

CIRCULAR EXTERNA No. ____ de 2021

PARA: Sujetos vigilados de la Superintendencia de Transporte y Ciudadanía en general

DE: Superintendencia de Transporte

ASUNTO: Circular Única de la Superintendencia de Transporte

En ejercicio de las facultades legales y reglamentarias, en especial las que le confieren el Decreto 101 de 2000, el Decreto 2409 de 2018, y demás normas concordantes, se expide la Circular Única de la Superintendencia de Transporte, de conformidad con las siguientes

CONSIDERACIONES

1. Competencia para la creación y modificaciones futuras de la Circular Única

1.1 Compilación normativa desde 1991 hasta 2021

La Superintendencia de Transporte es un organismo descentralizado del orden nacional, de carácter técnico, con personería jurídica, autonomía administrativa, financiera y presupuestal, adscrita al Ministerio de Transporte.¹

Para el cumplimiento del objeto de la entidad, correspondiente a las funciones de inspección, vigilancia y control que le corresponden al Presidente de la República como suprema autoridad administrativa en materia de tránsito, transporte e infraestructura,² así como a las funciones de autoridad de protección de usuarios del sector transporte³ y demás funciones atribuidas por ley,⁴ la Superintendencia tiene la competencia para emitir instrucciones generales dirigidas a los sujetos supervisados con el fin que atiendan a las obligaciones legales y reglamentarias.⁵

Dentro de las estrategias y lineamientos de supervisión fijados por la Superintendencia de Transporte⁶ se encuentra la racionalización y simplificación del ordenamiento jurídico, como una de las principales

¹ Cfr. Decreto 2409 de 2018 artículo 3

² Cfr. Decreto 2409 de 2018 artículo 4.

³ Cfr. Decreto 2409 de 2018 artículo 4. Ley 1955 de 2019 artículos 108 a 110.

⁴ Particularmente las previstas en las leyes 1 de 1991, 105 de 1993, 336 de 1996, 769 de 2002, 1005 de 2006, 1242 de 2008, 1702 de 2013, 1843 de 2017, 2050 de 2020 y demás que las derogan, modifiquen o adicionen.

⁵ **“La Superintendencia de Transporte tendrá las siguientes funciones: (...) 3. Vigilar, inspeccionar y controlar el cumplimiento de las disposiciones que regulan la debida prestación del servicio público de transporte, puertos, concesiones e infraestructura, servicios conexos, y la protección de los usuarios del sector transporte. (...) 13. Impartir instrucciones para la debida prestación del servicio público de transporte, puertos, concesiones e infraestructura, servicios conexos, y la protección de los usuarios del sector transporte, así como en las demás áreas propias de sus funciones: fijar criterios que faciliten su cumplimiento y señalar los trámites para su cabal aplicación.”** (negrilla fuera de texto) Cfr. Decreto 2409 de 2018 artículo 5.

⁶ **“ARTÍCULO 7. Funciones del Despacho del Superintendente de Transporte. Son funciones del Despacho del Superintendente de Transporte: (...) 2. Adoptar las políticas, metodologías y procedimientos para ejercer la supervisión de las entidades sometidas a la vigilancia, inspección y control de la Superintendencia. (...) 4. Dirigir y adoptar la acción administrativa de la Superintendencia y el cumplimiento de las funciones que a esta corresponden.”** Cfr. Decreto 2409 de 2018

herramientas para asegurar la seguridad jurídica y la reducción de costos de transacción para el sector privado.⁷

En esa línea, la expedición de la presente Circular Única corresponde a un cuerpo compilatorio de normas preexistentes, por lo que los antecedentes y la parte motiva de dichos actos compilados no se transcribirán en la Circular Única, pero se entienden incorporados a su texto, para lo cual en cada artículo de esta Circular Única se indica el origen de este, individualizando el acto administrativo correspondiente.

En la tarea de compilar y racionalizar las normas se actualizaron aspectos puntuales de la normatividad, para que se ajuste a la realidad institucional y a la normativa vigente, lo cual conlleva, en esos aspectos puntuales, el ejercicio de la facultad de instrucción en cabeza de la Superintendencia. En cualquier caso, tratándose de un ejercicio compilatorio, el contenido material de este Circular Única guarda correspondencia con el de los actos compilados, por lo que las disposiciones acá incluidas no requieren de consulta alguna, dado que las normas fuente cumplieron al momento de su expedición con las regulaciones vigentes sobre la materia. No obstante, además de que se abrieron espacios de co-creación con el sector privado,⁸ el texto completo de la Circular Única se publicó para comentarios del público en la página web de la Superintendencia de Transporte, cuyos soportes reposan en la Oficina Asesora Jurídica de la entidad.

Las resoluciones de carácter general y las circulares externas expedidas entre enero de 1991 y diciembre de 2020 por la Superintendencia de Transporte,⁹ dirigidas a los sujetos supervisados y a la ciudadanía, que total o parcialmente no estén incorporadas en esta Circular Única (v.gr. los actos, o los artículos de actos que no aparezcan en esta circular) se entienden derogadas total o parcialmente, según corresponda.¹⁰

⁷ La estrategia se planteó con cuatro frentes de acción: (i) Eliminación y reducción de costos; (ii) Diferimiento de costos que no pueden eliminarse; (iii) Generación de liquidez para las empresas; y (iv) elaboración de la agenda de supervisión con el sector privado, específicamente para enfrentar la ilegalidad en el sector. Cfr. <https://www.supertransporte.gov.co/index.php/comunicaciones-2020/la-superintendencia-de-transporte-implementa-plan-para-apoyar-a-empresarios-del-sector-afectados-por-la-pandemia/>

Respecto del primer frente, en abril de 2020 se lanzó la convocatoria “Concurso para Identificar la Circular Más Inútil de la SuperTransporte”. Cfr. <https://www.supertransporte.gov.co/index.php/comunicaciones-2020/supertransporte-derogara-circular-ineficiente-que-generaba-altos-costos-para-transportadores/>

⁸ La primera fase consistió en un trabajo conjunto con el sector privado. Particularmente en el ejercicio realizado entre abril y mayo de 2020 con la convocatoria “Concurso para Identificar la Circular Más Inútil de la SuperTransporte”, agremiaciones, empresarios, abogados y ciudadanos participaron para identificar las circulares que generen costos administrativos o de otra índole para su cumplimiento y que no creen ningún valor para los mercados. Esta fase fue parte de la estrategia para eliminar costos innecesarios a las empresas y demás vigilados de la Superintendencia de Transporte.

Como consecuencia de esa fase de trabajo con el sector privado, se derogó una circular que imponía costos para el transporte terrestre (Circular 8 de 2020 Asunto: “Eliminación de costos de transacción para el sector transporte”), otra que imponía costos para las sociedades portuarias y empresas de transporte marítimo y fluvial (Circular 11 de 2020 Asunto: “Eliminación de costos de transacción para las sociedades portuarias y empresas de transporte marítimo y fluvial.”) y una última que imponía costos para las empresas de transporte aéreo (Circular 12 de 2020 Asunto: “Eliminación de costos de transacción para las empresas de transporte aéreo.”). Los soportes de la convocatoria, así como de las circulares 008, 011 y 012 de 2020 reposan en la Oficina Asesora Jurídica de la entidad.

⁹ Anteriormente Superintendencia General de Puertos y luego Superintendencia de Puertos y Transporte.

¹⁰ Con ese insumo generado en los espacios de co-creación que se realizaron con el sector privado, se inició una segunda fase de depuración de reglas obsoletas, repetidas, innecesarias en este momento, o que no estuvieran siendo útiles para la supervisión de la entidad. Por lo tanto, es posible que se hayan incorporado sólo parcialmente las instrucciones de algunos actos administrativos, eliminando aquellos artículos o instrucciones que no cumplieran con alguna función para esta entidad en la actualidad.

1.2 Instrucciones expedidas desde el año 2021 en adelante

Respecto de las instrucciones de carácter general, dirigidas a los sujetos supervisados, que se produzcan a partir del año 2021, (i) deberán ser expedida por el Superintendente de Transporte, por ser el único que conservó la facultad de expedir instrucciones generales después de la renovación de la Superintendencia;¹¹ y (ii) deberán incorporarse a esta Circular Única, adicionando o modificando los Títulos y Capítulos de la misma, según corresponda.

Las circulares internas, así como las que sean expedidas en el futuro con fines informativos pero no creen una instrucción administrativa de carácter general, no se incorporarán a la Circular Única.

2. Objetivos y alcance de la Circular Única

2.1 No creación de obligaciones sin origen legal o reglamentario: las disposiciones generales dictadas por la Superintendencia tienen exclusivamente el alcance de (i) impartir instrucciones a los sujetos supervisados sobre la forma de cumplir obligaciones legales y reglamentarias; y (ii) impartir instrucciones que permitan ejercer la supervisión de esas obligaciones por parte de la Superintendencia.¹² No se crean obligaciones nuevas, que no tengan previamente un sustento legal o reglamentario.

2.2 Seguridad jurídica: con el objetivo de racionalizar las normas que rigen en el sector y contar con un instrumento jurídico único para el mismo, se realizó la depuración y compilación que resulta en la Circular Única.¹³ Además de consolidar las normas aplicables, se precisarán los términos con los que cuenta la Superintendencia para realizar el pronunciamiento en cada caso,¹⁴ de conformidad con lo ordenado por la ley.¹⁵

Lo anterior facilitará a los destinatarios de las instrucciones el cumplimiento, comprensión y consulta de los actos expedidos por esta Superintendencia, además de proporcionar a los funcionarios un instrumento

¹¹ A partir del decreto 2409 de 2018 sólo el Superintendente de Transporte tiene la función de impartir instrucciones de carácter general. "**Son funciones del Despacho del Superintendente de Transporte: (...) 6. Impartir instrucciones en malena de la prestación del servicio de transporte, la protección de sus usuarios, concesiones e infraestructura, servicios conexos; así como en las demás áreas propias de sus funciones: fijar criterios que faciliten su cumplimiento y señalar los procedimientos para su cabal aplicación. 7. Vigilar, inspeccionar y controlar el cumplimiento de las disposiciones que regulan la debida prestación del servicio público de transporte, puertos, concesiones e infraestructura, servicios conexos, y la protección de los usuarios del sector transporte.**" (negrilla fuera de texto) Cfr. Decreto 2409 de 2018 artículo 7

¹² "(...) **Las superintendencias, entonces, cuentan por regla general, con la facultad de instruir a los destinatarios de su vigilancia y control sobre la forma de ejecutar de la mejor manera posible las normas que regulan sus actividades, y respecto de ciertos requisitos que ellos deben cumplir en aras de facilitar las labores de verificación y encauzamiento de las actividades, que son necesarias para la efectiva vigilancia y control a cargo de dichas entidades.**" (Negrilla fuera de texto) Cfr. H. Consejo de Estado Sala de lo Contencioso Administrativo. Sección Tercera. Sentencia del 8 de marzo de 2007. CP: Ramiro Saavedra Becerra. Radicación número: 11001-03-26-000-1998-00017-00 (15071)

Sin perjuicio de las disposiciones expedidas por la entonces Superintendencia General de Puertos, en virtud de las facultades otorgadas por la ley 1 de 1991.

¹³ Además del ejercicio realizado con el sector privado, se realizó una taxonomía de los datos de la Superintendencia de Transporte, para identificar el tipo de dato, la finalidad del mismo y el uso que la entidad le estaba dando en la práctica, para detectar cuáles datos se pedían que no estuvieran siendo usados para una supervisión eficiente.

¹⁴ Cfr. Ley 2052 de 2020 artículo 20

¹⁵ Cfr. Ley 2052 de 2020 artículo 16 lit. c)

jurídico unificado y coherente que determine con precisión las reglas aplicables a las situaciones concretas que se inscriben dentro de su ámbito de competencia.¹⁶

2.3 Eliminación de asimetrías para trámites equivalentes: en relación con las actuaciones asociadas a la Vigilancia Subjetiva, la Superintendencia de Transporte implementará la técnica de remisión normativa a las instrucciones emitidas por la Superintendencia de Sociedades, para efectos de eliminar las asimetrías en los trámites, procesos y procedimientos, que generen tratos diferenciados de las entidades hacia los administrados.¹⁷

Lo anterior, considerando que el marco sustancial aplicado por las dos superintendencias es el mismo (v.gr. Código de Comercio), y la diferencia corresponde exclusivamente a la entidad competente para adelantar las autorizaciones gubernamentales. En efecto, tanto la jurisprudencia¹⁸ como la doctrina¹⁹⁻²⁰ han señalado

¹⁶ En las Políticas de Prevención del Daño Antijurídico de la Superintendencia de Transporte, de forma reiterada se identificó como causa la “multiplicidad normativa en el sector transporte y proceso sancionatorio, que conlleva a la des unificación de criterios por parte de los funcionarios de la entidad”. Y como acción, desde hace más de 4 años se había identificado la necesidad de “integrar y socializar las actualizaciones del marco normativo en el sector transporte que soporten debidamente los actos administrativos proferidos”. Cfr. Superintendencia de Transporte Resoluciones No. 76525 de 2016, No. 62875 de 2017, No. 19306 de 2018, No. 5321 de 2019 y No. 5677 de 2020.

¹⁷ De conformidad con lo ordenado en la Ley 2052 de 2020 artículo 16 lit. a)

¹⁸ Cfr. H. Consejo de Estado. Sala de lo Contencioso Administrativo. Sala Plena. Sentencia del 25 de septiembre de 2001. Radicado C-746. En el mismo sentido, ver H. Consejo de Estado. Sala de lo Contencioso Administrativo. Sección Primera Sentencia del 4 de febrero de 2010. También ver: H. Consejo de Estado. Sala de Consulta y Servicio Civil. Providencia del 11 de julio de 2017. Radicado 2017-00041. También ver: H. Consejo de Estado. Sala de Consulta y Servicio Civil. Providencia del 26 de septiembre de 2017. Radicado 2017-00023.

¹⁹ “En estos casos no operará el régimen de competencia residual, de modo que **la autorización gubernamental deberá serle solicitada a esa dependencia (Superintendencia de Transporte)**. Como se explicó anteriormente, a partir de la sentencia proferida por el Consejo de Estado, el 25 de septiembre de 2001, las sociedades que, de acuerdo con el decreto 101 de 2000 estén vigiladas por esa superintendencia, **deben cumplir las obligaciones de fiscalización ante ese despacho, sin injerencia alguna de la Superintendencia de Sociedades. En palabras del Consejo de Estado, las atribuciones que cumple la Superintendencia de Puertos y Transporte le han sido conferidas ‘de manera integral, es decir, tanto en el ámbito objetivo que se relaciona con la prestación del servicio público, como en el subjetivo, relacionado con aspectos societarios o exclusivamente relacionados con la persona encargada de cumplir el servicio’**. Esta misma tesis ha sido, naturalmente, acogida por la Superintendencia de Sociedades, como puede apreciarse en el oficio 320-012501 de abril 2 de 2002.” (negrilla fuera de texto) Cfr. REYES VILLAMIZAR, Francisco. “Derecho Societario”. Tomo II. Editorial Temis. Bogotá D.C., 2004. Pp. 19, 42 y 126.

