

MINISTERIO DE DEFENSA NACIONAL  
POLICÍA NACIONAL



DIRECCIÓN GENERAL

03678

RESOLUCIÓN NÚMERO

DEL

17 JUN 2016

“Por la cual se adopta el Plan de Seguridad Vial para la Policía Nacional”

EL DIRECTOR GENERAL DE LA POLICÍA NACIONAL DE COLOMBIA

en uso de las facultades conferidas, y

CONSIDERANDO:

Que la Ley 1503 del 29 de diciembre de 2011 “Por la cual se promueve la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguras en la vía y se dictan otras disposiciones”, tiene como objetivo definir lineamientos generales en educación, Responsabilidad Social Empresarial y acciones estatales y comunitarias para promover en las personas la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguras en la vía y en consecuencia, la formación de criterios autónomos, solidarios y prudentes para la toma de decisiones en situaciones de desplazamiento o de uso de la vía pública.

Que el Decreto 4222 del 23 de noviembre de 2006, “Por el cual se modifica parcialmente la estructura del Ministerio de Defensa Nacional”, en su artículo 2º numeral 8, faculta al Director General de la Policía Nacional de Colombia para expedir dentro del marco legal de su competencia las resoluciones, manuales, reglamentos y demás actos administrativos necesarios para administrar la Policía Nacional en todo el territorio nacional.

Que el Decreto 2851 del 06 de diciembre de 2013, “por el cual se reglamentan los artículos 3, 4, 5, 6, 7, 9, 10, 12, 13, 18 y 19 de la Ley 1503 de 2011 y se dictan otras disposiciones”, dispuso en el artículo 10, que además de las acciones contenidas en el artículo 12 de la Ley 1503 de 2011, los planes de seguridad vial adoptados por las entidades, deberán adecuarse a lo establecido en las líneas de acción del Plan de Seguridad Vial 2011-2016 del Ministerio del Transporte o al documento que lo modifique o sustituya y deberán adaptarse a las características propias de cada entidad, organización o empresa.

Que la Resolución 1565 del 06 de junio de 2014, expedida por el Ministerio de Transporte “Por la cual se expide la Guía metodológica para la elaboración del Plan Estratégico de Seguridad Vial”, establece que la elaboración del Plan Estratégico de Seguridad Vial estará a cargo de toda entidad, organización o empresa del sector público o privado, que por cumplir sus fines misionales o en el desarrollo de sus actividades, posea, fabrique, ensamble, comercialice, contrate, o administre flotas de vehículos automotores o no automotores superiores a diez (10) unidades, o contrate o administre personal de conductores.

Que mediante Resolución 00386 del 13 de febrero de 2015, la Policía Nacional conformó el Comité Estratégico de Seguridad Vial de la Institución.

Que la Circular 244 del 19 de mayo de 2015, expedida por el Ministerio de Defensa Nacional, imparte instrucciones para implementar las recomendaciones generadas por el Comité Estratégico de Seguridad Vial Sectorial - C.E.S.V.S.

03678

del 17 JUN 2016

Hoja N°. 2 de la Resolución N°. "Por la cual se expide el Plan de Seguridad Vial para la Policía Nacional"

Que en atención a los preceptos formales que rigen lo relacionado con la aplicación de la normatividad existente en torno a la seguridad vial para las Instituciones del Estado, le corresponde a la Policía Nacional la expedición del presente plan, como instrumento de consulta, orientación y cumplimiento para los funcionarios policiales en todos los niveles, con el fin de ejecutar medidas de prevención y control, mejorando sistemáticamente los diferentes aspectos del comportamiento humano, la infraestructura, los vehículos y la atención a víctimas, en el ámbito señalado.

**RESUELVE:**

**ARTÍCULO 1. ADOPTAR** el Plan de Seguridad Vial para la Policía Nacional, en respuesta a los lineamientos impartidos por el Gobierno Nacional, en relación con la creación de un documento que consolide las directrices en temas de seguridad vial, que se implementarán en la Institución, el cual obra como documento anexo de la presente resolución.

**ARTÍCULO 2. MEDIOS PREVENTIVOS:** el espíritu del presente documento es eminentemente preventivo, por tanto se hace un llamado para que los Directores, Jefes de Oficinas Asesoras y Comandantes a través del ejercicio del mando, orienten el comportamiento de los subalternos a través de llamados de atención verbal, tareas tales como acciones de tipo pedagógico, asistencia a cursos de formación ética, trabajos escritos y demás mecanismos para encauzar la disciplina, como medios disuasivos de aquellas conductas que no trascienden ni afecten la función pública, sin que ello constituya antecedente disciplinario.

**ARTÍCULO 3. DEPENDENCIAS RESPONSABLES DE SU APLICACIÓN.** La responsabilidad de revisar y actualizar el Plan de Seguridad Vial es del Equipo Técnico Central de Seguridad Vial previa aprobación por parte del Comité Estratégico de Seguridad Vial; en cuanto a la implementación del Plan, estará a cargo de las Direcciones, Oficinas Asesoras y las unidades desconcentradas, bajo el liderazgo de la Dirección de Tránsito y Transporte, la cual es la dependencia designada para articular la operacionalización del presente documento a nivel nacional.

**ARTÍCULO 4. VIGENCIA.** La presente resolución rige a partir de la fecha de expedición.

**PUBLÍQUESE Y CÚMPLASE.**

Dada en Bogotá, D. C.

17 JUN 2016

Mayor General **JORGE HERNANDO NIETO ROJAS**  
Director General de la Policía Nacional de Colombia

Elaborado por: IT, Luis E. Prada Vásquez ARSEV-DITRA  
TE, Meliver A. Salazar Beltrán ARSEV-DITRA  
TC, Jhon F. Suarez Guerrero ARSEV-DITRA  
TC, Luis H. Barrera Tolosa SGSST-DITRA  
Revisado por: CR, Gustavo A. Lasso Trigos SUDIR-DITRA  
CR, Pablo A. Criollo Rey SEGEN  
BG, Ramiro Castrillón Lara DITRA  
Aprobado por: BG, Fabián L. Cárdenas Leonel OFPLA  
MG, José V. Segura Alfonso DITAH  
MG, Ricardo A. Restrepo Londoño SUDIR POLICIA  
Fecha de elaboración: 20-05-2016  
Ubicación: C:\mis documentos\plan de seguridad vial

Carrera 59 No. 26-21 CAN Bogotá  
Teléfonos: 3159014 – 3159026  
ditra.accin@policia.gov.co  
www.policia.gov.co

1DS - RS - 0001  
VER: 1

Contenido.	Pág.
1. PRESENTACIÓN DEL PLAN .....	3
2. INTRODUCCIÓN.....	5
3. ALINEACIÓN ESTRATÉGICA Y MARCO JURÍDICO DEL PLAN.....	6
4. GENERALIDADES DEL PLAN DE SEGURIDAD VIAL.....	8
4.1 Política de seguridad vial del Sector Defensa.	
4.2 Objetivo general.	
4.3 Objetivos específicos.	
4.4 Alcance.	
5. RESULTADOS DIAGNÓSTICO.....	9
6. SINERGIA INSTITUCIONAL.....	11
7. LÍNEA DE ACCIÓN COMPORTAMIENTO HUMANO.....	13
7.1 Procedimiento de selección de conductores.	
7.2. Educación en seguridad vial.	
7.2.1 Responsabilidad de la Dirección Nacional de Escuelas.	
7.3 Control de documentación de conductores.	
7.4. Acciones de regulación de la Institución.	
7.4.1 Actividades para el control de consumo de sustancias psicoactivas	
7.4.1.1 Criterios para la selección de conductores susceptibles de aplicación de formas de detección de consumo de sustancias psicoactivas.	
7.4.1.2 Equipos e instrumentos de medición.	
7.4.1.3 Controles recurrentes.	
7.4.1.4 Procedimiento a seguir en los casos que se detecte el consumo de sustancias psicoactivas en los servicios de policía.	
7.4.1.5 Controles en el proceso de formación de conductores.	
7.4.1.6 Prevención.	
7.4.1.7 Registros obligatorios.	
7.4.2 Regulación de horas de conducción y descanso.	
7.4.3 Regulación de la Velocidad.	
7.4.4 Uso del Cinturón de Seguridad.	
7.4.5 No uso de equipos de comunicaciones móviles mientras se conduce.	
7.5. Elementos de protección.	
7.5.1 Elementos de Seguridad Activa.	
7.5.2 Elementos de Seguridad Pasiva.	
8. LÍNEA DE ACCIÓN VEHÍCULOS SEGUROS. ....	20
8.1 Plan de mantenimiento preventivo.	
8.1.1 Actividades del plan de mantenimiento.	
8.1.2 Revisiones periódicas.	
8.2. Documentación del plan de mantenimiento.	
8.2.1 Plan de mantenimiento al interior de las unidades policiales.	
8.3. Idoneidad de quien realiza el mantenimiento.	
8.4. Procedimientos de inspección diaria de los vehículos.	

8.5. Control de documentación y registro de vehículos y su mantenimiento.

9. LÍNEA DE ACCIÓN INFRAESTRUCTURA SEGURA.....	24
9.1 Rutas internas.	
9.1.1 Diagnóstico y priorización.	
9.1.2 Señalización y demarcación.	
9.1.3 Documentación.	
9.2 Rutas externas.	
9.2.1 Políticas de socialización y actualización de información.	
10. LÍNEA DE ACCIÓN ATENCIÓN A VÍCTIMAS. ....	26
10.1 Pautas para la atención de víctimas de accidentes de tránsito.	
10.1.1 Antes del accidente.	
10.1.2 Durante el accidente.	
10.1.3 Después del accidente.	
10.1.4 Derechos y amparos del accidentado vial.	
10.1.5 Deberes del actor vial.	
10.2 Adaptación de la atención psicosocial.	
11. PLAN DE COMUNICACIONES. ....	30
11.1 Fases de implementación.	
11.1.1 Fase 1 Formular, difundir y socializar.	
11.1.2 Fase 2 Temas de divulgación.	
11.1.3 Fase 3 Seguimiento y evaluación.	
12. INDICADORES DE DESEMPEÑO.....	31
13. ACTUALIZACIÓN DEL PLAN DE SEGURIDAD VIAL INSTITUCIONAL.....	33
14. GLOSARIO.....	34
15. FUENTES DE INFORMACIÓN.....	36

## 1. PRESENTACIÓN DEL PLAN

El Plan de Seguridad Vial de la Policía Nacional – PSVPN nace de la necesidad de consolidar en la Institución, una cultura de auto cuidado del personal policial; en razón de esta cultura de seguridad, cada miembro de la Institución es un agente activo de conductas y hábitos que mejoren sus circunstancias cotidianas y su calidad de vida, así como la de sus familias. Se visiona, en este modelo de funcionario, la generación sostenida de un cambio significativo en su conciencia, dado su quehacer, con relación a la seguridad.

Dentro de las causas de muerte y lesión de los funcionarios que hacen parte de la Institución, el accidente de tránsito se constituye en la primera causa de accidentalidad en los últimos años y frente a esto el Plan de Seguridad Vial de la Policía Nacional, deberá entonces contribuir a la construcción de la cultura de la seguridad en la Institución, dar respuesta a la necesidad que plantea la accidentalidad vial interna y finalmente deberá constituirse en el instrumento dinámico de planificación, que contiene las acciones, mecanismos, estrategias y medidas que la entidad debe adoptar, encaminadas a alcanzar altos estándares de seguridad vial, como algo inherente a los integrantes de la Policía Nacional y así prevenir, reducir o mitigar los efectos que puedan generar los accidentes de tránsito.

Para la construcción y formulación del PSVPN, se elaboró un **diagnóstico** en el cual se registraron y analizaron los eventos, muertos y lesionados causados por accidentes de tránsito durante los periodos 2013 al 2015, generando relaciones de causalidad entre los factores de riesgo y la accidentalidad vial.

El Equipo Técnico Central del Comité Estratégico de Seguridad Vial, mediante mesas técnicas de trabajo a través de la Metodología de Construcción Participativa y teniendo en cuenta los requisitos estipulados en la Guía Metodológica para la Elaboración de Planes Estratégicos de Seguridad Vial del Ministerio del Transporte, **formuló** el Plan para la Institución mediante la definición de objetivos, la selección de acciones y el análisis de las mejores prácticas en materia de seguridad vial, el cual fue sometido a una **revisión** metodológica y jurídica a nivel interno.

La **difusión** del Plan estará a cargo de la Oficina de Comunicaciones Estratégicas de la Policía Nacional y se efectuará a través de los medios masivos de comunicación Institucional y su **socialización** se debe realizar a nivel Nacional, por parte de los comandantes de las Unidades Policiales, mediante actas de instrucción y compromiso, con el fin de que sea puesto en práctica por parte de todos los integrantes de la Institución. En el **seguimiento** del presente plan participan los Equipos Técnicos del Comité Estratégico de Seguridad Vial de las Unidades Policiales, las seccionales y el nivel central de la Dirección de Tránsito y Transporte.

Así mismo, se tiene en cuenta que el funcionario de policía es el poseedor de todos los conocimientos y mecanismos que pueden preservar su integridad física, salvar su vida, optimizar su desempeño familiar, laboral y a la vez mejorar la imagen de la Institución ante la opinión pública. Dentro de esta óptica, el Plan de Seguridad Vial es una propuesta integradora que busca dar un giro en la manera como la comunidad policial representa su mundo y actúa con relación a su integridad y bienestar, desde un enfoque de la responsabilidad primaria de cada individuo, en concordancia con su propia seguridad.

El accidente de tránsito, es una problemática que afecta innegablemente a la Policía Nacional, pues está íntimamente relacionado con la pérdida de vidas humanas, lesiones personales, afectación del servicio por ausentismo laboral, desgaste administrativo y del presupuesto institucional, por la reparación de las víctimas y recuperación de los

vehículos. La circulación, supone un riesgo directo con el que el personal se enfrenta todos los días, una probabilidad de siniestrarse (lesionarse o incluso de morir), pues de conformidad al informe sobre la situación mundial de la seguridad vial de 2013 de la Organización Mundial de la Salud, los accidentes de tránsito representan el 22,8 % de los accidentes mortales de forma violenta en el mundo.

De acuerdo con las conclusiones del referido informe, se parte de la base de generar una conducta responsable, propiciando ambientes seguros y administrando de manera apropiada los recursos, de tal forma que la Institución pueda enfrentar los riesgos satisfactoriamente.

