Parágrafo 1°. Los montos indicados en la tabla anterior serán actualizados anualmente con base en el Índice de Precios al Consumidor IPC del año inmediatamente anterior. Para tal efecto la Dirección de Transporte y Tránsito del Ministerio de Transporte, dentro de los primeros veinte (20) días calendario de cada año, emitirá la circular con los valores correspondientes a efectos de que sea publicada por la Subdirección Administrativa y Financiera del Ministerio de Transporte en la página web de la entidad.

Artículo 2°. Modifíquese el artículo 40 de la Resolución número 332 de 2017, el cual queda así:

"Artículo 40. ***Montos de reconocimiento económico.*** Los montos del reconocimiento económico por desintegración física total con fines de reposición y reconocimiento económico serán del 75% de los montos establecidos en la tabla del artículo 17 de la Resolución número 332 de 2017 modificada por el artículo 1° de la presente resolución, los cuales podrán utilizarse para la adquisición de un vehículo nuevo o un usado cuya antigüedad no sea inferior a modelo 2010, inclusive.

Parágrafo. Las sumas pagadas por concepto de reconocimiento económico en las postulaciones de desintegración con fines de reposición y reconocimiento económico serán giradas únicamente a los propietarios del vehículo objeto de la compraventa cuya propiedad mínima del vehículo sea de por lo menos doce (12) meses, o a los concesionarios legalmente constituidos y facultados por dichos propietarios.

Artículo 3°. Para efectos de la matrícula de vehículos nuevos a través de Certificados de Cancelación de Matrícula (CCM), las personas jurídicas o naturales, solo deberán acreditar tres (3) Certificados de Cancelación de Matrícula (CCM), los cuales se obtendrán a través del sistema Runistac, y la constitución de una caución por el quince por ciento (15%) del valor del vehículo sin incluir el IVA.

Artículo 4°. Modifíquese el Anexo 2 de la Resolución número 332 de 2017, el cual queda así y hace parte integral de la Resolución número 332 de 2017:

ANEXO 2

Valor de la normalización para quienes presentaron solicitud antes de la fecha de vencimiento del plazo. De acuerdo con la equivalencia para la reposición de los vehículos de transporte terrestre automotor de carga de servicio público o particular previstas en el artículo 3° del presente decreto, el valor de la para normalizar será:

CONFIGURACIÓN	LIQUIDACIÓN PARA EL AÑO 2018
(i) Para vehículos articulados Tracto-camión de setenta millones de pesos ($70.000.000) moneda corriente;	$104.668.202
(ii) Para vehículos rígidos doble troque de tres o cuatro ejes y minimulas de cincuenta millones de pesos ($50.000.000) moneda corriente;	$74.763.002
(iii) Para vehículos rígidos de dos ejes con Peso Bruto Vehicular (PBV), superior a diez mil quinientos (10.500) kilogramos de treinta y cinco millones de pesos ($35.000.000) moneda corriente.	$52.334.101

Valor de la Normalización. De acuerdo con la equivalencia para la reposición de los vehículos de transporte terrestre automotor de carga de servicio público o particular previstas en el artículo 3° del presente decreto, el valor de la normalización será:

CONFIGURACIÓN:	LIQUIDACIÓN PARA EL AÑO 2018
(i) Para vehículos articulados Tracto-camión de setenta millones de pesos ($70.000.000) moneda corriente;	$104.668.202
(ii) Para vehículos rígidos doble troque de tres o cuatro ejes y minimulas de cincuenta millones de pesos ($50.000.000) moneda corriente;	$74.763.002
(iii) Para vehículos rígidos de dos ejes con capacidad de carga superior a 6 toneladas, de treinta y cinco millones de pesos ($35.000.000) moneda corriente.	$52.334.101
iv) Para vehículos rígidos de dos ejes con capacidad de carga superior a cuatro y hasta seis toneladas, de quince millones de pesos ($15.000.000) moneda corriente	$22.428.900
v) Para vehículos rígidos de dos ejes con capacidad de carga superior a tres y hasta 4 toneladas, de diez millones de pesos ($10.000.000) moneda corriente	$14.952.600

Valor de la Normalización. De acuerdo con la equivalencia para la reposición de los vehículos de transporte terrestre automotor de carga de servicio público o particular previstas en el artículo 3° del presente decreto, el valor de la Normalización será

CONFIGURACIÓN:	LIQUIDACIÓN PARA EL AÑO 2018
(i) Para vehículos articulados tracto-camión de sesenta millones de pesos ($60.000.000) moneda corriente.	$99.833.971
(ii) Para vehículos rígidos doble troque de cuarenta millones de pesos ($40.000.000) moneda corriente, y	$66.555.981
(iii) Para vehículos rígidos de dos ejes de veinte millones de pesos ($20.000.000) moneda corriente.	$33.277.990

Nota: El monto de la normalización será reajustado anualmente a partir del 1° de enero de cada año, en un porcentaje igual al establecido para el incremento del salario mínimo mensual legal vigente".