²⁰ “En el referido pronunciamiento [la sentencia proferida por la sala de lo contencioso administrativo del Consejo de Estado el 25 de septiembre de 2001], relativo a una sociedad cuyo objeto social consistía en el transporte aéreo, el alto tribunal señaló que, por cuanto la vigilancia ejercida sobre los prestadores de ese servicio, estaba radicada en cabeza de la **Superintendencia de Puertos y Transporte, esta entidad debía ejecutar con exclusividad todas las facultades de fiscalización gubernamental sobre el mencionado sujeto**. En palabras del Consejo de Estado, ‘al examinar los artículos 83, 84 y 85 de la citada ley 222 de diciembre 20 de 1995, la sala encuentra que tales disposiciones están relacionadas con las funciones de inspección, vigilancia y control de la Superintendencia de Sociedades. Sin embargo, tiene esta Superintendencia tales funciones en tanto los entes objeto de vigilancia no estén sometidos a la vigilancia y control de otras superintendencias por asignación expresa de aquellas funciones, o no se encuentren sujetos a la vigilancia de la Superintendencia Bancaria o de Valores’. Y más adelante expresa que, ‘precisamente la norma del artículo 228 de la ley 222, así como las que más adelante se señalan y se transcriben, relacionadas con las atribuciones de la Supersociedades y la Supertransporte, son las que permiten afirmar que **la voluntad del legislador es la de evitar fraccionamientos o duplicidad en el ejercicio de esas atribuciones por las diferentes superintendencias, así como impedir que entre estas se presenten casos de vigilancia concurrente sobre determinadas situaciones fácticas o jurídicas que presenten las sociedades sometidas a los controles estatales’**. Así las cosas, en los términos de este pronunciamiento jurisprudencial, si una sociedad está sometida a la vigilancia permanente de la Superintendencia de Puertos, deberá entenderse que todas las facultades de ese grado de fiscalización las ejercerá esa entidad. **Por ello cualquier atribución de fiscalización asignada a la Superintendencia de Sociedades se entenderá radicada también en cabeza de la referida**

que las autorizaciones gubernamentales (incluyendo de reformas estatutarias como las operaciones de fusión y escisión, así como cualquier otra reforma si se trata de una empresa sometida a control) deberán surtirse ante la Superintendencia de Transporte, cuando esté involucrado algún sujeto vigilado por esta última Superintendencia.²¹ Por lo tanto, en lo sustancial, las actuaciones pueden guiarse por los mismos lineamientos y recibir un tratamiento equivalente por las autoridades competentes.

3. Estructura

La Circular Única tiene la siguiente estructura:

- La Circular está dividida en Títulos, para facilitar su consulta temática.

Habrán un título por cada modo de transporte (acuático, aéreo y terrestre),²² además de otro relacionado exclusivamente con la vigilancia subjetiva y otro relacionado con aspectos generales de las actuaciones que se surten ante la Superintendencia de Transporte.

- Cada Título se encuentra dividido en Capítulos.
- Cada Capítulo se compone de numerales y subnumerales que facilitan la identificación de las instrucciones impartidas por la entidad.

Los numerales y subnumerales se construirán así: [número del título] [número del capítulo] [número del artículo].

Por ejemplo:

- Artículo 1.1.1 corresponde al Título 1, Capítulo 1, artículo 1.
- Artículo 3.2.5 corresponde al Título 3, Capítulo 2, artículo 5.

Superintendencia de Puertos, aunque no se encuentre prevista de modo expreso en el decreto 101 de 2000. Así, por ejemplo, si una sociedad que está vigilada por esta última entidad, se propone emitir acciones con dividendo preferencial y sin derecho a voto, deberá someter el reglamento respectivo a la consideración de la Superintendencia de Puertos y Transporte, pues, aunque la norma que regula las facultades de fiscalización atribuidas a ella no contemple esta facultad, la falta de fiscalización concurrente implicará que ella deba conocer de este procedimiento.” (negrilla fuera de texto) Cfr. REYES VILLAMIZAR, Francisco. “Derecho Societario”. Tomo I. Cuarta edición. Editorial Temis. Bogotá D.C., 2020. Pp. 786 y ss.

²¹ Lo propio será aplicable respecto de las cooperativas y empresas del sector solidario que sean supervisadas por la Superintendencia de Transporte, en el entendido que se previó expresamente en el artículo 158 de la ley 79 de 1988 una remisión expresa al régimen normativo aplicable a las sociedades mercantiles. Cfr. Superintendencia de la Economía Solidaria. Concepto No. 1347 del 14 de marzo de 2000 Concepto 21586 del 23 de agosto de 2000. Concepto No. 20134700005122 del 17 de enero de 2013.

²² Siguiendo la clasificación de los modos de transporte incluidos en el Decreto Único del Sector Transporte - Decreto 1079 de 2015: “Artículo 2.4.4.2. Definiciones. Para la planeación de la infraestructura de transporte, de conformidad con lo previsto en el artículo 9° de la Ley 1682 de 2013., se tendrán en cuenta las siguientes definiciones: **a) Modo de transporte: espacio aéreo, terrestre o acuático** soportado por una infraestructura especializada, en el cual transitan los respectivos medios de transporte y a través de estos la carga y/o los pasajeros. **El modo de transporte terrestre** comprende la infraestructura carretera, férrea, por cable y por ductos; **el modo acuático**, la infraestructura marítima, fluvial y lacustre; **y el aéreo**, la infraestructura aeronáutica y aeroportuaria.”

□ Para aquellas actuaciones a las que le sea aplicable algún formato, los mismos serán referenciados dentro del respectivo numeral o subnumeral,²³ precisando el canal por el cual deben ser presentados y privilegiando el uso de canales virtuales.²⁴

Por lo anteriormente expuesto,

RESUELVE

TÍTULO I. MODO ACUÁTICO

CAPÍTULO 1. SOCIEDADES PORTUARIAS MARÍTIMAS Y FLUVIALES, MUELLES HOMOLOGADOS, BENEFICIARIOS DE AUTORIZACIONES TEMPORALES Y LICENCIAS PORTUARIAS

Artículo 1.1.1. Reporte de obras y equipos. Las sociedades portuarias marítimas y fluviales, muelles homologados, beneficiarios de autorizaciones temporales y licencias portuarias, tendrán la obligación de reportar la ejecución de inversiones, obras y equipos, con periodicidad trimestral, quince días después de la finalización de cada trimestre objeto de reporte.

Adicionalmente, en cada reporte trimestral los vigilados portuarios remitirán los cronogramas de inversiones y obras aprobados por las entidades concedentes.
(Circular 14 de 2011, Circular 10 de 2014)

Artículo 1.1.2. Reporte de siniestros, accidentes e incidentes. Las sociedades portuarias marítimas y fluviales, muelles homologados, beneficiarios de autorizaciones temporales y licencias portuarias tendrán la obligación de informar a esta Superintendencia de forma inmediata cualquier hecho o situación operativa como siniestros, accidentes y/o incidentes que ocurran dentro de la instalación portuaria, zonas de maniobra y áreas conexas, donde se afecte la vida humana, carga, equipos, instalaciones portuarias y naves.

Adicionalmente, los vigilados deberán enviar a esta Superintendencia copia de los planes de contingencia aprobados por la autoridad ambiental e informar inmediatamente sobre cualquier variación de los mismos.
(Circular 8 de 2014)

Artículo 1.1.3. Control de acceso. Se instruye a las sociedades portuarias marítimas y fluviales, muelles homologados, beneficiarios de autorizaciones temporales y licencias portuarias lo siguiente:

1. Sólo pueden tener acceso a las instalaciones portuarias las personas autorizadas por las empresas de transporte terrestre automotor de carga que se encuentren debidamente habilitadas

²³ En concordancia con lo previsto en la Ley 2052 de 2020 artículo 28

²⁴ “Los sujetos obligados en los términos de la presente ley deberán automatizar y digitalizar la gestión interna de los trámites que se creen a partir de la entrada en vigencia de esta ley, los cuales deberán estar automatizados y digitalizados al interior de las entidades (...). Los trámites que se creen a partir de la entrada en vigencia de la presente ley deberán realizarse totalmente en línea, por parte de los ciudadanos.” Cfr. Ley 2052 de 2020 artículos 5, 6 y 29

por el Ministerio de Transporte. En consecuencia, no se debe permitir la presencia de personas o empresa que no tengan dicho carácter que pretendan prestar u ofrecer transporte.

2. Al ingreso y salida de las instalaciones, se deberá controlar que los vehículos de carga porten el respectivo manifiesto d carga, expedido por una empresa habilitada para prestar el servicio público de transporte de carga. A si mismo, debe quedar un registro del número de manifiesto.
(Circular 26 de 2015)

Artículo 1.1.4. Modelo de costeo de servicios portuarios unificado. Establecer para las sociedades portuarias de Servicio Público que se fundamenta en el método de administración y costeo basado en actividades (A/CBA). Para esos efectos, adóptese el Instructivo “Guía para la Implantación del Modelo de Gestión Operativa”.

La estructura del modelo de gestión operativa será mensual y el primer periodo o periodo base deberá corresponder al promedio mensual del primer semestre de 2000.

Las Sociedades Portuarias deberán reportar la información de costos de los meses del trimestre inmediatamente anterior.
(Resolución 390 de 2000)

Artículo 1.1.5. Metodología para el cálculo de las tarifas portuarias por uso de las instalaciones de las sociedades portuarias que operan puertos de servicio público.

1. Todas las sociedades portuarias que operan puertos de servicio público serán responsables de calcular y cobrar las tarifas en dólares por los siguientes servicios: a) muellaje; b) uso de instalaciones; c) almacenaje; d) servicios públicos.

2. Para efecto de determinar las tarifas se tendrán en cuenta las siguientes definiciones.

Muellaje: se entiende como el cargo fijado a cada nave por atracar a lo largo del muelle. Este cargo será determinado por metro de eslora y por día o fracción de día que permanezca atracada la nave.

Uso de instalaciones: se entiende como el cargo fijado a cada tonelada métrica de carga que se cargue o descargue, desde / hacia la nave, desde o hacia el muelle. Esta tarifa se cobra sin tener en cuenta y por igual valor, si la carga es almacenada en el puerto antes de cargada o descargada, si es transportada directamente a la nave desde un sitio fuera del puerto, o es transportada desde la nave a un sitio fuera del puerto.

Almacenaje: definido como el cargo por el almacenamiento de carga, más allá del periodo libre publicado. Las áreas de almacenaje incluyen zonas cubiertas, descubiertas, bodegas y silos. Se entiende como periodo libre cinco (5) días.

Servicios Públicos: definido como el cargo por concepto de agua, electricidad, combustible, otros, que la Sociedad Portuaria provea a todos los usuarios del puerto.

Las tarifas no discriminarán si la carga es de exportación, importación o cabotaje.

3. La metodología propuesta en esta resolución determina las tarifas de muellaje y uso de instalaciones, y serán reguladas por la Superintendencia de Transporte. Las tarifas de almacenamiento y servicios públicos serán regidas por las que existan en el mercado, pero vigilada por esta Superintendencia.

4. Las tarifas que se obtengan por la metodología aquí establecida deben responder a los siguientes criterios:

Que puedan competir con todos los puertos regionales e internacionales.

Cubrir todos los costos de las sociedades portuarias.

Obtener una rentabilidad normal del mercado, para un periodo de diez (10) años.

5. Se definen como costos típicos para las sociedades portuarias las siguientes: a) costos administrativos; b) servicios de vigilancia a la carga; c) gastos de mantenimiento de instalaciones y dragado; d) depreciación de inversión nuevas; e) honorarios; f) contraprestación; g) impuestos; h) otros gastos operacionales; i) otros gastos generales; j) costos financieros.

6. Las sociedades portuarias que operan puertos de servicio público, diseñarán un mecanismo que distribuya la participación de los diferentes costos entre los servicios de infraestructura que preste, con el objeto de lograr una tarifa competitiva para cada tipo de carga y muellaje.

7. Las sociedades portuarias que operan puertos de servicio público, deberán sustentar el cálculo de las tarifas con la siguiente información mínima para diez (10) años: a) tipo de carga a manejar y proyecciones; b) proyección de costos totales de la sociedad; c) proyección del número de naves a atender; d) promedio de eslora de naves a atender; f) programa y cronograma de inversiones.

8. Las sociedades portuarias que operan puertos de servicio público deben remitir a la Superintendencia de Transporte la información que ésta les requiera para el establecimiento de los indicadores de gestión gerencial.

9. Las sociedades portuarias que operen puertos de servicio público deberán diseñar mecanismos que permitan aumentar el comercio marítimo del puerto, maximizar la utilización de la infraestructura, estimular la utilización de naves que permitan economías de escala e incentivar la competencia entre los operadores portuario y alcanzar la eficiencia en la actividad portuaria general.

10. Las tarifas serán ajustadas cada dos años de acuerdo con los siguientes factores:

Cambios en el nivel de las tarifas competitivas de la región.

Inflación del dólar americano.

Incremento en el segundo año de establecida la tarifa en un 50% de la inflación promedio de los dos años.

11. Las tarifas de almacenaje se calcularán de acuerdo con las que establezca el mercado y que permitan la utilización de las actuales áreas de almacenamiento hasta en un 80%. La sociedad portuaria podrá alquilar áreas para usos específicos, pero deberán garantizar la disponibilidad de áreas de almacenamiento para todos los usuarios del puerto. Los ingresos procedentes del almacenamiento deben tenerse en cuenta para el cálculo de la rentabilidad.

12. Los cargos por servicios públicos como agua, electricidad, combustible y otros, se consideran como un servicio provisto para todos los usuarios del puerto. Las sociedades portuarias que operen puertos de servicio público cobrarán por estos servicios el costo de proveerlo incluyendo el costo de su administración. Los servicios públicos no deben ser concebidos como fuente de rentabilidad del puerto.

13. Al establecer sus tarifas, las sociedades portuarias deberán publicarlas en dos ocasiones con intervalos no mayores a cinco (5) días entre cada publicación, en dos periódicos de amplia circulación nacional, con 30 días de antelación a la fecha en que deban empezar a regir.

14. Las tarifas propuestas por las sociedades portuarias que operen puertos de servicio público deberán ser registradas ante la Superintendencia de Transporte, en un término no mayor a 5 días calendario, antes de haber sido puestas en vigencia. La Superintendencia se reserva el derecho de solicitar modificaciones en caso de que no reflejen lo dispuesto en esta sección o superen en más del 25% la tarifa competitiva que calcule la Superintendencia, de acuerdo con la siguiente metodología:

Se determina una tarifa competitiva regional por muellaje y uso de las instalaciones, a partir de un estudio de las tarifas que por este concepto se cobran en puertos públicos regionales. Se entiende por puertos públicos regionales aquellos ubicados en el Caribe o en los litorales Pacífico y Atlántico Latinoamericanos, cuyo propósito operativo sea similar al de los puertos colombianos, que compitan por carga con destino a Colombia o por carga de exportación de productos similares, o que a juicio de la Superintendencia de alguna forma contribuyan en la determinación de los niveles de tarifas en la región o que tengan un impacto sobre la competitividad de la producción colombiana.

Para determinar las tarifas promedio para los puertos colombianos, se utilizará un procedimiento iterativo que permita verificar que esta tarifa competitiva regional cumple simultáneamente con los otros criterios establecidos en el numeral 4. Es decir, que además de ser competitiva, permita a las Sociedades Portuarias cubrir sus costos y obtener una rentabilidad aceptable.

Para lo anterior, la Superintendencia construirá los flujos de caja netos de las sociedades portuarias, para un periodo de 10 años, a partir de proyecciones de carga, tráfico de naves, costos típicos y cronograma de inversiones de cada una.

La variable que controlará este proceso iterativo será la rentabilidad, medida a través de la tasa interna de retorno TIR. Si la TIR obtenida es insuficiente o negativa, se deberán reducir los costos e iniciar nuevamente el proceso. Si la TIR es excesivamente positiva se revisarán las tarifas competitivas propuestas para verificar si estas pueden ser aún más competitivas. Una vez se encuentren las tarifas que proporcionen una TIR positiva y aceptable al final de los 10 años de actividad proyectados, la Superintendencia definirá estas como las tarifas competitivas para los puertos colombianos de servicio público.

Si la sociedad portuaria tiene una TIR aceptable, podrá reducir sus tarifas por debajo de los niveles competitivos siempre que la reducción en tarifas esté acompañada por un incremento en el tráfico, que le permita mantener la rentabilidad en un rango aceptable.

(Resolución 723 de 1993; Resolución 1261 de 1993)

Artículo 1.1.6. Cobro de tarifas por uso de instalaciones portuarias.