Con los planes estratégicos de seguridad vial de las organizaciones, se busca prevenir<sup>1</sup>, educar, sensibilizar, disuadir, controlar y coordinar las acciones pertinentes, que prevengan la accidentalidad vial y sus consecuencias; estas actividades comprenden la concientización sobre la importancia de la preservación de la seguridad en la vía, mediante el trabajo sobre peatones, pasajeros y conductores, respecto a la necesidad de lograr una movilidad racional y sostenible, basada no solo en el conocimiento de normas y reglamentaciones, sino también, en hábitos, comportamientos y conductas seguras. De esta manera, se busca establecer una relación entre el conocimiento de la norma, la apropiación y toma de conciencia sobre la misma y reflejar esto último en el comportamiento en la vía.

En virtud de este plan, la Policía Nacional logrará coordinar eficientemente, a quienes sean necesarios en la consecución de los objetivos, a través de un seguimiento constante de las responsabilidades internas, que permitan integralidad de los procesos y procedimientos institucionales, sinergia en el aprovechamiento de capacidades propias o Interinstitucionales y sostenibilidad que busca contener, estabilizar, reducir o mitigar los efectos contundentes de la accidentalidad vial.

---

<sup>1</sup> En este plan, por prevención vial deberá entenderse el conjunto de actividades o iniciativas, que buscan identificar, valorar y controlar los peligros y riesgos asociados a la conducción de vehículos y al uso de las vías, por parte de los policías, el personal no uniformado o los contratistas al servicio de la Institución.

## 2. INTRODUCCIÓN

El 01 de marzo de 2010, la Asamblea General de las Naciones Unidas proclamó el periodo 2011-2020 como el «Decenio de Acción para la Seguridad Vial», según la Resolución 64/255 de ese año, la cual tiene como objetivo general estabilizar y posteriormente reducir las cifras previstas de víctimas mortales en accidentes de tránsito en todo el mundo. En razón de este propósito, se ha consagrado el lapso comprendido entre los años 2011 y 2020 como "La década para la acción", fecha durante la cual se tiene como finalidad, reducir en un 50% las muertes derivadas de los accidentes de tránsito en el mundo.

En la resolución precitada, se solicita a la Organización Mundial de la Salud - OMS y a las comisiones regionales de las Naciones Unidas, en cooperación con asociados del Grupo de colaboración de las Naciones Unidas para la seguridad vial y otros interesados, que preparen un plan de acción del Decenio, como documento orientador que facilite la consecución de sus objetivos. Además, se invita a estas organizaciones a que coordinen el seguimiento periódico de los progresos mundiales, en el cumplimiento de los objetivos indicados en el plan de acción y a que elaboren informes, sobre la situación de la seguridad vial en el mundo y otros instrumentos de seguimiento apropiados.

El Gobierno de Colombia por su parte, ha definido como una prioridad y como Política de Estado la seguridad vial; en ese sentido, a través del Ministerio de Transporte, se ha establecido un Plan Nacional de Seguridad Vial - PNSV para la década 2011-2021, mediante la Resolución 2273 de 2014 de ese ministerio, que se fundamenta en la experiencia internacional y las recomendaciones que sobre la materia han formulado diversos organismos multilaterales, especialmente los de la OMS.

Así mismo, el Sector Defensa en cumplimiento al mandato nacional, crea al interior de sus diferentes entidades, la necesidad de desarrollar un Plan Estratégico de Seguridad Vial, estableciendo pautas para su implementación y puesta en marcha, con el objetivo común de reducir los índices de accidentalidad vial que se presentan en ellas, por el cumplimiento de cada una de sus misionalidades.

El desarrollo del Plan de Seguridad Vial de la Policía Nacional<sup>2</sup>, se enfoca en articular y acompañar a las unidades policiales en: formular iniciativas, establecer la línea de base, formular metas e indicadores de desempeño, evaluar resultados, proponer las acciones para la contención de la accidentalidad (correcciones, acciones correctivas, acciones preventivas) y reducir la accidentalidad y sus consecuencias, con controles de ingeniería en la fuente, en el medio, en la máquina, en el conductor, en el peatón (señalización, controles administrativos como horarios de trabajo, rotación de personal, reubicación, verificación de documentación, comparendos, entre otros), para lo cual desarrolla los factores o líneas de acción de: comportamiento humano, vehículos seguros, infraestructura segura y atención a víctimas, planteando responsabilidades directas por parte de cada unidad y estableciendo elementos que le permitan a los integrantes de la Institución apropiarse de la responsabilidad que se tiene como actor vial.

<sup>2</sup> Por conveniencia institucional, para todos los efectos cuando en esta resolución se nombre el Plan de Seguridad Vial –PSV de la Policía Nacional, deberá entenderse como el Plan Estratégico de Seguridad Vial – PESV exigido por el Ministerio de Transporte.

### 3. ALINEACIÓN ESTRATÉGICA Y MARCO JURÍDICO

La Policía Nacional, teniendo como referencia la Resolución No. 223 del 29 de enero de 2015 "Por la cual se adoptan las definiciones y el Marco Estratégico Institucional 2015-2018 de la Policía Nacional", el cual en su artículo segundo define las "**POLÍTICAS DE MARCO NORMATIVO**: políticas que deben ser adoptadas por la Policía Nacional de Colombia, con el fin de orientar la acción Institucional y señala las líneas de acción básicas sobre las cuales se deben orientar los esfuerzos y recursos del Estado", por lo tanto se formula este plan con la coherencia entre esas políticas y las que guiaran las actividades del PSVPN. A continuación se enuncian aquellas normas y políticas en materia de Seguridad Vial, así:

- Resolución 64/255 de 2010 de la Asamblea General de las Naciones Unidas "Plan Mundial para el decenio de acción para la Seguridad Vial 2011 – 2020".
- Ley 9 de 1979, artículos 122 y 124 "Por la cual se dictan medidas sanitarias". (Elementos de Protección Personal).
- Ley 769 de 2002, "Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones".
- Ley 1239 de 2008, "Por medio de la cual se modifican los artículos 106 y 107 de la Ley 769 de 2002 y se dictan otras disposiciones".
- Ley 1503 de 2011 "Por la cual se promueve la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguros en la vía y se dictan otras disposiciones".
- Ley 1562 de 2012 "Por la cual se modifica el Sistema de Riesgos Laborales y se dictan otras disposiciones en materia de salud ocupacional".
- Decreto 2851 de 2013 "Por el cual se reglamentan los artículos 3, 4,5,6,7,9, 10, 12, 13,18 y 19 de la Ley 1503 de 2011 y se dictan otras disposiciones".
- Decreto 1072 de 2015 "Por el cual se expide el Decreto Único Reglamentario del Sector Trabajo, artículos 2.2.4.6.1 al 2.2.4.6.42".
- Resolución 1236 de 2012 del Ministerio de Transporte "Por la cual se unifica la normatividad, se establecen las condiciones de habilitación y funcionamiento de los centros de reconocimiento de conductores y se dictan otras disposiciones".
- Resolución 1565 de 2014 del Ministerio del Transporte "Por la cual se expide la Guía metodológica para la elaboración del Plan Estratégico de Seguridad Vial".
- Resolución 1844 de 2015, del Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses "Por el cual se adopta la segunda versión de la Guía para la Medición Indirecta de Alcoholemia a Través de Aire Espirado".

De igual manera, la Resolución No. 223 de 2015 de la Policía Nacional, en su artículo 3, enuncia las "**POLÍTICAS INSTITUCIONALES MISIONALES**" a través de las cuales la Institución se compromete a cumplir estas directrices que orientan sus esfuerzos y recursos hacia el futuro, siendo actualmente las siguientes:

- Política del Servicio Policial.
- Política de Integridad Policial.
- Política de Gestión Humana y Calidad de Vida Óptima.
- Política de Educación e Innovación Policial.
- Política de Comunicaciones Efectivas.
- Política de Buen uso de los Recursos.
- Política de Unidad Institucional.

Así mismo, en esta misma resolución se plasman las "**POLÍTICAS INSTITUCIONALES DE SISTEMAS DE GESTIÓN**: los cuales son directrices que la Institución define frente a los diferentes sistemas de gestión, establecidos por las normas Nacionales e Internacionales", así:

- Política de Calidad: corresponde a la Política General del Sistema de Gestión de la Calidad- SGC, que en la Institución cumple los requisitos de las normas NTCGP1000 e ISO 9001.
- Política de Seguridad y Salud en el Trabajo: corresponde a la política general del Sistema de Gestión de la Seguridad y Salud en el Trabajo SGSST, que en la Institución debe cumplir con los requisitos del Decreto 1072 de 2015 artículo 2.2.4.6.5. y voluntariamente los de la norma OHSAS 18001.
- Política de Gestión Ambiental: corresponde a la Política General del Sistema de Gestión Ambiental- SGA, que en la Institución cumple los requisitos de las normas ISO 14001.

También, la Resolución No. 223 de 2015 de la Policía Nacional, en su artículo 4, establece las “**DEFINICIONES ESTRATÉGICAS**”, que son proposiciones que precisan el marco filosófico de la Institución, que inspira y moviliza el accionar institucional, a través de la definición de la Misión, Visión, MEGA, Principios y Valores Institucionales.

- a) Misión: la Policía Nacional tendrá como Misión permanente dar cumplimiento a lo señalado en el artículo 218 de la Constitución Política de Colombia, que estipula, “La Policía Nacional es un cuerpo armado permanente de naturaleza civil, a cargo de la nación, cuyo fin primordial es el mantenimiento de las condiciones necesarias para el ejercicio de los derechos y libertades públicas, y para asegurar que los habitantes de Colombia convivan en paz”.
- b) Visión: la Policía Nacional adopta como Visión la siguiente, “La Policía Nacional se consolidará en el 2022 como institución fundamental para la construcción de un país equitativo y en paz, garante y respetuoso de los derechos humanos, afianzando la convivencia y seguridad a través del control del delito, la educación ciudadana, prevención, mediación y articulación institucional e Interinstitucional como ejes centrales del servicio”.
- c) MEGA: La Policía Nacional acoge como Meta Grande y Audaz la siguiente, “Al 2018 la Policía Nacional será la Institución más reconocida, en virtud de la excelencia profesional de sus integrantes para brindar un servicio policial efectivo basado en el humanismo, solidario y cercano al ciudadano, afianzando la confianza, credibilidad y legitimidad Institucional”.
- d) Principios y valores éticos Institucionales: La Policía Nacional adopta los principios establecidos en el artículo 9º. de la Resolución 02782 del 2009 “Por la cual se derogan la Resolución 05293 del 2008, mediante la cual se fortalece el Sistema Ético Policial, se incorporan los referentes éticos: Código de Buen Gobierno; Principios y Valores Institucionales...”; los cuales son:

**PRINCIPIOS:**

1. Vida
2. Dignidad
3. Equidad
4. Coherencia

Con esta resolución se derogan los valores plasmados en el artículo 9º de la Resolución 02782 del 2009, adoptando los siguientes:

1. Vocación policial
2. Honestidad
3. Compromiso
4. Honor policial
5. Disciplina
6. Solidaridad

Igualmente, se mencionan las directrices internas que la Policía Nacional ha emitido, para mejorar la seguridad en la prestación de los servicios de policía, así:

- Resolución 00912 del 2009 "Por el cual se expide el Reglamento del Servicio de Policía"
- Resolución 03296 del 2010 "Mediante la cual el Director General expide el Manual del Comandante de la Policía Nacional".
- Resolución 03392 de 2015 "Por el cual se expide el Manual del Sistema de Gestión Integral de la Policía Nacional".
- Resolución 04969 DIPON de 2013 "Por la cual se expide el Manual para Obtener la Autorización de Conducción de Vehículos de la PONAL".
- Procedimiento 1LA-PR-0020 "Realizar mantenimiento del equipo automotor".
- Procedimiento 2AS-PR-0007 "Brindar atención, apoyo y prevención psicosocial"
- Guía 1IP-GU-0001 "Para la presentación de quejas e informes".
- Directiva Administrativa Permanente No. 027 DIPON-DISAN de 2010 "Reporte de la accidentalidad interna, investigación de los accidentes y comités de salud ocupacional en la Policía Nacional".
- Directiva Administrativa Permanente No. 029 DIPON-DISAN de 2011 "Ejecución y seguimiento del programa de prevención de la accidentalidad en la PONAL STAR PRESENTE".
- Directiva Administrativa Permanente No. 021 DIPON-DITRA de 2012 "Plan Integral de Seguridad Vial para la Prevención de la Accidentalidad en el Personal de la PONAL".
- Instructivo 02/06 No. 018/SUDIR DITRA -70 de 2014 "Acciones preventivas para contrarrestar la siniestralidad en la conducción de vehículos en la Policía Nacional".
- Instructivo No 0055 AGESA-DISAN "Actualización protocolos III y IV de atención integral a los heridos en combate del instructivo No. 00007 de octubre de 2007".
- Instructivo No. 004/DITRA-PLANE-70 de 2016 "Alineación a la Política Pública del Gobierno Nacional en Materia de Seguridad Vial".
- Formato 2AR-FR-0027 "Consentimiento informado para la toma de muestras - Fluido corporal, con el fin de identificar el consumo de sustancias psicoactivas"
- Formato 1CS-FR-0001 "Plan de marcha".

#### 4. GENERALIDADES DEL PLAN DE SEGURIDAD VIAL.

##### 4.1 Política de seguridad vial del Sector Defensa.

En cumplimiento a la Política de Seguridad Vial Sectorial del Ministerio de Defensa la Policía Nacional de Colombia se compromete a fortalecer la gestión Institucional, para promover la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguras en la vía; implementar las recomendaciones generadas por el Comité Estratégico de Seguridad Vial Sectorial y estructurar periódicamente un Plan de Seguridad Vial, de acuerdo a los estándares propios de la Institución, alineados con la normatividad legal vigente (**Directiva permanente No. 003/2015/MDN-SG-SGAG-23.1 del 14 Enero 2015, Circular 2015-244 del 19 de Mayo de 2015 y Circular 2015-333 del 16 de julio de 2015 expedidas por el Ministerio de Defensa Nacional**).

##### 4.2 Objetivo general

Atender de manera integral los aspectos encaminados a optimizar la seguridad vial y reducir la accidentalidad vial de la Policía Nacional, con base en la sinergia y corresponsabilidad Institucional, en el marco del comportamiento humano, la seguridad en los diferentes vehículos Institucionales, la adecuación de la infraestructura y la atención a víctimas, permitiendo de manera sistémica, adoptar culturalmente conductas seguras, que coadyuven a proteger los actores viales y los bienes.