Decreto 3225 de 2005: Artículo 3°. De acuerdo con las equivalencias para la reposición de los vehículos de servicio público de transporte automotor de carga, previstas en el artículo 2° del Decreto número 1347 de 2005, el valor de la garantía bancaria o el monto asegurado de la póliza de seguros de que trata el presente decreto, será de un millón doscientos cincuenta mil pesos (1.250.000), multiplicados por la capacidad de carga (tonelaje) del vehículo o vehículos que originalmente tuviese la obligación de desintegrar, es decir, del cincuenta por ciento (50%) de la capacidad incorporada.

CONFIGURACIÓN	LIQUIDACIÓN PARA EL AÑO 2018
(i) "Un millón doscientos cincuenta mil pesos (1.250.000), multiplicados por la capacidad de carga (tonelaje) del vehículo que originalmente tuviese la obligación de desintegrar".	$2.164.025

Artículo 5°. Hasta tanto se cuente con el Operador y el Auditor de que trata la Resolución número 332 de 2017, en los procesos de entrega del vehículo a la entidad desintegradora que contemple la Resolución número 7036 de 2012, deberá estar presente un representante de la entidad desintegradora, un representante del auditor externo de la entidad desintegradora, un designado por el Ministerio de Transporte y el propietario del automotor o su representante.

Artículo 6°. La presente resolución rige a partir de la fecha de su publicación en el ***Diario Oficial*** y deroga todas aquellas disposiciones que le sean contrarias.

Publíquese y cúmplase.

Dada en Bogotá, D. C., a 22 de marzo de 2018.

El Ministro de Transporte,

Germán Cardona Gutiérrez.

(C. F.).

Agencia Nacional de Seguridad Vial

Resoluciones

RESOLUCIÓN NÚMERO 0000718 DE 2018

(marzo 22)

por la cual se reglamentan los criterios técnicos para la instalación y operación de medios técnicos o tecnológicos para la detección de presuntas infracciones al tránsito y se dictan otras disposiciones.

El Ministro de Transporte, en ejercicio de sus facultades constitucionales y legales, en especial las conferidas por el artículo 6° numerales 6.2 y 6.3, del Decreto número 087 de 2011 y el artículo 2° de la Ley 1843 de 2017 y el Director de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, en ejercicio de sus facultades constitucionales y legales, en especial las conferidas por el numeral 4.8 del artículo 9° de la Ley 1702 de 2013 y el artículo 2° de la Ley 1843 de 2017, y

CONSIDERANDO:

Que el artículo 24 de la Constitución Política, dispone que todo colombiano tiene derecho a circular libremente por el territorio nacional, pero está sujeto a las limitaciones que establezca la Ley.

Que el artículo 5° de la Ley 105 de 1993 modificado por la Ley 276 de 1996, dispone como atribución del Ministerio de Transporte, en coordinación con las diferentes entidades sectoriales, la definición de las políticas generales sobre el transporte y el tránsito.

Que la aplicación de las normas establecidas en el Código Nacional de Tránsito Terrestre compete a las autoridades de tránsito, las cuales son responsables de velar por la seguridad de las personas y las cosas en la vía pública y privadas abiertas al público.

Que el uso de herramientas tecnológicas para facilitar el recaudo de la prueba en el proceso sancionatorio de tránsito está autorizado por el parágrafo 2° del artículo 129 de la Ley 769 de 2002, la cual establece que las ayudas tecnológicas como cámaras de video y equipos electrónicos de lectura que permitan con precisión la identificación del vehículo o del conductor, serán válidos como prueba de ocurrencia de una infracción de tránsito y, por lo tanto, darán lugar a la imposición de un comparendo.

Que el Gobierno nacional expidió el Decreto número 2060 de 2015, mediante el cual reglamentó los Sistemas Inteligentes de Transporte (SIT), que son considerados "como un conjunto de soluciones tecnológicas, informáticas y de telecomunicaciones que recolectan, almacenan, procesan y distribuyen información, que se deben diseñar para mejorar la operación, la gestión y la seguridad del transporte y el tránsito", lo que permite que sus principios sean acogidos y aplicados en la presente resolución.

Que el Plan Nacional de Seguridad Vial establece dentro de la primera línea de acción "Aspectos institucionales", el fortalecimiento de las autoridades de tránsito y transporte en materia de control, para lo cual se plantean varias estrategias, entre ellas la adquisición de dispositivos tecnológicos para realizar control en el territorio nacional.