1. Los usuarios de las instalaciones de una sociedad portuaria de servicio público que reciban o movilicen a través de ellas, carga proveniente de naves atracadas en muelles de otra sociedad portuaria o que la despachen desde las instalaciones de una sociedad portuaria de servicio público hacia las instalaciones o las naves atracadas en los muelles de otra, pagarán una tarifa correspondiente al uso efectivo que hagan las instalaciones de cada sociedad.

Las Sociedades Portuarias deberán elaborar y calcular la tarifa de uso de instalaciones, muellaje y almacenaje cuando se presente la situación táctica antes descrita, conforme a las metodologías establecidas por el CONPES en el Plan de Expansión Portuaria y los criterios y parámetros de la Resolución No 723 de 1993 de la Superintendencia de Transporte.

Parágrafo 1: La Superintendencia de Puertos y Transporte verificará que las tarifas cumplan la metodología establecida por el CONPES en el Plan de Expansión Portuaria y la Resolución No 723 de 1993 de la Superintendencia de Transporte.

Parágrafo 2: Las Sociedades Portuarias de servicio público que faciliten sus instalaciones para prestar los servicios, deben acatar lo dispuesto en las disposiciones ambientales, aduaneras y portuarias actualmente vigentes.

2. Las sociedades portuarias de servicio público que faciliten sus instalaciones para prestar los servicios descritos, deberán establecer o modificar las tarifas por uso de instalaciones, muellaje, y almacenaje, adoptando los criterios para que la tarifa que cada una cobre distribuya los costos de operación que efectivamente le ocasione a ella la prestación de tales los servicios, para lograr una tarifa competitiva entre cada tipo de carga y muellaje, conforme lo señala el artículo sexto de la resolución 723 de 1993.

Las Sociedades Portuarias deberán avisar a la superintendencia de Transporte de cualquier variación que establezcan en sus tarifas, con la justificación correspondiente, de acuerdo con lo señalado en el artículo 19 de la ley 1 de 1991.

3. Las sociedades portuarias de servicio público cuyos usuarios usen las instalaciones de más de una sociedad portuaria para movilizar la misma carga, podrán acordar entre ellas y los usuarios el uso de programas o sistemas de facturación que eviten dobles trámites o costos de facturación, sin que ello se entienda como autorización para concertar las tarifas que cada sociedad cobrará por sus servicios.

(Resolución 38 de 2002)

CAPÍTULO 2. TRANSPORTE FLUVIAL

Artículo 1.2.1. Información a usuarios de transporte fluvial. Todas las empresas de transporte público fluvial deben fijar en un lugar visible para información de los usuarios, las rutas, los horarios y el valor de las tarifas establecidas para la prestación del servicio.

Las empresas de transporte público fluvial deben impartir las instrucciones a los tripulantes de las embarcaciones sobre la obligación de usar los chalecos salvavidas por parte de todos los pasajeros,

así como de la totalidad de la tripulación. Será deber del capitán de la embarcación vigilar que desde el zarpe hasta el arribo de la embarcación a su destino se cumpla con la debida utilización del chaleco salvavidas.

(Circular 11 de 2005)

Artículo 1.2.2. Reporte de información a la Superintendencia. Todas las empresas de transporte público fluvial deben remitir trimestralmente a la Delegatura de Puertos una relación en la que conste:

1. El número de embarcaciones que están operando, así como el número de matrícula de las mismas.
2. El número de extinguidores con que cuenta cada una de las embarcaciones.
3. El número de salvavidas con que cuenta cada embarcación y su estado.

(Circular 11 de 2005)

CAPÍTULO 3. OPERADORES PORTUARIOS

Artículo 1.3.1. Continuidad de la operación. Los operadores portuarios deberán prestar sus servicios en condiciones de seguridad, eficacia, eficiencia, calidad y continuidad, a fin de garantizar la operación de los puertos durante las 24 horas del día, los 7 días de la semana y todos los días del año.

(Resolución 7726 de 2016)

TÍTULO II. MODO AÉREO

CAPÍTULO 1. ADMINISTRADORES DE INFRAESTRUCTURA

Artículo 2.1.1. Difusión de derechos y deberes de los usuarios. Los Concesionarios y administradores de infraestructura aeroportuaria deben efectuar la difusión de los derechos y deberes de los usuarios y de los prestadores del servicio de transporte aéreo en los siguientes términos:

1. Deberán confeccionar y ubicar en los sitios de Check in y check out de los aeropuertos de servicio público a su cargo, por lo menos 1 pendón de 1.5m de altura y de 50cm de ancho por cada punto de chequeo; donde se enuncien los capítulos y apartes de la Resolución 4498 de 2001 de la Aeronáutica Civil o las normas que la modifiquen o sustituyan, así como los números telefónicos de sus líneas de atención al usuario y las direcciones de sus páginas web.
2. Así mismo, deberán mantener en buen estado, y reponer cuando se requiera, los pendones enunciados en la presente circular.
3. En las páginas web, deberá de establecerse un link para la difusión de los derechos y deberes de los usuarios y prestadores del servicio público de transporte, previstos en la Resolución 4498 citada.

(Circular 12 de 2011)

CAPÍTULO 2. EMPRESAS DE TRANSPORTE AÉREO

Artículo 2.2.1 Difusión de derechos y deberes de los usuarios. Las Empresas de Transporte Aéreo de Pasajeros deben efectuar la difusión de los derechos y deberes de los usuarios y de los prestadores del servicio de transporte aéreo en los siguientes términos:

1. Las aerolíneas deberán darle cumplimiento al numeral 3.10.45. de la resolución 4498 de 2001 de la Aeronáutica Civil o las normas que la modifiquen o sustituyan, sobre la difusión de los derechos y deberes de los usuarios y prestadores del servicio público de transporte aéreo.
2. En las páginas web, deberá de establecerse un link para la difusión de los derechos y deberes de los usuarios y prestadores del servicio público de transporte, previstos en la Resolución 4498 de 2001 de la Aeronáutica Civil o las normas que la modifiquen o sustituyan.

(Circular 12 de 2011)

TÍTULO III. MODO TERRESTRE

CAPÍTULO 1. TRANSPORTE POR CABLE

Artículo 3.1.1. Criterios de seguridad para la operación de la infraestructura y transporte por cable. Los operadores y/o administradores de transporte por cable deberán presentar los Manuales de Operación Mantenimiento, Emergencia y Contingencia debidamente aprobados en un término de quince (15) días contados a partir de la publicación de la presente circular, así como cada vez que se realice alguna actualización.

Asimismo, deberán presentar la siguiente información estadística trimestralmente, dentro de los diez (10) días calendario posteriores al trimestre objeto de reporte:

- Estadística de operación y novedades (operación diaria) (novedad, si existió).
- Número de interrupciones en el servicio durante el trimestre (discriminar por fallas, por mantenimiento preventivo, factores climáticos, accidentes y otros). Describir el evento.
- Número de horas acumuladas en las interrupciones en el servicio durante el trimestre (discriminar por fallas, por mantenimiento preventivo, factores climáticos, accidentes y otros).
- Tiempos de reacción durante cada interrupción del servicio.
- Número de pasajeros movilizados en el trimestre.

(Circular 32 de 2018)

CAPÍTULO 2. TRANSPORTE DE PASAJEROS POR CARRETERA

Artículo 3.2.1 Reporte anual sobre fondos de reposición. Las empresas de servicio público de transporte intermunicipal de pasajeros por carretera deberán allegar a la Superintendencia de Transporte, anualmente, la información aquí solicitada, con corte a 31 de diciembre del año inmediatamente anterior:

1. Relación consolidada del parque automotor de la empresa, por modalidad, del año inmediatamente anterior.
2. Reglamento del fondo de reposición y su respectiva acta de creación y aprobación debidamente registrada en el libro de actas de Asamblea de la empresa, inscrito en la Cámara de Comercio.
3. Consolidado del valor del fondo de reposición, recaudado durante el año inmediatamente anterior, por placa de vehículo y propietario, especificando sus respectivos rendimientos financieros.
4. Estados financieros consolidados en donde se evidencie la cuenta fondo de reposición del año inmediatamente anterior. detallando la cuantía de los recursos existentes.
5. Extractos mensuales de la cuenta especial del fondo de reposición, expedidos por la entidad financiera o fiduciaria, correspondientes al año inmediatamente anterior.
6. Detalle pormenorizado de las inversiones realizadas con los recursos que integran el fondo de reposición, precisando tipo, entidad financiera o fiduciaria a través de las cuales se administran los recursos del fondo, cuantía y rendimientos generados. Se deben anexar los soportes correspondientes.
7. Copia del extracto de cuenta fondo de reposición entregado a cada usuario, periódicamente, en relación con el parque automotor desvinculado durante el año inmediatamente anterior, con su respectivo recibo o soporte de reintegro.
8. Relación de los traslados de dinero del fondo de reposición, durante el año inmediatamente anterior, a través de la entidad financiera o fiduciaria, a fondos de reposición de otras empresas, con su respectiva fotocopia de consignación.
9. En caso de haberse concedido créditos durante el año inmediatamente o anterior, se deberá anexar por cada uno, la siguiente documentación que avale esos movimientos:
 - a. Carta de solicitud de crédito dirigida al representante legal de la empresa.
 - b. Acta de aprobación de préstamo por parte del comité, en la cual se estipulen las condiciones del crédito en cuanto a monto, plazo, intereses e intereses de mora.
 - c. Para los créditos que se encuentran vigentes, remitir las fotocopias de los recibos de consignación de los pagos mensuales de amortización al crédito.

(Circular 5 de 2008)

Artículo 3.2.2 Control y Seguimiento a Infracciones de Tránsito de los Conductores. Las empresas de transporte de pasajeros por carretera deberán reportar a la Superintendencia de Transporte la totalidad de la información requerida en el artículo 93 de la ley 769 de 2002, modificado por la ley 1393 de 2010 y por el decreto-ley 19 de 2012, en forma mensual durante los primeros diez (10) días calendario, la información del mes anterior.
(Circular 14 de 2014, Resolución 15681 de 2017)

Artículo 3.2.3 Información del canal de atención de quejas. Las empresas de transporte público habilitadas en la modalidad de pasajeros por carretera deberán instruir al personal a su cargo respecto a la efectiva y debida orientación del usuario de transporte en el evento de pérdida de

equipaje, servicio en ventanilla y demás situaciones que se deriven de la actividad, que coadyuven a dar una pronta solución a las posibles anomalías que se presenten, informándole de la existencia de la oficina de atención del usuario de la terminal de transporte, o en su defecto del punto de atención en el cual se le recibirá la queja.

Una vez recibida la queja se deberá remitir a la oficina de atención del usuario de cada una de las empresas, a fin de que la empresa corrija las anomalías y dé aplicación a las sanciones disciplinarias establecidas en el reglamento interno de trabajo.

(Circular 13 de 2011; Circular 15 de 2007)

Artículo 3.2.4 Dispositivo de control de velocidad. Las empresas de transporte público habilitadas en la modalidad de pasajeros por carretera deberán hacer las revisiones a los automotores a despachar, de manera que cuenten con el dispositivo de control de velocidad, que permitan el control de velocidad tanto a los usuarios como a la empresa.

(Circular 13 de 2011; Circular 15 de 2007)

Artículo 3.2.5. Publicidad de tarifas del servicio. Frente a la libertad de tarifas establecida en la resolución 3600 de 2001, con la debida antelación se debe hacer la publicación de las mismas en un lugar visible, para las rutas autorizadas, enmarcadas dentro de los parámetros estipulados en el acto administrativo que autoriza a las empresas de servicio público de transporte terrestre automotor de pasajeros.

(Circular 15 de 2007)

Artículo 3.2.6 Cartelera de accidentalidad. Las empresas de transporte público habilitadas en la modalidad de pasajeros por carretera deberán realizar la publicación de la cartelera de accidentalidad, teniendo en cuenta que los datos en ella registrados deben estar actualizados conforme a la información suministrada por la Policía de Carreteras y publicada por el Terminal de Transporte Correspondiente.

(Circular 15 de 2007)

CAPÍTULO 3. TRANSPORTE ESPECIAL

Artículo 3.3.1. Información de transporte escolar. Las empresas de transporte especial que presten el servicio escolar en el país deberán reportar a esta Superintendencia la información que a continuación se relaciona, una vez cada año y debe ser actualizada siempre que se presenten modificaciones.

1. Nombre e identificación de la empresa.
2. Relación de vehículos con los que presta el servicio.
3. Plan de mantenimiento establecido por la empresa para su parque automotor.
4. Relación de conductores.

(Circular 38 de 2013, Circular 39 de 2013)

Artículo 3.3.2 Control y Seguimiento a Infracciones de Tránsito de los Conductores. Las empresas de transporte especial deberán reportar a la Superintendencia de Transporte la totalidad de la información requerida en el artículo 93 de la ley 769 de 2002, modificado por la ley 1393 de

2010 y por el decreto-ley 19 de 2012, en forma mensual durante los primeros diez (10) días calendario, la información del mes anterior.
(Circular 14 de 2014, Resolución 15681 de 2017)

CAPÍTULO 4. TRANSPORTE MIXTO

Artículo 3.4.1 Control y Seguimiento a Infracciones de Tránsito de los Conductores. Las empresas de transporte mixto deberán reportar a la Superintendencia de Transporte la totalidad de la información requerida en el artículo 93 de la ley 769 de 2002, modificado por la ley 1393 de 2010 y por el decreto-ley 19 de 2012, en forma mensual durante los primeros diez (10) días calendario, la información del mes anterior.

(Circular 14 de 2014, Resolución 15681 de 2017)

CAPÍTULO 5. TERMINALES DE TRANSPORTE TERRESTRE

Artículo 3.5.1. Reporte de información de pasajeros y despachos. Las terminales de transporte terrestre automotor deberán reportar a la Superintendencia de Transporte la información de despachos, tasa de uso y cantidad de pasajeros, en línea. Es decir, cercano a tiempo real, a través de la interoperabilidad de los web services implementados por la entidad con protocolos SOAP – simple object access protocol-.

En el caso que se presenten fallas tecnológicas que impidan la transmisión de la información por dicho mecanismo, las terminales deberán reportar por el aplicativo de fuentes externas de la Superintendencia. Una vez reestablecido el mecanismo de transmisión de datos web services, las terminales de transporte deberán reportar toda la información dejada de reportar en el periodo que dure la falla.

(Circular 33 de 2019)

Artículo 3.5.2 Actos que afecten la libertad de elección del usuario. Las Terminales de Transporte Terrestre deberán reportar el nombre de las empresas de transporte público que utilicen, permitan, patrocinen, toleren o practiquen el pregoneo o actos similares, igualmente el empleo de sistemas o mecanismos que coarten la voluntad del usuario para la elección de las empresas que lo van a transportar.

(Circular 3 de 2005, Circular 1 de 2006)

CAPÍTULO 6. OPERADORES DEL PROGRAMA DE SEGURIDAD VIAL

Artículo 3.6.1. Programas de seguridad en la operación del transporte. Los Organismos Operadores del Programa de Seguridad deberán presentar, trimestralmente a través del aplicativo dispuesto por la Superintendencia de Transporte, la siguiente información:

1. Informes detallados de pruebas realizadas y exámenes médicos de aptitud física a los conductores, precisando los resultados clasificados por empresa, cobertura y resultados para el efectivo seguimiento, control y aplicación de los correctivos necesarios por esta Superintendencia.
2. Un informe detallado de la aplicación y ejecución de los recursos legalmente previstos y que apoyan la gestión de dichos programas de seguridad.

