridad</i>
OAU005	Rev. 14	01.01.2026	

Definiciones:

1. **Número promedio de trabajadores afiliados:** Hace referencia al número de trabajadores afiliados al momento de la emisión del certificado.
2. **Número de accidentes calificados como laborales:** Hace referencia al número de accidentes reportados, calificados como **SI ACCIDENTE DE TRABAJO (AT)** al momento de expedir el certificado según la **fecha de ocurrencia del evento del AT**. Este número puede variar al momento de emitir la certificación ya que hay casos que en el transcurso del tiempo pueden cambiar de calificación dentro del proceso de definición de origen, es decir pasan de ser **SI AT** a **NO AT** o viceversa, obedeciendo a calificaciones de las respectivas juntas, jueces, etc.
3. **Número de accidentes pendiente por calificar origen:** Hace referencia al número de accidentes reportados a la ARL y que están en proceso de calificación de origen según los cuales en un periodo corto de tiempo pasaran a ser calificados como **SI AT** o **NO AT**.
4. **Número de eventos fatales:** Hace referencia al número de accidentes reportados a la ARL que derivaron en la muerte del afiliado y que han sido calificados como **SI AT**. Se registra en el **año de ocurrencia del accidente de trabajo** (Independiente que el pago se realice en años posteriores).
5. **Número de eventos en proceso de calificación en firme del porcentaje de pérdida de capacidad laboral:** Hace referencia al número de accidentes calificados como **SI AT** que se encuentran en proceso de calificación, inicial o por controversia de cualquiera de las partes interesadas, sobre el porcentaje de pérdida de capacidad laboral. La información se registra en **año de ocurrencia del accidente de trabajo**.
6. **Número de eventos con invalidez:** Hace referencia al número de accidentes reportados a la ARL que están calificación en firme con una pérdida de capacidad laboral mayor o igual al **50%**. Se registra en el **año de ocurrencia del accidente de trabajo** (Independiente que el pago se realice en años posteriores).
7. **Número de eventos con incapacidad permanente parcial (IPP):** Hace referencia al número de accidentes con **calificación en firme como SI AT con IPP**. Se registra en el **año de ocurrencia del accidente de trabajo** (Independiente que el pago se realice en años posteriores). Si un mismo expediente ha recibido más de un reconocimiento de IPP se contabiliza una vez.
8. **Número de accidentes graves de acuerdo con la definición de la Resolución 1401 de 2007:** Hace referencia al número de accidentes reportados a la ARL según la fecha de origen del AT, que están calificados como **SI AT** y que cumplan con lo definido en la Resolución 1401 de 2007. La información puede variar en el tiempo de acuerdo con la actualización del diagnóstico y a la evolución clínica del caso.
9. **Número de accidentes laborales que generaron incapacidad:** Hace referencia al número de accidentes de trabajo reportados a la ARL que son calificados como **SI AT** y que generaron días de incapacidad.

En este ítem se deberá registrar:

- 9.1. **Número de accidentes laborales que generaron días de incapacidad,** relacionados con **días cobrados de incapacidad**, es decir, número de accidentes de trabajo reportados a la ARL que son calificados como **SI AT en** los que el trabajador recibe el pago por incapacidad temporal debido a un accidente (**con prestación económica de incapacidad**). La información se registra en **año de ocurrencia del accidente de trabajo**.
- 9.2. **Número de accidentes laborales que generaron días de incapacidad,** relacionados con los **días conocidos** no cobrados (aquellos que el medico sabe que está o fue incapacitado, aunque no se hayan cobrado). La información se registra en **año de ocurrencia del accidente de trabajo**.
10. **Número de días de incapacidad generados por los accidentes reportados en el periodo:** Hace referencia al número días de incapacidad.

En este ítem se deberá registrar:

 Calidad en acción	GUÍA DEL SISTEMA DE GESTIÓN DE SEGURIDAD, SALUD EN EL TRABAJO, AMBIENTE Y SEGURIDAD VIAL PARA CONTRATISTAS DEL SECTOR TRANSPORTE RUC®		 CCS <i>Consejo Colombiano de Seguridad</i>
OAUADA005	Rev. 14	01.01.2026	

10.1. Número de días de incapacidad generados por los accidentes reportados en el periodo, relacionados con días cobrados de incapacidad, es decir, los días que el trabajador recibe el pago por incapacidad temporal debido a un accidente (**con prestación económica de incapacidad**). La información se registra en **año de ocurrencia del accidente** de trabajo.

10.2. Número de días de incapacidad generados por los accidentes reportados en el periodo, relacionados con los días conocidos no cobrados (aquellos que el medico sabe que está o fue incapacitado, aunque no se hayan cobrado). La información se registra en **año de ocurrencia del accidente** de trabajo

11. **Número de accidentes laborales que no generaron incapacidad:** Hace referencia al número de accidentes reportados a la ARL que están calificados como **SI AT**, pero no generaron incapacidad médica.
12. **Número de eventos por EL calificados:** Hace referencia al número de enfermedades laborales reportadas a la ARL y que están calificadas como **SI EL**, se asignan al último año de calificación. Este número puede variar al momento de emitir la certificación ya que hay casos que en el transcurso del tiempo pueden cambiar de calificación dentro del proceso de definición de origen, es decir pasan de ser **SI EL** a **NO EL** o viceversa, obedeciendo a calificaciones de las respectivas juntas, jueces, etc.
13. **Número de fatalidades por EL:** Hace referencia al número de enfermedades laborales reportados a la ARL que derivaron en la muerte del afiliado y que han sido calificados como **SI EL**, se asignan al año de calificación.
14. **Numero de eventos con invalidez por EL:** Hace referencia al número de enfermedades laborales reportados a la ARL, que están calificados como **SI EL** en firme y que están dictaminados con una pérdida de capacidad laboral **mayor o igual a 50%** y se asignan **al año de calificación de la EL**.
15. **Numero de eventos con IPP por E.L:** Hace referencia al número de enfermedades laborales reportadas a la ARL y que estén calificadas como **SI EL** en firme, la información se asigna al año de calificación de la enfermedad (Independiente que el pago se realice en años posteriores). Si un mismo expediente ha recibido más de un reconocimiento de IPP se contabiliza una vez.
16. **Número casos de EL con tiempo perdido:** Hace referencia al número de enfermedades laborales reportadas a la ARL, que están calificadas como **SI EL** y que generaron incapacidad, sean días conocidos cobrados y/o días conocidos no cobrados (aquellos que el medico sabe que está o fue incapacitado, aunque no se hayan cobrado). Se suman dado que corresponde a lo que el paciente ha estado incapacitado ante la ARL
17. **Número casos de EL sin tiempo perdido:** Hace referencia al número de enfermedades laborales reportados a la ARL que están calificadas como **SI EL** pero no generaron incapacidad médica.
18. **Número de días de incapacidad generados por EL reportados en el periodo:** Hace referencia al número de días de incapacidad de las enfermedades laborales reportadas a la ARL que están calificados como **SI EL**. Los días de IT se contabilizan sean días conocidos cobrados y/o días conocidos no cobrados (aquellos que el medico sabe que está o fue incapacitado, aunque no se hayan cobrado). Se suman dado que corresponde a lo que el paciente ha estado incapacitado ante la ARL.