Que de conformidad con lo dispuesto por Ley 1753 de 2015, *"por la cual se expide el Plan Nacional de Desarrollo 2014-2018, Todos por un nuevo país",* el sector transporte debe utilizar las tecnologías de la información y comunicación, como una herramienta que contribuye a la prestación de un servicio competitivo, dinámico y seguro.

Que el artículo 2° de la Ley 1843 del 14 de julio de 2017, dispuso que el Ministerio de Transporte en conjunto con la Agencia Nacional de Seguridad Vial, en un plazo no inferior a ciento ochenta (180 días), establecerán la reglamentación de los criterios técnicos que deberán cumplirse para la instalación u operación de todo medio técnico o tecnológico para la detección de presuntas infracciones de tránsito.

Que es necesario establecer los criterios técnicos para la instalación y puesta en operación de los equipos, con el fin de dar cumplimiento a la Ley 1843 de 2017 y garantizar que su uso esté orientado a salvaguardar la seguridad de los distintos actores viales.

Que la Corte Constitucional, en la Sentencia T-442 de 2013, resaltó que cuando ocurren cambios normativos intempestivos que puedan afectar los derechos de los administrados, el Estado debe proporcionar un tiempo razonable para que estos puedan adaptarse a la nueva situación, en virtud de la aplicación del principio de confianza legítima: *"Este principio, que fue desarrollado por la jurisprudencia alemana, recogido por el Tribunal Europeo de Justicia en la sentencia del 13 de julio de 1965, y aceptado por doctrina jurídica muy autorizada, pretende proteger al administrado y al ciudadano frente a cambios bruscos e intempestivos efectuados por las autoridades. Se trata entonces de situaciones en las cuales el administrado no tiene realmente un derecho adquirido, pues su posición jurídica es modificable por las autoridades. Sin embargo, si la persona tiene razones objetivas para confiar en la durabilidad de la regulación, y el cambio súbito de la misma altera de manera sensible su situación, entonces el principio de la confianza legítima la protege. En tales casos, en función de la buena fe (CP artículo 83), el Estado debe proporcionar al afectado tiempo y medios que le permitan adaptarse a la nueva situación. Eso sucede, por ejemplo, cuando una autoridad decide súbitamente prohibir una actividad que antes se encontraba permitida, por cuanto en ese evento, es deber del Estado permitir que el afectado pueda enfrentar ese cambio de política"*.

Que mediante Memorando 20171010189633 de 2017, la Dirección de Tránsito y Transporte del Ministerio de Transporte solicita la emisión del respectivo acto administrativo.

Que en virtud de lo dispuesto en el Decreto-ley 019 de 2012, se solicitó al Departamento Administrativo de la Función Pública que rindiera concepto sobre el presente acto administrativo, quien manifestó su concepto favorable frente al trámite en cuestión, mediante comunicación 20185010045901 del 8 de febrero de 2018.

Que el contenido de la presente Resolución fue publicado en la página web del Ministerio de Transporte, en cumplimiento a lo determinado en el numeral 8, del artículo 8° de la Ley 1437 de 2011, el artículo 2.1.2.1.14 del Decreto número 1081 de 2015, modificado y adicionado por el Decreto número 270 de 2017 y la Resolución número 994 de 2017 del Ministerio de Transporte, con el objeto de recibir opiniones, comentarios y propuestas alternativas.

Que mediante correo electrónico del 6 de febrero de 2018, la Dirección de Transporte y Tránsito del Ministerio de Transporte manifestó que se recibieron observaciones y que las mismas fueron contestadas.

Que la Oficina Asesora de Jurídica del Ministerio de Transporte conservará los documentos asociados al proceso de divulgación y participación ciudadana, incluidos los cronogramas, actas, comentarios, grabaciones e informes que evidencien la publicidad del proyecto y la participación de los ciudadanos y grupos de interés, en concordancia con las políticas de gestión documental y de archivo de la entidad.

En mérito de lo expuesto,

RESUELVE:

CAPÍTULO I

Disposiciones generales

Artículo 1°. *Objeto*. Establecer la reglamentación de los criterios técnicos para la instalación y/u operación de los medios técnicos y/o tecnológicos para la detección de presuntas infracciones al tránsito.

Artículo 2°. Ámbito de aplicación. La presente Resolución es aplicable a todas las autoridades de tránsito en el país, que directamente, o a través de terceros, instalen y operen sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios técnicos y/o tecnológicos para la detección de presuntas infracciones de tránsito.