**4.3 Objetivos específicos**

- Cumplir la normatividad nacional vigente y aplicable en materia de riesgos o seguridad vial.
- Controlar los factores de riesgo del comportamiento humano, vehículos e infraestructura, relacionados con la accidentalidad interna.
- Implementar mecanismos eficaces de atención a los integrantes de la Institución, víctimas en accidentes de tránsito.

**4.4 Alcance**

El Plan de Seguridad Vial comprende actividades de sensibilización, prevención vial (situacional y policial), educación, disuasión, control, investigación criminal, acompañamiento, evaluación y mejora de la prevención de la accidentalidad vial, promoción de la seguridad vial y actividades de coordinación Interinstitucional.

Las actividades relacionadas anteriormente, abarcan las labores que desarrollen los integrantes de la Institución en actos del servicio o fuera de él.

El presente plan será revisado cada dos años y se le realizarán los ajustes que se consideren pertinentes y su vigencia es a partir de la fecha de expedición del acto administrativo de la Superintendencia de Puertos y Transportes que lo aprueba.

**5. RESULTADOS DEL DIAGNÓSTICO**

La Policía Nacional en la actualidad cuenta con más de 183.000 hombres y mujeres, que prestan su servicio en todo el territorio Colombiano. De la totalidad de este personal, el 97% se encuentra desarrollando actividades operativas mientras que el 3% restante cumple funciones administrativas o docentes, requeridas para el cumplimiento de la misionalidad Institucional.

Así mismo, se cuenta con un total de 40.343 policías conductores, lo que significa que el 22% del personal que integra la Institución cumple el rol de conductor al interior de la misma, sin embargo un promedio del 50% del total de los policiales tienen vehículo de propiedad ya sea carro o motocicleta. Aun así, la totalidad del personal en un momento determinado puede tener el rol de peatón o pasajero, ya sea durante la prestación del servicio o fuera de este.

Tabla 1 Conductores policiales

CONDUCTORES POLICIALES	
TIPO	CANTIDAD
Conductores Policiales	38.707
Conductores Civiles	0
Conductores certificados vehículos especiales	1.636
<b>TOTAL</b>	<b>40.343</b>

FUENTE: Tomado del SIATH el 290316.

Por otra parte, la cobertura Institucional requiere un amplio parque automotor que permita atender de manera óptima los requerimientos ciudadanos, así:

Tabla 2 Vehículos policiales

MOVILIDAD	CANTIDAD
Automotores	16.629
Vehículos policiales multipropósito	1.057
Motocicletas	34.160
TOTAL	51.846

FUENTE: DIRAF SIGEA 25/02/2016

En relación con la accidentalidad vial del personal uniformado y no uniformado y los factores de riesgo que facilitan la materialización de este fenómeno, la Dirección de Tránsito y Transporte a través de su Observatorio del Delito, Oficina de Planeación y Área de Seguridad Vial, realizó un estudio detallado y a fondo durante el primer trimestre de 2016, concluyendo e identificando las dos principales causas frente a este flagelo, las cuales fueron tenidas en cuenta para la construcción del presente plan generando acciones focalizadas para la disminución de muertos y lesionados, las cuales se relacionan a continuación:

1. Irrespeto a las normas de tránsito por parte de los conductores de vehículos (factor humano).
2. Asumir conductas temerarias en la conducción de vehículos (factor humano).

De esta manera podemos decir que la Institución continuará realizando grandes e importantes esfuerzos y por ello es prioritario conocer dónde, cuándo y por qué se producen los accidentes de tránsito, como variables y/o condiciones para el fortalecimiento de una cultura enfocada hacia la prevención y las buenas prácticas al interior de la Institución, que proscriba la falsa creencia frente a que este tipo de accidentes viales son producto del azar, de la mala suerte o del destino y por ello se describen cinco grandes conclusiones, así:

1. Realizar coordinaciones Interinstitucionales e Intrainstitucionales, para dar cobertura a las tres etapas de los accidentes de tránsito (Antes, Durante y Después), discriminando las actividades de la siguiente manera:
  - a) Antes: implementar con la Dirección de Bienestar Social, Dirección de Sanidad y Dirección de Tránsito y Transporte, jornadas de sensibilización en los funcionarios, en cuanto a la afectación que tiene un accidente de tránsito, analizado desde el ámbito de la seguridad y la salud para el trabajo, toda vez que estos eventos afectan directamente la capacidad de los uniformados para el desarrollo de sus actividades.
  - b) Durante: fortalecer la capacitación a los uniformados, sobre cómo actuar en casos de accidentes de tránsito, en atención de víctimas con el apoyo de la Dirección de Tránsito y Transporte y la Dirección Nacional de Escuelas.
  - c) Después: fortalecer la interiorización sobre las implicaciones que tiene el verse inmerso en accidentes de tránsito, así como la reducción en la capacidad física y psicológica, generando con esto una cultura de autorregulación y autocuidado de los uniformados, por intermedio de la Dirección de Bienestar Social, Dirección de Sanidad, Dirección de Tránsito y Transporte y Oficinas de Asuntos Jurídicos.

A nivel externo de la Institución, se debe coordinar la consecución de información y apoyo para el desarrollo de estas tres etapas, resultado de este diagnóstico, teniendo en cuenta que la Institución no es la única que debe contrarrestar esta problemática social.

2. De acuerdo a lo evidenciado entre las variables de personal, idoneidad y vehículos, los uniformados deben fortalecer sus capacidades para la conducción de vehículos, lo que indirectamente impactaría los índices de accidentalidad a nivel interno con estas personas; esto se debe hacer realizando las siguientes actividades:
  - a) Potencializar la capacitación de los uniformados que conducen vehículos, con el apoyo de la Dirección Nacional de Escuelas, quienes generaran un pensum académico para suplir dicha necesidad.
  - b) Realizar verificaciones al conocimiento en normatividad, actitudes y aptitud para la conducción, para todos los que conduzcan vehículos policiales.
  - c) Incrementar la aplicación de la certificación de la idoneidad y autorización en conducción a los uniformados, sobre todo en los grados de patrulleros y subintendentes, quienes desempeñan esta labor con más frecuencia.
3. La Dirección Administrativa y Financiera de la Policía Nacional, debe propender porque el parque automotor, sea renovado más frecuentemente, toda vez que en la actualidad aproximadamente el 26% ya cumplió con su vida útil y demanda una mayor especificidad en el mantenimiento y mayores costos por reparaciones de tipo correctivo. Para el caso del parque automotor que ya cumplió su vida útil los controles e inspecciones para garantizar su adecuado estado de funcionamiento deberán ser más exigentes y rigurosas que para aquellos vehículos que no han cumplido su vida útil.
4. La Institución debe propender por el mejoramiento de la infraestructura vial utilizando la herramienta de los Informes Especiales en Seguridad Vial o Informes Especiales de Policía, con el fin de mejorar las condiciones de movilización de los uniformados, haciendo la **prevención situacional** que actúa sobre las situaciones en el antes y sus ocasiones. Busca identificar aquellos factores que contribuyen o facilitan la materialización del accidente de tránsito para eliminarlos; igualmente el esfuerzo se debe hacer con la **prevención policial**, pues se pueden desarrollar actividades desde la misionalidad, orientadas a evitar que los funcionarios sean víctimas de accidentes de tránsito, toda vez que la Policía Nacional tiene la capacidad y la competencia para generar acciones integrales, diferenciales y focalizadas.
5. La Policía Nacional, debe mejorar sus canales de comunicación hacia los integrantes de la Institución y sus familias, sobre las implicaciones, penales disciplinarias y administrativas, al momento de verse inmerso en un accidente de tránsito. Igualmente busca fortalecer la capacidad para poder atender de manera adecuada a las víctimas de estos incidentes, para minimizar el impacto de una mala atención primaria y facilitar su recuperación física como psicológica.

## 6. SINERGIA INSTITUCIONAL.

En alineación con lo dispuesto por el Gobierno Nacional en la Ley 1503 del 29/12/2011, se hace necesario construir una nueva visión para la gestión de la seguridad vial al interior de la Policía Nacional, desde un enfoque sistémico, que impacte la cultura institucional, logrando mayores niveles de sensibilización y siendo un referente de comportamiento vial para la sociedad a la que servimos.

Por lo anterior, el mando institucional conformó el Comité Estratégico de Seguridad Vial, mediante Resolución 00386 del 13 de febrero de 2015, el cual está integrado así:

- ✓ Subdirector General de la Policía Nacional.
- ✓ Inspector General.
- ✓ Director de Seguridad Ciudadana.
- ✓ Director de Investigación Criminal e INTERPOL.
- ✓ Director de Inteligencia Policial.
- ✓ Director de Tránsito y Transporte.
- ✓ Director Administrativo y Financiero.
- ✓ Director de Talento Humano.
- ✓ Director de Sanidad.
- ✓ Director de Bienestar Social.
- ✓ Director de Incorporación.
- ✓ Director Nacional de Escuelas.
- ✓ Jefe Oficina de Planeación.
- ✓ Jefe Oficina Telemática.
- ✓ Jefe Oficina de Comunicaciones Estratégicas.
- ✓ Secretario General.

El Comité será el ente encargado de aprobar y generar los lineamientos para la operacionalización del Plan de Seguridad Vial para la Policía Nacional, acorde con los parámetros establecidos por el Ministerio de Transporte y tendrá las siguientes funciones:

- Hacer seguimiento y evaluación de programas, planes y proyectos en materia de Seguridad Vial, que aseguren la aplicación y cumplimiento de la normatividad vigente.
- Trazar los lineamientos, estrategias para el desarrollo y despliegue del Plan de Seguridad Vial.
- Analizar y aprobar los planes, programas y proyectos para el desarrollo del Plan de Seguridad Vial.
- Tomar las decisiones y formular las acciones a que haya lugar, con base en los informes presentados por el Equipo Técnico Central de Seguridad Vial.
- Determinar las acciones de control que se consideren pertinentes.
- Mediante informe, se evidenciará el desarrollo de las anteriores funciones.
- Las demás que sean necesarias para la implementación del Plan de Seguridad Vial.

El Subdirector de Tránsito y Transporte, ejercerá las funciones de la Secretaría Técnica del Comité Estratégico de Seguridad Vial, cumpliendo a cabalidad con las funciones establecidas en el parágrafo segundo de la Resolución 00386 del 13 de febrero de 2015.

Igualmente, se conformó el Equipo Técnico Central de Seguridad Vial, integrado por: un delegado o representante de las unidades que conforman el Comité Estratégico de Seguridad Vial y el funcionario con el perfil y las competencias necesarias, para contribuir en el desarrollo de las acciones requeridas, para alcanzar los propósitos en materia de prevención de los accidentes de tránsito, facilitando la gestión al definir las unidades involucradas, los responsables y los mecanismos de evaluación y seguimiento, en función del cumplimiento de las actuaciones definidas.

Las responsabilidades del Equipo Técnico Central de Seguridad Vial, son:

- Cada dos años se deben identificar los factores de riesgo y reformular el Plan de Seguridad Vial de la Policía Nacional.
- Formular y proponer el plan de acción anual, para la operacionalización del Plan de Seguridad Vial de la Policía Nacional y verificar que las unidades del nivel desconcentrado construyan sus planes de acción.
- Promover mecanismos ágiles y dinámicos de participación de los funcionarios de la Policía, en materia de seguridad vial.

- Proponer medidas o ajustes ante el Comité Estratégico de Seguridad Vial, que hagan posible que se lleven a buen término las estrategias o metas que se propongan.
- Velar porque el Plan de Seguridad Vial tenga la cobertura en todas las unidades policiales del país.
- Realizar acompañamiento y seguimiento a los equipos técnicos de las unidades policiales a nivel País, en la implementación del Plan de Seguridad Vial.
- Diseñar, plantear y medir las acciones que permitan generar conciencia entre el personal y lograr objetivos a favor de la seguridad vial en la Institución y la vida cotidiana de sus integrantes.
- Evaluar trimestralmente los resultados obtenidos y formular la hoja de ruta a seguir, conducente a reforzar los aspectos favorables encontrados, mitigar los riesgos y diseñar acciones.
- Verificar que en el plan de acción se tengan establecidas las capacitaciones, seminarios, diplomados, entrenamientos, actividades de comunicación, lúdicas y actividades para la gestión del cambio frente a la accidentalidad vial.
- Analizar, determinar y presentar acciones, planes y campañas en materia de seguridad vial.
- Sugerir estándares de seguridad ante el Comité Estratégico de Seguridad Vial, que minimicen y garanticen la integridad de los funcionarios en un accidente de tránsito.
- Presentar informes de gestión en materia de seguridad vial, ante el Comité Estratégico de Seguridad Vial.
- Revisar el plan de comunicaciones elaborado por la Oficina de Comunicaciones Estratégicas del nivel central y presentarlo ante el Comité Estratégico de Seguridad Vial, con el fin de fortalecer la cultura de seguridad vial al interior de la Institución.

Así mismo se conformaron los equipos técnicos de seguridad vial en las unidades policiales, para garantizar la efectividad, articulación, unificación y aseguramiento del Plan de Seguridad Vial y las funciones serán las establecidas por el Comité Estratégico de Seguridad Vial.

## 7. LÍNEA DE ACCIÓN - COMPORTAMIENTO HUMANO.

El objetivo es fortalecer e implementar las acciones necesarias, que le permitan a la Policía Nacional contar con el mejor talento humano en las funciones de conducción de vehículos y frente a los actores viales en la Institución, para que se apropien y reflejen comportamientos y hábitos seguros, logrando reducir los índices de accidentalidad vial interna.

### 7.1 Procedimiento de selección de conductores

Podrán conducir vehículos en la Policía Nacional, los uniformados en servicio activo, que cumplan con los requisitos establecidos por la Institución, contenidos en el Manual Logístico para la Policía Nacional".

Así mismo, deberán cumplir con los parámetros establecidos en la Resolución 004969 de 2013 "Manual para obtener la autorización de conducción de vehículos de la Policía Nacional", la cual establece entre otros los siguientes requisitos:

- Pruebas psicotécnicas (psicosensométricas) teóricas y prácticas.
- No tener impedimento alguno para conducir vehículos automotores, ni hallarse sometido a suspensión de la licencia de conducción, o autorización del comandante de la unidad respectiva.