3. Informes de los programas de seguridad, que contengan la siguiente información: nombre del operador del programa de seguridad; clase de negocio jurídico, acuerdo o convenio celebrado para el desarrollo del programa de seguridad; término del mismo; pruebas desarrolladas durante el año; pruebas positivas y número de exámenes de aptitud física.
(Circular 12 de 2005, Circular 6 de 2007)

CAPÍTULO 7. TRANSPORTE MASIVO

Artículo 3.7.1 Sostenibilidad de los sistemas de transporte masivo, integrado y estratégico

1. En un ejercicio articulado de las instituciones competentes (entes gestores y autoridades de tránsito y transporte), se deberá adelantar el seguimiento a la cobertura actual de los sistemas de transporte, en términos de satisfacción de la demanda de movilización de los habitantes de su zona de influencia, en la cual, presentadas las necesidades de los usuarios del servicio, se establezca la manera en que la autoridad considera logrará satisfacerlas. Se sugiere que esta evaluación contemple la revisión de los siguientes aspectos: Estado actual de los cronogramas de implementación. Estado actual de vinculación de flota. Nivel de cobertura del Sistema. Estado actual del cronograma del proceso de chatarrización. Estado actual de la etapa de reorganización y cronograma de desmonte de rutas del Transporte Público Colectivo (TPC). Gestión de la Demanda. Lo anterior permitirá definir el estado del arte o diagnóstico de los sistemas con el fin de iniciar el plan de trabajo correspondiente encaminado a la generación de medidas que permitan mejorar las condiciones actuales de sostenibilidad de los sistemas, en el que se pueda definir y generar indicadores frente a las condiciones reales de operación y gestión de la demanda.

2. Realizada la evaluación del servicio y establecidas las falencias operativas y financieras, deberá procederse a la adopción de un plan de choque que garantice la atención de la demanda insatisfecha a través, entre otros, de procesos de reorganización, integración y complementación con otras modalidades de transporte, propendiendo, a su vez, por la sostenibilidad del sistema y mitigar la sobreoferta de transporte público colectivo en aspectos como: i) la superposición de rutas (paralelismo), ii) prestación de servicios y iii) trazados no autorizados; para lo cual se sugiere que el Plan de Choque contemple los siguientes componentes: Plan de acción enfocado a la identificación de empresas, servicios, corredores y puntos de mayor afectación sobre la demanda de los Sistemas Integrados de Transporte Masivo (SITM)¹¹, con el objeto de planificar el control operativo. Lo anterior, a partir de la cobertura real de los SITM. Construcción de un modelo de seguimiento, evaluación y operación a partir de la creación de los equipos especializados para el control y realización de operativos para el transporte público no autorizado o colectivo. Generar un indicador que cuantifique y realice una medición efectiva para los controles de la informalidad, de acuerdo con la capacidad operativa de cada ciudad, para seguimiento periódico. Revisión sobre el cumplimiento de la normatividad de las empresas que prestan el servicio de transporte público colectivo. Elaboración de un documento técnico que muestre los resultados de los operativos en los cuales se identifiquen las empresas y rutas, que permitan tomar acciones de acuerdo con lo establecido en los artículos del 46 al 49 de la Ley 336 de 1996, frente a las consecuencias por incumplimiento de las disposiciones de transporte. Identificación de puntos de control y mayor afectación de la demanda de los SITM, por efectos de la ilegalidad, enfocado a mitigar la informalidad del transporte público colectivo y/o el uso de otros vehículos no autorizados para el transporte público de pasajeros.

3. Respecto de la operación de los sistemas, en un ejercicio de las entidades territoriales realizado en coordinación con las autoridades nacionales competentes y a partir de los resultados anteriores, se deben evaluar las condiciones para la generación de un nuevo plan de implementación y operación de los sistemas que permita mejorar el servicio prestado y la sostenibilidad de la operación; detallando las acciones necesarias para iniciar los procesos de redefinición de los aspectos técnicos, operativos, financieros y de gobierno corporativo que resulten indispensables, e indicando las condiciones que desde los aspectos legales requieran consideración. Sin embargo, es recomendable que los planes de mejoramiento que se planteen incluyan, como mínimo, las siguientes actuaciones: Plan de vinculación de flota. Plan y cronograma de implementación de servicios. Plan y cronograma de desmonte de las rutas del TPC, si es necesario, bajo el entendido que exista un avance del proceso de implementación y puesta en marcha de algún tipo de sistema. Todo encaminado a mejorar la prestación del servicio y de esta forma aumentar la demanda de pasajeros movilizados. Plan complementario, con un servicio prestado a través del transporte público convencional, en el que primen mayores garantías para los usuarios en cuanto a frecuencias y calidad del servicio. En este sentido, la legislación nacional permite la realización de convenios de colaboración empresarial" encaminados a atender el 100% de la demanda mediante la integración de los Sistema Masivos y el TPC, bajo condiciones operacionales que incrementen la calidad del servicio. Para tal fin, las autoridades locales deben adelantar los análisis técnicos, financieros y jurídicos correspondientes para evaluar las condiciones de la posible aplicación de estos convenios. Plan y cronograma del proceso de chatarrización. Plan de seguimiento a la gestión de la demanda. En el caso de los Sistemas Estratégicos de Transporte Público (SETP), la construcción del plan de mejoramiento se orientaría encontrando punto de partida en los lineamientos, productos y actividades resultantes del proceso de estructuración técnica, legal y financiera de detalle. Con estos insumos se deberán priorizar las acciones que los distintos actores del SETP, públicos y privados, puedan adelantar en el marco de un plan de implementación organizado. Se recomienda que dicho plan de implementación contenga como mínimo la priorización de acciones para la construcción del andamiaje institucional y empresarial, la vinculación de tecnología, la reestructuración operacional, y la ejecución de infraestructura asociada a las necesidades de la puesta en marcha de la operación del SETP.

4. En caso de que la entidad territorial, con base en los análisis del ente gestor, defina la necesidad de realizar la reestructuración técnica, legal y financiera que se evidencien necesarias en los procesos anteriormente reseñados, será acompañada por las entidades de la Nación competentes, estableciendo políticas, metas y/o acciones que mitiguen las condiciones actuales de los sistemas y mejoren el panorama de la sostenibilidad y del servicio al usuario que proveen dichos sistemas. Para los casos de reestructuración deberá informarse con oportunidad los cambios propuestos al Gobierno nacional, con el fin de mantener una coordinación y colaboración con las entidades del estado. Respecto de las posibles acciones de reestructuración de la operación de los sistemas, se debe procurar hacerlas a través de procesos concertados para la modificación de los contratos vigentes, conforme resulte necesario, sin perjuicio de que las nuevas condiciones se impongan unilateralmente por la administración en ejercicio de las facultades que les corresponden de conformidad con los artículos 16 y 17 de la Ley 80 de 1993, cuando las negociaciones sean infructuosas y las necesidades del servicio público esencial así lo impongan.

5. Gobierno corporativo de los entes gestores. Comprende la estructura y los procesos para el direccionamiento de los entes gestores, especificando claramente la distribución de derechos y

responsabilidades de los accionistas, juntas directivas y gerentes de las empresas. Con la implementación de estructuras de gobierno corporativo en los entes gestores se busca generar transparencia y consistencia frente a quién y cómo se toman las decisiones en la empresa, contribuyendo a mejorar el desempeño operativo a través de una mejor distribución de recursos y una gestión más eficiente. Adicionalmente, se procura mejorar la interacción entre las partes interesadas, fortaleciendo las relaciones laborales y sociales, así como la protección ambiental. De esta manera, se busca encontrar un equilibrio en la implementación de políticas públicas y velar por la sostenibilidad fiscal.

De manera complementaria, se enfatiza que todas las acciones que conduzcan a la estabilización de los sistemas de transporte público deben estar dirigidas a la satisfacción plena de las necesidades de movilización de los usuarios, garantizando condiciones adecuadas de acceso, calidad y seguridad; sin que en la búsqueda de eficiencias operativas y/o financieras se sacrifique la calidad del servicio al usuario o su cobertura o se gestan escenarios que conduzcan a la promoción de la motorización de los ciudadanos o la apertura de espacios para el desarrollo de servicios de transporte público informal. Así las cosas, deberá perseguirse la satisfacción del 100% de la demanda, para lo cual se puede recurrir a la complementación, integración y articulación de las diferentes modalidades y servicios autorizados, contando, para estos efectos, con los convenios de colaboración como herramienta primordial establecida por el legislador, conforme a las evaluaciones técnicas, legales y financieras que adelanten las autoridades locales.

Los avances sobre las acciones emprendidas a partir de la presente circular se deben reportar a las entidades que suscriben la circular conjunta (Ministerio de Transporte, Ministerio de Hacienda y Crédito Público, Superintendencia de Transporte, Procuraduría General de la Nación y Departamento Nacional de Planeación) dentro de los cinco primeros días calendario de cada mes. *(Circular conjunta 20161010404321 de 2016)*

CAPÍTULO 8. TRANSPORTE DE CARGA

Artículo 3.8.1 Control y Seguimiento a Infracciones de Tránsito de los Conductores. Las empresas de transporte de carga deberán reportar a la Superintendencia de Transporte la totalidad de la información requerida en el artículo 93 de la ley 769 de 2002, modificado por la ley 1393 de 2010 y por el decreto-ley 19 de 2012, en forma mensual durante los primeros diez (10) días calendario, la información del mes anterior.

(Circular 14 de 2014, Resolución 15681 de 2017)

Artículo 3.8.2. Límite de peso. Considerando que para la aplicación de lo establecido en el artículo 8° de la Resolución 4100 de 2004 se considera tolerancia positiva de medición, el número de kilogramos que puede exceder del peso bruto vehicular autorizado durante el pesaje del vehículo, a fin de tener en cuenta las diferencias ocasionadas por el peso del conductor, el peso del combustible, el exceso de peso producido por efecto de la humedad absorbida por las mercancías, la calibración y la operación de las básculas de control y cualquier otro aditamento o situación que pueda variar la medición del peso bruto vehicular, es obligación de los generadores o remitentes, empresas de transporte legalmente habilitadas y propietarios, poseedores o tenedores de los equipos, especialmente aquellos que movilizan mercancías desde los puertos hacia el interior del país, dar estricto cumplimiento a los límites establecidos en las resoluciones 4100 de 2004, 2888 de 2005 y 1782 de 2009, sin que sea admisible jurídicamente utilizar el margen de tolerancia positiva

como parte del margen de peso bruto vehicular legalmente permitido, puesto que se incurrirá en infracción a las normas de transporte que regulan tales límites.

La tolerancia máxima positiva establecida en la normatividad que regula la materia no debe ser utilizada como carga inicial por las empresas de servicio público de transporte terrestre automotor de carga, ni por los generadores de carga. Adicionalmente, los puertos no deben permitir el despacho de vehículos que utilicen la tolerancia positiva de medición.

(Circular 2 de 2010, Circular 21 de 2016)

Artículo 3.8.3 Publicidad de los certificados de las estaciones de pesaje. Los titulares de las básculas camioneras deberán (i) imprimir y entregar el ticket de pesaje a todos los usuarios de la báscula en carreteras o puertos, cuya medición supere el peso máximo establecido en la normatividad vigente y a quien lo solicite, si la medición se encuentra dentro de los rangos permitidos por la norma; y (ii) imprimir los tickets de pesaje, en papel y con tinta que permita su lectura a largo plazo, toda vez que dicho ticket es soporte de actuaciones administrativas adelantadas por la Superintendencia de Transporte.

(Circular 21 de 2016)

Artículo 3.8.4 Siplaft.

1. Se establece de manera obligatoria la implementación del sistema integral para la prevención y control del lavado de activos, la financiación del terrorismo y financiamiento de la proliferación de armas de destrucción masiva — SIPLAFT, para los supervisados habilitados para la prestación del servicio terrestre automotor de carga.

2. **Ámbito de Aplicación.** Las presentes disposiciones deberán cumplirse por todas las empresas destinatarias, sin importar el tipo societario escogido para su conformación o si es de carácter cooperativo, de conformidad a los siguientes plazos:

2.1 Las empresas habilitadas para el transporte terrestre automotor de carga (sin importar si se encuentran o no en operación), que no hayan implementado políticas o sistemas de prevención y control del riesgo de LA/FT-PADM, deberán cumplir con lo dispuesto en la presente disposición a más tardar el último día hábil del mes de febrero de 2017.

2.2. Las empresas habilitadas para el transporte terrestre automotor de carga (sin importar si se encuentran o no en operación), que ya tienen implementadas políticas o sistemas de prevención y control del riesgo de LA/FT-PADM, deberán revisar tales políticas y verificar que cumplen con lo dispuesto en la presente disposición, realizando las modificaciones a que haya lugar, a más tardar el último día hábil del mes de marzo de 2017.

2.3. Las empresas que obtengan habilitación para la prestación del servicio de transporte terrestre automotor de carga, con posterioridad a la entrada en vigencia de esta disposición, deberán dar cumplimiento a lo dispuesto en el presente Acto Administrativo, hasta tres (3) meses contados a partir de su habilitación, así estén o no operando.

3. **Obligación de reportar la implementación del SIPLAFT.** Las empresas habilitadas para el transporte terrestre automotor de carga, tienen la obligación de reportar la implementación del SIPLAFT, en el sistema VIGÍA de la Superintendencia de Transporte, conforme a las siguientes reglas:

3.1 Manuales e Instructivos: Observe los vídeos tutoriales, y consulte los manuales de diligenciamiento y preguntas frecuentes, a través del siguiente enlace web: <http://www.supertransporte.gov.co/index.php/planeacion-y-gestion/afc/126-vigia>

Descargue el instructivo, léalo y aplíquelo para obtener el usuario y la contraseña, que le permitirá ingresar al sistema y reportar la información solicitada por la Superintendencia.

3.2. Registro de vigilados: Previo al reporte de la información contenida en la presente Resolución, los sujetos de supervisión deberán efectuar “el registro de vigilados”, en el Sistema VIGIA. En el siguiente link <http://www.supertransporte.gov.co/index.php/normatividad/126-vigia>, se encuentra el manual para el registro de vigilados.

3.3. Plazo para el cargue y envío de la información: posterior al registro de vigilados, las empresas deberán realizar el cargue de la implementación del sistema SIPLAFT en el sistema VIGÍA de la Superintendencia de Puertos y Transporte (módulo de SIPLAFT), desde el 03 abril de 2017, hasta el 30 de abril de del 2017.

4. Definiciones. Para los efectos de la presente disposición se tendrán en cuenta las siguientes definiciones:

4.1. Actividad transportadora: De conformidad con el artículo 6 de la Ley 336 de 1996, se entiende por actividad transportadora un conjunto organizado de operaciones tendientes a ejecutar el traslado de personas o cosas, separada o conjuntamente, de un lugar a otro, utilizando uno o varios modos, de conformidad con las autorizaciones expedidas por las autoridades competentes, basadas en los reglamentos del Gobierno Nacional.

4.2. Administradores: De conformidad al artículo 22 de la Ley 222 de 1995, son administradores, el representante legal, el liquidador, el factor, los miembros de juntas o consejos directivos y quienes de acuerdo con los estatutos ejerzan o detenten esas funciones.

4.3. Asociados: Son los denominados socios o accionistas, es decir, aquellas personas que, en asociación con otra u otras, constituyen una sociedad mercantil con fines de lucro, participando en las pérdidas y beneficios. Cuando dicha persona es socio de una empresa donde el capital está representado en acciones se usa el término accionista.

4.4. Beneficiario Final: Para efectos del presente acto administrativo de conformidad con las recomendaciones del GAFI se entenderá como beneficiario final a la(s) persona(s) natural(es) que finalmente posee(n) o controla(n) a un cliente y/o la persona natural en cuyo nombre se realiza una transacción. Incluye también a las personas que ejercen el control efectivo final o tienen una titularidad por el 25% o más de una persona jurídica.

4.5. Cadena del transporte: De acuerdo con lo dispuesto en el literal d del artículo 2.4.4.2 del Decreto Único Reglamentario del Sector Transporte 1079 de 2015, la cadena de transporte se refiere a la secuencia de modos de transporte y puntos de intercambio o nodos para el movimiento de carga o pasajeros desde su origen hasta su destino, con uno o más transbordos.

4.6. Control del riesgo de LA/FT-PADM: Comprende la implementación de políticas, procesos, prácticas u otras acciones existentes que actúan para minimizar el riesgo LA/FT-PADM en las operaciones, negocios o contratos que realice la empresa.