Artículo 3°. *Definiciones*. Para la aplicación de la presente Resolución se tendrán en cuenta las siguientes definiciones:

a) **Agente de tránsito:** Todo empleado público investido de autoridad para regular la circulación vehicular y peatonal, vigilar, controlar e intervenir en el cumplimiento de las normas de tránsito y transporte en cada uno de los entes territoriales y los agentes de tránsito de la Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional en las vías nacionales por fuera del perímetro urbano de distritos y municipios;

b) **Detección electrónica:** Actividad relacionada con el registro de evidencia de la presunta infracción de tránsito a través de dispositivos electrónicos, en la cual no se entrega la orden de comparendo al presunto infractor, en el lugar de los hechos y de forma inmediata;

c) **Concepto de desempeño de la tecnología:** Evaluación del componente Metrológico, referente al estado actual de la tecnología, precisión, exactitud y estabilidad, con la cual opera el instrumento de medición;

d) **Control en vía apoyado en dispositivos móviles:** Procedimiento realizado de manera directa por un agente de tránsito presente y visible en el sitio del evento, apoyado por dispositivo (s) electrónico (s) que opera manualmente para registrar la evidencia de la presunta infracción de tránsito y para la elaboración en el sitio, de la orden de comparendo, de conformidad con lo dispuesto en el primer inciso del artículo 135 de la Ley 769 de 2002, modificado por el artículo 22 de la Ley 1383 de 2010;

e) **Control aéreo:** Procedimiento de registro de presuntas evidencias sobre infracciones de tránsito a partir de controles en vía realizados de manera directa por la Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional, desde un dispositivo electrónico instalado en helicóptero o vehículo de transporte aéreo;

f) **Dispositivo de detección fija:** Equipo que opera de manera permanente o por el tiempo establecido por la autoridad de tránsito, instalado en una infraestructura fija, como, por ejemplo, señales de tránsito, postes, puentes y demás elementos de la vía;

g) **Dispositivo de detección móvil:** Equipo que puede trasladarse constantemente por parte de la autoridad de tránsito, no requiriendo de soportes fijos y permanentes en la vía. Se usa para detectar presuntas infracciones de tránsito en tramos de la vía;

h) **Estudio de tránsito:** Estudio que contiene el análisis riguroso de la situación actual del tránsito y de los impactos que se puedan generar sobre la movilidad circundante y su zona de influencia por la implementación de los SAST;

i) **Paneles de Mensajería Variable (PMV):** Dispositivo capaz de desplegar alternada o intermitentemente señales de tránsito y/o mensajes, mediante leyendas y/o símbolos dirigidos a los conductores de vehículos u otros usuarios de las vías de acuerdo con los requerimientos existentes en la vía o en sus inmediaciones;

j) **SAST:** Sistemas o equipos automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de presuntas infracciones de tránsito;

k) **Punto Crítico de Siniestralidad:** Lugar en el cual se registra mayores índices de siniestros viales y de mayor severidad;

l) **Sistema de Información:** Medio electrónico para el registro, consulta y autorización de los SAST.

m) **Ubicación Geográfica:** Coordenadas de un punto determinado para asignar una posición geoespacial.

n) **Validación del comparendo**: Procedimiento de verificación que realiza el agente de tránsito, de la información registrada mediante los SAST, para el establecimiento de la presunta infracción y expedición de la orden de comparendo.

Artículo 4°. Criterios técnicos. Para la instalación u operación de los SAST se deberá acreditar la necesidad del mismo, con base en al menos uno de los siguientes criterios:

1. **Siniestralidad**: Criterio relacionado con los sucesos que producen un daño material o humano, estando implicado un vehículo en una vía pública.
2. **Prevención**: Criterio relacionado con la protección de los actores viales en zonas de riesgo tales como zonas de circulación de peatones, ciclistas, niños, estudiantes, personas mayores, personas con movilidad reducida, zonas de hospitales, de unidades deportivas o similares.
3. **Movilidad**: Criterio relacionado con acción o práctica social de desplazamiento en el territorio. Involucra el desplazamiento de las personas y sus bienes, y conjuga deseos y/o necesidades de viaje.
4. **Historial de infracciones:** Estadísticas de infracciones elaboradas por la autoridad de tránsito, correspondientes a los últimos cinco (5) años del punto donde se pretenda instalar los SAST para detección fija o móvil y que serán confrontadas con las estadísticas que reporte el SIMIT o el RUNT, según sea el caso.

CAPÍTULO II

Requisitos previos a la instalación

Artículo 5°. Condiciones previas a la instalación y/u operación. La autoridad de tránsito competente del lugar donde se pretenda instalar y/u operar los SAST de detección fija o móvil, antes de instalar y poner en operación los mismos, deberá contar con la autorización de la Dirección de Transporte y Tránsito del Ministerio de Transporte.