	GUÍA DEL SISTEMA DE GESTIÓN DE SEGURIDAD, SALUD EN EL TRABAJO, AMBIENTE Y SEGURIDAD VIAL PARA CONTRATISTAS DEL SECTOR TRANSPORTE RUC®			
OAUDA005	Rev. 14	01.01.2026		

GLOSARIO

ABSENTISMO: Empleado ausente del trabajo por cualquier tipo de incapacidad, no sólo como resultado de un accidente o enfermedad profesional. No incluye las ausencias permitidas tales como vacaciones, estudio, maternidad o paternidad y permisos por asuntos familiares.

ACCIDENTE DE TRABAJO: Es accidente de trabajo todo suceso repentino que sobrevenga por causa o con ocasión del trabajo, y que produzca en el trabajador una lesión orgánica, una perturbación funcional o psiquiátrica, una invalidez o la muerte.

Es también accidente de trabajo aquel que se produce durante la ejecución de órdenes del empleador o contratante durante la ejecución de una labor bajo su autoridad, aún fuera del lugar y horas de trabajo.

Igualmente se considera accidente de trabajo el que se produzca durante el traslado de los trabajadores o contratistas desde su residencia a los lugares de trabajo o viceversa, cuando el transporte lo suministre el empleador (Art. 3 Resolución 1562 de 2012).

ACCIDENTE GRAVE: Aquel que trae como consecuencia amputación de cualquier segmento corporal; fractura de huesos largos (fémur, tibia, peroné, húmero, radio y cúbito); trauma craneoencefálico; quemaduras de segundo y tercer grado; lesiones severas de mano, tales como aplastamiento o quemaduras; lesiones severas de columna vertebral con compromiso de médula espinal; lesiones oculares que comprometan la agudeza o el campo visual o lesiones que comprometan la capacidad auditiva (Art. 3 Resolución 1401 de 2007).

ACCIÓN PREVENTIVA: Acción para eliminar o mitigar la(s) causa(s) de una no conformidad potencial u otra situación potencial no deseable (Decreto 1072 de 2015 Libro 2, Parte 2, Título 4, Capítulo 6).

ACCIÓN CORRECTIVA: Acción tomada para eliminar la causa de una no conformidad detectada u otra situación no deseable (Decreto 1072 de 2015 Libro 2, Parte 2, Título 4, Capítulo 6).

ACCIÓN DE MEJORA: Acción de optimización del Sistema de Gestión de la Seguridad y Salud en el Trabajo SG-SST, para lograr mejoras en el desempeño de la organización en seguridad y la salud en el trabajo de forma coherente con su política (Decreto 1072 de 2015 Libro 2, Parte 2, Título 4, Capítulo 6).

ACTORES VIALES: Son actores de la vía, todas las personas que asumen un rol determinado, para hacer uso de las vías, con la finalidad de desplazarse entre un lugar y otro, por lo tanto, se consideran actores de tránsito y de la vía los peatones, los transeúntes, los pasajeros y conductores de vehículos automotores y no automotores, los motociclistas, los ciclistas, los acompañantes, los pasajeros, entre otros. (Ley 1503 de 2011).

ACUERDOS FORMALES: Documentos escritos firmados por ambas partes declarando la mutua intención de cumplir con el contenido de los documentos. Esto puede incluir, por ejemplo, convenios colectivos locales y nacionales, y acuerdos marco nacionales e internacionales.

	GUÍA DEL SISTEMA DE GESTIÓN DE SEGURIDAD, SALUD EN EL TRABAJO, AMBIENTE Y SEGURIDAD VIAL PARA CONTRATISTAS DEL SECTOR TRANSPORTE RUC®			
OAUDA005	Rev. 14	01.01.2026		

ÁREA PROTEGIDA: Área definida geográficamente que está designada, regulada o gestionada para conseguir objetivos de conservación específicos.

ÁREA PROTEGIDA: Áreas que están protegidas frente a cualquier daño durante las operaciones y en las que el medio ambiente se mantiene en su estado original, con un ecosistema sano y funcional.

ÁREAS (NO PROTEGIDAS) DE GRAN VALOR PARA LA BIODIVERSIDAD: Áreas que no cuentan con protección legal, pero cuyas importantes características en términos de biodiversidad han sido reconocidas por organizaciones gubernamentales y no gubernamentales. Entre ellas se incluyen hábitats cuya conservación es prioritaria (a menudo definido en las Estrategias y Planes de Acción Nacionales para la Biodiversidad redactados al amparo del Convenio para la Diversidad Biológica). Asimismo, varias organizaciones internacionales de conservación han identificado una serie de áreas concretas de gran valor para la biodiversidad.

ÁREA RESTAURADA: Áreas que han sido utilizadas o se han visto afectadas por las operaciones, y en las cuales las medidas de restauración han devuelto el medio ambiente a su estado original o al menos a un estado en el que es un ecosistema sano y funcional.

ASPECTO AMBIENTAL: Elemento de las actividades, productos o servicios de una organización que puede interactuar con el medio ambiente. **NOTA:** Un aspecto ambiental significativo tiene o puede tener un impacto ambiental significativo (NTC ISO 14001:2004).

AUSENTISMO: Ver Absentismo.

AUTOREPORTE DE CONDICIONES DE TRABAJO Y SALUD: Proceso mediante el cual el trabajador o contratista reporta por escrito al empleador o contratante las condiciones adversas de seguridad y salud que identifica en su lugar de trabajo.

CARGA EXTRADIMENSIONADA: Carga indivisible que excede las dimensiones de la carrocería de los vehículos convencionales homologados por el Ministerio de Transporte para la movilización de carga en tránsito normal por las vías públicas. (Resolución 4959 de 2006).

CARGA EXTRAPESADA: Carga indivisible que una vez montada en vehículos convencionales homologados por el Ministerio de Transporte, excede el peso bruto vehicular o los límites de peso por eje autorizados en las normas vigentes para el tránsito normal por las vías públicas. (Resolución 4959 de 2006).

CARGA INDIVISIBLE: Carga que por sus características no puede ser fraccionada para su transporte. (Resolución 4959 de 2006).

CASOS CENTINELA: Casos que generan algún tipo de ausentismo o por eventos repetitivos y enfermedades que generan interés de tipo ocupacional.