4.7. Cuenta de Cobro: formalidad documental o promesa de pago, exigida cuando se presta un servicio.

4.8. Debida Diligencia (Due Diligence): Equivale a ejecutar algo con suficiente cuidado. Existen dos interpretaciones sobre la utilización de este concepto en la actividad empresarial. La primera, se concibe cómo actuar con el cuidado que sea necesario para evitar la posibilidad de llegar a ser considerado culpable por negligencia y de incurrir en las respectivas responsabilidades

administrativas, civiles o penales. La segunda, de contenido más económico y más proactiva, se identifica como el conjunto de procesos necesarios para poder adoptar decisiones suficientemente informadas.

4.9. Documentos del transporte: Son aquellos documentos de porte obligatorio, requeridos como requisitos para el transporte de mercancías peligrosas y que pueden ser solicitados en cualquier momento y lugar por la autoridad competente.

4.10. Empresa de servicio público de transporte terrestre automotor de carga: Es aquella persona natural o jurídica legalmente constituida y debidamente habilitada por el Ministerio de Transporte, cuyo objeto social es la movilización de cosas de un lugar a otro en vehículos automotores apropiados en condiciones de libertad de acceso, calidad y seguridad de los usuarios.

4.11. Evento: Incidente o situación de LA/FT-PADM que ocurre en la empresa durante un intervalo particular de tiempo.

4.12. Financiación del terrorismo: Delito que comete toda persona que incurra en alguna de las conductas descritas en el artículo 345 del Código Penal, modificado por el artículo 16 de la Ley 1453 de 2011.

4.13. Fuentes de riesgo: Son los agentes generadores de riesgo de LA/FT-PADM en una empresa y se deben tener en cuenta para identificar las situaciones que puedan generarle este riesgo en las operaciones, negocios o contratos que realiza.

4.14. Gestión del riesgo de LA/FT-PADM: Consiste en la adopción de políticas que permitan prevenir y controlar el riesgo LA/FT-PADM.

4.15. Grupo de Acción Financiera Internacional (GAFI). Organismo intergubernamental cuyo propósito es elaborar y promover medidas para combatir el lavado de activos.

4.16. Herramientas: Son los medios que utiliza la empresa para prevenir que se presente el riesgo de LA/FT-PADM y para detectar operaciones intentadas, inusuales o sospechosas. Dentro de dichas herramientas se deben mencionar, entre otras, las señales de alerta, indicadores de operaciones inusuales, programas para administración de riesgos empresariales y hojas electrónicas de control.

4.17. Manifiesto de carga: Es el documento que ampara el transporte de mercancías ante las distintas autoridades, por lo tanto, debe ser portado por el conductor del vehículo durante todo el recorrido. Se utilizará para llevar las estadísticas del transporte público de carga por carretera dentro del territorio nacional.

4.18. LA/FT-PADM: Lavado de Activos, Financiación del Terrorismo y Financiamiento de la Proliferación de Armas de Destrucción Masiva.

4.19. Lavado de activos: Delito que comete toda persona que busca dar apariencia de legalidad a bienes o dinero provenientes de alguna de las actividades descritas en el artículo 323 del Código Penal, modificado por el artículo 33 Ley 1474 de 2011, modificado por el artículo 11 Ley 1762 de 2015.

4.20. Listas nacionales e internacionales: Relación de personas y empresas que de acuerdo con el organismo que las publica, pueden estar vinculadas con actividades de lavado de activos o financiación del terrorismo, como lo son las listas del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas, que son vinculantes para Colombia. Adicionalmente, pueden ser consultadas por Internet las listas OFAC, Interpol, Policía Nacional, entre otras.

4.21. Máximo Órgano Social: Se le conoce como junta de socios o asamblea de accionistas y se conforma cuando se reúnen los socios o los accionistas, respectivamente.

4.22. Monitoreo: Es el proceso continuo y sistemático mediante el cual se verifica la eficiencia y la eficacia de una política o de un proceso, mediante la identificación de sus logros y debilidades para recomendar medidas correctivas tendientes a optimizar los resultados esperados. Es condición para

rectificar o profundizar la ejecución y para asegurar la retroalimentación entre los objetivos, los presupuestos teóricos y las lecciones aprendidas a partir de la práctica.

4.23. Omisión de denuncia de particular: Consiste en tener conocimiento de la comisión de los delitos señalados en el artículo 441 del Código Penal y no denunciarlos ante las autoridades competentes.

4.24. Operación intentada: Se configura cuando se tiene conocimiento de la intención de una persona natural o jurídica de realizar una operación sospechosa, pero no se perfecciona por cuanto quien intenta llevarla a cabo desiste de la misma o porque los controles establecidos o definidos por la empresa no permitieron realizarla. Estas operaciones también deberán reportarse de forma inmediata a la UIAF.

4.25. Operación Inusual: Es aquella cuya cuantía o características que no guardan relación con la actividad económica ordinaria o normal de la Empresa o, que por su número, cantidad o características no se ajusta a las pautas de normalidad establecidas por la Empresa para un sector, una industria o una clase de contraparte.

4.26. Operación sospechosa: Es aquella que por su número, cantidad o características no se enmarca dentro de los sistemas y prácticas normales de los negocios, de una industria o de un sector determinado y, además, que de acuerdo con los usos y costumbres de la actividad que se trate, no ha podido ser razonablemente justificada. Cuando se detecten esta clase de operaciones, deben ser reportadas de manera inmediata a la UIAF.

4.27. Personas Expuestas Políticamente (PEP): Son personas nacionales o extranjeras que por razón de su cargo manejan recursos públicos, o tienen poder de disposición sobre estos o gozan de reconocimiento público. Las PEP extranjeras son individuos que cumplen o a quienes se les han confiado funciones públicas prominentes en otro país, como por ejemplo los Jefes de Estado o de Gobierno, políticos de alto nivel, funcionarios gubernamentales o judiciales de alto nivel o militares de alto rango, ejecutivos de alto nivel de corporaciones estatales, funcionarios de partidos políticos importantes. Las PEP domésticas son individuos que cumplen o a quienes se les han confiado funciones públicas prominentes internamente, como por ejemplo los Jefes de Estado o de Gobierno, políticos de alto nivel, funcionarios gubernamentales o judiciales de alto nivel o militares de alto rango, ejecutivos de alto nivel de corporaciones estatales, funcionarios de partidos políticos importantes. Las personas que cumplen o a quienes se les han confiado funciones prominentes por una organización internacional se refiere a quienes son miembros de la alta gerencia, es decir, directores, subdirectores y miembros de la Junta o funciones equivalentes.

4.28. Políticas: Son los lineamientos, orientaciones o aspectos que fundamentan la prevención y el control del riesgo de LA/FT-PADM en la empresa. Deben hacer parte del proceso de gestión del riesgo de LA/FT-PADM.

4.29. Remesa Terrestre De Carga: Documento donde constan las especificaciones establecidas en el artículo 1010 del Código del Comercio y las condiciones generales del contrato, de conformidad con lo establecido en el artículo 30 del Decreto 173 de 2001 compilado en el Decreto 1079 de 2015 capítulo 7 artículo 2.2.1.7.5.5.

4.30. Reportes de transacciones múltiples de carga: Son aquellos reportes que se presentan ante la UIAF durante los 10 primeros días calendario del mes siguiente al trimestre, de todas las transacciones de carga nacionales o internacionales, realizadas con una misma persona natural o jurídica que en conjunto en el trimestre sean iguales o superiores a treinta millones de pesos (\$30.000.000), o su equivalente en otras monedas.

4.31. Reportes internos: Son aquellos que se manejan al interior de la empresa, están dirigidos al oficial de cumplimiento y pueden ser efectuados por cualquier empleado o miembro de la organización, que tenga conocimiento de una posible operación intentada, inusual o sospechosa.

4.32. Reporte objetivo: Son los reportes de aquellas transacciones que por sus características y de acuerdo con las condiciones de cada uno de los sectores reportantes, constituyen una fuente de información importante para el análisis desarrollado en la UIAF, por ejemplo, transacciones en efectivo, transacciones cambiarias, entre otros.

4.33. Riesgo de LA/FT-PADM:: Es la posibilidad de pérdida o daño que puede sufrir una empresa al ser utilizada para cometer los delitos de lavado de activos o financiación del terrorismo.

4.34. Sanciones financieras: El término sanciones financieras son tanto el congelamiento de activos como las prohibiciones para prevenir que los fondos u otros activos sean se ponga a disposición, directa o indirectamente, de o para el beneficio de alguna persona o entidad ya sea designada por o bajo la autoridad del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas dentro del capítulo VI de la carta de las Naciones Unidas.

4.35. Señales de alerta: Hechos, situaciones, eventos, cuantías, indicadores cuantitativos y cualitativos, razones financieras y demás información que la entidad determine como relevante, a partir de los cuales se puede inferir oportuno y/o prospectivamente la posible existencia de un hecho o situación que escapa a lo que la empresa determine como normal; a modo de ilustración pueden ser las siguientes: 1. Se encuentra reportada en listas restrictivas o vinculantes. 2. Presenta vínculos con delincuentes. 3. Efectúa altos movimientos en efectivo y se encuentra en zonas de alta influencia de grupos armados organizados (GAO). 4. Presenta incremento patrimonial injustificado. 5. Presenta fraccionamientos frecuentes en sus operaciones financieras. 6. Presenta altas operaciones en efectivo no acordes con su estructura financiera. 7. Operaciones realizadas con jurisdicciones listadas por el (GAFI) como no cooperantes. 8. Operaciones realizadas con monedas virtuales. 9. Operaciones de transporte de carga terrestre por carretera de productos que no corresponden con su actividad económica ordinaria. 10. Cambios de último minuto en el destino final de la mercancía o en la carga a transportar por parte del solicitante del servicio de transporte de carga terrestre por carretera. 11. Operaciones en las que se detecta que la persona que está solicitando el servicio de transporte de carga terrestre por carretera está actuando a nombre de un tercero y que sugieren el deseo de anonimato del real propietario de los bienes o la mercancía. 12. Operaciones de transporte de carga terrestre por carretera efectuadas a favor de menores de edad por personas que no poseen un vínculo cercano con este. 13. Solicitud de transporte de mercancías a sitios donde existe una producción excesiva de dicha mercancía. 14. Solicitud de servicio de transporte de carga terrestre por carretera por parte de personas naturales o jurídicas con escaso capital o sin aparente capacidad económica para poder solicitar dicho servicio. 15. Solicitud de transporte de carga terrestre por carretera por personas con domicilio aparentemente falsos. 16. Compraventa de empresas quebradas o en dificultades económicas, por parte de personas sin trayectoria en el sector. 17. Cancelación del servicio de transporte de carga terrestre por carretera efectuado por terceras partes que no tienen relación directa con la operación. 18. Información de un generador de carga o proveedor que no se pueda confirmar. 19. Crecimiento desproporcionado en las operaciones tradicionales del generador de carga terrestre. 20. Pagos de valor significativo mediante la utilización de recursos en efectivo no acordes con su estructura financiera. 21. Transportadores de carga que buscan permanecer por periodos de tiempo prolongados en el mismo lugar, sin que se presenten reportes de fallas mecánicas o bajo circunstancias que imposibiliten el transcurso normal de las rutas de viaje. 22. intentos de soborno u ofrecimientos de dadas con el fin de otorgar servicios o permitir afiliaciones a empresas de transporte. 23. Presionar o amenazar a funcionarios para que no cumplan con la reglamentación en cuanto a la vinculación de clientes nuevos dentro de la empresa transportadora de carga terrestre. 24. Proveedores que ofrezcan a la empresa de transporte descuentos inusuales o fuera de las condiciones de mercado. 25. Aumento inesperado en las rutas o frecuencias de empresas de transporte para abastecer cierta zona del

país, sin un incremento en el nivel de ventas. 26. Evidencia de desvíos reiterativos no autorizados en las rutas de entrega de los productos. 27. Incrementos inusuales en los gastos por insumos sin una variación en las frecuencias o rutas de una empresa de transportes. 28. Cambios evidentes del nivel de vida sin razón aparente de las personas que participan en las cadenas de suministro, compra y distribución de la empresa. 29. Nuevas rutas de repartición del producto en zonas alejadas de los núcleos urbanos, con escasa población y altas probabilidades de ser controladas por grupos terroristas.

4.36. Servicio público de transporte terrestre automotor de carga: De conformidad con el artículo 6 del Decreto 173 del 2001 compilado en el Decreto 1079 de 2015 capítulo 7 artículo 2.2.1.7.3, es aquel destinado a satisfacer las necesidades generales de movilización de cosas de un lugar a otro, en vehículos automotores de servicio público a cambio de una remuneración o precio, bajo la responsabilidad de una empresa de transporte legalmente constituida y debidamente habilitada en esta modalidad.

4.37 Sistema de Reporte en Línea — SIREL: Es el sistema administrado por la Unidad de Información y Análisis Financiero — UIAF, por medio del cual las empresas obligadas a implementar un sistema de prevención y control de Lavado de Activos, Financiación del Terrorismo y Proliferación de Armas de Destrucción Masiva, realizan los reportes correspondientes.

4.38. Transporte público: De conformidad con el artículo 3 de la Ley 105 de 1993, el Transporte Público es una industria encaminada a garantizar la movilización de personas o cosas, por medio de vehículos apropiados, en condiciones de libertad de acceso, calidad y seguridad de los usuarios y sujeto a una contraprestación económica.

4.39. Unidad de Información y Análisis Financiero (UIAF): Es una Unidad Administrativa Especial, de carácter técnico, adscrita al Ministerio de Hacienda y Crédito Público, creada por la Ley 526 de 1999, modificada por la Ley 1121 de 2006, que tiene como objetivo la prevención y detección de operaciones que puedan ser utilizadas para el lavado de activos o la financiación del terrorismo. Así mismo, impone obligaciones de reporte de operaciones a determinados sectores económicos.

4.40. Usuario del servicio de transporte terrestre automotor de carga: Es la persona natural o jurídica que celebra contratos de transporte terrestre de carga directamente con el operador o empresa de transporte debidamente constituida y habilitada.

4.41. Vehículo de carga: Vehículo autopropulsado o no, destinado al transporte de mercancías por carretera. Puede contar con equipos adicionales para la prestación de servicios especializados.

4.42. Vehículos vinculados: Vehículos de transporte de carga de servicio público y/o particular destinado al transporte de mercancías por carretera, que mediante contrato o - vinculación transitoria, regido por las normas del derecho privado, establece una relación contractual con una persona natural o jurídica, con el fin de prestar un servicio de transporte de mercancías peligrosas.

5. Fases para la implementación del SIPLAFT. El presente capítulo tiene como objeto establecer las fases de implementación del Sistema Integral de Prevención y Control del Riesgo de Lavado de Activos, Financiación del Terrorismo y Financiamiento de la Proliferación de Armas de Destrucción Masiva, que deberán desarrollar los sujetos supervisados de la Superintendencia de Puertos y Transporte que presten servicio público de transporte terrestre automotor de carga.

5.1 Fase 1. Diseño y Aprobación para la Implementación de Políticas. La empresa o cooperativa, deberá realizar el proceso de diseño, aprobación e implementación de políticas las cuales deben estar orientadas a la prevención y control del LA/FT-PADM, las cuales serán la base para el sistema SIPLAFT.

5.1.1. Diseño. El máximo órgano social o el Representante Legal de las empresas habilitadas para el transporte terrestre automotor de carga, deberán diseñar las políticas para la implementación del Sistema Integral de Prevención y Control del Riesgo de Lavado de Activos, Financiación del Terrorismo y Financiamiento de la Proliferación de Armas de Destrucción Masiva, que contendrán los lineamientos y procesos para la debida implementación del sistema. Dichas políticas deberán incluirse en las actividades que desarrollan las empresas o cooperativas.

5.1.2. Aprobación. El máximo Órgano Social, será el responsable de aprobar las políticas del SIPLAFT y mediante acta dejará constancia de aprobación.