- Poseer la licencia de conducción correspondiente a la clase de autorización a la que va a optar, la cual debe aparecer en el Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT), en estado activa.
- Cumplir con el tiempo mínimo establecido en la clase de autorización para conducción de vehículos de la Policía Nacional.
- Reunir las aptitudes físicas y psicotécnicas requeridas en relación con la clase del permiso.
- Estar certificado por la Escuela de Seguridad Vial en las pruebas teóricas y prácticas, según cada clase de permiso o licencia de conducción.
- De acuerdo con el historial del Registro Nacional de Infracciones y Multas de Tránsito y/o el Sistema Integrado de Multas por Infracciones de Tránsito, "SIMIT", no reportar reincidencias en comparendos, o no haber sido sancionado por conducir en estado de embriaguez.

En las unidades policiales los Directores, Comandantes y Jefes de Oficinas Asesoras, mediante orden interna autorizarán el personal que conducirá los vehículos del parque automotor al servicio de su unidad, previa verificación que el policial ostenta la idoneidad para dicha actividad. De igual forma, el personal que conduce vehículos de la Institución, sin que su cargo sea el de conductor, deberá cumplir con las formalidades que determina la normatividad interna.

## **7.2 Educación en seguridad vial**

La educación policial se caracteriza por influenciar hábitos y costumbres, por medio de la formación, capacitación, entrenamiento y reentrenamiento en seguridad vial, específicamente se pretende lograr la apropiación de una cultura Institucional, de autocuidado, como modelo frente a los colombianos.

Este proceso inicia desde el momento mismo en que el aspirante ingresa a la escuela de formación de policía y se mantiene a lo largo de la carrera policial, por medio de programas de extensión y educación continua y actividades de interacción con los actores viales, con lo que se mejora la cultura de seguridad vial.

Por lo anterior, la Policía Nacional, para dar cumplimiento a las disposiciones legales y con el ánimo de contrarrestar los índices de accidentalidad vial y generar hábitos seguros en las vías, considera prioritario implementar mecanismos de capacitación que aporten al mejoramiento de la cultura vial de todo el personal que integra la Institución.

### **7.2.1 Responsabilidad de la Dirección Nacional de Escuelas**

- Desarrollará la cátedra de seguridad vial en los diferentes programas académicos
- Capacitará a todos los integrantes de la Institución en temas relacionados con la seguridad vial, mediante seminarios en modalidad virtual o presencial, estableciendo fases para el cumplimiento de este objetivo y priorizando inicialmente al personal que conduce vehículos de la Policía Nacional.
- Capacitará en el Curso Especial de Conducción Policial, al personal de conductores, a través de la Escuela de Seguridad Vial "General Deogracias Fonseca Espinosa".
- Evaluará cada tres años a través de pruebas teórico prácticas, los conocimientos en normatividad de tránsito y las habilidades y destrezas del personal que realiza funciones de conducción.

### 7.3 Control de documentación de conductores

La Policía Nacional a través del Sistema de Información y Administración del Talento Humano- SIATH, compilará la información establecida en el numeral 8.1.4 "control de documentación de conductores", de la Resolución 1565 del 2014 del Ministerio del Transporte "Por la cual se expide la Guía metodológica para la elaboración del Plan Estratégico de Seguridad Vial".

Así mismo, el uniformado que conduzca vehículos Institucionales, estará en la obligación de presentar la totalidad de los documentos, al momento de la asignación del vehículo, con el propósito de verificar su veracidad, el jefe de movilidad de cada unidad coordinará con la Seccional de Investigación Criminal e Interpol, Seccional de Tránsito y Transporte y el Grupo de Talento Humano, para que se efectúen las consultas en bases de datos sobre la autenticidad de los documentos aportados y dejar el respectivo reporte, como soporte en la carpeta del vehículo, a fin de lograr la trazabilidad de dicha información. La lista de verificación del cumplimiento de los requisitos para la asignación de vehículos, debe hacerse en un formato controlado y ser del proceso de Logística y Abastecimiento.

Los aspirantes a programas de formación policial, deben presentar la licencia de conducción vigente para automóvil y motocicleta u obtenerla durante el proceso de formación.

### 7.4 Acciones de regulación de la Institución

#### 7.4.1 Actividades para el control de consumo de sustancias psicoactivas

Teniendo en cuenta la normatividad legal vigente, la Institución realiza acciones que permiten promover y afianzar a nivel Institucional el lema "Cero tolerancia a la prestación del servicio de policía, bajo el efecto o el consumo de sustancias psicoactivas en la Policía Nacional", con el fin de prevenir situaciones que puedan presentarse con los conductores que bajo el efecto del alcohol o cualquier otra sustancia psicoactiva, afecten la integridad de los usuarios de la vía, incluido el propio uniformado.

En atención a lo descrito anteriormente, la Institución debe velar para que los policiales desarrollen las actividades propias del servicio, y que son consideradas como de alto riesgo por la jurisprudencia vigente, entre ellas, la conducción de vehículos, teniendo en cuenta lo contemplado en la legislación que regula el tránsito en el territorio nacional y lo establecido en la normatividad interna, de tal manera que detecte a aquellos policiales que asistan al servicio bajo el efecto de sustancias psicoactivas, por lo que se deben tener en cuenta las siguientes pautas:

##### 7.4.1.1 Criterios para la selección de conductores susceptibles de aplicación de formas de detección de consumo de sustancias psicoactivas.

La aplicación de pruebas para la detección de consumo de sustancias psicoactivas se focalizará en las unidades y poblaciones de trabajadores que tengan mayor riesgo de consumo; en esas unidades y poblaciones se harán aplicaciones aleatorias, que para ellos se constituirán en actividades de control, pero que para los demás serán acciones disuasivas, lo cual redundará en la prevención de este fenómeno en la Policía Nacional. Los análisis estadísticos que realizarán DITRA y DISAN serán los que permitan priorizar tanto unidades y población de trabajadores.

- Para cumplir con estos criterios de selección, se debe dar aplicación a los criterios Institucionales para prevenir la prestación del servicio de policía y el desarrollo de actividades académicas o de instrucción, bajo los efectos o consumos de sustancias psicoactivas, que para tal fin se establezca por parte de la Institución.

- Los protocolos técnicos para hacer mediciones o detección de la presencia de sustancias psicoactivas en personas, los definirá la Dirección de Sanidad y el manejo técnico para la detección de alcohol en personas, los definirá la Dirección de Tránsito y Transporte, aplicando el procedimiento establecido y cumpliendo con el procedimiento de control de documentos de la Policía Nacional.

#### **7.4.1.2 Equipos e instrumentos de medición**

- La Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional, proporcionará apoyo con los equipos e instrumentos de medición disponibles, para la detección de alcohol en los integrantes de la Institución.
- La Dirección de Sanidad proporcionará los equipos e instrumentos de medición y pruebas estandarizadas disponibles, para la detección de alcohol y otras sustancias psicoactivas, en los integrantes de la Institución.
- La Dirección Administrativa y Financiera, dará los lineamientos para el adecuado mantenimiento, calibración, verificaciones intermedias y operación de los equipos e instrumentos de medición, para la detección de alcohol u otras sustancias psicoactivas en los integrantes de la Institución, controlando que estos lineamientos se cumplan.

#### **7.4.1.3 Controles recurrentes**

- Son los controles tendientes a disuadir, que los conductores se presenten al servicio de policía bajo el efecto de sustancias psicoactivas, o los consuman durante el mismo.
- Antes, durante o después del servicio, el jefe o comandante directo podrá coordinar con la unidad especializada para cada caso, la aplicación de controles de manera aleatoria al personal de conductores o en servicio, teniendo en cuenta el protocolo que se establezca para tal fin.

#### **7.4.1.4 Procedimiento a seguir en los casos que se detecte el consumo de sustancias psicoactivas en los servicios de policía**

- Si se evidencian alteraciones físicas o anímicas que indiquen consumo o estar bajo el efecto de algún psicoactivo en el policial (ojos rojos, aumento del polígono de sustentación, aliento alcohólico, dificultad o incoherencia para hablar, entre otros), se deberá evaluar la situación y determinar la necesidad de la atención en salud, para lo cual se deberá remitir al funcionario, para que se le presten los servicios de sanidad en lo que corresponda.
- En los casos que la unidad de policía cuente con la tecnología y personal idóneo para comprobar el consumo de sustancias psicoactivas, ordenará al funcionario, practicarse la(s) prueba(s) de detección de alcohol y drogas, de acuerdo con el protocolo establecido.
- El jefe inmediato o comandante, se abstendrá de incluir al conductor o funcionario policial en la prestación del servicio o si ya se encuentra en el mismo, lo relevará previendo la comisión de daños o afectación a la comunidad y al uniformado.
- Se deberá plasmar una anotación sin afectación, al Formulario de Evaluación y Seguimiento del Desempeño del funcionario, de conformidad con lo establecido en la normatividad que rige la materia, describiendo lo ocurrido en el servicio policial y tramitara los informes de conformidad con la Ley 734 del 2002 y la Ley 1015 de 2006.
- Tanto en la aceptación voluntaria con consentimiento informado, como en el evento que uno o más funcionarios seleccionados para la práctica de la prueba de detección de consumo de sustancias psicoactivas no consientan su

realización, el director, jefe o comandante, tendrá la posibilidad de asignarlos o no a la prestación del servicio. Si ya se encuentran en el mismo, considerará el relevo, previendo la comisión de daños a la comunidad y al uniformado, realizará una anotación sin afectación al Formulario de Evaluación y Seguimiento del Desempeño del funcionario, de conformidad con lo establecido en la normatividad que rige la materia, describiendo lo ocurrido en el servicio policial y tramitará los informes de conformidad con la Ley 734 del 2002 y la Ley 1015 de 2006.

- En ambos casos se elaborará el informe de novedad con destino al Comité de Recepción, Atención, Evaluación y Trámite de Quejas CRAET, el cual deberá contener como mínimo, la información relacionada en la Guía 1IP-GU-001 de la Suite Visión Empresarial.

#### **7.4.1.5 Controles en el proceso de formación de conductores**

- La Escuela de Seguridad Vial "General Deogracias Fonseca Espinosa", como responsable de capacitar a los uniformados seleccionados para adelantar el Curso Especial de Conducción Policial, en coordinación con las unidades competentes (Dirección de Tránsito y Transporte y Dirección de Sanidad de la Policía Nacional) realizará pruebas para la detección del consumo de sustancias psicoactivas y alcohol.
- Dichos controles se efectuarán en cualquier momento del periodo de capacitación; en caso de confirmarse que el resultado es positivo o de negarse a su realización, se deberá informar de manera inmediata al director, jefe o comandante de la unidad policial de procedencia del uniformado, con el fin que tomen las acciones a que haya lugar. Esto no excluye la aplicación de las sanciones que estén contempladas en el reglamento interno de la escuela.

#### **7.4.1.6 Prevención**

- La Institución, a través de la Dirección de Sanidad, deberá realizar actividades de promoción de la salud y prevención de la enfermedad, conforme a los programas en salud establecidos, tendientes a la identificación y atención en salud, de los casos detectados con riesgo o con conductas de consumo de sustancias psicoactivas, así como adelantar el tratamiento psicoterapéutico adecuado a cada situación de los profesionales de policía (conductor), conforme el plan de beneficios y normatividad vigente que rigen la materia.
- La Dirección de Bienestar Social, establece las actividades de prevención psicosocial necesarias, encaminadas a identificar las condiciones físicas y emocionales adecuadas para asumir una acción de manera responsable, que permitan crear conciencia y cultura en los uniformados como actores viales (conductores, motociclistas y peatones), generando compromiso frente a su vida y la de los demás.

#### **7.4.1.7 Registros obligatorios**

- Es importante dejar evidencia de todas las actividades realizadas para el control de consumo de sustancias psicoactivas utilizando medios tales como: informes, video, acta, registro fotográfico, testigos particularmente personal médico, entre otros, los cuales deberán conservarse de acuerdo a la normatividad vigente.

#### **7.4.2 Regulación de horas de conducción y descanso**

La Policía Nacional, considera pertinente establecer directrices para la prestación del servicio de policía, con el fin de disminuir los riesgos que genera la conducción en

condiciones de fatiga o cansancio excesivo u otros asociados como el trabajo prolongado o repetitivo; factores que, afectan los reflejos del conductor y provocan lentitud en sus reacciones y disminuye la capacidad energética durante la operación del vehículo, por lo cual se deben tener en cuenta los siguientes criterios, así:

- Los conductores policiales no deben exceder ocho (8) horas de conducción continuas. En aquellos desplazamientos que sobrepasen ocho (8) horas de conducción continuas entre el lugar de origen y el lugar de destino, se deberá prever la asignación de un segundo conductor.
- Cada tres (3) horas de conducción continuas, el conductor debe realizar una pausa de descanso de 15 minutos, con el fin de efectuar ejercicios de estiramiento, especialmente en columna y miembros inferiores, debido a la postura sedente mantenida.

#### **7.4.3 Regulación de la Velocidad**

En los desplazamientos que realice el personal en vehículos institucionales, se debe observar los límites de velocidad existentes en la señalización reglamentaria vertical y horizontal de las vías interurbanas y urbanas. Cuando el desplazamiento se realice por zonas escolares, residenciales, se aproxime a una intersección o se presente una disminución de la visibilidad, el límite de velocidad será de 30 kilómetros por hora.

El vehículo policial debidamente uniformado, identificado e iluminado, por su naturaleza es considerado como vehículo de emergencia, razón por la cual podrá en la atención de motivos de policía, transitar a velocidades mayores a las autorizadas; para ello, deberá reportar a los centros automáticos de despacho o centrales de radio de la jurisdicción, la razón por la cual requiere desplazarse a una velocidad superior a la reglamentada.

El objetivo principal del patrullaje no es sumar kilómetros, sino evitar la ocurrencia de hechos y conductas que afecten la seguridad y convivencia ciudadana, por este motivo, la labor de patrullaje preventivo debe ser realizada con actitud vigilante, siendo importante fiscalizar y controlar todo aquello que a juicio de los integrantes de la patrulla y al conocimiento de su cuadrante, resulte sospechoso en cada sector, por lo cual la velocidad de patrullaje debe estar entre los 20 y los 30 kilómetros por hora.

Al interior de las unidades policiales (complejos policiales, establecimientos de salud, escuelas de policía, colegios de la policía, centros recreacionales, sociales y vacacionales), el límite de velocidad de los vehículos en vías internas y zonas de parqueo, será de máximo 10 kilómetros por hora.

Los directores, jefes y comandantes de las unidades policiales, dispondrán la realización de actividades de control y seguimiento al cumplimiento de lo aquí dispuesto, en materia de los límites de velocidad a observar por los conductores de los vehículos.