CATEGORÍA DE EMPLEADO: Desglose de empleados según el nivel (por ejemplo, máximos órganos de gobierno, alta dirección, cuadro medio, etc.) y función (por ejemplo, profesional técnico, administrativo, producción, etc.), realizado a partir del sistema de recursos humanos de la propia organización.

 Calidad en acción	GUÍA DEL SISTEMA DE GESTIÓN DE SEGURIDAD, SALUD EN EL TRABAJO, AMBIENTE Y SEGURIDAD VIAL PARA CONTRATISTAS DEL SECTOR TRANSPORTE RUC®			 CCS Consejo Colombiano de Seguridad
OAUDA005	Rev. 14	01.01.2026		

CICLO PHVA: Procedimiento lógico y por etapas que permite el mejoramiento continuo a través de los siguientes pasos (Decreto 1072 de 2015 Libro 2, Parte 2, Título 4, Capítulo 6):

- **Planificar:** Se debe planificar la forma de mejorar la seguridad y salud de los trabajadores, encontrando qué cosas se están haciendo incorrectamente o se pueden mejorar y determinando ideas para solucionar esos problemas.
- **Hacer:** Implementación de las medidas planificadas.
- **Verificar:** Revisar que los procedimientos y acciones implementados están consiguiendo los resultados deseados.
- **Actuar:** Realizar acciones de mejora para obtener los mayores beneficios en la seguridad y salud de los trabajadores.

CONDICIONES Y MEDIO AMBIENTE DE TRABAJO: Aquellos elementos, agentes o factores que tienen influencia significativa en la generación de riesgos para la seguridad y salud de los trabajadores. Quedan específicamente incluidos en esta definición, entre otros: a) Las características generales de los locales, instalaciones, máquinas, equipos, herramientas, materias primas, productos y demás útiles existentes en el lugar de trabajo; b) los agentes físicos, químicos y biológicos presentes en el ambiente de trabajo y sus correspondientes intensidades, concentraciones o niveles de presencia; c) los procedimientos para la utilización de los agentes citados en el apartado anterior, que influyan en la generación de riesgos para los trabajadores y; d) la organización y ordenamiento de las labores, incluidos los factores ergonómicos o biomecánicos y psicosociales (Decreto 1072 de 2015 Libro 2, Parte 2, Título 4, Capítulo 6).

CONDUCTOR: Es la persona habilitada y capacitada técnica y teóricamente para operar un vehículo. (Ley 769 de 2002).

CONTRATISTAS: Para efectos del RUC® los contratistas son quienes prestan los servicios en forma directa al contratante.

CONTRATISTA – PROVEEDOR CRÍTICO: Todo aquel que a causa de una desviación por el servicio o producto que suministra, pueda causar impacto negativo al SG-SSTA de la empresa contratante.

CONTROL DE RIESGO: Prácticas que intentan limitar la exposición y transmisión de enfermedades.

COMPETENCIA: Atributos personales y aptitud demostrada para aplicar conocimientos y habilidades en la realización de una tarea.

COMPETENTE: Que tiene las cualidades o conocimientos adecuados para hacer un trabajo o desempeñar una función.

DERRAME: Vertido accidental de sustancias peligrosas que pueden afectar a la salud humana, al suelo, la vegetación, las masas de agua y las aguas subterráneas.

 Calidad en acción	GUÍA DEL SISTEMA DE GESTIÓN DE SEGURIDAD, SALUD EN EL TRABAJO, AMBIENTE Y SEGURIDAD VIAL PARA CONTRATISTAS DEL SECTOR TRANSPORTE RUC®		 CCS <i>Consejo Colombiano de Seguridad</i>
OAUDA005	Rev. 14	01.01.2026	

DERRAME SIGNIFICATIVO: Todos los derrames incluidos en la memoria financiera de la organización informante (por ejemplo, debido a las responsabilidades resultantes) o registrados como derrame por la organización informante.

DESEMPEÑO: Resultados medibles de la gestión de una organización en relación con sus riesgos de SST.

DÍA PERDIDO: Tiempo (“días”) en que no se trabajó (por tanto, se “perdieron”) como consecuencia de que un trabajador o varios no pudieran realizar su trabajo habitual a causa de una enfermedad profesional o accidente laboral. No se cuentan cómo días perdidos los utilizados en el cumplimiento de obligaciones civiles o en trabajos alternativos para la misma organización.

DOCUMENTO: Información y su medio de soporte. El medio de soporte puede ser papel, magnético, óptico o electrónico, una fotografía o muestras patrón o una combinación de estos.

EFICACIA: Es la capacidad de alcanzar el efecto que espera o se desea tras la realización de una acción (Decreto 1072 de 2015 Libro 2, Parte 2, Título 4, Capítulo 6). La eficacia consiste en concentrar los esfuerzos de una entidad en las actividades y procesos que realmente deben llevarse a cabo para el cumplimiento de los objetivos formulados.

EFICIENCIA: Relación entre el resultado alcanzado y los recursos utilizados (Decreto 1072 de 2015 Libro 2, Parte 2, Título 4, Capítulo 6).

EFFECTIVIDAD: Logro de los objetivos del Sistema de Gestión de la Seguridad y Salud en el Trabajo con la máxima eficacia y eficiencia (**Decreto 1072 de 2015 Libro 2, Parte 2, Título 4, Capítulo 6**).

ENFERMEDAD: Condición física o mental adversa identificable, que surge, empeora o ambas, a causa de una actividad laboral, una situación relacionada con el trabajo o ambas.

ENFERMEDAD GRAVE: Disfunción de la salud relacionada o no con el trabajo, que tiene serias consecuencias para los empleados, sus familias y sus comunidades, tales como VIH/SIDA, diabetes, enfermedades osteomusculares y estrés.

ENFERMEDAD LABORAL: Es enfermedad laboral la contraída como resultado de la exposición a factores de riesgo inherentes a la actividad laboral o del medio en el que el trabajador se ha visto obligado a trabajar. El Gobierno Nacional, determinará, en forma periódica, las enfermedades que se consideran como laborales y en los casos en que una enfermedad no figure en la tabla de enfermedades laborales, pero se demuestre la relación de causalidad con los factores de riesgo ocupacional serán reconocidas como enfermedad laboral, conforme lo establecido en las normas legales vigentes (Art 4 Ley 1562 de 2012).

EQUIPO CRÍTICO: Equipo (sistema, subsistema o dispositivo mecánico, neumático, eléctrico o electrónico) vital (es la última línea de defensa) para prevenir o mitigar un evento mayor que podría generar consecuencias significativas al SG-SSTA y/o que interrumpen el proceso productivo.

