

RESOLUCIÓN NÚMERO

DE 2017

()

“Por la cual se definen los criterios para la instalación y operación de medios tecnológicos para la detección de presuntas infracciones de 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 087 de 2011 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, 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 las vías públicas 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 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 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 y la Agencia Nacional de Seguridad Vial, en un plazo no inferior a ciento ochenta (180 días), establecerá 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 lineamientos 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

“Por la cual se definen los criterios para la instalación y operación de medios tecnológicos para la detección de presuntas infracciones de tránsito y se dictan otras disposiciones”

proporcionar un tiempo razonable para que éstos 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 art. 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 xxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxx.

Que el contenido de la presente resolución y las tablas anexas fueron publicadas 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 1081 de 2015 modificado y adicionado por el Decreto 270 de 2017 y la Resolución 994 de 2017 del Ministerio de Transporte, con el objeto de recibir opiniones, comentarios y propuestas alternativas.

Que mediante memorando XXXXXXXX del XXX de XXXXXX de 2017, el Director de Transporte y Tránsito del Ministerio de Transporte manifestó que se recibieron observaciones y que las mismas fueron contestadas.

Que la Dirección de Transporte y Tránsito 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 los criterios técnicos para la instalación o/y operación de los medios técnicos y/o tecnológicos para la detección de infracciones al tránsito, así como aspectos relacionados con la actualización de datos de los propietarios de vehículos.

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

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

a) Carretera: Vía que permite la circulación de vehículos entre municipios, con niveles adecuados de seguridad y comodidad.

“Por la cual se definen los criterios para la instalación y operación de medios tecnológicos para la detección de presuntas infracciones de tránsito y se dictan otras disposiciones”

- b) Detección electrónica: Actividad relacionada con el registro de evidencia de la infracción de tránsito, a través de dispositivos electrónicos.
- c) Detección directa apoyada en dispositivos: Procedimiento de control en vía realizado de manera directa por agente de tránsito presente y visible en el sitio del evento, apoyado por un dispositivo que opera manualmente, debidamente señalizado, el cual emite la orden de comparendo que se entrega inmediatamente al presunto infractor.
- d) Detección aérea: Operativo de control en vía realizado de manera directa por la Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional, en el sitio del evento, desde un dispositivo electrónico instalado en helicóptero o vehículo de transporte aéreo similar, el cual no requerirá señalización ni autorización del Ministerio de Transporte para su operación.
- e) Diseño Tipo: descripción gráfica en escala 1:200 en que se plantea el esquema de ubicación de los elementos de señalización y equipos de detección, en función del tipo de equipos, la tipología vial y la infracción que se busca detectar.
- f) SAST: Sistemas o equipos automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de infracciones de tránsito.
- g) Sistema automático: Sistema con equipos autónomos en su suministro de energía, funcionamiento y toma de la prueba u obturación, no sujetos a accionamiento humano para su encendido o accionamiento; identificación de placas y conversión de la imagen a archivos de datos, así como procesamiento y conservación autónomos del archivo gráfico; incorporación de datos al software de generación de los documentos que originan el proceso contravencional. La intervención humana, de producirse, se documenta en el sistema mismo, para evitar alteración o supresión de información. En todo caso, quien opere estos sistemas deberá asumir la comunicación entre los equipos y los módulos de información, superando los riesgos de intervención sobre la misma.
- h) Sistema semi-automático y otros medios tecnológicos: Sistema que requiere intervención humana para una (1) cualquiera de las labores de obtención de la prueba; localización; encendido del equipo; accionamiento; descargue de información o de la generación del documento que inicie el proceso de actuación contravencional. En todo caso, quien opere estos sistemas deberá asumir la comunicación entre los equipos y los módulos de información, superando los riesgos de intervención sobre la misma.
- i) Tecnología tipo: Clase de mecanismo que detecta la infracción o estimula la reacción del equipo. Se mencionan de manera enunciativa y no taxativa, los de presión, láser, detector en vía, sensor físico, retícula de movimiento.
- j) Validación del comparendo. Verificación que realiza la autoridad, de la infracción de tránsito registrada en los SAST.

CAPÍTULO II

REQUISITOS PREVIOS A LA OPERACIÓN

Artículo 4. Condiciones previas a la instalación. Las autoridades de tránsito, antes de instalar y poner en operación sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de presuntas infracciones de tránsito en su jurisdicción, deberán contar con la autorización de la Dirección de Transporte y Tránsito del Ministerio de Transporte, previa aprobación del estudio de viabilidad por parte de la Agencia Nacional de Seguridad Vial.