#### **7.4.4 Uso del cinturón de seguridad**

La Policía Nacional se rige de acuerdo al inciso 2 del artículo 82 de la Ley 769 de 2002, Código Nacional de Tránsito Terrestre, que señala el uso obligatorio del cinturón de seguridad por parte del conductor y de los pasajeros.

Para los vehículos fabricados a partir del año 2004, se exigirá el uso de cinturones de seguridad en los asientos traseros, de acuerdo con la reglamentación que sobre el particular expida el Ministerio de Transporte; los integrantes de la patrulla, asegurarán que todos los pasajeros también usen el cinturón de seguridad. Además, para el traslado de retenidos la Dirección Administrativa y Financiera debe hacer un análisis de viabilidad, para la implementación de cinturones tipo arnés en los vehículos Institucionales.

Los jefes de vehículos de las unidades policiales, en las revistas físicas periódicas del parque automotor, deberán verificar y registrar el buen estado de la totalidad de los cinturones de seguridad; en consecuencia, la Dirección Administrativa y Financiera de la Policía Nacional, en coordinación con los grupos de movilidad, dispondrá lo necesario para que todos los vehículos de la Institución cumplan con las disposiciones que indica la ley en ese sentido.

#### **7.4.5 No uso de equipos de comunicaciones móviles mientras se conduce**

Los conductores de vehículos Institucionales si van hacer uso del radio de comunicaciones, celular o PDA, deben detener la marcha del vehículo.

La Oficina de Telemática y Electrónica de la Policía Nacional, evaluará y desarrollará las especificaciones técnicas para que los tripulantes de las patrullas motorizadas cuenten con dispositivos de comunicación tipo *bluetooth*.

#### **7.5 Elementos de protección**

El Elemento de Protección Personal (EPP), es cualquier equipo o dispositivo destinado para ser utilizado o sujetado por el trabajador, para protegerlo de uno o varios riesgos y aumentar su seguridad o su salud en el trabajo.

Las ventajas que se obtienen a partir del uso de los Elementos de Protección Personal (EPP) son las siguientes:

- Proporcionar una barrera entre un determinado riesgo y la persona.
- Resguardar la integridad física del trabajador.
- Disminuir la gravedad de las consecuencias de un posible accidente sufrido por el trabajador.

La Dirección Administrativa y Financiera en corresponsabilidad de la Dirección de Sanidad y la Dirección de Tránsito y Transporte, deberán realizar un estudio sobre los EPP que ofrezcan protección en los funcionarios frente al riesgo de accidentalidad vial, estableciendo los siguientes parámetros: cargos afectados por el riesgo, peligros, EPP requeridos (tipo o clase), características, normatividad aplicable a esos EPP, mantenimiento y reposición de los mismos; así mismo, los EPP que se definan para la protección del policía y que actúen cuando se materialice el riesgo de seguridad vial, deberán haber sido seleccionados con los criterios de:

- Especificidad frente al riesgo.
- Eficiente.
- Certificado.
- Ergonómico.
- Económico.
- Anatómico.
- 

La Dirección Administrativa y Financiera a través de sus almacenes, entregará los EPP para motociclistas mediante acta, con las respectivas recomendaciones y ventajas de su uso obligatorio.

#### **7.5.1 Elementos de seguridad activa**

Se debe observar el buen estado de funcionalidad de los principales elementos de la seguridad activa del equipo automotor, como requisito mínimo para la prestación del servicio de Policía.

**7.5.2 Elementos de seguridad pasiva**

Son aquellos que permiten la protección de la integridad física del conductor o pasajero de un vehículo, cuando por impericia, imprudencia o cualquier otro motivo, imputable o no al conductor, se produzca una colisión o atropello; para ello, se deberá contemplar los elementos más importantes a tener en cuenta, para que se incorporen según el tipo de vehículo, así:

Tabla 3 Elementos de seguridad activa

Vehículos	Motocicleta	Equipo Fluvial	Bicicletas	Auto Balanceados	Montacargas	Cuatrimoto	
Cinturón de seguridad	Casco	Chaleco salvavidas	Chaleco reflectivo y casco	Chaleco reflectivo	Casco y chaleco reflectivo	Casco	
Alarma de Cinturón	Chaqueta o chaleco reflectivo		Estructura de la bicicleta		Luces led	Gafas de seguridad	Rodillera
	Guantes					Protección auditiva	Coderas
Equipos Móviles y Receptores	Rodillera y coderas		Móviles y receptores	casco	Ropa de Protección	Guantes	
	Impermeables			Rodilleras y coderas		Chaleco	
Air bag conductor y opcional para pasajeros	Defensa de un solo cuerpo (Cubre rodillas)						

**8. LÍNEA DE ACCIÓN - VEHÍCULOS SEGUROS.**

El objetivo es ajustar y difundir los mecanismos de verificación, mantenimiento y control del equipo automotor en servicio, como aporte a la seguridad en la conducción de los mismos, reduciendo los riesgos de accidentalidad vial interna por este factor.

**8.1 Plan de mantenimiento preventivo**

La Policía Nacional ha fijado el plan de mantenimiento preventivo para el componente de movilidad de manera anual, cuyo objeto es prolongar la vida útil del equipo automotor, mediante el control oportuno, garantizando que la totalidad de los vehículos estén disponibles para el servicio.

Cada unidad de la Policía Nacional debe elaborar anualmente el plan de mantenimiento preventivo del componente de movilidad, liderado por el Jefe Administrativo y el Jefe de Vehículos respectivamente. Se debe seguir la guía de plan de mantenimiento que se encuentre vigente en la Suite Visión Empresarial (SVE).

**8.1.1 Actividades del plan de mantenimiento:**

- **Cambio de aceite de motor y filtro:** el cambio de aceite del motor y filtro de aceite en el componente de movilidad institucional se hará cada cinco mil

kilómetros para vehículos y cada tres mil kilómetros para las motocicletas o según lo que esté establecido en el manual de mantenimiento de cada marca.

- **Cambio de filtro de aire:** el filtro de aire se debe reemplazar cada diez mil kilómetros o según lo recomendado por el fabricante, teniendo en cuenta el tipo de combustible.
- **Cambio de pastillas de frenos:** para constatar el nivel de desgaste de pastillas, se deben inspeccionar cada cinco mil kilómetros, conforme al desgaste percibido y de ser necesario reemplazarlas.
- **Cambio de bandas de frenos:** en el caso de los automotores que utilizan este sistema en el tren trasero, se deben inspeccionar (dejando registro de la misma) y de ser necesario reemplazar.
- **Rotación y cambio de llantas:** en condiciones normales de conducción, la rotación de llantas en el componente de movilidad de la Policía Nacional se debe hacer cada diez mil kilómetros; así mismo, previo peritazgo del jefe de vehículos de la unidad correspondiente, se deberá tener en cuenta los siguientes parámetros:
  - A los montacargas y tractores en general, se les suministrarán llantas de acuerdo con el desgaste presentado por uso.
  - Independientemente del kilometraje, las siguientes son algunas situaciones de desgaste y riesgo que sugieren el cambio inmediato de una llanta: Lonas rotas internamente o expuestas, protuberancias en la banda de rodamiento o laterales, desgaste parcial de la banda de rodamiento, banda de rodamiento en 1/32 de pulgada, es decir, menos de un milímetro de grabado, agrietamientos laterales, en el área reparable, cortes que tengan una longitud mayor a ¼ de pulgada o seis milímetros.
- **Mantenimiento y cambio de baterías:** se deben adquirir baterías libres de mantenimiento, cuya durabilidad es mayor a la convencional.
- **Cambio de aceite de caja:** para las motocicletas, el cambio de aceite se debe hacer cada tres mil kilómetros. Actualmente las casas ensambladoras arman los vehículos con cajas selladas. Sin embargo, en el componente de movilidad que aún posibilita el cambio, se debe hacer a los veinte mil kilómetros.
- **Sincronización del vehículo:** las motocicletas se deben sincronizar cada doce mil kilómetros. En los vehículos se debe hacer cada quince mil kilómetros o cuando lo requiera por condiciones de uso.
- **Alineación y balanceo:** en todo el componente de movilidad, la alineación y balanceo se debe realizar cada quince mil kilómetros o cuando lo requiera por condiciones de terreno.
- **Revisión técnico mecánica y emisión de gases contaminantes:** dentro de los contratos de mantenimiento del equipo automotor se debe contemplar la realización de esta revisión y posterior certificación, para la periodicidad con que se debe realizar la revisión técnico-mecánica y de emisión de gases contaminantes se aplicará lo estipulado en el Decreto Ley 019 de 2012, en concordancia con la Norma Técnica Colombiana 5375. Tanto los conductores como los jefes de los grupos de movilidad, no autorizaran la circulación de los vehículos que no cuenten con la certificación de revisión técnico mecánica vigente.
- **Revisión del sistema de gas vehicular:** dentro de los contratos de mantenimiento del equipo automotor se debe contemplar la realización de esta revisión para la certificación.

Los Directores, Jefes y Comandantes de Unidades realizarán coordinaciones para gestionar los recursos necesarios para complementar en lo posible la brecha del rubro de mantenimiento del equipo automotor requerido por la unidad, frente a la apropiación interna realizada por la Policía Nacional, a través de otras fuentes de financiación, como Gobernaciones, Alcaldías, fondos de vigilancia, entre otros.

Adicional al cumplimiento oportuno del plan de mantenimiento anual, se efectuarán las siguientes actividades:

**8.1.2 Revisiones periódicas**

Son las acciones preventivas y de control, que desarrollarán los funcionarios policiales que tienen asignados los vehículos o que vayan a conducirlo, toda vez que deberán revisar el estado y las condiciones de funcionamiento del vehículo en los tiempo que se determinan a continuación:

Lista de chequeo diario y mensual antes de poner en marcha el vehículo de acuerdo al Manual Logístico para la Policía Nacional.

Diariamente	Mensualmente
Verificar el nivel de refrigerante en el dispositivo.	Comprobar que no existan fugas.
Verificar el funcionamiento de las luces exteriores.	Verificar el funcionamiento de los limpiabrisas y difusores.
Verificar la presión de inflado de las llantas incluido el repuesto.	Limpiar las gomas de los limpiabrisas.
Verificar que estén funcionando los indicadores de tablero de instrumentos, si indican alguna falla, diríjase al servicio de mantenimiento.	Alinear unidades de luz.
Verificar nivel de aceite.	Verificar el estado del silenciador y tubo de escape.
Verificar Nivel de líquido de frenos.	Comprobar el estado y funcionamiento de los cinturones de seguridad.
	Revisar el estado de las llantas y el estado de ajuste de los pernos periódicamente.
	Limpiar los desagües de las puertas y carrocería.
	Engrasar las bisagras, cerraderas y seguros de las puertas y del capot.
	Comprobar el nivel del líquido de la dirección asistida.
	Limpiar la batería y sus bornes.
	Para el caso de los vehículos diésel se debe drenar el filtro sedimentador quincenalmente.

La presente lista de chequeo deberá permanecer en el vehículo, en una carpeta a fin de ser practicada por la persona que va a conducir el vehículo, antes de ponerlo en marcha. Las novedades encontradas durante la revista deberán ser reportadas por el conductor de manera inmediata mediante comunicación oficial al Jefe de vehículos de la unidad, la cual reposará en la hoja de vida del respectivo vehículo.

En la adquisición de vehículos nuevos, se debe contemplar en la ficha técnica la capacitación de los conductores por parte de la casa matriz, en temas relacionados con el conocimiento y revisión de los componentes mecánicos de los mismos.

Se debe dar cumplimiento al plan de mantenimiento preventivo, de acuerdo al procedimiento estandarizado con el Código: 1LA-PR-0020 de la Suite Visión Empresarial.

## **8.2 Documentación del plan de mantenimiento**

Los mantenimientos realizados a todos los vehículos institucionales y al servicio de la Policía Nacional, son registrados en el módulo de mantenimiento del Sistema de Información Para la Gestión del Equipo Automotor "SIGEA" y los registros físicos en las respectivas hojas de vida de los vehículos, herramientas en las cuales se hace la trazabilidad, para verificar el cumplimiento del plan de mantenimiento preventivo y correctivo del vehículo.

### **8.2.1 Plan de mantenimiento al interior de las unidades policiales**

Este deberá contener:

- Relación de vehículos.
- Estadística de mantenimientos mensuales a realizar.
- Costos proyectados del mantenimiento.
- Generalidades frente a los sistemas objeto de mantenimiento.

Así mismo, como soporte del mantenimiento y con ocasión de la trazabilidad de éste, se debe cumplir con los siguientes pasos establecidos en el procedimiento de mantenimiento preventivo, que se encuentra establecido en el Manual Logístico para la Policía Nacional.

- Diagnóstico y definición del tipo de mantenimiento.
- Ingresar y consultar la información del vehículo.
- Elaborar orden de trabajo para el equipo automotor.
- Enviar el vehículo al taller autorizado.
- Análisis de mantenimiento adicional.
- Formato autorización mantenimiento (análisis costo beneficio).
- Informe de cumplimiento al plan de mantenimiento.

Teniendo en cuenta que el mantenimiento preventivo y correctivo del equipo automotor se realiza a través de terceros, se debe contemplar en los contratos de prestación de servicios, el cumplimiento de las actividades de mantenimiento estipuladas en el plan de la unidad y en las órdenes de trabajo, de acuerdo a la periodicidad indicada.

### **8.3 Idoneidad de quien realiza el mantenimiento**

Hace referencia a la capacidad que posea el proveedor del servicio para la realización de los mantenimientos del equipo automotor.

Las unidades de la Policía Nacional que elaboren contratos de mantenimiento del componente de movilidad, deben exigir dentro del pliego de condiciones, la experiencia del personal técnico, como ingenieros mecánicos (certificaciones de título universitario), mecánicos especialistas en cada campo según sea necesario como: mantenimiento de motores, inyección, electricidad, frenos y suspensión entre otros.

### **8.4 Procedimientos de inspección diaria de los vehículos**

El personal de la institución que ejerza la conducción de vehículos de la Policía Nacional, debe realizar inspección diaria a los mismos, comprobando el estado y las condiciones de funcionamiento de los elementos de seguridad activa y pasiva, antes de emprender la marcha, según lo referenciado en las revisiones periódicas del Plan de Mantenimiento Preventivo, atendiendo lo establecido en la lista de chequeo diario y mensual antes de poner en marcha el vehículo, del numeral 8.1.2 del presente acto administrativo. Adicionalmente verificará la documentación del vehículo y su vigencia (Licencia de

tránsito, SOAT, revisión técnico mecánica y de emisión de gases), así como el equipo de prevención y seguridad.