Parágrafo. El uso de equipos para las labores de control en vía, no son considerados como de detección electrónica. Así mismo, cuando se utilicen equipos exclusivamente para fines disuasivos, pedagógicos y de análisis de tráfico, no se requerirá autorización del Ministerio de Transporte.

Artículo 6°. Requisitos para la autorización de instalación de los SAST. La autoridad de tránsito competente del lugar donde se pretenda instalar y/u operar los SAST deberá acreditar el cumplimiento de los siguientes requisitos, los cuales deberán ingresarse al Sistema de Información que el Ministerio de Transporte disponga en su página web y registrar la siguiente información:

a) **Información general**. Formato de información general, el cual se encuentra anexo a la presente resolución y hace parte integral de la misma. (Anexo 1);

b) **Infraestructura**. Los SAST de detección fija deberán identificar la infraestructura vial en la cual se instalarán los SAST, según su jurisdicción (nacional, departamental, distrital, municipal).

Para lo anterior, deberá presentarse un archivo digital geográfico con la ubicación exacta del punto donde se pretendan instalar los SAST, sobre el trazado específico del corredor, así como la ubicación de los elementos de señalización existentes y los que se instalarán para advertir la operación de dichos dispositivos.

El archivo digital debe presentarse en formato Shapefile, KML, KMZ, GDB (geodatabase) u otro que cumpla con las mismas funcionalidades. El sistema de coordenadas debe ser MAGNA-SIRGAS según la Resolución número 068 de 2005 del Instituto Geográfico Agustín Codazzi o la norma que la modifique, adicione o sustituya.

En los casos en que los SAST estén instalados o se pretendan instalar sobre infraestructura vial nacional concesionada o en vías nacionales no concesionadas, deberán adjuntar a la solicitud, el permiso previo para el uso, ocupación temporal o intervención para la operación de los equipos, emitido por la entidad que tiene a cargo la respectiva infraestructura vial, con excepción de las infraestructuras viales locales (departamental o municipal), en concordancia con lo establecido en el artículo 119 del Código Nacional de Tránsito.

Respecto a la infraestructura vial nacional concesionada: La Agenda Nacional de Infraestructura es la encargada de expedir el permiso de que trata el presente artículo, de conformidad con lo dispuesto en la Resolución 716 del 28 de abril de 2015, expedida por dicha entidad, o las normas que la modifiquen o sustituyan.

Respecto a la Infraestructura vial nacional No concesionada: El Instituto Nacional de Vías (Invías), es el encargado de expedir el permiso de que trata el presente artículo, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 11 del Decreto número 2618 de 2013, o las normas que los modifiquen o sustituyan para las vías NO concesionadas.

c) Sustentar la necesidad de instalación y operación con base en criterios técnicos: Todos los SAST de detección fija o móvil que se pretendan instalar o poner en operación, diferente a los equipos usados para el control en vía apoyado en dispositivos móviles, deberán presentar un estudio técnico de acuerdo con lo señalado en el numeral 2 del artículo 13 de la Ley 1843 de 2017 y que justifique la necesidad de la instalación y/u operación de los mismos. El estudio deberá contener los siguientes documentos, de conformidad con los siguientes criterios técnicos que sustenten la instalación y/u operación de los SAST así:

i. Siniestralidad. Documento que identifique el o los puntos críticos de siniestralidad, según las estadísticas de la autoridad de tránsito territorial y causas de los siniestros de los últimos tres (3) años anteriores a la solicitud de autorización, del punto donde se instalarán los SAST, con su respectiva ubicación georreferenciada. El análisis del presente criterio se efectuará en un radio de acción de 250 metros para vías secundarias (local urbana), de 500 metros para vías principales (arterial urbana) y de 1.500 metros para carreteras, con relación al punto de instalación del SAST. Las estadísticas deberán reportarse mes a mes discriminando: accidentes de tránsito con víctimas fatales, accidentes con víctimas lesionadas y accidentes con daños a la propiedad.

Cuando la infraestructura vial tenga menos de tres (3) años de funcionamiento, la información que deberá reportarse corresponderá a la del periodo de funcionamiento.

Los datos de las estadísticas que se presentan para el radio de acción definido serán comparados con la información consignada en el Registro Nacional de Accidentes de Tránsito (RNAT), de la base de datos del Sistema RUNT.

La aprobación para este criterio se hará cuando las cifras de accidentalidad reportadas muestren una incidencia negativa en la seguridad vial.

ii. Prevención: Documento en el cual se definan el o los puntos sobre la infraestructura física sobre la cual se pretenda efectuar la instalación de los SAST y su necesidad de protección de los actores viales en zonas de riesgo.