Parágrafo 1. Cuando se trate de procedimientos de detección directa apoyada en dispositivos operados por los agentes de tránsito de la Policía Nacional, no se exigirán los anteriores requisitos, pero previo al inicio de su operación deberán presentar a la Agencia Nacional de Seguridad Vial,

“Por la cual se definen los criterios para la instalación y operación de medios tecnológicos para la detección de presuntas infracciones de tránsito y se dictan otras disposiciones”

una descripción de los mecanismos de control de la integridad de la información, la trazabilidad de la misma, la capacitación de quien toma la prueba, así como el mecanismo de calibración de los dispositivos y su periodicidad, en los casos en que se trate de un instrumento de medición. En todos los casos deberán estar debidamente señalizados.

Parágrafo 2. Cuando el uso de los equipos electrónicos sea exclusivamente para fines disuasivos, pedagógicos o de análisis de tráfico, no requerirá autorización del Ministerio de Transporte.

Artículo 5. Estudio de Viabilidad. El estudio de viabilidad para obtener la aprobación de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, para instalar y poner en operación los SAST, deberá acompañarse de los siguientes documentos:

1. Plan de Seguridad Vial. Presentar documento digital en PDF del Plan Local o Departamental de Seguridad Vial (PSV) formulado conforme a los lineamientos de la Guía Metodológica para la elaboración de Planes de Seguridad Vial (Distritales, Municipales y Departamentales), debidamente adoptado, el cual permita verificar que la implementación de los SAST hace parte de las acciones pilares, programas o proyectos, contenidas en el Plan Nacional y Territorial de Seguridad Vial.
2. Diagnóstico Técnico de Seguridad Vial. Deberá contener los siguientes puntos:
 - i) Tramos críticos. Identificación y descripción de tramos o sitios críticos sobre la infraestructura sobre la cual se pretenda efectuar la instalación de los SAST. Deberá incluir plano (s) a escala 1:200
 - ii) Infraestructura. Infraestructura vial a cargo, en la cual se pretenda efectuar la instalación de estos dispositivos, con la identificación de la señalización horizontal y vertical existente. En caso de ser posible, deberá ser agrupada por características homogéneas. Deberá incluir plano (s) a escala 1:200
 - iii) Siniestralidad. A partir de la siniestralidad tabulada de al menos los últimos tres (3) años precedentes, se deberán presentar los siguientes aspectos:
 - a. Análisis de identificación y priorización de los tramos críticos de las vías a cargo del municipio, departamento o área metropolitana, según corresponda, inclusive las nacionales que se encuentren en su jurisdicción.
 - b. Planos que evidencien los tramos críticos en siniestralidad en que se plantee el inicio de operación de los SAST.
 - c. Planos con los tramos que planteen alto riesgo de siniestralidad, a juicio de la autoridad de tránsito local.
 - d. Tabulación de causas probables y clasificación de mecanismos que puedan mitigarla.
 - e. Otras acciones de control previstas para enfrentar la siniestralidad.
 - iv) Caracterización de flujos. Deberán realizarse las evaluaciones necesarias que permitan determinar las diferentes características operacionales del sistema vial donde se instalarán los equipos, así:
 - a. Aforos vehiculares: Mediante los cuales se puedan determinar las horas pico, horas valle, composición vehicular entre otros.
 - b. Aforos peatonales: Mediante los cuales se pueda determinar las horas de máxima demanda, al igual que sus movimientos conflictivos.
 - c. Aforos de bicicletas: Mediante los cuales se pueda determinar las horas de máxima demanda y rutas utilizadas.
3. Análisis específico de riesgos. Con base en la metodología y el enfoque que describirá el estudio, se analizarán los riesgos para la movilidad peatonal y vehicular en el área de influencia de la implementación de las SAST.

“Por la cual se definen los criterios para la instalación y operación de medios tecnológicos para la detección de presuntas infracciones de tránsito y se dictan otras disposiciones”

4. Diagnóstico en contravenciones de Tránsito. Estadística de infracciones de tránsito en los últimos cinco (5) años, identificando aquellas que se pretenden controlar a través de dispositivos electrónicos. Se deberá discriminar aquellas que se consideran con alto riesgo para la seguridad vial.