5.1.3 Comunicación. Las políticas adoptadas para la implementación del SIPLAFT, deberán ser comunicadas a todos los empleados, socios, directivos, administradores y cualquier otra persona que tenga vinculación con la empresa, con el fin de asegurar que sean entendidas, implementadas y mantenidas en todos los niveles de la organización. De dicha comunicación deberán quedar los soportes pertinentes.

5.2 Fase 2. Procedimientos De Prevención Y Control Del Riesgo De LA/FT- PADM. En cumplimiento a las recomendaciones del GAFI la empresa deberá establecer procedimientos debidos y documentados de Prevención y Control, los cuales deberán contemplar lo contenido en esta sección.

5.2.1 Procedimientos de Prevención de LA/FT-PADM. Los procedimientos que se implementen para la prevención del riesgo de LA/FT-PADM, deben contener las siguientes condiciones:

5.2.1.1 Identificación de las situaciones que generen riesgo de LA/FT- PADM en las operaciones, negocios o contratos que realiza la empresa. La empresa o cooperativa deberá elaborar un documento mediante el cual se identifican y analicen las situaciones que puedan generarle riesgo de LA/FT-PADM, a través de la evaluación de las fuentes de riesgo, tales como: contrapartes, productos, canales de distribución y jurisdicción territorial. Con el fin de implementar los controles necesarios y facilitar su seguimiento. Cuando la empresa o cooperativa incurriere en nuevos mercados u ofrezca nuevos bienes o servicios, se deberá evaluar y analizar el riesgo de LA/FT-PADM.

5.2.1.2 Acreditar procesos de debida diligencia del conocimiento de los clientes, proveedores, socios, empleados y PEP's. La empresa o cooperativa deberá realizar el proceso de debida diligencia como proceso de prevención de vinculación con personas naturales o jurídicas que puedan estar vinculadas con actos de LA/FT-PADM y para efectos probatorios de debida y oportuna diligencia, a través de las siguientes actividades:

Conocimiento de los clientes y proveedores. Para dotar de seguridad el proceso de conocimiento del cliente y proveedores cuando la transacción así lo permita, la empresa o cooperativa deberá verificar la identidad del cliente y proveedor: Nit, dirección, teléfono y cualquier otra información adicional que se considere pertinente y se dejará constancia de la validación, por medio de un documento físico o electrónico, indicando: firma de quien realizó el proceso, fecha y hora.

Los datos suministrados deberán ser actualizados y validados, por lo menos una (1) vez al año. Para ello, la empresa o cooperativa deberá comunicar al cliente y proveedor, la obligación de suministrar los soportes necesarios para realizar el proceso.

Conocimiento de Personas Expuestas Políticamente PEP's. Cuando la empresa o cooperativa celebre operaciones con personas expuestas políticamente, de conformidad a lo establecido en el Decreto 1674 de 2016, deberá verificar sobre la autorización otorgada por el órgano competente para negociar o contratar y el origen de sus recursos. Cuando las personas expuestas políticamente, cumplan con el proceso de verificación, el máximo órgano social, deberá aprobarla realización de las relaciones comerciales (o continuar, en el caso de los clientes existentes) y realizar seguimiento y control sobre esa relación. Así como, a los cónyuges, compañeros permanentes y familiares hasta en segundo grado de consanguinidad y afinidad. Deberá quedar constancia de la aprobación de las relaciones comerciales con las personas PEP's.

Conocimiento de los asociados. El SIPLAFT que se adopte, debe contemplar herramientas que permitan establecer plenamente la identidad de los socios y accionistas, confirmar sus datos y tenerlos actualizados permanentemente. Así mismo, debe permitirle conocer la procedencia de los aportes en dinero o en especie, para lo cual se deberán requerir los documentos pertinentes. De la validación de los socios deberá quedar constancia del proceso.

Conocimiento de trabajadores o empleados. La empresa o cooperativa deberá verificar los antecedentes de sus trabajadores o empleados, antes de su vinculación y realizar por lo menos una actualización anual de sus datos, y se dejará constancia de la validación, por medio de un documento físico o electrónico, indicando: firma de quien realizó el proceso, fecha y hora. Cuando se detecten comportamientos inusuales en cualquier persona que labore en la empresa, se debe analizar tal conducta.

5.2.1.3 Determinar el monto máximo de efectivo que puede manejarse al interior de la empresa. Para prevenir el riesgo de LA/FT-PADM, la empresa o cooperativa deberá establecer controles y procedimientos para reglamentar la cantidad máxima de dinero en efectivo, que puede operarse con clientes y utilizar los medios de pago que ofrecen las instituciones financieras.

5.2.1.4 Países de mayor riesgo. Acorde a las recomendaciones del GAFI los sujetos supervisados, deberán aplicar medidas de debida diligencia intensificada a las relaciones comerciales y transacciones con personas naturales y jurídicas, e instituciones financieras, procedentes de países para los cuales el GAFI hace un llamado en este sentido. El tipo de medidas de debida diligencia intensificada que se aplique debe ser eficaz y proporcional a los riesgos.

Las empresas o cooperativa deberán validar la lista de los países de mayor riesgo en el siguiente Link <http://www.fatf-gaft.org/countries/Fhigh-risk>.

5.2.2. Procedimientos para el control del riesgo de LA/FT-PADM. Los procedimientos que se implementen para el control del riesgo de LA/FT-PADM, deben contener las siguientes condiciones:

5.2.2.1. Establecer herramientas para identificar operaciones inusuales o sospechosas. La empresa o cooperativa deberá establecer herramientas que permitan identificar operaciones inusuales o

sospechosas, por medio de aplicativos tecnológicos que generen alertas y hojas electrónicas (cuya información pueda ser consolidada periódicamente) o indicadores a partir de los cuales, se pueda inferir la existencia de situaciones que escapan al giro ordinario de sus operaciones. El análisis de la actividad sospechosa y/o inusual, se deberá conservar el soporte del análisis.

5.2.2.2. Reportes a la Unidad de Información y Análisis Financiero — UIAF-. La empresa o cooperativa, deberá realizar los reportes pertinentes a la UIAF de las posibles situaciones inusuales y/o sospechosas, así como el envío de los reportes que más adelante se contemplan, y que son de interés para el cumplimiento de las funciones de la UIAF). El envío de dichos reportes, se realizará a través del sistema de Reporte en Línea —SIREL-.

5.2.2.2.1. Reportar a la UIAF las operaciones intentadas y sospechosas - ROS. Las empresas o cooperativa, deberá reportar una operación intentada o sospechosa de forma inmediata ante la Unidad de Información y Análisis Financiero — UIAF-. Conforme a las instrucciones impartidas en el instructivo (anexo 1- ROS) o consultando la página de Internet www.uiaf.gov.co., y tendrá la calidad de reserva. De acuerdo a lo previsto en la Ley 526 de 1999 y las demás que la modifiquen, adicione o complemente.

Se debe entender por inmediato el momento a partir del cual la empresa toma la decisión de catalogar la operación como intentada o sospechosa. Para el efecto, no se necesita que la empresa tenga certeza de que se trata de una actividad delictiva, ni de identificar el tipo penal o de verificar que los recursos tienen origen ilícito; tan sólo se requiere que la operación sea sospechosa en los términos definidos en la presente disposición y/o dentro del manual de políticas de la misma entidad.

El reporte de la operación intentada o sospechosa a la UIAF, no constituye una denuncia ni da lugar a ningún tipo de responsabilidad para la empresa o cooperativa reportante, ni para las personas que hayan participado en su detección o en su reporte, de conformidad con el artículo 42 de la Ley 190 de 1995 y las demás que la modifiquen, adicione o complemente.

5.2.2.2.2. Reporte ausencia de ROS. Si durante el trimestre finalizado, no se presentó ningún reporte de operación intentada o sospechosa, la empresa o cooperativa deberá realizar un reporte de ausencia de ROS.

5.2.2.2.3. Reportes objetivos. La empresa o cooperativa suministrará a la UIAF información de objetiva la cual será para el cumplimiento de las funciones de la UIAF.

5.2.2.2.3.1. Reporte de transacciones múltiples de carga. Todos los sujetos supervisados, deberán reportar ante la Unidad de Información y Análisis Financiero — UIAF-, todas las transacciones derivadas de los movimientos de productos y/o mercancías de carga nacionales o internacionales realizadas con una misma persona natural o jurídica que en conjunto en el trimestre anterior sean iguales o superiores a treinta millones de pesos (\$30.000.000), o su equivalente en otras monedas, consultando la página de internet www.ulaf.gov.co.

5.2.2.2.3.2. Reporte de ausencia de transacciones múltiples de carga. Si durante el trimestre anterior la empresa o cooperativa no cumple con los requisitos para un reporte de transacciones múltiples de carga, deberán reportar ante la Unidad de información y Análisis Financiero — UIAF-, la ausencia de transacciones múltiples.

5.2.2.2.4 Otros reportes. La Unidad de Información y Análisis Financiero — UIAF-, podrá establecer otros reportes y/o controles para ser entregados en los términos y periodicidad que determine, de acuerdo con los riesgos y vulnerabilidad de LA/FT detectados en la actividad.

5.2.2.2.5 Plazo para el reporte Trimestral. El plazo para el reporte de ausencia de operación sospechosa, transacciones múltiples de carga y la ausencia transacciones múltiples de carga, será Trimestral conforme a las siguientes fechas:

5.2.2.3. Acreditar con soportes todas las operaciones, negocios y contratos. La empresa o cooperativa deberá establecer reglas específicas que prohíban la realización de actividades, negocios y contratos, sin que exista el respectivo soporte de la celebración del acuerdo, debidamente fechado y autorizado por quienes intervengan o lo elaboren. Todo documento que acredite transacciones, negocios o contratos de la empresa, además de constituir el soporte de la negociación y del registro contable, constituye el respaldo probatorio para cualquier investigación que puedan adelantar las autoridades competentes.

5.3 Fase 3. Oficial de Cumplimiento, Capacitación y Mantenimiento de Registros Para complementar los procedimientos de control y prevención de LA/FT- PADM la empresa o cooperativa deberá cumplir con lo estipulado en la presente sección.

5.3.1 Oficial de cumplimiento del sistema SIPLAFT. El Máximo Órgano Social, nombrará a un empleado de la empresa o cooperativa, a quien se le denominará oficial de cumplimiento, responsable de implementar el Sistema Integral de Prevención y Control del Riesgo de Lavado de Activos, Financiación del Terrorismo, conforme a las disposiciones establecidas en la presente Resolución y deberá garantizar las acciones necesarias para su cumplimiento.

5.3.1.1. Para el nombramiento del oficial de cumplimiento, se deberá contemplar los siguientes requisitos:

- 1) Vinculación laboral directa en nivel directivo.
- 2) Que el empleado tenga voz y voto en las decisiones de la empresa.
- 3) Contar con la certificación de aprobación de los cursos e-learning de la UIAF.
- 4) No podrá pertenecer a los órganos de control (revisoría fiscal o auditoría interna), ser el representante legal o de áreas en las cuales se generen conflictos de interés con respecto a las funciones de Oficial de Cumplimiento.
- 5) La persona designada deberá manifestar la aceptación de dicho cargo por escrito ante el máximo órgano social.

5.3.1.2. El representante legal de la empresa o cooperativa de transporte de carga, deberá comunicar a la Superintendencia de Puertos y Transporte, el nombramiento del oficial de cumplimiento, con los siguientes datos: nombre completo, cargo, ciudad, departamento, correo

electrónico, teléfono, dirección (ubicación del cargo) y fecha de nombramiento, así mismo anexar copia de la carta de aceptación del cargo y sus respectivos soportes.

5.3.1.3. Funciones del Oficial de Cumplimiento. El oficial de cumplimiento le corresponderá desempeñar las siguientes funciones: 1. Implementar y desarrollar los procesos de las políticas aprobadas para la implementación del SIPLAFT; 2. Identificar las situaciones que puedan generar riesgo de LA/FT-PADM en las operaciones que realiza la empresa; 3. Determinar los controles a las situaciones que puedan generar riesgo de LA/FT-PADM en las operaciones, negocios o contratos que realiza la empresa; 4. Realizar seguimiento de las políticas, procedimientos y controles establecidos; 5. Verificar la adopción y funcionamiento de los procedimientos definidos para el adecuado manejo, conservación y archivo de los documentos y reportes relacionados con la prevención de riesgo de LA/FT-PADM y garantizar la confidencialidad de dicha información; 6. Coordinar y programar los planes de capacitación sobre prevención de riesgos asociados al LA/FT-PADM, dirigido a todas las áreas y funcionarios de la organización, incluyendo los órganos de administración y control y la revisoría fiscal; 7. Proponer al máximo órgano social, los ajustes o modificaciones necesarios a las políticas del SIPLAFT; 8. Recibir y analizar los reportes internos de posibles operaciones inusuales, intentadas o sospechosas y realizar el reporte conforme a lo establecido en la presente disposición; 9. Mantener actualizados los documentos que contengan las políticas y procedimientos el SIPLAFT; 10. Realizar los reportes y actualizar la base de datos registrados en el Sistema de reportes en Línea — SIREL de la UIAF, 11. Mantener todas las actas establecidas en la presente Resolución 2. Custodiar el plan estratégico o documento, en el que se describan las políticas aprobadas; 13. Mantener los instructivos o manuales que contengan los procesos a través de los cuales se desarrolla las políticas aprobadas, firmados por el representante legal principal;

5.3.1.4. El oficial de cumplimiento deberá presentar un informe de su gestión semestralmente a los administradores y anualmente al máximo órgano social, con los siguientes aspectos: 1. Los procesos establecidos para la implementación de las políticas aprobadas, sus adiciones o modificaciones. 2. Los resultados del seguimiento o monitoreo para determinar la eficiencia y la eficacia de las políticas, procedimientos y controles establecidos. 3. Las medidas adoptadas para corregir las falencias encontradas al efectuar el monitoreo de los controles. 4. El cumplimiento dado a los requerimientos de las diferentes autoridades, en caso de que estos se hubieran presentado. 5. Las propuestas de ajustes o modificaciones a las políticas para la prevención y control del riesgo de LA/FT-PADM, que considere pertinentes. 6. El cumplimiento a los ajustes o modificaciones a las políticas de prevención y de control del riesgo de LA/FT-PADM, aprobados por el máximo órgano social. 7. Las últimas normas o reglamentaciones expedidas sobre la prevención y control del riesgo de LA/FT-PADM y las medidas adoptadas para darles cumplimiento a las mismas.

5.3.1.5. La designación del oficial de cumplimiento no exime a los administradores y demás empleados de la obligación de comunicarle internamente al oficial de cumplimiento, de acuerdo con el procedimiento que se haya establecido, la ocurrencia de operaciones inusuales, sospechosas o intentadas.

5.3.2. Capacitación. La empresa deberá brindar capacitación en el proceso de inducción y una (1) vez al año a todos sus empleados sobre las políticas, procedimientos, herramientas y controles adoptados para dar cumplimiento al SIPLAFT, con el objetivo de identificar cuando una operación

es intentada, inusual o sospechosa, cuándo debe reportarse, el medio para hacerlo y a quién. De dichas capacitaciones se dejará constancia de la asistencia.

5.3.3. Documento SIPLAFT. La empresa deberá realizar un documento firmado por el representante legal, que contendrá la política de prevención y control de LA/FT- PADM, los procesos, acciones o actividades, conforme a lo dispuesto en la presente Resolución y las demás normas complementarias.

Artículo 5.3.4. Mantenimiento de registros. Todos los sujetos obligados deberán conservar los documentos relativos a lavado de activos, financiamiento del terrorismo y financiamiento de la proliferación de armas de destrucción masiva, por un término no inferior a cinco (5) años.

6. Funciones y responsabilidades de los órganos de administración y control. Sin perjuicio de otras funciones asignadas, para la implementación del SIPLAFT se deberá establecer las siguientes funciones a cargo de los órganos de administración y del revisor fiscal.