La aprobación para este criterio se basará en los siguientes aspectos:

a) Identificación de la zona de riesgo: zonas de circulación de peatones, ciclistas, niños, estudiantes, personas mayores, personas con movilidad reducida, zonas de hospitales, de unidades deportivas o similares;

b) Evidencias donde se demuestre haber agotado previamente medida (s) de intervención en infraestructura, señalización u otras medidas de control de tránsito, para mejorar la seguridad vial en la respectiva zona. (Actos administrativos, material audiovisual, actas de operativos, entre otros);

c) Archivo digital geográfico en formato Shapefile, KML, KMZ, GDB (geodatabase), u otro que cumpla con las mismas funcionalidades de la ubicación del punto de instalación del SAST dentro de la zona de riesgo.

iii. Movilidad: Documento que contenga un estudio de tránsito, en los términos establecidos en la metodología de evaluación. La aprobación para este criterio dependerá del estudio, el cual deberá contener indicadores positivos comparando la situación actual con la proyectada en la propuesta.

iv. Historial de Infracciones: Documento que identifique el o los puntos de infracciones de tránsito, según las estadísticas de la autoridad de tránsito territorial de los últimos dos (2) años anteriores a la solicitud de autorización del punto donde se instalarán los SAST, con su respectiva ubicación georreferenciada. Las estadísticas deberán reportarse mes a mes discriminando por tipo de infracción de tránsito. Cuando la infraestructura vial tenga menos de dos (2) años de funcionamiento, la información que deberá reportarse corresponderá a la del periodo de dicho funcionamiento.

Para la revisión de este criterio se tendrá en cuenta la comparación de los datos enviados por la autoridad de tránsito con las estadísticas de infracciones de tránsito reportadas en el SIMIT o en el RUNT.

La aprobación para este criterio se dará cuando las estadísticas de infracciones de tránsito muestren un comportamiento incidente en la seguridad vial;

d) Plan de Seguridad Vial. Descripción y copia del aparte del Plan Local de Seguridad Vial (PSV), de la respectiva jurisdicción que especifique que la implementación de los SAST que se pretenden autorizar hace parte de las acciones, pilares, programas o proyectos contenidos en el Plan Nacional y Territorial de Seguridad Vial;

e) Equipo de Trabajo: Documento con la relación del cuerpo de agentes capacitados conforme lo establece el numeral 3 del artículo 13 de la Ley 1843 de 2017.

Parágrafo 1°. Los SAST solo podrán posicionarse en sitios que hagan parte de la infraestructura vial respetando lo dispuesto en la Ley 1228 de 2008, de modo que no procederá su instalación en colinas, viviendas u otros equipamientos aledaños, ni podrán operarse en vehículos en movimiento, con excepción de la detección aérea.

Parágrafo 2°. La autoridad de tránsito que presentó la solicitud de autorización y/u operación de los SAST, sólo podrá utilizarlos para realizar foto-detección de las presuntas infracciones que se relacionen con el o los criterios que le hayan sido aprobados.

Artículo 7°. *Procedimiento para la autorización de instalación de los SAST.* Para obtener la autorización de instalación y/u operación de los SAST se deberá seguir el siguiente procedimiento.

a) Solicitud de autorización: La autoridad de tránsito competente donde se pretenda instalar y/u operar los SAST deberá ingresar al Sistema de Información que el Ministerio de Transporte disponga para la radicación, registro y cargue de la información requerida;

b) Una vez radicada la solicitud, la Dirección de Transporte y Tránsito del Ministerio tendrá un plazo de 60 días hábiles, contados a partir de la fecha de registro arrojada por el Sistema de Información para pronunciarse sobre la solicitud, ya sea aprobándola o negándola;

c) En caso de requerirse ajuste a la solicitud inicial, el Ministerio de Transporte deberá requerir al solicitante dentro de los 30 días hábiles siguientes, contados a partir de la fecha de registro arrojada por el Sistema de Información quien tendrá un plazo no mayor a un mes para atender dicho requerimiento. A partir del día siguiente en que el interesado aporte los documentos o informes requeridos, se reactivará el término para resolver la petición. En caso de no atender los ajustes solicitados en el tiempo señalado, se entenderá desistida la solicitud de autorización de SAST;

d) La autorización o la negación de la instalación y/u operación de los SAST, será debidamente comunicada a través del correo electrónico suministrado en el momento de efectuar la solicitud a la autoridad de tránsito competente en el tramo donde se pretenda instalar y/u operar los SAST, por medio del Sistema de Información.

e) Las autorizaciones concedidas estarán disponibles en el Sistema de Información del Ministerio de Transporte, con el objeto de facilitar la consulta en línea.