	GUÍA DEL SISTEMA DE GESTIÓN DE SEGURIDAD, SALUD EN EL TRABAJO, AMBIENTE Y SEGURIDAD VIAL PARA CONTRATISTAS DEL SECTOR TRANSPORTE RUC®			
OAUDA005	Rev. 14	01.01.2026		

Algunos ejemplos, pero sin limitarse son: Sistemas de alarma, control, parada y respuesta a emergencias.

EQUIPO Y HERRAMIENTAS PARA TAREAS CRÍTICAS: Son equipos y herramientas que son requeridos para realizar tareas críticas.

EVALUACIÓN REGULAR DE DESEMPEÑO Y DESARROLLO PROFESIONAL: Los objetivos y evaluaciones del rendimiento se basan en criterios conocidos por el trabajador y su superior. La evaluación se desarrolla bajo conocimiento del empleado al menos una vez al año. Puede incluir una evaluación realizada por el superior inmediato del trabajador, por trabajadores de su mismo nivel o por un abanico más amplio de empleados. Es posible que en la evaluación participe también el personal del departamento de recursos humanos.

EVENTO CATASTRÓFICO: Acontecimiento imprevisto y no deseado que altera significativamente el funcionamiento normal de la empresa, implica daños masivos al personal que labora en instalaciones, parálisis total de las actividades de la empresa o una parte de ella y que afecta a la cadena productiva, o genera, destrucción parcial o total de una instalación (**Decreto 1072 de 2015 Libro 2, Parte 2, Título 4, Capítulo 6**).

EXCELENCIA: es un talento o cualidad de lo que es extraordinariamente bueno y también de lo que excede las normas ordinarias. Es también un objetivo para el estándar de rendimiento.

GESTIÓN DEL RIESGO: Actividades coordinadas para dirigir y controlar una organización con respecto al riesgo (definiciones NTC ISO 31000:2011).

GRUPO DE INTERÉS: Es toda persona o grupo de personas que está interesado o puede verse afectado por el desempeño de una organización.

IDENTIFICACIÓN DEL PELIGRO: Proceso de reconocimiento que existe un peligro y definición de sus características.

INCAPACIDAD PERMANENTE PARCIAL (IPP): La incapacidad permanente parcial se presenta cuando el trabajador, como consecuencia de un accidente de trabajo o de una enfermedad laboral, sufre una disminución parcial pero definitiva, en alguna o algunas de sus facultades, para realizar el trabajo habitual.

Se considera como incapacitado permanente parcial al trabajador que, como consecuencia de un accidente de trabajo o de una enfermedad laboral, presenta una disminución definitiva igual o superior al 5% pero inferior al 50% de su capacidad laboral, para la cual se ha contratado o capacitado (NTC 3701, Artículo 5 Ley 776/02 o normas que la modifiquen, sustituyan o adicionen).

INVALIDEZ: Se considera inválido un trabajador que, por causa de origen profesional, no provocada intencionalmente, hubiese perdido el 50% o más de su capacidad laboral (NTC 3701, Artículo 9 Ley 776/02 o normas que la modifiquen, sustituyan o adicionen).

IMPACTO SIGNIFICATIVO: Impactos que pueden afectar de forma negativa a la integridad de un área/área geográfica, ya sea de forma directa o indirecta. Esto ocurre si se produce una alteración sustancial de las características ecológicas, estructuras y funciones en toda el área y a largo plazo.

 Calidad en acción	GUÍA DEL SISTEMA DE GESTIÓN DE SEGURIDAD, SALUD EN EL TRABAJO, AMBIENTE Y SEGURIDAD VIAL PARA CONTRATISTAS DEL SECTOR TRANSPORTE RUC®		 CCS <i>Consejo Colombiano de Seguridad</i>
OAUADA005	Rev. 14	01.01.2026	

Esto significaría que el hábitat, su nivel de población y/o la especie concreta que hace valioso al hábitat no son sostenibles. Para una especie concreta, un impacto significativo es aquél que cause que su población se reduzca y/o cambie su distribución, de tal forma que el reclutamiento natural (reproducción o inmigración desde áreas no afectadas) no pueda retornar a los niveles previos en pocas generaciones. Un impacto significativo también puede afectar a la subsistencia o al uso comercial de un recurso hasta el grado en que el bienestar de los usuarios se vea afectado a largo plazo.

IMPACTO AMBIENTAL: Cualquier cambio en el medio ambiente, ya sea adverso o beneficioso, como resultado total o parcial de los aspectos ambientales de una organización. (NTC ISO 14001: 2004).

INCIDENTE: Suceso acaecido en el curso del trabajo o en relación con este, que tuvo el potencial de ser un accidente, en el que hubo personas involucradas sin que sufrieran lesiones o se presentaran daños a la propiedad y/o pérdida en los procesos (Art. 3 Resolución 1401 de 2007).

ÍNDICE DE COBERTURA: Porcentaje de población que recibe la actividad.

INDICADORES DE ESTRUCTURA: Medidas verificables de la disponibilidad y acceso a recursos, políticas y organización con que cuenta la empresa para atender las demandas y necesidades en seguridad y salud en el trabajo (Decreto 1072 de 2015 Libro 2, Parte 2, Título 4, Capítulo 6).

INDICADORES DE PROCESO: Medidas verificables del grado de desarrollo e implementación del SG-SST (Decreto 1072 de 2015 Libro 2, Parte 2, Título 4, Capítulo 6).

INDICADORES DE RESULTADOS: Medidas verificables de los cambios alcanzados en el período definido, teniendo como base la programación hecha y la aplicación de recursos propios del programa o del sistema de gestión (Decreto 1072 de 2015 Libro 2, Parte 2, Título 4, Capítulo 6).

INFANTIL: Este término se aplica a todas las personas menores de 15 años, o cuya edad sea inferior a la de finalización de la enseñanza obligatoria (la que sea más alta), excepto en ciertos países donde las economías y los servicios educativos no están suficientemente desarrollados, para los que se puede aplicar la edad de 14 años. Estas excepciones han sido especificadas por la Organización Internacional del Trabajo (OIT), a petición de los países concernidos y tras consultar a organizaciones de empleadores y trabajadores representativas.

Nota: El Convenio Nº 138 de la OIT hace referencia tanto al trabajo infantil como a los trabajadores jóvenes. Puede ver más adelante la definición de “trabajador joven”.

INFRAESTRUCTURA DE BENEFICIO PÚBLICO: Instalaciones construidas principalmente para prestar un servicio o bien público (por ejemplo, suministro de agua, carreteras, escuelas u hospitales), antes que con propósitos comerciales y de las cuales la organización no pretende obtener beneficios económicos directos.

INTEGRIDAD DEL PROCESO: Interacción entre hombre-ambiente-ingeniería, que no genera daño ni fallas en el proceso. Operación limpia.