### 8.5 Control de documentación y registro de vehículos y su mantenimiento

La Policía Nacional cuenta con un Sistema de Información para la Gestión del Equipo Automotor (SIGEA), el cual está conformado por módulos para diligenciar por los responsables de la administración y mantenimiento del componente de movilidad, mediante la asignación de contraseñas de usuarios específicos, constituyéndose como base de datos y antecedentes que permite realizar seguimiento y control a los vehículos y los mantenimientos realizados, procedimiento reglamentado mediante el Manual Logístico para la Policía Nacional.

En este sentido los módulos a diligenciar, son:

- **Módulo de ficha técnica:** tiene 53 campos para actualizar, los cuales hacen referencia a la información que permite la identificación general del vehículo.
- **Módulo mantenimiento preventivo:** tiene 28 campos para diligenciar con datos referentes a la información específica de los mantenimientos preventivos realizados, como: orden de trabajo, fecha, actividad realizada, datos del contrato, responsable del vehículo y repuestos utilizados, entre otros.
- **Módulo mantenimiento correctivo:** tiene 30 campos para diligenciar, en este caso con información específica en lo referente a los mantenimientos correctivos realizados al equipo automotor.

## 9. LÍNEA DE ACCIÓN - INFRAESTRUCTURA SEGURA.

El objetivo es identificar los peligros, evaluar y valorar los riesgos de accidentalidad vial derivados de la infraestructura vial, al interior y en el perímetro de las unidades policiales, formulando e implementando las medidas de prevención y control que permitan minimizar o eliminar la accidentalidad vial.

La metodología de esta línea de acción se realizará mediante el diagnóstico (identificar, evaluar y valorar) de la infraestructura vial de las unidades policiales, llevada a cabo por fases, donde anualmente se evaluará una categoría (unidades tipo AA con A, B, C y D definidas en los tomos de lineamientos de política), donde al año siguiente del diagnóstico y según disponibilidad presupuestal viene la implementación de las medidas de control frente a los riesgos priorizados en esas unidades de la categoría que se evaluó. Los responsables del diagnóstico, deben ser un equipo integrado en cada unidad policial por el Jefe del Área Administrativa o su delegado, analista de mantenimiento de infraestructura (de la región), analista de bienes raíces (de la unidad), técnico en seguridad vial (de SETRA) y profesional con licencia de salud ocupacional (Resolución No. 4502 de 2012 del Ministerio de Salud y Protección Social) de la unidad o asignado por DISAN.

### 9.1 Rutas internas

Todas las unidades y complejos administrativos o académicos de la Institución, pueden utilizar como criterio sobre infraestructura vial, lo señalado en el manual de señalización vial dispositivos uniformes para la regulación de tránsito en las vías de Colombia (Resolución número 0001885 del 17 junio 2015), basados en el Plan de Ordenamiento Territorial (POT), el Esquema de Ordenamiento Territorial (EOT), o las normas que regulan los parámetros técnicos sobre el tema. En consecuencia, de acuerdo con la asignación presupuestal, la gestión de otras fuentes de financiación y el rubro

correspondiente que se destine a cada unidad, se estudiará la priorización e intervención de cada obra por el tipo de rubro específico (inversión o funcionamiento) por implementar respecto a:

- Infraestructura vial en mal estado.
- Mantenimiento preventivo inexistente o inadecuado de las rutas internas.
- Ingresos y salidas del personal y vehículos.
- Construcción y demarcación de andenes y pasos peatonales (internos y externos).
- Ubicación de señales de tránsito, horizontales y verticales.
- Indicadores de velocidad.
- Cierres de cruces peatonales por obras.
- Reductores de velocidad.
- Demarcación y reglamentación de parqueaderos.
- Separadores de calzadas.
- Diseño técnico del alumbrado público interno, según el Reglamento Técnico de Iluminación y Alumbrado Público- RETILAP.

Siempre que se realice una adecuación o modificación de la infraestructura vial interna, se debe realizar una inspección o verificación del sector intervenido, antes de dar apertura a la movilidad por esta vía, a fin de constatar que no hay peligros existentes para los usuarios de la misma.

Además de la señalización vial interna, los funcionarios de la Institución deben identificar la señalización externa, que conjuntamente les permita realizar desplazamientos seguros al interior o en el perímetro de las unidades policiales, así como las rutas de evacuación.

Por parte de cada uno de los complejos y unidades policiales, se debe verificar e informar a través de los Informes Especiales de Policía en Seguridad Vial o Informes Especiales de Policía, a las Instituciones encargadas o con injerencia sobre los peligros y riesgos, en cuanto al diseño, la señalización y demarcación de las vías que se encuentran en el perímetro de las unidades, logrando obtener una mejor orientación para cada uno de los actores de las vías.

La Dirección de Tránsito y Transporte y la Oficina de Telemática de la Dirección General, realizarán un estudio para la implementación de los Informes Especiales de Policía en Seguridad Vial o Informes Especiales de Policía, de manera electrónica y automática a través de las herramientas como PDA's o el PSI.

#### **9.1.1 Diagnóstico y priorización**

Los directores, jefes y comandantes de unidades policiales, elaborarán un diagnóstico de las necesidades de su unidad, con relación a la infraestructura vial interna segura e incluirán tareas específicas en los planes de acción, de acuerdo con la asignación presupuestal y la gestión de otras fuentes de financiación como los entes territoriales.

La Dirección Administrativa y Financiera consolidará el plan integral de intervención, conforme a los diagnósticos presentados por las unidades policiales y los resultados de las inspecciones realizadas por los equipos mencionados en la metodología de la presente línea de acción, el cual tendrá cumplimiento anual.

Los equipos técnicos de seguridad vial de cada unidad, evaluarán trimestralmente el avance de estos planes y formularán las acciones preventivas y correctivas que garanticen el cumplimiento de las tareas.

### **9.1.2 Señalización y demarcación**

Con base en el diagnóstico realizado por los equipos mencionados en la metodología de la presente línea de acción, se elaborará un plan de mantenimiento de instalación y mantenimiento de las señales horizontales y verticales.

### **9.1.3 Documentación**

La Dirección de Tránsito y Transporte y en donde no se tenga cobertura de esta, las unidades de policía deben documentar los accidentes de tránsito que se presenten al interior de las mismas, en el aplicativo SIEVI - SIEDCO, en los que se vean involucrados funcionarios o vehículos policiales.

### **9.2 Rutas externas**

Teniendo en cuenta la misionalidad y rol de la Institución, cuando se realicen desplazamientos masivos, se debe documentar mediante orden de servicio - plan de marcha, el cual se utiliza para disponer, organizar y determinar este tipo de movimientos de personal y vehículos en los diferentes actos del servicio que requieran un planeamiento especial, en consideración a las circunstancias de tiempo, espacio, riesgo o factores de inseguridad; formato que está establecido en la Suite Visión Empresarial (SVE) bajo el código 1CS-FR-0001. Para todos los desplazamientos, se debe dejar los registros en actas de las recomendaciones de seguridad a tener en cuenta por los conductores y pasajeros durante el mismo, ya sea desde el lugar de residencia al trabajo o dentro del perímetro urbano, si cumple la función de integrante de cuadrante.

Los horarios del personal serán establecidos de acuerdo al cargo y su misionalidad; en todo momento el personal de la Institución cuando realice desplazamiento a sus viviendas, deberá tomar las medidas de seguridad necesarias.

Las unidades de policía en coordinación con las Seccionales de Tránsito y Transporte realizarán Informes Especiales de Policía en Seguridad Vial o Informes Especiales de Policía donde se evidencie el peligro y riesgo de la vía tramitándolos a la entidad encargada del mantenimiento, adecuación o conservación de la infraestructura vial. En las unidades de policía donde no se tenga cobertura por esta especialidad, el personal de vigilancia del cuadrante realizará un informe especial de policía, realizando el seguimiento y trazabilidad de la gestión adelantada.

Las unidades de policía a través de los jefes de talento humano y jefes de seguridad, deben socializar a su personal, los puntos críticos de la infraestructura vial de su jurisdicción, así como las acciones preventivas para evitarlos, dejando los correspondientes registros en actas.

Los directores, comandantes y jefes de unidades policiales, deberán establecer instrucciones específicas frente al desplazamiento de los funcionarios dentro y fuera del servicio, dejando constancia mediante actas de instrucción, minutas, ordenes de servicio.

#### **9.2.1 Políticas de socialización y actualización de información**

Antes de realizar cualquier desplazamiento interno o externo el personal que conduce los vehículos, podrá llamar a los Centros Automáticos de Despacho "CAD" o #767, a fin de verificar el estado de las vías origen-destino y de esta forma informarse de los factores a tener en cuenta antes de iniciar el turno o la marcha.

## **10. LÍNEA DE ACCIÓN - ATENCIÓN A VÍCTIMAS**

El objetivo es establecer las pautas que deben tener en cuenta los funcionarios de la Policía Nacional cuando se vean involucrados en accidentes de tránsito con víctimas.

### 10.1 Pautas para la atención de víctimas de accidentes de tránsito

Con el fin, que los funcionarios conozcan el procedimiento a seguir en los casos en que ocurra un accidente de tránsito, sus derechos y alternativas de atención, se establecen las siguientes pautas:

#### 10.1.1 Antes del accidente

Participar de las capacitaciones que brinda la institución, a fin de interiorizar conocimientos que favorezcan el cambio de conductas hacia la seguridad como actor en la vía.

Tener presente los medios de comunicación para el reporte del accidente ante la autoridad competente, así:

- Dirección de Tránsito y Transporte #767.
- Línea de Emergencias nacional 123.
- Administradora de Riesgos Laborales (ARL) Positiva 018000111170: para trabajadores no uniformados vinculados en la vigencia de la Ley 100 de 1993.
- Tener vigente la póliza de Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT), pues no tener este documento vigente, acarrea multas económicas, la inmovilización del vehículo y en caso de accidente de tránsito el recobro de todos los costos de la atención de las víctimas del accidente.

#### 10.1.2 Durante el accidente

- El miembro de la institución que se vea involucrado en un accidente de tránsito, deberá llamar inmediatamente a los organismos de emergencia y la autoridad de tránsito competente; de igual manera, es su obligación informar al jefe inmediato de los pormenores de la novedad; en caso de ser un vehículo de servicio particular u ostentando la calidad de peatón, también informará la novedad describiendo detalladamente lo sucedido en el accidente de tránsito y la ubicación exacta donde ocurrió.
- Si el accidente es en vehículo oficial, cuando las condiciones físicas y mentales así lo permitan, el implicado deberá informar al jefe de la dependencia de vehículos de la unidad nominadora.
- Una vez, haya verificado que se encuentra bien en su integridad, que no existe ninguna herida de gravedad o que comprometa su estado de salud, debe esperar la valoración de un profesional de la salud en el lugar donde ocurrió el evento.
- Si se presentan heridos, éstos no se deben mover, para evitar generar heridas o lesiones más graves de las que ocasionó el accidente de tránsito. La única excepción a esta importante regla es que en el lugar del accidente pueda presentarse un riesgo inminente para la vida de los heridos.
- En lo posible y con la colaboración de personas que estén presentes en la escena del siniestro, se deben colocar señales de aviso para evitar un segundo accidente (conos, triángulos); de igual forma, le corresponde acordonar el área para evitar saqueos, robos y mantener la escena del accidente con la menor modificación.
- Nunca permitir la manipulación de las víctimas por personas que no estén calificadas para este tipo de actividades. Solicitar siempre la identificación de quien intente hacerlo.
- El afectado en el accidente de tránsito, aportará la documentación necesaria para la identificación, de tal forma que se faciliten las acciones administrativas y de atención en salud.
- En lo posible, comunicarse con personas cercanas y familiares de los afectados.

- Entregar información sobre los hechos del accidente de tránsito de manera exclusiva a las autoridades competentes.

#### 10.1.3 Después del accidente

La rehabilitación funcional que deben proveer los prestadores de servicios de salud, se establece en tres tiempos:

- a) **Pre-hospitalaria:** atención oportuna por parte del primer respondiente para el manejo en el lugar del accidente.
- b) **Hospitalaria:** fase aguda. Estabilización en niveles de complejidad adecuada e inicio de rehabilitación a través de atención médica, quirúrgica y psicológica, la cual será brindada por la IPS más cercana, de acuerdo al nivel de complejidad.
- c) **Ambulatoria:** rehabilitación y seguimiento mediante un abordaje interdisciplinario, que permita formular y desarrollar el Plan Individualizado de Tratamiento (PIT), incluyendo un plan y/o entrega de insumos o productos de apoyo, cuando son necesarios.

En los casos de trabajadores no uniformados vinculados en vigencia de la Ley 100 de 1993, se deberá reportar el evento ante la ARL por parte del jefe inmediato de la víctima.

Concomitante con lo anterior y teniendo en cuenta que la atención en salud en Colombia, derivada de un accidente de tránsito está a cargo del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT) y en casos establecidos al Fondo de Solidaridad y Garantía (FOSYGA), se debe tener presente los siguientes amparos por víctima, así:

- a) Gastos médicos, quirúrgicos, farmacéuticos y hospitalarios: hasta 800 salarios mínimos legales diarios vigentes.
- b) Incapacidad permanente: hasta 180 salarios mínimos legales diarios vigentes.
- c) Muerte y gastos funerarios: hasta 750 salarios mínimos legales diarios vigentes.
- d) Gastos de transporte y movilización de víctimas: hasta 10 salarios mínimos legales diarios vigentes.

Una vez se complete el monto del amparo del SOAT por gastos médicos, quirúrgicos, farmacéuticos y hospitalarios, la atención en salud debe continuarse por parte del asegurador en salud, con las prestaciones definidas en el Plan Obligatorio de Salud (POS) o en el Plan de Beneficios de Sanidad Policial.

Igualmente, en los casos de configurarse como accidente de trabajo, las prestaciones asistenciales y económicas deben ser asumidas por el Subsistema de Salud Policial en el caso de uniformados o la Administradora de Riesgos Laborales para el personal no uniformado vinculado bajo la vigencia de la Ley 100 de 1993, sin tenerse en cuenta los límites del POS (régimen común) o el Plan de Beneficios de Sanidad Policial (régimen de excepción), es decir, con la tecnología máxima disponible en el País.