Parágrafo 1°. Los SAST que se encuentren en funcionamiento deberán tener tramitada y aprobada la autorización de que trata el presente acto administrativo dentro de los 180 días siguientes a la publicación de la presente resolución. Una vez vencido este término sin que se haya obtenido la debida autorización, el respectivo SAST no podrá operar conforme con lo establecido en el artículo 2° de la Ley 1843 de 2017.

Parágrafo 2°. Cualquier modificación de la ubicación y/o instalación adicional de SAST, deberá ser registrada previamente en el Sistema de Información del Ministerio de Transporte para surtir una nueva revisión y autorización conforme al procedimiento de que trata el presente artículo.

Parágrafo 3°. La Agencia Nacional de Seguridad Vial realizará el proceso de revisión técnica de toda la documentación y emitirá el concepto técnico, con fundamento en el cual el Ministerio de Transporte emitirá la autorización de instalación u operación de los SAST, de ser procedente.

Para el efecto, la Agencia Nacional de Seguridad Vial deberá publicar la metodología que empleará para la evaluación de los criterios establecidos en la presente reglamentación.

CAPÍTULO III

Condiciones de operación

Artículo 8°. *Condiciones de calidad en la operación.* Todos los SAST autorizados por el Ministerio de Transporte y los que se utilicen para el control en vía apoyado en dispositivos móviles contarán desde el inicio de su operación, con:

8.1 Mecanismos de calibración y mantenimiento previstos para los instrumentos de medición que sean utilizados, de conformidad con los patrones de referencia nacional definidos por el Instituto Nacional de Metrología y lo dispuesto en el Decreto número 1074 de 2015, o la norma que lo desarrolle, modifique o sustituya.

Para los instrumentos de medición de la velocidad se deberá contar con el Concepto de Desempeño de la Tecnología, en cuanto a la componente Metrológica, emitido por el Instituto Nacional de Metrología.

8.2 Procesos de mantenimiento realizados por el fabricante o por su representante oficial en Colombia, los cuales deberán estar debidamente registrados y ser claramente trazables en las bitácoras de los equipos, que deberá llevar el operador.

Artículo 9°. *Mantenimiento y Calibración.* Los SATS deberán contar con un set de pruebas de software donde se certifiquen la seguridad y confiabilidad de acuerdo al tipo de infracción de tránsito y demás datos requeridos que emita el equipo, con sus respectivos soportes de las pruebas aplicadas a cada funcionalidad.

La calibración se efectuará de conformidad con lo previsto por el artículo 14 de la Ley 1843 de 2017.

Artículo 10. *Señalización*. Los SAST deberán cumplir con la señalización que advierta sobre su existencia, en los siguientes términos:

Se deberá instalar en las vías, señales visibles informativas tipo SI-27, que informen que es una zona vigilada por SAST.

Las señales también podrán emitirse mediante paneles de mensaje variable, el cual siempre deberá mostrar en todo momento el aviso de detección electrónica.

1. Respecto a la señalización de los SAST fijos en vías nacionales y departamentales, se deberá cumplir como mínimo los siguientes requerimientos:

1.1 La señalización que advierta sobre SAST para detección fija de infracciones de velocidad, deberá ubicarse con una antelación de 500 metros de distancia del punto de ubicación del SAST. Para los puntos en los cuales se pretenda instalar, deberá tenerse en cuenta, que cuando la vía tenga varios accesos al punto de detección se deberá prever la señalización para cada uno de ellos.

1.2 Para otro tipo de infracción al tránsito, se deberá instalar la señal SI-27, con el texto "Detección Electrónica", o acompañar la señal reglamentaria de un tablero adosado en la parte inferior que indique "Detección Electrónica", de acuerdo con lo especificado para el efecto en el numeral 2.2.2 del Manual de Señalización Vial, adoptado mediante Resolución número 1885 de 2015, o la norma que lo adicione, modifique o sustituya.

2. Respecto a la señalización que advierta sobre la existencia de los SAST fijos en las vías urbanas, se deberá cumplir como mínimo con los siguientes requerimientos:

2.1 La señalización que advierta sobre SAST para la detección de infracciones de velocidad deberá ubicarse a la distancia que técnicamente determine la autoridad de tránsito competente de acuerdo a la característica de dicha infraestructura vial. Deberá tenerse en cuenta, que cuando la vía tenga varios accesos al punto de detección se deberá prever la señalización para cada uno de ellos.