6.1. Máximo Órgano Social. Para la implementación del SIPLAFT, el Máximo Órgano Social tendrá las funciones:

6.1.1 Diseñar las políticas para la prevención y control del riesgo de LA/FT-PADM, que harán parte del SIPLAFT;

6.1.2 Ordenar los recursos técnicos y humanos que se requieran para implementar y mantener en funcionamiento el SIPLAFT, teniendo en cuenta las características y el tamaño de la entidad.

6.1.3. Nombrar al oficial de cumplimiento;

6.1.4 Incluir en el orden del día de sus reuniones, la presentación del informe del oficial de cumplimiento y/o revisor fiscal, cuando estos lo determinen necesario;

6.1.5 Pronunciarse sobre los informes presentados por el oficial de cumplimiento y la revisoría fiscal y realizar el seguimiento a las observaciones o recomendaciones adoptadas, dejando constancia en las actas.

6.2. Representante legal. El representante legal, como ejecutor de las decisiones de la asamblea general y del consejo de administración o junta directiva, tendrá a su cargo, las siguientes funciones relacionadas con el riesgo de LA/FT-PADM

6.2.1. Disponer de los recursos técnicos y humanos para implementar y mantener en funcionamiento los mecanismos de prevención de LA/FT-PADM, según la aprobación impartida por el máximo órgano social;

6.2.2. Brindar el apoyo que requiera el oficial de cumplimiento;

6.2.3. Garantizar por la creación de los instructivos o manuales que contengan los procesos a través de los cuales se llevan a la práctica las políticas aprobadas

6.3. Revisor Fiscal. De conformidad con lo previsto en los numerales 1, 2 y 3 del artículo 207 del Código de Comercio, el revisor fiscal revisará las operaciones, negocios y contratos que celebre o cumpla la empresa, para que se ajustan a las instrucciones y políticas aprobadas por el máximo órgano social, y deberá informar anualmente al máximo órgano social y al oficial de cumplimiento, el cumplimiento o incumplimiento a las disposiciones contenidas en el SIPLAFT, así como las - inconsistencias y falencias que detecte respecto a la implementación del SIPLAFT o de los controles establecidos. Así mismo, en cumplimiento del numeral 10 del artículo 207 del Código de Comercio, adicionado por el artículo 27 del Ley 1762 de 2015, el revisor fiscal deberá realizar el reporte de

operaciones sospechosas a la UIAF en los términos establecidos en la norma mencionada. Para estos efectos, deberá solicitar usuario y contraseña en el sistema de reporte en línea SIREL, dispuesto en la página web de la UIAF.

7. Seguimiento o Monitoreo. Implementada las políticas aprobadas y los controles, la empresa deberá verificar su cumplimiento y adoptar las medidas necesarias para corregir las falencias detectadas en desarrollo del SIPLAFT.

8. Sanciones Financieras. Para garantizar el cumplimiento de las obligaciones internacionales de Colombia relativas a la aplicación de disposiciones sobre congelamiento y prohibición de manejo de fondos u otros activos de personas y entidades designadas por el Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas, asociadas a Financiamiento del Terrorismo y Financiamiento de la Proliferación de Armas de Destrucción Masiva, en consonancia con el Artículo 20 de la Ley 1121 de 2006 y las Recomendaciones 6 y 7 del Grupo de Acción Financiera Internacional (GAF), los sujetos obligados durante la aplicación del sistema de administración de riesgos ALA/CFT, deberán hacer seguimiento y monitoreo permanentemente a las Resoluciones 1267 de 1999, 1988 de 2011, 1373 de 2001, 1718 y 1737 de 2006 y 2178 de 2014 del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas y a todas aquellas que le sucedan, relacionen y complementen.

En el evento de encontrar cualquier bien, activo, producto, fondo o derecho de titularidad a nombre, administración o control de cualquier país, persona y/o entidad designada por estas Resoluciones, el Oficial de Cumplimiento o funcionario responsable, de manera inmediata, deberá reportarlo a la UIAF y ponerlo en conocimiento de la Fiscalía General de la Nación a través de los medios que dispongan para tal fin, guardando la respectiva reserva legal.

9. Las disposiciones contenidas en la presente Resolución se aplicarán sin perjuicio de aquellos sectores y/o actividades económicas que también tienen una obligación de reporte específica de acuerdo con las resoluciones expedidas por la Unidad de Información y Análisis Financiero u otras entidades.

(Resolución 74854 de 2016)

CAPÍTULO 9. AUTORIDADES Y ORGANISMOS DE TRÁNSITO

Artículo 3.9.1 Contratos relacionados con especies venales. Las autoridades encargadas de la celebración de contratos para la fabricación, comercialización y personalización de especies venales, solamente pueden contratar y/o autorizar con aquellas empresas que previamente han sido autorizadas y/o homologadas por el Ministerio de Transporte para la fabricación y comercialización de especies venales.

(Circular 44 de 2018)

Artículo 3.9.2. Vigilancia y control del cumplimiento de las normas de transporte y tránsito.

Las autoridades de tránsito, organismos de tránsito y entidades del sistema nacional de transporte deberán actualizar anualmente el “Plan Estratégico de Vigilancia y Control del Cumplimiento de las Normas de Transporte y Tránsito”, en los términos exigidos por la legislación nacional, especialmente en la resolución 3443 de 2016 del Ministerio de Transporte, o la disposición que la modifique o sustituya.

El Plan actualizado deberá ser depositado durante los primeros dos meses de cada año, en las Direcciones Territoriales del Ministerio de Transporte, según lo previsto en la misma resolución, así como enviado con copia a la Superintendencia de Transporte al correo ventanillaunicaderadicacion@supertransporte.gov.co
 (Circular 15 de 2020)

Artículo 3.9.3. Aplicación de sanciones del régimen de transporte. Las autoridades de tránsito, organismos de tránsito y entidades del sistema nacional de transporte deberán aplicar las sanciones que sean procedentes tanto del régimen de tránsito terrestre, así como también las de transporte terrestre de pasajeros, cuando se identifiquen conductas que infrinjan los dos regímenes.

Lo anterior, especialmente respecto de la realización de operaciones de transporte público de manera informal o ilegal, sin el cumplimiento de los requisitos tales como la habilitación, sin permisos de operación, sin vehículos homologados ni licencia de tránsito para transporte público, entre otros requisitos que puedan estar omitiéndose por prestadores informales o ilegales.
 (Circular 15 de 2020)

Artículo 3.9.4. Indicadores de control a la informalidad e ilegalidad. En relación con la gestión de las autoridades de tránsito, organismos de tránsito y entidades del sistema nacional de transporte, se medirá su gestión de la siguiente forma:

1. Indicadores generales de control. Estos indicadores buscan hacer seguimiento de la disponibilidad de cuerpo técnico de control y de los operativos de control realizados conforme el plan estratégico de informalidad:

Indicador	Descripción
Indicador de fuerza disponible / número de habitantes	Miembros disponibles del cuerpo de control / población
% puntos críticos intervenidos	Intervención de puntos críticos / puntos críticos de informalidad identificados en el mes

2. Indicadores sobre la gestión de las infracciones a las normas de tránsito (comparendos). Estos indicadores se aplicarán a las infracciones que están relacionados directamente a los riesgos de seguridad y con la prestación del servicio informal: C35, DO2. F, C29, B001, C24, D12, 412, H3. Es decir que, para cada una de las infracciones mencionadas anteriormente, se calcularán los indicadores incluidos en la siguiente tabla:

Indicador (aplicados a las infracciones sobre las infracciones objeto de análisis)	Descripción
% de comparendos impuestos por informalidad y seguridad vial.	Total de comparendos locales objeto de análisis / Total comparendos impuestos en la ciudad.
Comparendos pagados voluntariamente.	Comparendos pagados voluntariamente / Total comparendos.
Infractores por resolución.	Comparendos con resolución / Total comparendos
Comparendos posiblemente caducados por falta de gestión.	Comparendos posiblemente caducados/Total de comparendos.
Infractores que pagaron.	Comparendos con resolución pagados/ Comparendos con resolución.
Infractores que no han pagado - Cartera O.T.	Comparendos en mora / Total comparendos con resolución.
Valor de comparendos en mora.	Valor en pesos de comparendos en mora / Valor total comparendos con resolución en pesos.

Indicador (aplicados a las infracciones	Descripción
% vehículos inmovilizados del total de imposición.	Vehículos inmovilizados/ Total comparendos que dan inmovilización.
% de Licencias suspendidas.	Licencias de conducción suspendidas/Total comparendos que dan suspensión.
% de Licencias canceladas.	Licencias de conducción canceladas/Total comparendos que dan cancelación.
% infractores servicio particulares.	Comparendos a vehículos particulares/Total comparendos.
% infractores de servicio público.	Comparendos a vehículos públicos /Total de comparendos.
Reincidencias.	Conductores reincidentes / Tarjetas de conducción canceladas por reincidencia. Conductores reincidentes / Tarjetas de conducción suspendidas por reincidencia.
% Infracciones locales de tránsito en el país.	Total de infracciones de tránsito por ciudad /Total de infracciones de tránsito nacional.
% Infracciones locales de transporte en el país.	Total de infracciones de transporte por ciudad / Total de infracciones nacional.

Por lo expuesto, esta Superintendencia en ejercicio de sus funciones de inspección, control y vigilancia, mediante el contrato interadministrativo suscrito con la Dirección Nacional SIMIT, realizará el seguimiento a la gestión de los procesos sancionatorios en materia de tránsito, a través del reporte a dicha plataforma que los organismos de tránsito realizan, de acuerdo a lo establecido en los artículos 10 y 11 de la Ley 769 de 2002 "Código Nacional de Tránsito", sin perjuicio de otras actividades de seguimiento.
 (Circular 8 de 2017)

CAPÍTULO 10. ORGANISMOS DE APOYO AL TRÁNSITO

Artículo 3.10.1. Requisitos del subsistema nacional de calidad. Los organismos de apoyo al tránsito deberán reportar y mantener actualizado el estado de las acreditaciones, certificados de conformidad o certificados de gestión de calidad, según aplique, a través del aplicativo "Connecta" de la Superintendencia de Transporte.

Para lo anterior, deberá seguir estos pasos:

a) Solicitud de usuario. Los Organismos de Apoyo al Tránsito deberán contar con un usuario para ingresar al aplicativo "CONNECTA", el cual deberán solicitar a la Superintendencia de Transporte.

b) Cargue de la Información: al cargar la información se debe corroborar y verificar el número ID RUNT del organismo de apoyo al tránsito, toda vez que con este número se realizarán los cruces de información. Para el caso de los Centros Integrales de Atención en el campo "ID RUNT" deben ingresar un número concatenado conformado por el NIT, sin dígito de verificación de la sociedad propietaria del establecimiento de comercio habilitado y el número de matrícula del establecimiento de comercio sin ceros a la izquierda, guiones ni puntos. Para el Caso de los Organismo de Tránsito que imparten cursos para la reducción de la multa por infracciones de Tránsito, se debe ingresar un número concatenado conformado por el código divipola de la ciudad donde se ubica el Organismo conformado por ocho (8) dígitos y el NIT del Organismo de Tránsito

Los Organismos de Apoyo al Tránsito deberán mantener actualizada la información en el aplicativo.

El o los operadores del Sistemas de Control y Vigilancia de deberá validar la vigencia del documento y deberá dejar en estado "inconsistente" a los organismos de apoyo al tránsito que no tengan acreditación o certificado de conformidad en estado "VIGENTE" en el aplicativo "CONNECTA".

(Circular 92 de 2016, Circular 17 de 2018)

CAPÍTULO 11. OTRAS OBLIGACIONES DE LOS ADMINISTRADORES DE INFRAESTRUCTURA

Artículo 3.11.1 Sitios críticos de accidentalidad. Los concesionarios o contratistas que tengan a su cargo la operación de infraestructura carretera, deberán remitir a esta Superintendencia la información correspondiente a (i) la relación de sitios críticos e identificación de posibles riesgos en la infraestructura; (ii) la identificación de los sitios críticos donde han ocurrido eventos que hayan afectado o interrumpido la prestación del servicio (fecha de ocurrencia y tiempo de interrupción del servicio); (iii) las medidas implementadas en atención a la aplicación de los planes de emergencia o contingencias; y (iv) los mecanismos de información preventiva al usuario, donde se le alerte sobre la afectación o interrupción del servicio y posibles alternativas que le permitan acceder a él.

De igual manera, se solicita reforzar la señalización dispuesta en los diferentes puntos críticos y de otros mecanismos de información.

(Circular 8 de 2010)

CAPÍTULO 12. TRANSPORTE FÉRREO

Artículo 3.12.1 Reporte de información estadística de movimiento de carga y pasajeros. Los concesionarios, contratistas y administradores de infraestructura férrea, así como los operadores de transporte por vía férrea, deberán remitir a la Superintendencia:

1. La información de carga, pasajeros y mixto, dentro de los primeros cinco (5) días calendario de cada mes en el aplicativo CONNECTA.

2. Las incidencias ocurridas en la semana anterior, semanalmente.

(Circular 4 de 2018)

Artículo 3.12.2 Medidas relacionadas con la invasión de los corredores férreos. Las autoridades de tránsito y transporte de las regiones, es decir, los Gobernadores y los Alcaldes Municipales, Distritales o Metropolitanos, deben garantizar la protección y conservación del espacio

público en las zonas de terreno y fajas de retiro adquiridas por las entidades territoriales o pertenecientes a la Nación. Por lo tanto, se requiere que inicien las acciones administrativas, policivas y/o judiciales, con el fin de obtener la restitución de las zonas mencionadas, invadidas o en amenaza de invasión.

(Circular 62 de 2017)

TÍTULO IV. VIGILANCIA SUBJETIVA

CAPÍTULO 1. REPORTE ANUAL DE INFORMACIÓN SUBJETIVA

Artículo 4.1.1. Cargue de información en el sistema institucional. Las disposiciones contenidas en el presente artículo son de obligatorio cumplimiento para las personas naturales o jurídicas supervisadas por la Superintendencia de Transporte, clasificados como grupos NIIF 1 -plenas-, NIIF 2 -pymes- y NIIF 3 -microempresas-; Grupos Contaduría General de la Nación - Resoluciones 414 de 2014, 5933 de 2015 y sus modificatorios y grupo de entidades en proceso de liquidación decreto 2101 de 2016; en las condiciones, formas, medios y fechas acá establecidas.