5. Indicadores. Deberán indicarse los objetivos y metas de los SAST, con los respectivos indicadores de seguimiento.

6. Justificación. Identificación de las principales causas por las cuales serán implementadas las SAST, basada en una evaluación técnica que podrá contener, de conformidad con los objetivos propuestos: estudio de velocidades (de operación contrastada contra la velocidad reglamentaria), evaluaciones de comportamiento de los usuarios, movimientos conflictivos, composición direccional de los movimientos, brechas, vulnerabilidad para actores viales, auditorias de tránsito o inspecciones viales en los tramos donde se pretende instalar los dispositivos, entre otros.

7. Institucional. Deberá incluir los siguientes aspectos:

- i) Talento Humano destinado al control y vigilancia del tránsito a través de dispositivos electrónicos de detección de infracciones: perfiles de formación, experiencia profesional y funciones.
- ii) Organigrama y descripción de funciones de quienes intervendrán en la actuación, tanto dentro del organismo de tránsito, como de las entidades en que aquellas hayan delegado tareas puntuales en la materia.

8. Sistema de Detección propuesto. Se debe aportar la documentación que se lista a continuación.

- a) Descripción de los elementos que lo componen, equipos (tecnología tipo), instalaciones, software, mecanismo de comunicación y garantía de integridad y seguridad en la información.
- b) Seguridad física del Sistema: descripción de la forma en que se asegurará la protección física de los SAST, con el objeto de evitar daños a los mismos o a los usuarios.
- c) Seguridad de la información: descripción de los mecanismos para asegurar la protección de la información generada por los SAST.
- d) Describir vulnerabilidades del sistema y los equipos, capacitación del personal, esquema de mantenimiento preventivo y correctivo, calibración, en caso de requerirse y la verificación.
- e) En el caso de sistemas semiautomáticos, deberá describir los mecanismos de control de la integridad de la información y la trazabilidad de la misma, así como el mecanismo de calibración de los dispositivos y su periodicidad, en los casos en que se trate de un instrumento de medición.
- f) Descripción del Plan de Control: Deberá incluir el tipo de las infracciones a las normas de tránsito que serán controladas mediante los dispositivos electrónicos, como por ejemplo, exceso de velocidad en vías debidamente señalizadas, exceso de velocidad en zonas de concentración de peatones (cruce de poblaciones, zonas escolares, zonas céntricas de las ciudades), no acatamiento al semáforo en intersecciones viales, desacato a la zona peatonal, cruces con conflicto de tráfico, invasión del espacio público, dejar o recoger pasajeros en sitios prohibidos, entre otras.
- g) Equipos. Análisis de la idoneidad y pertinencia técnica de la tecnología tipo de detección, a partir del tipo de conductas que se controlará, por ejemplo, exceso de velocidad, avance de luz roja, parada sobre la cebrada peatonal, cruces prohibidos, tránsito en zonas y horarios prohibidos, desacato al régimen de estacionamiento, adelantamiento en zona prohibida, tránsito en sentido contrario al autorizado, entre otras. En el caso de sistemas semi-automáticos, podrá darse uso a equipos de video-vigilancia, los que adicionalmente deberán describir el mecanismo de identificación de quien los opera, así como las reglas de trazabilidad específicas en el traslado de la información a la autoridad de tránsito.

9. Diseño de Instalación: Se deberá presentar un diseño de instalación de los equipos, teniendo en cuenta los siguientes aspectos:

“Por la cual se definen los criterios para la instalación y operación de medios tecnológicos para la detección de presuntas infracciones de tránsito y se dictan otras disposiciones”

- a) Diseño georreferenciado, en escala 1:200, del esquema de ubicación de los elementos de señalización y de los equipos de detección, en función del tipo de equipos y la tipología vial, el cual se tendrá en cuenta para la localización de los SAST, de conformidad con el tipo de infracción de tránsito a detectar.
- b) En los casos en que sea posible estandarizar dicho diseño, se podrá presentar un diseño tipo, el cual deberá acompañarse de:
 - Diseño georreferenciado de la señalización informativa en escala 1:200
 - Diseño georreferenciado con la ubicación de los puntos donde serán instalados los equipos, en escala 1:200.
 - Diseño con la ubicación de los corredores viales donde serán instalados los equipos, en el caso de dispositivos móviles, en escala 1:200

Parágrafo 1. La localización de los equipos podrá modificarse sin requerir nuevamente una autorización por parte del Ministerio de Transporte, siempre y cuando se efectúe en el mismo corredor y cumpla con el diseño tipo establecido en el estudio técnico que dio origen a la autorización inicial. Todo ajuste a la ubicación inicialmente autorizada, deberá informarse y remitirse en un plano georreferenciado a la Agencia Nacional de Seguridad Vial y a la Superintendencia de Puertos y Transporte, para efectos de seguimiento y control.