2.2 Para otro tipo de infracción al tránsito, se deberá instalar la señal SI-27 con el texto "Detección Electrónica" o acompañar la señal reglamentaria de un tablero adosado en la parte inferior que indique "Detección Electrónica" de acuerdo con lo especificado para el efecto en el numeral 2.2.2 del Manual de Señalización Vial, adoptado mediante Resolución número 1885 de 2015, o la norma que la adicione, modifique o sustituya.

Para todo tipo de infracción en vías urbanas, la ubicación de las señales de advertencia deberá establecerse con base en los estudios técnicos elaborados por las autoridades de tránsito.

3. Respecto a la señalización que advierta sobre la existencia de controles en vía apoyados en dispositivos móviles y equipos de detección móvil, se deberán instalar en la vía señales visibles que informen que es una zona vigilada por cámaras o radar, localizadas al inicio de estas zonas.

Las zonas y la ubicación de las señales de advertencia en la vía deberán establecerse con base en los estudios técnicos elaborados por las autoridades de tránsito competentes, respetando las diferentes disposiciones establecidas por el Ministerio de Transporte y demás que apliquen.

4. Tratándose del control aéreo se deberá dar aviso mediante señales visibles en la vía.

Parágrafo. Para todo tipo de señalización deberán cumplirse las disposiciones técnicas señaladas en el Manual de Señalización Vial, adoptado mediante la Resolución número 1885 de 2015, o la norma que lo adicione, modifique o sustituya.

Artículo 11. *Control a los organismos y autoridades de tránsito.* La Superintendencia de Puertos y Transporte controlará periódicamente el cumplimiento de los requisitos de autorización y operación de los SAST, y en el evento de encontrar presuntos incumplimientos podrá iniciar la investigación correspondiente, de conformidad con lo previsto en el artículo 3° de la Ley 1843 de 2017.

CAPÍTULO IV

Disposiciones finales

Artículo 12. *Validación del comparendo*. La validación del comparendo, a la que hace referencia el artículo 8° de la Ley 1843 de 2017, deberá realizarse, a más tardar, dentro de los diez (10) días hábiles siguientes a la ocurrencia de la infracción.

Artículo 13. *Vigencia*. La presente Resolución rige a partir de la fecha de su publicación en el ***Diario Oficial.***

Publíquese y cúmplase.

Dada en Bogotá, D. C., a 22 de marzo de 2018.

El Ministro de Transporte,

Germán Cardona Gutiérrez.

El Director Agencia Nacional de Seguridad Vial,

Alejandro Maya Martínez.

ANEXO 1

FORMATO INFORMACIÓN GENERAL SOLICITUD

NIT		AUTORIDAD DE TRANSITO	
DEPARTAMENTO		MUNICIPIO	
NECESIDAD			
JUSTIFICACION			
Nombre Equipo	Tipo Tecnología	Ubicación Geográfica	Ubicación Geográfica aviso informativo

(C. F.).

UNIDADES ADMINISTRATIVAS ESPECIALES

Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil

RESOLUCIONES

RESOLUCIÓN NÚMERO 00744 DE 2018

(marzo 16)

por la cual se adopta la norma RAC 142 - Centros de entrenamiento de Aeronáutica Civil- como parte de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia.

El Director General de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil, en uso de sus facultades legales y en especial las que le confieren los artículos 1782, 1801, y 1873 del Código de Comercio, en concordancia con lo establecido en los artículos 2° y 5° numerales 4, 5 y 6 y artículo 9° numeral 4 del Decreto número 260 de 2004, modificado por el Decreto número 823 de 2017, y

CONSIDERANDO:

Que la República de Colombia, es miembro de la Organización de Aviación Civil Internacional, al haber suscrito el Convenio sobre Aviación Civil Internacional, de Chicago 1944, aprobado mediante Ley 12 de 1947; y como tal, debe dar cumplimiento a dicho Convenio y a las normas contenidas en sus Anexos técnicos.

Que de conformidad con lo previsto en el artículo 37 del mencionado Convenio Internacional, los Estados Parte se comprometieron a colaborar a fin de lograr el más alto grado de uniformidad posible en sus reglamentaciones, normas, procedimientos y organización relativos a las aeronaves, personal, aerovías y servicios auxiliares y en todas las cuestiones en que tal uniformidad facilite y mejore la navegación aérea; para lo cual, la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) adopta y enmienda las normas, métodos recomendados y procedimientos internacionales correspondientes, contenidos en los anexos técnicos a dicho Convenio, uno de ellos el Anexo 1, sobre licencias al Personal.

Que la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil (UAEAC), como autoridad aeronáutica de la República de Colombia, en cumplimiento del mandato contenido en el mencionado artículo 37 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional y debidamente facultada por el artículo 1782 del Código de Comercio, el artículo 68 de la Ley 336 de