 Calidad en acción	GUÍA DEL SISTEMA DE GESTIÓN DE SEGURIDAD, SALUD EN EL TRABAJO, AMBIENTE Y SEGURIDAD VIAL PARA CONTRATISTAS DEL SECTOR TRANSPORTE RUC®		 CCS <i>Consejo Colombiano de Seguridad</i>
OAUDAO05	Rev. 14	01.01.2026	

LUGAR DE TRABAJO: Cualquier espacio físico en el que se realizan actividades relacionadas con trabajo bajo el control de la organización.

MANTENER: Permanecer en el tiempo.

MANTENIMIENTO: Conjunto de todas las acciones técnicas, administrativas y de gerencia durante el ciclo de vida de un bien destinadas a mantenerlo o repararlo para ponerlo en un estado en el que pueda realizar las funciones requeridas (norma europea EN 13306).

MANTENIMIENTO PREDICTIVO: Mantenimiento subordinado a un suceso predeterminado que pone de manifiesto el estado de degradación de un bien. Se basa en el conocimiento del estado operativo de una máquina o instalación. Es asimilable al preventivo, pero el conocimiento de la condición operativa a través de la medición de ciertos parámetros de la máquina o instalación (vibración, ruido, temperatura, etc.) permite programar la intervención justo antes de que el fallo llegue a producirse, eliminando así la incertidumbre.

El mantenimiento predictivo abarca un conjunto de técnicas de inspección, análisis y diagnóstico, organización y planificación de intervenciones que no afectan al servicio del equipo, y que tratan de ajustar al máximo la vida útil del elemento en servicio al momento planificado para la intervención. El mantenimiento predictivo podría incluirse en el mantenimiento preventivo entendido este último en un sentido amplio (INSHT – NTP 460).

MANTENIMIENTO PREVENTIVO: El mantenimiento preventivo consiste en programar las intervenciones o cambios de algunos componentes o piezas según intervalos predeterminados de tiempo o espacios regulares (horas de servicio, kilómetros recorridos, toneladas producidas). El objetivo de este tipo de mantenimiento es reducir la probabilidad de avería o pérdida de rendimiento de una máquina o instalación tratando de planificar unas intervenciones que se ajusten al máximo a la vida útil del elemento intervenido.

El origen de este tipo de mantenimiento surgió analizando estadísticamente la vida útil de los equipos y sus elementos mecánicos y efectuando su mantenimiento basándose en la sustitución periódica de elementos independientemente del estado o condición de deterioro y desgaste de estos. Su gran limitación es el grado de incertidumbre a la hora de definir el instante de la sustitución del elemento (INSHT – NTP 460).

MANTENIMIENTO CORRECTIVO: Mantenimiento efectuado a una máquina o instalación cuando la avería ya se ha producido, para restablecerla a su estado operativo habitual de servicio. El mantenimiento correctivo puede ser o no planificado. El mantenimiento correctivo planificado comprende las intervenciones no planificadas (preventivas) que se efectúan en las paradas programadas.

Por ejemplo, una instalación en la que aparece una junta por la que se produce una fuga de aceite y se mantiene en servicio hasta una parada programada en la que se interviene para sustituir dicha junta. Este mantenimiento no es preventivo pues no estaba estipulado el efectuar dicha intervención a intervalos regulares de tiempo u horas de servicio. Además, es una intervención correctiva planificada por realizarse durante una parada programada sin afectar la disponibilidad de la instalación (INSHT – NTP 460).

 Calidad en acción	GUÍA DEL SISTEMA DE GESTIÓN DE SEGURIDAD, SALUD EN EL TRABAJO, AMBIENTE Y SEGURIDAD VIAL PARA CONTRATISTAS DEL SECTOR TRANSPORTE RUC®		 CCS <i>Consejo Colombiano de Seguridad</i>
OAUDA005	Rev. 14	01.01.2026	

MATERIAL PELIGROSO (HAZMAT): Un material peligroso es cualquier sustancia que puede estar en estado sólido, líquido o gaseoso, y que tiene las características de causar daño a la salud, los bienes, y/o al medio ambiente.

Esa sustancia puede ser un producto químico, agente físico o biológico (organismos vivientes).

Nota 1. El Departamento de Transporte (DOT) de los Estados Unidos de América, define los materiales peligrosos, de la siguiente manera:

"Son aquellos que poseen un riesgo para la salud y la seguridad del personal de operación o de emergencia, la ciudadanía y/o el ambiente, si no es apropiadamente controlado durante su manipulación, procesamiento, almacenamiento, fabricación, empacado, transporte, uso y disposición final".

MEDIDAS CUANTI-CUALITATIVAS: cuantitativas que se pueden describir en términos de números y registrar en una escala y cualitativas son descripciones de condiciones o situaciones que no se pueden registrar numéricamente. Al cuantificar las mediciones de se puede hacer comparaciones en determinado tiempo y utilizarse para verificar la conformidad con las actividades de seguridad y salud en el Trabajo y Ambiente como son: Indicadores de gestión para evaluar los programas de capacitación, inspecciones, vigilancia epidemiológica.

MEDIDAS PROACTIVAS DE DESEMPEÑO: con las que se haga seguimiento a la conformidad con: publicación y comunicación de la política de seguridad; número de evaluaciones de riesgos que se han completado, en relación con las requeridas; alcance de la conformidad con los controles de riesgos; frecuencia y eficacia de las reuniones de los comités de seguridad y salud en el Trabajo incluyendo comité paritario de Salud En el Trabajo; cumplimiento de las competencias; eficacia del entrenamiento, inducción y reincorporación; Diagnóstico de salud; auditorías internas; tiempo para implementar las recomendaciones hechas en las auditorias; niveles de exposición en el sitio de trabajo (ruido, polvo, humo, etc.); uso y mantenimiento de equipo de protección personal, entre otras.

MEDIDAS REACTIVAS DE DESEMPEÑO: para seguimiento de actos no seguros; condiciones no seguras; Incidentes (accidentes; casi – accidentes), ausentismo laboral (ausencias por enfermedades - ausencias del empleado debidas a enfermedad profesional o no); Registros de calibración y mantenimiento de equipos de medición.

Las organizaciones deben adoptar una combinación muy bien formulada de las mediciones en un programa de seguridad, salud en el Trabajo y ambiente. Esto permite una mejor evaluación global del desempeño en estos dos asuntos, que confiar en una sola medición.

MEJORA CONTINUA: Actividad recurrente para mejorar el desempeño (ISO 45001:2018).

MEDEVAC: Evacuación médica; evacuación de lesionados en lugares de difícil acceso; sistema de traslado de pacientes desde una ubicación remota hasta un hospital especializado.