Parágrafo 2. En los casos en que los equipos para la detección electrónica de infracciones de tránsito estén instalados o se pretendan instalar sobre infraestructura vial 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 administradora de la respectiva infraestructura vial.

Parágrafo 3. Con el fin de facilitar la presentación del estudio de viabilidad establecido en el presente artículo, la Agencia Nacional de Seguridad Vial adoptará una Guía Metodológica de referencia, dentro de los seis (6) meses siguientes a la publicación de la presente Resolución. Lo anterior, no amplía ni modifica los plazos establecidos en la Ley, ni en la presente Resolución, como tampoco exime a las autoridades de tránsito de su cumplimiento.

Artículo 6. Procedimiento para la autorización de instalación y operación de SAST. Para obtener la autorización de instalación y operación de los SAST se deberá seguir el siguiente procedimiento.

1. Presentar solicitud escrita de autorización ante la Dirección de Transporte y Tránsito del Ministerio de Transporte.
2. La solicitud deberá acompañarse del estudio de viabilidad referido en el artículo 5 de la presente Resolución.
3. La Dirección de Transporte y Tránsito del Ministerio de Transporte remitirá a la Agencia Nacional de Seguridad Vial el estudio de viabilidad presentado por el solicitante, para que ésta se pronuncie sobre su viabilidad en un plazo no superior a noventa (90) días.
4. La Agencia Nacional de Seguridad Vial emitirá el concepto de viabilidad del estudio presentado, o remitirá al solicitante las observaciones y comentarios sobre el documento, para que sea subsanado, de conformidad con los plazos y procedimiento dispuesto en el Título 2 capítulo 1 de la Ley 1437 de 2011, modificada por la Ley 1755 de 2015, o la norma que la modifique, adicione o sustituya.
5. La Agencia Nacional de Seguridad Vial remitirá a la Dirección de Transporte y Tránsito del Ministerio de Transporte el concepto favorable de viabilidad del estudio técnico presentado, para que éste proceda a aprobar la solicitud mediante acto administrativo, en un plazo no superior a diez (10) días, contados a partir de la remisión del concepto favorable por parte de la Agencia Nacional de Seguridad Vial. El Ministerio de Transporte podrá apartarse del concepto favorable emitido por la Agencia, si existen razones técnicas para hacerlo, las cuales deberán constar en el respectivo acto administrativo de negación de la autorización.

Parágrafo. Los SAST que se encuentren en funcionamiento podrán seguir operando en las condiciones establecidas con antelación a la publicación del presente acto administrativo, durante el plazo establecido en el artículo 2 de la Ley 1843 de 2017. Finalizado el plazo legal mencionado,

“Por la cual se definen los criterios para la instalación y operación de medios tecnológicos para la detección de presuntas infracciones de tránsito y se dictan otras disposiciones”

deberán obtener la autorización del Ministerio de Transporte, en los términos establecidos en los artículos 4, 5 y 6 de la presente Resolución. Hasta tanto se obtenga la autorización referida, deberán suspender su operación.

CAPÍTULO III CONDICIONES DE OPERACIÓN

Artículo 7. Condiciones de calidad en la operación: Los SAST contarán desde el inicio de su operación, con:

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 1074 de 2015 del Ministerio de Comercio, Industria y Turismo, o la norma que lo desarrolle, modifique o sustituya.
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, las cuales deberá llevar el operador.
3. En los casos en que la operación de los dispositivos no se efectúe por la autoridad de tránsito de manera directa sino a través de terceros, éstos deberán presentar certificación de un sistema de aseguramiento de la calidad de los procesos y procedimientos, la cual deberán obtener y mantener vigente, dentro del año siguiente al inicio de la operación.
4. Anualmente, la autoridad de tránsito competente elaborará, con base en los registros de sanciones por infracciones de tránsito del SIMIT y con base en los reportes de fatalidades y lesionados del Observatorio Nacional de Seguridad Vial, estudios de variación del comportamiento de las conductas que se busca controlar o disuadir con el fin de medir la efectividad de los Sistemas. Copia de los estudios se remitirán a la Superintendencia de Puertos y Transporte, al Ministerio de Transporte y a la Agencia Nacional de Seguridad Vial, a más tardar el último día hábil del mes de marzo siguiente a cada anualidad.
5. De conformidad con lo dispuesto en el artículo 12 de la Ley 1843 de 2017, quienes operen los SAST deberán implementar mecanismos electrónicos que permitan la comparecencia a distancia del presunto infractor, entre los cuales se encuentran el correo electrónico, acceso por página web, URL, o cualquier otro mecanismo que le permita ejercer su derecho de defensa de forma segura.