#### 10.1.4 Derechos y amparos del accidentado vial:

- A una atención en salud oportuna con cargo al SOAT / FOSYGA, con amparos y atendiendo los límites de cobertura establecidos en la norma.
- Una vez alcanzada la totalidad de cobertura del SOAT / FOSYGA, la atención debe continuarse por el asegurador en salud y conforme a las prestaciones asistenciales definidas en la norma.
- En caso de configurarse al accidente de tránsito como un Accidente de Trabajo, las prestaciones asistenciales y económicas posteriores a la cobertura del SOAT / FOSYGA, debe ser prestada por la ARL (trabajadores no

uniformados vinculados con la vigencia de la ley 100 de 1993) sin limitarse al POS, en los trabajadores del régimen de excepción la prestación asistencial está a cargo del SSPN, igualmente sin limitarse al Plan de Beneficios de Sanidad Policial para el personal uniformado.

- La persona accidentada tendrá derecho a que se realicen oportunamente los respectivos informes:
  - ✓ Informe policial del accidente de tránsito: Ley 769 de Agosto 6 de 2002.
  - ✓ Reporte del accidente (comandante, ARL): DAP 027 DIPON DISAN del 15 de septiembre de 2010.
  - ✓ Informe Administrativo por Lesiones: Decreto- Ley 1796 de septiembre 14 de 2000.
- Reconocimiento de las prestaciones económicas a que haya lugar: incapacidad temporal, indemnización o pensión.

#### 10.1.5 Deberes del actor vial

- Aplicar las medidas de prevención y autocuidado de la salud, a fin de evitar la ocurrencia de un accidente de tránsito: conductas responsables, mantenimiento preventivo y correctivo de vehículos.
- Aportar la información oportuna y veraz de la ocurrencia de los hechos a las autoridades e instancias competentes.
- Participar activamente por la recuperación del estado de salud, luego del accidente de tránsito, con la adherencia al tratamiento que para ello se establezca.
- Portar y mantener vigente Póliza de Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT).

#### 10.2 Adaptación de la atención psicosocial

De acuerdo a los lineamientos Institucionales que establecen la atención psicosocial de los miembros de la Institución que han sido víctimas por diferentes accidentes de tránsito, se fijan los siguientes parámetros a tener en cuenta, así:

- **Prevención:** la Dirección de Sanidad de la Policía Nacional, dentro de su programa de Salud mental, brinda a nivel nacional actividades psicoeducativas, orientadas a fortalecer las habilidades para la vida, que facilitan en el personal uniformado manejar situaciones de crisis.
- **Reacción Inmediata:** de acuerdo al protocolo establecido por la Dirección de Sanidad, inicialmente cuando se conoce el hecho se activa la Línea de apoyo Emocional, encargada de hacer enlace con el equipo interdisciplinario de la Unidad donde sucede el evento, una vez confirmados los datos del personal uniformado víctima de los hechos, se procede a notificar a los equipos de la unidad de donde son originarios los uniformados afectados, este equipo se debe desplazar a comunicar la novedad.
- **Seguimiento:** los objetivos principales de las labores de acompañamiento psicosocial, obedecen por lo general, a la escucha y valoración de las demandas de las víctimas, al entendimiento y contención del impacto emocional de sus experiencias traumáticas, así como al abordaje de sus dificultades en el contexto de sus relaciones sociales. Lo anterior teniendo en cuenta el Instructivo No. 055 del 27/12/2010 "Actualización protocolos III y IV de atención integral a los heridos en combate del instructivo No. 00007 de octubre de 2007".

## 11. PLAN DE COMUNICACIONES

El objetivo de este plan transversal a las líneas de acción, es contribuir a generar una cultura de seguridad vial y propiciar conciencia colectiva de solidaridad, autorregulación y disciplina social en los actores viales al interior de la Policía Nacional, a través de un manejo adecuado de la información y difusión de mensajes que conlleven a fortalecer la imagen, resaltando el servicio de policía, basados en pilares Institucionales que promuevan conductas responsables.

La Oficina de Comunicaciones Estratégicas de la Policía Nacional liderará, en coordinación con el responsable de Comunicaciones Estratégicas de la Dirección de Tránsito y Transporte, la construcción del plan de comunicación interno correspondiente al Plan de Seguridad Vial, así como la difusión de las acciones que se deriven.

La metodología es:

- Asesorar en materia de comunicación la implementación del Plan de Seguridad Vial y las acciones en prevención.
- Aportar desde la comunicación a la reducción de los índices de accidentalidad vial, mediante el posicionamiento de mensajes a nivel interno, que permitan adelantar un despliegue a nivel de direcciones, oficinas asesoras y nivel desconcentrado.

### 11.1 Fases de implementación

#### 11.1.1 Fase 1 Formular, difundir y socializar

- La Oficina de Comunicaciones Estratégicas de la Dirección General con la Dirección de Tránsito y Transporte, formularán el plan de comunicaciones interna del Plan de Seguridad Vial de la Policía Nacional y lo integrarán al plan de acción.
- El Comité Estratégico de Seguridad Vial socializará a los comandantes y a los equipos técnicos de seguridad vial el Plan de Seguridad Vial.
- La Oficina de Comunicaciones Estratégicas de la Dirección General en corresponsabilidad con la Dirección de Sanidad y la Dirección de Tránsito y Transporte, lideran y coordinan el lanzamiento del Plan de Seguridad Vial de la Policía a nivel nacional.
- Difundir el Plan de Seguridad Vial en todas las unidades de policía a nivel nacional, dejando los registros en actas de socialización: Marco normativo, el diagnóstico con los factores de riesgo priorizados, ¿Qué es el plan?, política de seguridad vial, objetivos del plan, líneas de acción, delegación de la responsabilidad y autoridad sobre el plan.

#### 11.1.2 Fase 2 Temas de divulgación

- Construcción de mensajes que permitan generar en los policías la toma de conciencia, el conocimiento del Plan de Seguridad Vial para la Policía Nacional.
- La Dirección de Talento Humano con la Dirección de Tránsito y Transporte, creará un sistema de reconocimientos a las unidades con los menores índices de accidentalidad y mejores práctica de seguridad vial
- Los equipos técnicos del comité estratégico de seguridad vial en las unidades, generarán los temas y espacios con las comunidades cercanas a las unidades, en materia de seguridad vial, para identificar peligros y riesgos derivados de la operación de la unidad policial.

- Los equipos técnicos del comité estratégico de seguridad vial en las unidades, promoverán la participación de los policías en todos los niveles y jerarquías como eje principal del éxito para la implementación y desarrollo del plan.
- La Oficina de Comunicaciones Estratégicas divulga los resultados obtenidos en las acciones y controles realizados en el marco del plan de seguridad vial de la policía a través de los cuatro ejes estratégicos del sistema de comunicaciones.
- Resaltar los buenos ejemplos que como protagonistas enaltecen la Institución.

**11.1.3 Fase 3 Seguimiento y evaluación**

- La Oficina de Comunicaciones Estratégicas de la Dirección General con el Equipo Técnico Central de Seguridad Vial, evaluarán el impacto obtenido por el plan de comunicaciones interna, en términos de cobertura, frecuencia e impacto con una periodicidad trimestral y percepción semestral.
- El Observatorio del delito de DITRA para el seguimiento y evaluación, establecerá una herramienta de visualización de las cifras y datos más relevantes, relacionadas con la accidentalidad vial, la cual será revisada, aprobada y difundida quincenalmente, con el fin de ser enviada a los integrantes del Comité Estratégico de Seguridad Vial.
- Los resultados de las evaluaciones independientes o de la revisión del Comité Estratégico de Seguridad Vial será difundida a las instancias pertinentes.

**12. INDICADORES DE DESEMPEÑO**

Se deberá definir y desarrollar los indicadores de gestión del Plan de Seguridad Vial y de los planes de acción, de tal manera que sirvan eficaz y eficientemente para la toma de decisiones por parte del Comité Estratégico de Seguridad Vial y en consecuencia, usados para la mejora de la seguridad vial y la disminución de la accidentalidad vial, este trabajo deberá ser desarrollado por la Dirección de Tránsito y Transporte y por el equipo de trabajo que administra el Sistema de Gestión de Seguridad y Salud en el Trabajo (SGSST).

A continuación se presentan los indicadores definidos para el PSV:

No.	Nombre del indicador	Descripción del indicador	Definición Operacional	Temporizador	Responsable del Indicador
<b>Indicador de estructura:</b> medida verificable de la disponibilidad y acceso a recursos, políticas y organización con que cuenta la institución para atender las demandas y necesidades en materia de Seguridad Vial y Accidentalidad Vial.					
1	<b>Indicador de estructura:</b> disponibilidad de políticas y organización con que cuenta la Institución, para operacionalizar el Plan de Seguridad Vial.	Mide el grado de cumplimiento de los requisitos establecidos, con la formulación del Plan de Seguridad Vial en la Policía Nacional.	Conformidad del PESV = (requisitos implementados en el Plan de Seguridad Vial / Total de los requisitos establecidos en la Guía Metodológica para la elaboración del PESV) *100	BIENAL	COMITÉ ESTRATEGICO DE SEGURIDAD VIAL (EQUIPO TECNICO CENTRAL DE SEGURIDAD VIAL)
2	<b>Indicador de estructura:</b> disponibilidad y acceso a los recursos para la ejecución del Plan de Seguridad Vial	Mide la disponibilidad de los recursos asignados por el nivel central respecto de los recursos solicitados, establecidos como necesarios para la ejecución de los planes de acción que operacionalizan en cada vigencia el Plan de Seguridad Vial.	disponibilidad de recursos = (recursos asignados para el plan de acción de la vigencia / recursos solicitados para el plan de acción de la vigencia) *100	ANUAL	OFPLA
<b>Indicador de Proceso / actividad:</b> medida verificable del grado de desarrollo e implementación del Plan de Seguridad Vial.					
3	<b>Indicador de proceso / actividad:</b> avance en el cumplimiento del Plan de Seguridad Vial	Mide el grado de desarrollo e implementación del Plan de Seguridad Vial.	Avance del Plan de Seguridad Vial: (actividades del Plan de Seguridad Vial operacionalizados en los planes de acción/ Total de actividades establecidas en el Plan de Seguridad Vial) *100	SEGUIMIENTO ANUAL EVALUACIÓN BIENAL	DITRA
4	<b>Indicador de proceso / actividad:</b> avance en el cumplimiento del Plan de Acción para operacionalizar el Plan de Seguridad Vial	Mide el grado de desarrollo e implementación del Plan de acción para operacionalizar el Plan de Seguridad Vial.	Avance del Plan de Acción = (tareas ejecutadas oportunamente del Plan de Acción / Total de tareas establecidas en el Plan de Acción) *100	TRIMESTRAL	DITRA

Indicador de resultado: Medida verificable de los cambios alcanzados en el periodo definido, teniendo como base la programación hecha y la aplicación de recursos propios del Plan de Seguridad Vial.				
5	<b>Indicador de resultado - Eficacia:</b> Numero de policías sensibilizados en Seguridad Vial	Mide la cantidad de uniformados sensibilizados con los planes, programas y actividades en materia de seguridad vial, por los equipos técnicos de los comités estratégicos de seguridad vial de las unidades de policía (direcciones, metropolitanas, departamentos, entre otros).	Policías sensibilizados = (numero de actores viales (# policías conductores de motocicleta de la unidad + numero de policías conductores de vehículos de la unidad+ usuarios de la infraestructura vial interna de las unidades policiales) sensibilizados en Seguridad Vial / total de actores viales de cada unidad policial)*100	MENSUAL  EQUIPOS TECNICOS DE SEGURIDAD VIAL DE LAS UNIDADES DITRA-JEFE ARSEV
6	<b>Indicador de resultado - Eficacia:</b> Policías certificados por competencias para la conducción de vehículos policiales.	Mide el personal de la institución que cuenta con las competencias requeridas para conducir vehículos y motocicletas policiales, sin tener en cuenta el cargo.	Policías competentes para conducción de vehículos = numero de profesionales de policía con certificado de idoneidad vigente / total de los policías profesionales aptos de la institución.	MENSUAL  DINAE-ESEVI (Director Escuela de Seguridad Vial)
7	<b>Indicador de resultado - Eficacia:</b> conductores certificados por competencias para la conducción de vehículos policiales.	Mide el grado de cumplimiento del requisito de que todo conductor de vehículo policial, cuente con las competencias requeridas para conducir vehículos y motocicletas policiales.	Idoneidad de los conductores = (numero de conductores de vehículos policiales con idoneidad vigente / total de los conductores de vehículos policiales)*100	TRIMESTRAL  DINAE-ESEVI (Director Escuela de Seguridad Vial)
8	<b>Indicador de resultado - Eficacia:</b> unidades policiales debidamente señalizadas	Mide el numero de unidades policiales que cuenten con la señalización vial interna de acuerdo a lo establecido en la normatividad vigente.	Unidades señalizadas = Unidades inspeccionadas y aprobadas / unidades categorizadas con infraestructura vial interna)*100	TRIMESTRAL  DIRAF
9	<b>Indicador de resultado - efectividad:</b> índice de ausentismo derivado de la accidentalidad vial en la PONAL.	Mide las faltas al trabajo de los funcionarios debidas a accidentes viales	Ausentismo= (Sumatoria de días de ausentismo laboral relacionados con accidentalidad vial acumulados a la fecha en la Policía Nacional / Total planta de personal en la Policía Nacional)	MENSUAL  DITRA Nacional Nivel Operacional: Director, Comandante o Jefe de unidad - Equipo Técnico de Seguridad Vial de las unidades
10	<b>Indicador de resultado - efectividad:</b> impacto del PSV en la tasa x 100 de accidentalidad vial interna.	Mide el numero de accidentes que sufrirán 100 funcionarios de la Policía Nacional en el periodo de implementación del Plan de Seguridad Vial.	Tasa AV x 100 = Numero de accidentes viales internos x 100 / total funcionarios unidad	MENSUAL  DITRA Nivel Operacional: Director, Comandante o Jefe de unidad - Equipo Técnico de Seguridad Vial de las unidades
11	<b>Indicador de resultado - efectividad:</b> tasa de policías lesionados en accidentes de tránsito a nivel nacional PONAL x 100.000.	Mide la tasa de policías x 100.000 lesionados en accidentes de tránsito a nivel nacional. Con este indicador se pretende identificar el porcentaje de lesionados y con ello generar acciones que permitan disminuir la tasa de policías lesionados en accidentes de tránsito	Tasa de policías lesionados en la vigencia actual = Numero acumulado de policías lesionados*100.000 / Total planta Policía Nacional.	TRIMESTRAL  DITRA-JEFE ARSEV
12	<b>Indicador de resultado - efectividad:</b> tasa de policías muertos en accidentes de tránsito a nivel nacional PONAL.	Mide la tasa de policías muertos en accidentes viales a nivel nacional. Con este indicador se pretende identificar el porcentaje de policías muertos y con ello generar acciones que permitan disminuir la tasa de policías muertos en accidentes de tránsito.	Tasa de policías muertos vigencia actual = Numero acumulado de policías muertos *100.000 / Total planta Policía Nacional.	TRIMESTRAL  DITRA-JEFE ARSEV

La Dirección de Tránsito y Transporte realizará trabajos de escritorio de los doce (12) indicadores establecidos en este plan y posteriormente hará su cargue en coordinación con la Oficina de Planeación de la Dirección General en la herramienta Suite Visión Empresarial en el Modulo de Indicadores.