	GUÍA DEL SISTEMA DE GESTIÓN DE SEGURIDAD, SALUD EN EL TRABAJO, AMBIENTE Y SEGURIDAD VIAL PARA CONTRATISTAS DEL SECTOR TRANSPORTE RUC®			
OAUDA005	Rev. 14	01.01.2026		

MEDIO AMBIENTE: Entorno en el cual una organización opera incluidos el aire, el agua, el suelo, los recursos naturales, la flora, la fauna, los seres humanos y sus interrelaciones (NTC ISO 14001:2004).

MERCANCÍA PELIGROSA: Materiales perjudiciales que, durante la fabricación, manejo, transporte, almacenamiento o uso, pueden generar o desprender polvos, humos, gases, líquidos, vapores o fibras infecciosas, irritantes, inflamables, explosivos, corrosivos, asfixiantes, tóxicos o de otra naturaleza peligrosa, o radiaciones ionizantes en cantidades que puedan afectar la salud de las personas que entran en contacto con estas o que causen daño material (Decreto 1079 de 2015).

MÉTODO DE ELIMINACIÓN: El método de tratamiento o retirada de los residuos, incluyendo compostaje, reutilización, reciclaje, recuperación, incineración, traslado a vertedero, inyección en pozos de profundidad y almacenaje in situ.

MONITOREO: Es una herramienta de gestión y de supervisión para controlar el avance de los proyectos, programas o planes en ejecución, el cual proporciona información sistemática, uniforme y fiable, permitiendo comparar los resultados con los que se planificó.

MORBIMORTALIDAD: El concepto de morbimortalidad es un concepto que proviene de la ciencia médica y que combina dos subconceptos como la morbilidad y la mortalidad. La morbilidad es la presencia de un determinado tipo de enfermedad en una población. La mortalidad, a su vez, es la estadística sobre las muertes en una población también determinada. Así, juntando ambos subconceptos podemos entender que la idea de morbimortalidad, más específica, significa en otras palabras aquellas enfermedades causantes de la muerte en determinadas poblaciones, espacios y tiempos.

MORBILIDAD: Proporción de personas que enferman en un lugar durante un periodo de tiempo determinado en relación con la población total de ese lugar.

MORTALIDAD: Cantidad de personas que mueren en un lugar y en un periodo de tiempo determinados en relación con el total de la población.

MUERTE: Cesación de todo signo de vida como consecuencia de las condiciones y medio ambiente de trabajo (NTC 3701 o normas que la modifiquen, sustituyen o adicionen).

NO CONFORMIDAD: Incumplimiento de un requisito.

OBJETIVOS: Propósito en SST en términos del desempeño de SST, que una organización se fija.

ORGANIZACIÓN: Compañía, corporación, firma, empresa, autoridad o institución, o parte o combinación de ellas, sean o no sociedades, pública o privada, que tiene sus propias funciones y administración.

PARTE INTERESADA: Persona o grupo, dentro o fuera del lugar de trabajo involucrado o afectado por el desempeño en seguridad y salud en el trabajo de una organización.

PASAJERO: Persona distinta del conductor que se transporta en un vehículo público (Ley 769 de 2002).

	GUÍA DEL SISTEMA DE GESTIÓN DE SEGURIDAD, SALUD EN EL TRABAJO, AMBIENTE Y SEGURIDAD VIAL PARA CONTRATISTAS DEL SECTOR TRANSPORTE RUC®			
OAUDA005	Rev. 14	01.01.2026		

PEATÓN: Persona que transita a pie por una vía (Ley 769 de 2002).

PELIGRO: Fuente, situación o acto con potencial de daño en términos de enfermedad o lesión a las personas, o una combinación de estos.

PERSONAL DE SEGURIDAD: Individuos contratados con el objetivo de guardar la propiedad de la organización, controlar multitudes, prevenir daños y escoltar a personas, bienes y objetos de valor.

PLAN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL (PESV): Herramienta de gestión que contiene las acciones, mecanismos, estrategias y medidas de planificación, implementación, seguimiento y mejora que deben adoptar las diferentes entidades, organizaciones o empresas del sector público o privado, encaminadas a generar hábitos, comportamientos y conductas seguras en las vías para prevenir riesgos, reducir la accidentalidad vial y disminuir sus efectos nocivos. (Decreto 1252 de 2021).

PROACTIVIDAD: Actitud en la que el sujeto u organización asume el pleno control de su conducta de modo activo, lo que implica la toma de iniciativa en el desarrollo de acciones creativas y audaces para generar mejoras, haciendo prevalecer la libertad de elección sobre las circunstancias del contexto. La proactividad no significa sólo tomar la iniciativa, sino asumir la responsabilidad de hacer que las cosas sucedan, decidir en cada momento lo que queremos hacer y cómo lo vamos a hacer.

PROCESO PARA LA GESTIÓN DEL RIESGO: Aplicación sistemática de las políticas, los procesos y las prácticas de gestión a las actividades de comunicación, consulta, establecimiento del contexto y de identificación, análisis, evaluación, tratamiento, monitoreo y revisión del riesgo (Definiciones NTC ISO 31000:2011).

PROCEDIMIENTO: Forma especificada para llevar a cabo una actividad o un proceso (para más información consultar la Guía Técnica Colombiana GTC-ISO/TR 10013).

PROCEDIMIENTO DE TAREA CRÍTICA: Procedimiento que define específicamente el paso a paso y la forma segura de desarrollar la tarea crítica.

PROCEDIMIENTO OPERATIVO NORMALIZADO: Es la base para la realización de tareas necesarias y determinantes para el control de un tipo de emergencia. Define el objetivo particular y los responsables de la ejecución de cada una de las acciones operativas en la respuesta a la emergencia (Definición extraída de la Guía para Elaborar Planes de Emergencia y Contingencias de la DPAE - Dirección de Prevención y Atención de Emergencias).

PRODUCCIÓN MÁS LIMPIA: Aplicación continua de una estrategia ambiental preventiva integrada a los procesos, a los productos y a los servicios para aumentar la eficiencia total y reducir los riesgos en los seres humanos y el ambiente. La producción más limpia se puede aplicar a los procesos usados en cualquier industria, a los productos nuevos y a los distintos servicios que proporciona la sociedad.

PROFESIOGRAMA MÉDICO: Método de estudio para determinar las exigencias del trabajo y las aptitudes mínimas para su desempeño. Se trata de un modelo de adaptación del hombre al trabajo que tiene el objetivo de seleccionar el personal más adecuado para el mismo, analizando para ello todos los requisitos del puesto como la caracterización psicofísica y biológica del trabajador (definición extraída de saludriesgos.com).

 Calidad en acción	GUÍA DEL SISTEMA DE GESTIÓN DE SEGURIDAD, SALUD EN EL TRABAJO, AMBIENTE Y SEGURIDAD VIAL PARA CONTRATISTAS DEL SECTOR TRANSPORTE RUC®		 CCS <i>Consejo Colombiano de Seguridad</i>
OAUADA005	Rev. 14	01.01.2026	

Documento que sirve de apoyo en la descripción del puesto de trabajo, en el que se trazan las principales aptitudes y actitudes de la persona a seleccionar.