Parágrafo. Los propietarios de vehículos que realicen cualquier trámite ante un organismo de tránsito, deberán manifestar si desean ejercer su derecho a la comparecencia a distancia mediante medios electrónicos, para lo cual deberán registrar su respectiva dirección electrónica, a la cual se le remitirán las distintas actuaciones administrativas, para efectos de notificación.

Artículo 8. Calibración. La calibración de los instrumentos de medición que sean empleados para la detección de infracciones de tránsito y su periodicidad, se efectuará de conformidad con lo previsto por el fabricante del equipo, salvo que el Instituto Nacional de Metrología defina otro procedimiento.

Artículo 9. Rangos de operación en detección de cruce de semáforo en luz roja: En los casos de detección de cruce de semáforo, el equipo deberá registrar una de las dos situaciones siguientes:

- a. Que el vehículo cruzó la intersección en luz roja, con registro fotográfico del cruce por el punto de instalación del semáforo y del tránsito por la intersección.
- b. Que la luz de cruce de peatón ya se encontraba en verde.

“Por la cual se definen los criterios para la instalación y operación de medios tecnológicos para la detección de presuntas infracciones de tránsito y se dictan otras disposiciones”

Artículo 10. Señalización. La instalación y operación de los equipos, tanto fijo, móviles, como los de detección directa apoyada en dispositivos, deberá cumplir con la señalización que advierta sobre su existencia, en los siguientes términos:

1. Se deberá instalar en las vías, señales visibles informativas tipo SI-27, que informen que es una zona vigilada por sistemas automáticos, semiautomáticos u otros medios tecnológicos, las cuales deberán estar localizadas antes de iniciar las zonas de detección electrónica.



Las señales también podrán consistir en paneles de mensaje variable (SMV): 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.



2. Respecto a la ubicación de la señalización que advierta sobre la existencia de los SAST, en caso de control de velocidad límite, deberá cumplir como mínimo los siguientes requerimientos:

Tipo de Vía	Mínimo de señales a instalar	Distancia mínima de las señales, con relación al equipo, en metros
Carreteras de calzada única.	1	500
Carreteras con más de una calzada por sentido.	1 por sentido	500

En las demás vías, el número de señales y la distancia mínima de éstas con relación al equipo de detección, será establecida por la autoridad de tránsito competente en la respectiva jurisdicción.

Parágrafo 1. En todos los casos de utilización de los SAST, deberán cumplirse las disposiciones técnicas señaladas en el Manual de Señalización Vial, adoptado mediante Resolución 1885 de 2015 o la norma que la adicione, modifique o sustituya.

Parágrafo 2. El tamaño de la altura de la letra de la señal informativa a utilizar, corresponderá a la prevista para las señales empleadas en las vías con velocidad operativa mayor a 90 kilómetros por hora.

Artículo 11. Detención en semáforos y zonas de cruce de peatones. En las franjas peatonales y cruces semaforizados, el vehículo deberá detenerse antes de iniciar la respectiva línea de la franja de seguridad.

Artículo 12. 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 dispositivos electrónicos para la detección de infracciones de tránsito, establecidas en la

“Por la cual se definen los criterios para la instalación y operación de medios tecnológicos para la detección de presuntas infracciones de tránsito y se dictan otras disposiciones”

presente Resolución y en el evento de encontrar 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 13. Laboratorios. El Instituto Nacional de Metrología, teniendo en cuenta la tecnología tipo a usar, expedirá el correspondiente acto administrativo en donde se defina el esquema de trazabilidad para equipos medidores de velocidad y el plan de calibración.

Artículo 14. Validación. 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 las 72 horas siguientes a la ocurrencia de la infracción.

Artículo 15. Vigencia. La presente Resolución rige a partir de la fecha de su publicación en el Diario Oficial.

PUBLÍQUESE Y CÚMPLASE.

Dada en Bogotá, a los

GERMÁN CARDONA GUTIÉRREZ
Ministro de Transporte

XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX
Director General Agencia Nacional de Seguridad Vial