Los referidos indicadores permiten que el Plan de Seguridad Vial a implementarse al interior de la Policía Nacional se pueda medir, evaluar y mejorar en términos de estructura, proceso y resultado, proponiendo a partir de esos resultados las mejoras de las iniciativas (planes, programas, procesos y proyectos) que aportan al Plan Estratégico de Seguridad Vial y garantizando la mejora continua de los procesos Institucionales, estos se verificarán a través de auditorías periódicas que conllevarán la evaluación del cumplimiento de las directrices impartidas en el presente documento; así mismo, estará sujeto a una revisión cada dos años por parte de los integrantes del Equipo Técnico Central de Seguridad Vial.

**12.1 Articulación y unificación de las diferentes fuentes de información frente a los accidentes viales.**

El aplicativo Sistema de Información Estadístico Vial "SIEVI" del Sistema de Información Estadístico Delincuencial, Contravencional y Operativo de la Policía Nacional "SIEDCO", será la fuente oficial de información de la PONAL en lo relacionado con la accidentalidad vial.

La Dirección de Tránsito y Transporte, verificará y mantendrá actualizada la información de accidentalidad vial interna en el aplicativo SIEVI-SIEDCO.

**13. ACTUALIZACIÓN DEL PLAN DE SEGURIDAD VIAL INSTITUCIONAL**

La **verificación** del plan con miras a su mantenimiento y mejora, está a nivel interno bajo la responsabilidad del Área de Control Interno.

La **evaluación** interna del Plan, se realizará de manera periódica por parte del Comité Estratégico de Seguridad Vial y a nivel externo por la Superintendencia de Puertos y Transporte. Por último la revisión y **actualización** del plan se debe llevar a cabo cada dos (02) años por parte del Equipo Técnico Central de Seguridad vial y finalmente la **aprobación** siempre estará dada por parte del Director General de la Policía Nacional a través de acto administrativo y de manera externa también se cuenta con la revisión del plan por parte de la Superintendencia de Puertos y Transporte.

**14. GLOSARIO.**

1. **PLAN DE SEGURIDAD VIAL:** Es el instrumento de planificación que oficialmente consignado en un documento, contiene las acciones, mecanismos, estrategias y medidas, que deberán adoptar las diferentes entidades, organizaciones o empresas del sector público y privado existentes en Colombia, encaminadas a alcanzar la Seguridad Vial como algo inherente al ser humano y así evitar o reducir la accidentalidad vial de los integrantes de sus compañías, empresas u organizaciones y disminuir los efectos que puedan generar los accidentes de tránsito.
2. **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 los mismos, con el objetivo de proteger la vida de los usuarios de las vías.
3. **SEGURIDAD ACTIVA:** Se refiere al conjunto de mecanismos o dispositivos del vehículo automotor destinados a proporcionar una mayor eficacia en la estabilidad y control del vehículo en marcha, para disminuir el riesgo de que se produzca un accidente de tránsito.
4. **SEGURIDAD PASIVA:** Son los elementos del vehículo automotor que reducen los daños que se pueden producir cuando un accidente de tránsito es inevitable y ayudan a minimizar los posibles daños a los ocupantes del vehículo.
5. **COMPETENCIAS BÁSICAS:** Es el conjunto de conocimientos, actitudes y habilidades que, relacionados entre sí, le permiten a un individuo desempeñarse de manera eficaz, flexible y con sentido en contextos nuevos y retadores. Las competencias básicas incluyen las comunicativas, matemáticas, científicas y ciudadanas.
6. **COMPETENCIAS CIUDADANAS:** Son parte de las competencias básicas y son definidas como el conjunto de conocimientos y de habilidades cognitivas, emocionales y comunicativas que, articulados entre sí, hacen posible que el ciudadano actúe de manera constructiva en una sociedad democrática.
7. **ACCIDENTE DE TRÁNSITO:** Evento generalmente involuntario, generado al menos por un vehículo en movimiento, que causa daños a personas y bienes involucrados en él, e igualmente afecta la normal circulación de los vehículos que se movilizan por la vía o vías comprendidas en el lugar o dentro de la zona de influencia del hecho (CNTT, 2002).
8. **ACCIDENTE DE TRABAJO:** Todo suceso repentino que sobrevenga con causa u ocasión del trabajo y que produzca en el trabajador una lesión orgánica, una perturbación funcional o psíquica, una invalidez o la muerte. Así como el que se produce durante la ejecución de órdenes del empleador o contratante, durante la ejecución de una labor bajo su autoridad, aún por fuera del lugar y horas de trabajo; igualmente el que se produzca durante el traslado de los trabajadores o contratistas desde su residencia a los lugares de trabajo y viceversa, cuando el transporte lo suministre el empleador. (Ley 1562 de 2012).
9. **RIESGO:** Es la evaluación de las consecuencias de un peligro, expresada en términos de probabilidad y severidad, tomando como referencia la peor condición previsible
10. **AMENAZA:** Se define como la probabilidad de ocurrencia de un suceso potencialmente desastroso, durante cierto período de tiempo en un sitio dado
11. **VULNERABILIDAD:** Probabilidad de afectación, puede decirse también, de la susceptibilidad de ser afectado por una amenaza y su capacidad de sobreponerse.
12. **PEATÓN:** Persona que transita a pie por una vía (CNTT, 2002).
13. **PASAJERO:** Persona distinta del conductor que se transporta en un vehículo público (CNTT, 2002).
14. **CONDUCTOR:** Es la persona habilitada y capacitada técnica y teóricamente para operar un vehículo (CNTT, 2002). En la Policía aplica el conductor por cargo, el conductor de vehículo policial por necesidad del servicio y el conductor de vehículo particular.

- 15. SOAT:** Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito - SOAT, el cual ampara los daños corporales que se causen a las personas en accidentes de tránsito e indemniza a los beneficiarios o las víctimas por muerte o incapacidad médica según el caso.
- 16. ARL:** La Administradora de Riesgos Laborales (ARL) es una entidad aseguradora de vida, encargada de afiliar a los empleados al sistema general de riesgos laborales y de prevenir, proteger y atender a los trabajadores contra todo evento riesgoso que puede haber en un ambiente laboral.
- 17. HSEQ:** Es un sistema de gestión por medio de cual se garantiza el manejo responsable de todas las actividades de la organización, promoviendo y mejorando la salud del personal, garantizando un trabajo sin riesgo de lesiones a éste o a los demás, promoviendo la protección del medio ambiente y asegurando la calidad en los procesos.
- 18. VISIÓN:** Es un elemento de la planeación estratégica que enuncia un estado futuro de lo que desea alcanzar una organización en un tiempo determinado, expresado de manera realista y positiva en términos de objetivos.
- 19. PLAN DE ACCIÓN:** Corresponde a un documento que reúne el conjunto de actividades específicas, los recursos y los plazos necesarios para alcanzar objetivos de un proyecto, así como las orientaciones sobre la forma de realizar, supervisar y evaluar las actividades.
- 20. ENTIDAD:** Colectividad considerada como unidad. Especialmente, cualquier corporación, compañía, institución, etc. tomada como persona jurídica.
- 21. ORGANIZACIÓN:** Asociación de personas regulada por un conjunto de normas en función de determinados fines.
- 22. EMPRESA:** La empresa es la unidad económico-social en la que el capital, el trabajo y la dirección se coordinan para realizar una producción socialmente útil, de acuerdo con las exigencias del bien común. Los elementos necesarios para formar una empresa son: capital, trabajo y recursos materiales.
- 23. 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 (CNTT. 2002).
- 24. VEHÍCULO DE TRACCIÓN ANIMAL:** Vehículo no motorizado halado o movido por un animal (CNTT. 2002).
- 25. VEHÍCULO NO AUTOMOTOR:** Vehículo que se desplaza por el esfuerzo de su conductor.

### 15. FUENTES DE INFORMACIÓN

- Resolución A/RESOLUCIÓN/64/255 del 2010, Asamblea General de las Naciones Unidas "Mejoramiento de la Seguridad Vial en el Mundo".
- Ley 9 de 1979, Artículos 122 y 124 "Por la cual se dictan medidas sanitarias". (elementos de protección personal).
- Ley 100 de 1993 "Por la cual se crea el sistema de seguridad social integral y se dictan otras disposiciones".
- Ley 769 de 2002, "Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones".
- Ley 1239 de 2008, "Por medio de la cual se modifican los artículos 106 y 107 de la Ley 769 del 2 de agosto de 2002 y se dictan otras disposiciones".
- Ley 1503 de 2011 "Por la cual se promueve la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguros en la vía y se dictan otras disposiciones".
- Ley 1562 de 2012 "Por la cual se modifica el sistema de riesgos laborales y se dictan otras disposiciones en materia de salud ocupacional".
- Decreto 1796 de 2000, "Por el cual se regula la evaluación de la capacidad sicofísica y de la disminución de la capacidad laboral, y aspectos sobre incapacidades, indemnizaciones, pensión por invalidez e informes administrativos por lesiones, de los miembros de la Fuerza Pública, Alumnos de las Escuelas de Formación y sus equivalentes en la Policía Nacional, personal civil al servicio del Ministerio de Defensa Nacional y de las Fuerzas Militares y personal no uniformado de la Policía Nacional vinculado con anterioridad a la vigencia de la Ley 100 de 1993".
- Decreto 019 de 2012 "Por el cual se dictan normas para suprimir o reformar regulaciones, procedimientos y trámites innecesarios existentes en la Administración Pública".
- Decreto 2851 de 2013 "Por el cual se reglamentan los artículos 3, 4,5,6,7,9, 10, 12, 13,18 Y 19 de la Ley 1503 de 2011 y se dictan otras disposiciones".
- Decreto 1072 de 2015, Ministerio de Trabajo "Por medio del cual se expide el Decreto Único Reglamentario del Sector Trabajo".
- Resolución No. 4502 de 2012 del Ministerio de Salud y Protección Social "Por la cual se reglamenta el procedimiento, requisitos para el otorgamiento y renovación de las licencias de salud ocupacional y se dictan otras disposiciones".
- Resolución 12336 de 2012, Ministerio de Transporte "Por la cual se unifica la normatividad, se establecen las condiciones de habilitación y funcionamiento de los Centros de Reconocimiento de Conductores y se dictan otras disposiciones".
- Resolución 1565 del 2014 del Ministerio del Transporte "Por la cual se expide la Guía metodológica para la elaboración del Plan Estratégico de Seguridad Vial".
- Resolución 1844 de 2015, Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses "Por el cual se adopta la segunda versión de la Guía para la Medición Indirecta de Alcoholemia a Través de Aire Espirado".
- Resolución 00912 de 2009 "Por el cual se expide el Reglamento del Servicio de Policía".
- Resolución 03296 de 2010 "Mediante la cual el Director General expide el Manual del comandante de la Policía Nacional".
- Resolución 04935 de 2013 "Por la cual se expide el Manual Logístico de la Policía Nacional".
- Resolución 04969 de 2013 "Por la cual se expide el manual para obtener la autorización de conducción de vehículos de la PONAL".

- Resolución 00386 del 2015 "Por la cual se conforma el Comité Estratégico de Seguridad Vial de la Policía Nacional".
- Resolución 03392 de 2015 "Por el cual se expide el Manual del Sistema de Gestión Integral de la Policía Nacional".
- Norma Técnica del Sistema de Gestión de la Seguridad y Salud en el Trabajo (OHSAS 18001:2007).
- Norma Técnica de Calidad en la Gestión Pública (NTCGP1000:2009)
- Circular 15-333 de 2015, Ministerio de Defensa Nacional, "Política Sectorial en Materia de Seguridad Vial".
- Circular 2015-244, Ministerio de Defensa Nacional, "Instrucciones para implementar las recomendaciones generadas por el Comité Estratégico de Seguridad Vial Sectorial C.E.S.V.S 20145".
- Guía 1IP-GU-0001 "Para la presentación de quejas e informes".
- Guía 1DS-GU-0015 "Lineamientos para el control de documentos en la Policía Nacional".
- Directiva Permanente No. 003 de 2015 MDN-SG-SGAG, Ministerio de Defensa Nacional "Instrucciones para el cumplimiento de lo establecido en la Ley 1503 del 29 de diciembre 2011, Por la cual se promueve la formación de hábitos; comportamientos y conductas seguras en la vía y se dictan otras disposiciones".
- Directiva Administrativa Permanente No. 027 DIPON-DISAN del 2010 "Reporte de la accidentalidad interna, investigación de los accidentes y comités de salud ocupacional en la Policía Nacional".
- Directiva Administrativa Permanente No. 029 DIPON-DISAN del 2011 "Ejecución y seguimiento del programa de prevención de la accidentalidad en la PONAL STAR PRESENTE".
- Directiva Administrativa Permanente No. 021 DIPON-DITRA del 2012 "Plan integral de seguridad vial para la prevención de la accidentalidad en el personal de la PONAL".
- Instructivo No 0055 AGESA-DISAN "Actualización protocolos III y IV de atención integral a los heridos en combate del instructivo No. 00007 de octubre de 2007".
- Instructivo 02/06 No. 018/SUDIR DITRA -70 del 2014 "Acciones preventivas para contrarrestar la siniestralidad en la conducción de vehículos en la Policía Nacional".
- Formato 2AR-FR-0027 "Consentimiento informado para la toma de muestras – Fluido corporal con el fin de identificar el consumo de sustancias psicoactivas".
- Formato 1CS-FR-0001 "Plan de Marcha".
- Procedimiento 1LA-PR-0020 "Realizar mantenimiento del equipo automotor".
- Procedimiento 2AS-PR-0007 "Brindar atención, apoyo y prevención psicosocial".