PROVEEDORES: Organización o persona que proporciona un producto. En una situación contractual, el proveedor puede denominarse contratista (NTC ISO 9000: 2005).

RECICLAJE Y/O REUTILIZACIÓN: Acto de emplear agua previamente usada/reciclada en otro ciclo de producción, antes de su tratamiento final y/o vertido al entorno. En general existen tres tipos de reciclaje y/o reutilización de agua:

- Agua residual que se recicla en el mismo proceso o mayor uso de agua reciclada en el ciclo de proceso,
- agua residual que se recicla y/o reutiliza en un proceso diferente dentro de la misma instalación, y
- agua residual que se reutiliza en otra instalación de la organización informante.

REGISTRO: Documento que presenta resultados obtenidos o proporciona evidencia de actividades desempeñadas.

RIESGO: Combinación de la probabilidad de que ocurra un(os) evento(s) o exposición(es) peligrosa(s), y la severidad de la lesión o enfermedad (3.8) que puede ser causada por el evento o exposición.

RIESGO ACEPTABLE: Riesgo que ha sido reducido a un nivel que la organización puede tolerar con respecto a sus obligaciones legales y su propia política en SST (3.16).

RIESGO PRIORITARIO: El riesgo con mayor grado de ponderación, después de realizar un proceso de valoración de riesgos (resultado del análisis de los términos).

RENDICIÓN DE CUENTAS: Mecanismo por medio del cual las personas e instituciones informan sobre su desempeño.

SALARIO BASE: Remuneración mínima pagada a un empleado por realizar sus obligaciones, sin incluir cualquier remuneración adicional tal como antigüedad, horas extraordinarias, incentivos, pagas por beneficios o cualquier otra asignación (por ejemplo, ayuda a transporte).

SALARIO MÍNIMO INICIAL: Retribución mínima por hora u otra unidad de tiempo legalmente estipulada.

SALARIO INICIAL ESTÁNDAR: Salario a tiempo completo ofrecido a un empleado en la categoría de empleo más baja, sin tener en cuenta los salarios de los becarios o aprendices (GRI 3.1).

SEGURIDAD Y SALUD EN EL TRABAJO (SST): La SST es la disciplina que trata la prevención de las lesiones y enfermedades causadas por las condiciones de trabajo, y la protección y promoción de la salud de los trabajadores. Tiene por objeto mejorar las condiciones y el medio ambiente de trabajo, así como la salud en el trabajo que conlleva la promoción y el mantenimiento del bienestar físico, mental y social de los trabajadores en todas las ocupaciones.

	GUÍA DEL SISTEMA DE GESTIÓN DE SEGURIDAD, SALUD EN EL TRABAJO, AMBIENTE Y SEGURIDAD VIAL PARA CONTRATISTAS DEL SECTOR TRANSPORTE RUC®			
OAUDA005	Rev. 14	01.01.2026		

SEGURIDAD VIAL: Se refiere al conjunto de acciones, mecanismos, estrategias y medidas orientadas a la prevención de accidentes de tránsito, o a anular o disminuir los efectos de estos, con el objetivo de proteger la vida de los usuarios de las vías. (Decreto 1079 de 2015).

SISTEMA DE GESTIÓN EN SEGURIDAD Y SALUD EN EL TRABAJO (SG-SST): El SG-SST consiste en el desarrollo de un proceso lógico y por etapas, basado en la mejora, continua y que incluye la política, la organización, la planificación, la aplicación, la evaluación, la auditoría y las acciones de mejora con el objetivo de anticipar, reconocer, evaluar y controlar los riesgos que puedan afectar la seguridad y la salud en el trabajo.

El SG-SST debe ser liderado e implementado por el empleador o contratante, con la participación de los trabajadores y/o contratistas, garantizando a través de dicho sistema la aplicación de las medidas de seguridad y salud en el trabajo, el mejoramiento del comportamiento de los trabajadores, las condiciones y el medio ambiente laboral, y el control eficaz de los peligros y riesgos en el lugar de trabajo (Decreto 1072 de 2015 Libro 2, Parte 2, Título 4, Capítulo 6).

Para el efecto, el empleador o contratante debe abordar la prevención de los accidentes y las enfermedades laborales y también la protección y promoción de la salud de los trabajadores y/o contratistas, a través de la implementación, mantenimiento y mejora continua de un sistema de gestión cuyos principios estén basados en el ciclo 'PHVA' Planificar, Hacer, Verificar y Actuar (Decreto 1072 de 2015 Libro 2, Parte 2, Título 4, Capítulo 6).

SUBCONTRATISTA: Persona natural o jurídica que asume contractualmente ante el contratista u otro subcontratista el compromiso de realizar determinadas partes de un proyecto con sujeción por el que se rige su ejecución. Para la presente guía, el subcontratista es el prestador de servicios o productos a un contratista.

TASA DE ACCIDENTES: La cantidad de accidentes en relación con el tiempo total trabajado por la totalidad del colectivo de trabajadores durante el período objeto del informe.

TASA DE ENFERMEDADES PROFESIONALES: La cantidad de casos de enfermedades profesionales en relación con el tiempo total trabajado por la totalidad del colectivo de trabajadores durante todo el período objeto del informe.

TASA DE DÍAS PERDIDOS: El impacto de los accidentes y enfermedades profesionales tal y como se refleja en el número de días no trabajados por los empleados afectados. Se expresa comparando el total de días perdidos con el total de horas previstas de trabajo para la totalidad de la plantilla durante el período objeto del informe.

TASA DE ABSENTISMO: Se refiere al número real de días perdidos por absentismo, según se ha definido anteriormente, expresado como porcentaje respecto al número de días totales previstos de trabajo para la totalidad del colectivo de trabajadores durante el período objeto del informe.

TRABAJO/TAREA: un segmento de trabajo, una asignación de trabajo específica o un conjunto de acciones requeridas para completar un objetivo específico de trabajo.

	GUÍA DEL SISTEMA DE GESTIÓN DE SEGURIDAD, SALUD EN EL TRABAJO, AMBIENTE Y SEGURIDAD VIAL PARA CONTRATISTAS DEL SECTOR TRANSPORTE RUC®			
OAUDA005	Rev. 14	01.01.2026		

TAREA CRÍTICA: Es una tarea que tiene el potencial de producir pérdidas mayores a personas, propiedades, procesos y/o ambiente, cuando no se realiza correctamente; tarea que si no se ejecuta correctamente puede ocasionar una pérdida grave durante o después de realizarse en términos de seguridad, salud y ambiente.

TRANSPORTE: Acto de transferir recursos y bienes de un lugar a otro (entre proveedores, plantas de producción, almacenes y hasta el cliente) empleando distintos modos de transporte, incluyendo el transporte de pasajeros (desplazamientos a/desde el trabajo y viajes de negocios de los miembros de la plantilla).

TRANSPORTE DE LOS MIEMBROS DE LA PLANTILLA DE LA ORGANIZACIÓN: Transporte utilizado por las personas de la plantilla para desplazarse hacia/desde su puesto de trabajo y para viajes de empresa, incluyendo avión, tren, autobús y otras formas de desplazamiento motorizado y no motorizado.

TRANSPORTE TERRESTRE AUTOMOTOR ESPECIAL DE PASAJEROS: Es aquel que se presta bajo la responsabilidad de una empresa de transporte legalmente constituida y debidamente habilitada en esta modalidad, a un grupo específico de personas que tengan una característica común y homogénea en su origen y destino, como estudiantes, turistas, empleados, personas con discapacidad y/o movilidad reducida, pacientes no crónicos y particulares que requieren de un servicio expreso, siempre que hagan parte de un grupo determinable (Decreto 1079 de 2015).

TRAZABILIDAD: Capacidad para seguir la historia, aplicación o la localización de todo aquello que está bajo consideración.

VALORACIÓN DEL RIESGO: Proceso de evaluar el(os) riesgo(s) (3.21) que surgen de un(os) peligro(s), teniendo en cuenta la suficiencia de los controles existentes y de decidir si el(os) riesgo(s) es(son) aceptable(s) o no.

VEHÍCULO: Todo aparato montado sobre ruedas que permite el transporte de personas, animales o cosas de un punto a otro por vía terrestre pública o privada abierta al público. Ley 769 de 2002.

VERTIDOS TOTALES DE AGUA: La suma de los efluentes vertidos durante el transcurso del período objeto de informe a masas de agua subsuperficiales, superficiales, desagües que llevan a ríos, mares, lagos o humedales, plantas de tratamiento y aguas subterráneas a través de:

- Un punto de vertido definido (vertido de fuente puntual),
- por todo el terreno de forma dispersa o indefinida (descargas no focalizadas) o
- aguas residuales retiradas de la organización informante mediante camiones. El vertido de aguas pluviales y aguas residuales domésticas no se considera vertido de aguas.

VÍCTIMA MORTAL: La muerte de un trabajador durante el período objeto del informe, debido a un accidente laboral o enfermedad profesional sufrida o contraída siendo empleado de la organización informante.

VIDA ÚTIL: Es la duración estimada que un objeto (herramienta o equipo) puede tener cumpliendo correctamente con la función para la cual ha sido creado.

 <i>Calidad en acción</i>	GUÍA DEL SISTEMA DE GESTIÓN DE SEGURIDAD, SALUD EN EL TRABAJO, AMBIENTE Y SEGURIDAD VIAL PARA CONTRATISTAS DEL SECTOR TRANSPORTE RUC®			 CCS <i>Consejo Colombiano de Seguridad</i>
OAUQA005	Rev. 14	01.01.2026		

VOLUMEN TOTAL DE AGUA CAPTADA: Suma de toda el agua consumida dentro de los límites de la organización informante procedente de todas las fuentes (incluyendo aguas superficiales, aguas subterráneas, aguas pluviales y red de suministro de agua) y para todos los usos durante el período objeto de informe.

TÉRMINOS

SG-SSTASV: Sistema de Gestión en Seguridad, Salud en el Trabajo, Ambiente y Seguridad Vial.

IPE&CR: Identificación de Peligros, Evaluación y Control de Riesgos.

EPP: Elementos de Protección Personal.

PVE: Programas de Vigilancia Epidemiológica.

Material Safety Data Sheet (MSDS): Hoja de seguridad de los productos utilizados.

SST: Seguridad y Salud en el Trabajo.

CSV: Comité de Seguridad Vial

PESV: Plan Estratégico de Seguridad Vial

	GUÍA DEL SISTEMA DE GESTIÓN DE SEGURIDAD, SALUD EN EL TRABAJO, AMBIENTE Y SEGURIDAD VIAL PARA CONTRATISTAS DEL SECTOR TRANSPORTE RUC®			
OAUDA005	Rev. 14	01.01.2026		

BIBLIOGRAFIA

ACODAL. Compendio de legislación sanitaria. Asociación Colombiana de Ingeniería Sanitaria y Ambiental, Seccional Valle del Cauca. Cali (1995).

CONGRESO DE COLOMBIA. Ley 09 de 1979, Código Sanitario Nacional, Santa Fe de Bogotá (1979).

CONGRESO DE COLOMBIA. Ley 99 de 1993, Creación del Ministerio del Medio Ambiente. Guía Legis LEG 01, Santafé de Bogotá (1994).

CONGRESO DE COLOMBIA. Ley 430 de 1998, Normas prohibitivas de carácter ambiental, referentes a los desechos peligrosos. Santafé de Bogotá (1998).

CONGRESO DE COLOMBIA. Ley 491 de 1999, Seguro Ecológico y reformas al Código Penal. Santafé de Bogotá (1999).

ECOPETROL. Actualización del Plan de Contingencia, Gerencia del Alto Magdalena. ECOPETROL, Inbiecol S.A. Neiva (1997).

MINISTERIO DEL MEDIO AMBIENTE. Convenio de concertación para una producción limpia con el sector de hidrocarburos. Ministerio del Medio Ambiente, Ministerio de Minas y Energía, ECOPETROL, Asociación Colombiana del Petróleo, Santa Fe de Bogotá (1997).

MINISTERIO DEL MEDIO AMBIENTE. Resolución 1083, se ordena el uso de fibras naturales en obras, proyectos o actividades objeto de licencia ambiental. Santa Fe de Bogotá (1996).

MINISTERIO DEL MEDIO AMBIENTE. Resolución 0273, fija tarifas mínimas de las tasas retributivas por vertimientos líquidos para los parámetros Demanda Bioquímica de Oxígeno (DBO) y Sólidos Suspensos Totales (SST). Santa Fe de Bogotá (1997).

MINISTERIO DEL TRABAJO. Decreto 1072. Por el cual se expide el Decreto Único Reglamentario del Sector Trabajo. Bogotá (2015).

MINISTERIO DE TRANSPORTE. Decreto 1079. Por el cual se expide el Decreto Único Reglamentario del Sector Transporte. Bogotá (2015).

MINISTERIO DE TRANSPORTE. Resolución 1565. Por la cual se expide la Guía metodológica para la elaboración del Plan Estratégico de Seguridad Vial. Bogotá (2014)

MINISTERIO DE TRANSPORTE. Resolución 40595. Por la cual se adopta la metodología para el diseño, implementación y verificación de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial y se dictan otras disposiciones. (2022)