En ese sentido, están obligadas todas las formas jurídicas de asociación estipuladas en las disposiciones legales, las personas naturales y jurídicas que prestan el servicio público de transporte y/o que desarrollan actividades relacionadas con el tránsito, transporte terrestre, marítimo, fluvial, aéreo, férreo, portuario, su infraestructura y sus servicios conexos y complementarios, entre otros:

- Las empresas de servicio público de transporte terrestre automotor habilitadas en el radio de operación nacional, municipal, distrital o metropolitano, (masivo, de pasajeros, colectivo, individual -taxi-, carga, especial y mixto), operadores y recaudadores de transporte masivo, operadores de transporte multimodal (OTM), empresas de transporte por cable, organismos y autoridades de tránsito, Centros de Enseñanza Automovilística (CEA), Centros de Reconocimiento de Conductores (CRC), Centros de Diagnóstico Automotor (CDA) y Centros Integrales de Atención (CIA) y otros.
- Operadores portuarios, sociedades portuarias regionales, sociedades portuarias de servicio público, sociedades portuarias de servicio privado, sociedades beneficiarias de autorizaciones temporales, homologaciones y licencias portuarias, sociedades portuarias fluviales y empresas de transporte fluvial y marítimo.
- Concesionarios de infraestructura férrea, Operadores férreos, concesionarios aeroportuarios, concesionarios de infraestructura de carretera, terminales de transporte terrestre automotor de pasajeros por carretera, entidades o empresas industriales y comerciales del estado o sociedades públicas que administran o explotan infraestructura de transporte no concesionada y las empresas de transporte aéreo.
- Las demás que determine la ley.

a) La información contable y financiera correspondiente al final del ejercicio económico que deben reportar anualmente los sujetos objeto de supervisión, corresponde al periodo comprendido entre el 1 de enero al 31 de diciembre de cada vigencia.

b) La información financiera y contable debe estar expresada en PESOS COLOMBIANOS y presentarse en forma comparativa con el ejercicio del año inmediatamente anterior, debidamente certificada y dictaminada.

c) Los sujetos sometidos a supervisión de la Superintendencia de Transporte deberán reportar la información subjetiva a través del Sistema Nacional de Supervisión al Transporte- VIGÍA-, en las fechas que se establecen a continuación, las cuales se encuentran determinadas de acuerdo con los últimos dígitos del NIT, sin tener en cuenta el dígito de verificación, de la siguiente forma:

Últimos dos dígitos del NIT	Fecha de entrega de la información
91-00	6 al 10 de junio de cada año
81-90	11 al 15 de junio de cada año
71-80	16 al 20 de junio de cada año
61-70	21 al 25 de junio de cada año
51-60	26 al 30 de junio de cada año
41-50	1 al 5 de julio de cada año
31-40	6 al 10 de julio de cada año
21-30	10 al 15 de julio de cada año
11-20	16 al 20 de julio de cada año
01-10	21 al 25 de julio de cada año

d) Los sujetos supervisados deberán diligenciar y transmitir los formatos descargables establecidos en el Sistema Nacional de Supervisión al Transporte - VIGÍA, de acuerdo con la clasificación del grupo NIIF. Los estados financieros se presentarán separados e individuales.

e) Los documentos e informes a reportar, corresponden a la vigencia anterior a la cual se transmite, los cuales deberán ser digitalizados y reportados en el Sistema Nacional de Supervisión al Transporte - VIGÍA, únicamente en formato PDF, mediante la extensión XBRL y con un tamaño no mayor a 5 megabytes -MB- (equivalente a 5000 kilobytes —KB-), para lo cual se desplegará la lista de los anexos de acuerdo con el tipo de vigilado. Para el efecto, se recomienda seguir el procedimiento incluido en los tutoriales que se publicarán en la página web de la entidad.

Los anexos de la información son los siguientes:

- Estado de situación financiera.
- Estado de resultados y estado de resultados integral.
- Estado de flujo de efectivo- método directo e indirecto.
- Estado de cambios en el patrimonio.
- Revelaciones o notas a los estados financieros.
- Certificación de cumplimiento
- Políticas contables.
- Dictamen del revisor fiscal.

- Informe de gestión
- Proyecto de distribución de utilidades para empresas o de excedentes para cooperativas.
- Litigios o reclamaciones, indicando el juzgado, la fecha, causa, cuantía y estado actual de los procesos.
- Declaración de renta correspondiente al año de la información reportada.
- Composición accionaria

f) Los sujetos clasificados como grupo 3 NIIF- microempresas-, se exceptúan de presentar los estados de flujo de efectivo y cambios en el patrimonio, de acuerdo con lo señalado en el artículo 2 de la Ley 905 de 2004 y los Decretos 1878 de 2008 y 2420 de 2015.

g) Los sujetos que se encuentran en proceso de liquidación, es decir, que no cumplen con la hipótesis de negocio en marcha, pueden acogerse a lo dispuesto en el Decreto 2101 de 2016.

h) Los sujetos que tengan más de un cierre contable en el año, deberán diligenciar la información correspondiente a cada ejercicio en forma independiente y presentarla en las fechas señaladas, previa solicitud de autorización a través de la línea telefónica nacional 01 8000 915 615 o al correo electrónico callcentervigia@supertransporte.gov.co, con quince días de anticipación del inicio de la reprogramación.

i) Los sujetos no obligados al calendario de personas jurídicas para la presentación de la declaración de renta y complementarios, deberán reportar ante el sistema VIGÍA su declaración de renta y complementarios a más tardar el 30 de noviembre de cada vigencia.

j) Información objeto de reporte: La información de carácter subjetivo está relacionada con la constitución, desarrollo y funcionamiento del supervisado en los aspectos societarios, económicos, contables, jurídicos y administrativos, la cual se reportará en forma virtual al Sistema Nacional de Supervisión al Transporte - VIGÍA a través de los módulos de: i) registro de vigilados, ii) subjetivo, iii) administrativo y iv) vigilancia financiera, conforme con el siguiente procedimiento:

k) Manuales e instructivos: El sujeto supervisado deberá visualizar los video-tutoriales y consultar los manuales de diligenciamiento y preguntas frecuentes. Es necesario que se descargue el instructivo y se examine para obtener el usuario y la contraseña que le permitirá ingresar al sistema y reportar la información solicitada por la Superintendencia de Transporte.

l) Registro de sujetos supervisados: Previo al reporte de la información de carácter subjetivo, los sujetos sometidos a supervisión, deberán efectuar el registro de vigilados o su actualización en el Sistema Nacional de Supervisión al Transporte - VIGÍA.

m) Clasificación NIIF: La clasificación es de carácter obligatorio para proceder con la entrega de la información subjetiva del año 2019. Cada vigilado es responsable de su clasificación en grupo NIIF, en el módulo de Registro de vigilados.

n) En aquellos casos en los cuales el vigilado requiera realizar un cambio de grupo NIIF, deberá presentar solicitud a la Delegatura que ejerce la supervisión subjetiva.

o) Estados financieros consolidados: Las sociedades que sean matrices o controlantes obligadas a remitir estados financieros, también deberán enviar los estados financieros consolidados diligenciados en PESOS COLOMBIANOS, utilizando los formatos establecidos en el sistema o mediante la extensión XBRL, correspondientes al estado de situación financiera y estado de resultados certificados y dictaminados, los cuales deberán ser cargados como anexos en el sistema VIGÍA. Adicionalmente, se deberán anexar las revelaciones o notas y el informe especial, de acuerdo con lo establecido sobre el particular en el artículo 29 de la Ley 222 de 1995.

Los sujetos a supervisión obligados a presentar estados financieros combinados o consolidados, deberán reportar a más tardar el 30 de julio de cada año.

p) En el evento de existir alguna modificación a los Estados Financieros ya remitidos, respecto de los presentados y aprobados por el máximo órgano social, será necesario y obligatorio su reenvío. Para este trámite se deberá remitir al Superintendente Delegado respectivo la solicitud justificada, indicando las cifras objeto de la modificación, suscrita por el representante legal, contador y revisor fiscal, si lo hubiere.

Sin seguir el procedimiento anterior, no podrán hacerse modificaciones al aplicativo obtenido para la presentación de la información subjetiva, ya sea por vía internet o por cualquier otro medio, ni tampoco se podrá alterar su estructura o forma de diligenciamiento, so pena de las sanciones legales a que haya lugar.

q) Además de las reglas previamente fijadas, es preciso tener en cuenta los siguientes aspectos:

- El supervisado debe mantener la información contenida en el Sistema Nacional de Supervisión al Transporte- VIGÍA debidamente actualizada, en razón a que la entidad la verificará en forma continua.
- La información que se presente sin las formalidades, en otros medios o por fuera de los términos exigidos por esta Superintendencia, para todos los efectos de ley y de la presente resolución se entenderá como “NO PRESENTADA”.
- Carecen de validez ante esta entidad los estados financieros que no estén acompañados de la certificación expedida por el representante legal y el contador, junto con el dictamen del revisor fiscal (este último requisito para aquellos vigilados obligados a tener revisor fiscal) y será de su responsabilidad las inexactitudes o errores que en su revisión determine esta autoridad.

r) De conformidad con las disposiciones legales vigentes y dando cumplimiento a los principios de transparencia y acceso a la información pública, la Superintendencia de Transporte pondrá a disposición de la ciudadanía los apartes públicos de los estados financieros reportados por los vigilados, a partir del 10 de agosto de cada año.

(Resolución 6299 de 2020)

CAPÍTULO 2. RECONOCIMIENTO Y FUNCIONAMIENTO DE COOPERATIVAS Y PRECOOPERATIVAS

Artículo 4.2.1 Reconocimiento por la Superintendencia. Las Cooperativas y Precooperativas de Trabajo Asociado, las CTA y PCTA, deben solicitar su reconocimiento o registro ante la Superintendencia de Transporte, para cuyo efecto deberán seguir las siguientes instrucciones:

1. Solicitud por escrito del registro.
2. Para quienes ya poseen, copia de la habilitación para la prestación del servicio público de transporte o registro para la actividad portuaria expedido la autoridad competente.
3. Diligenciar el formato denominado “Control de legalidad a cooperativas precooperativas de trabajo asociado”, suscrito por el Gerente y el Revisor Fiscal.
4. Copia de Acta de Asamblea General de constitución o donde conste la aprobación de los estatutos ajustados al Decreto 4588 de 2006.
5. Copia del texto completo de los estatutos ajustados al Decreto 4588 de 2006. En el evento de tratarse de una reforma se debe enviar un cuadro comparativo de los estatutos antiguos y los reformados.
6. Constancia de pago de por lo menos el veinticinco por ciento (25%) de los aportes sociales iniciales suscritos por los fundadores, expedida por el representante legal de la cooperativa,
7. Constancia de acreditación de educación cooperativa en trabajo asociado, de conformidad con lo dispuesto en su Artículo 14 Decreto 4588. de 2006. Inicialmente bastará una certificación expedida por el gerente y revisor fiscal en donde conste que los nuevos asociados recibieron la capacitación por parte de entidad debidamente acreditada
8. Copia del acto administrativo de autorización del régimen de trabajo asociado y de compensaciones expedido por el Ministerio de la Protección Social.
9. Listado de asociados verificados por la Junta de Vigilancia.
10. Listado de asociados hábiles asistentes a la Asamblea, registrados en el acta respectiva.
11. En caso de ser la Asamblea por Delegados
 - Acta de escrutinio verificada por órgano competente
 - Lista de delegados asistentes.
12. Copia de la convocatoria a la asamblea y constancia de la publicación de la misma para conocimiento de los asociados en el evento de tratarse de una reforma de estatutos.
13. Certificado de existencia y representación legal en original actualizado, en su caso.
(Circular 12 de 2008)

Artículo 4.2.2 Extensión del término de Precooperativa. Para la extensión del término de la Precooperativa se deberán presentar los siguientes documentos:

1. Solicitud por parte del Representante Legal
2. Balance General al mes anterior al que se presenta la solicitud
3. Certificado de la Entidad Promotora.
(Resolución 2465 de 2002)

Artículo 4.2.3 Conversión de Precooperativas a Cooperativas. Se deberá presentar solicitud escrita por parte del Representante Legal de la Precooperativa acompañada de los siguientes documentos:

1. Copia del Acta de Junta de Asociados aprobando la Conversión.
2. Texto completo de los estatutos aprobados de acuerdo con las disposiciones legales vigentes. firmados por el Presidente y Secretario de la Asamblea.

3. Balance General con corte al mes anterior de la solicitud de conversión.
Una vez sea aprobada la conversión se deberá registrar la Cooperativa en la Cámara de Comercio correspondiente y enviar un Certificado de Existencia y Representación a la Superintendencia de Transporte.
(Resolución 2465 de 2002)

CAPÍTULO 3. AUTORIZACIÓN DE FUSIONES, ESCISIONES Y OTRAS REFORMAS ESTATUTARIAS

Artículo 4.3.1 Fusiones entre cooperativas. Para la solicitud de aprobación de fusión, e incorporación de cooperativas deberán presentarse los siguientes documentos:

1. Solicitud firmada por parte de los Representantes Legales de las Cooperativas a Fusionarse o incorporarse.
2. Certificado de Existencia y Representación legal de las cooperativas a Fusionarse o incorporarse.
3. Estados Financieros del ejercicio inmediatamente anterior al que se está efectuando la fusión, de las Cooperativas a fusionarse o Incorporarse.
4. Balance General con corte al mes anterior al que se está presentando la fusión o incorporación de las Cooperativas a Fusionarse o Incorporarse.
5. Copia de las Actas de Asamblea de las Cooperativas en donde se autorice la fusión y se consagre la justificación de la misma. Para el caso de la Incorporación se deberán allegar la(s) copia(s) del o las Acta(s) de la Asamblea de la(s) Cooperativa(s) Incorporada(s) y en cuanto a la Incorporante se deberá allegar copia de la resolución emitida por el órgano competente según sus estatutos para aceptar dicho trámite.
6. Copia de las Convocatorias a las Asambleas en donde ha de aprobarse la fusión o Incorporación.
7. Copia de los estatutos de las Cooperativas a Fusionarse o Incorporarse (Incluye la Incorporante).
(Resolución 2465 de 2002)

CAPÍTULO 4. CÁLCULOS ACTUARIALES

Artículo 4.4.1. Cálculos actuariales de aviadores civiles.

1. Estarán obligadas a presentar ante la Superintendencia el cálculo actuarial:
 - Empresas de transporte aéreo que sean o hayan sido empleadoras de aviadores civiles beneficiarios del Régimen de Transición de Aviadores Civiles y que no hayan pagado o transferido a Caxdac la totalidad de los recursos a los cuales se refieren el Decreto Ley 1283 de 1994 y la Ley 860 de 2003.
 - Empresas de transporte aéreo que sean o hayan sido empleadoras de aviadores civiles beneficiarios del régimen de Pensiones Especiales Transitorias, y que no hayan pagado la

totalidad de los bonos de que trata el artículo 6 del Decreto 1282 de 1994, a favor de Caxdac.

- Empresas de transporte aéreo que sean o hayan sido empleadoras de aviadores civiles originalmente clasificados en el Régimen de Transición de Aviadores Civiles o en el régimen de Pensiones Especiales Transitorias que se trasladaron al régimen Solidario de Prima Media con Prestación Definida administrado por el I.S.S., o al régimen de Ahorro Individual con Solidaridad.
- Empresas de transporte aéreo que sean o hayan sido empleadoras de aviadores civiles originalmente clasificados en el Régimen de Transición de Aviadores Civiles o en el Régimen de Pensiones Especiales Transitorias, que no podrán acceder a los beneficios de estos regímenes por imposibilidad de cumplir con los requisitos de edad y tiempo de servicios, antes del 31 de julio de 2010, y que no se han trasladado a un fondo privado de pensiones o al I.S.S.

2. Los cálculos actuariales que deben elaborar las empresas de transporte aéreo tienen por objeto estimar el monto de la obligación económica a su cargo con los siguientes propósitos:

- a) Establecer el valor del registro contable del pasivo correspondiente según lo establecido por el artículo 77 del Decreto 2649 de 1993;
- b) Determinar de los efectos tributarios establecidos en los artículos 112 y 113 del Estatuto Tributario;
- c) Determinar de los recursos que deben ser trasladados a Caxdac, periódica y permanentemente hasta el año 2023, para la atención de las pensiones de los beneficiarios del Régimen de Transición de Aviadores Civiles según lo establecido en el Decreto Ley 1283 de 1994, la Ley 860 de 2003 y el Decreto 1269 de 2009;
- d) Determinar de los recursos necesarios para integración — pago anticipado de la totalidad de los recursos que habría de transferir en el futuro la empresa de transporte aéreo — para dar por concluida la obligación de transferencia a Caxdac para la atención de las pensiones de los beneficiarios del Régimen de Transición de Aviadores Civiles según lo establecido en el Decreto Ley 1283 de 1994, el Decreto 2783 de 2001, el Decreto 2210 de 2004 y el último inciso del artículo 5 del Decreto 1269 de 2009.

El pasivo estimado a que se refiere el literal a) incluye el cálculo actuarial para transferencia del Régimen de Transición de Aviadores Civiles mencionado en el literal c), los bonos a favor de Caxdac para el régimen de Pensiones Especiales Transitorias, los bonos pensionales por traslado a fondos privados de pensiones, los títulos pensionales por traslado al ISS y las indemnizaciones sustitutivas para quienes no alcanzan a cumplir requisitos legales para tener derecho a una pensión. Los cálculos actuariales deberán prepararse con la misma fecha de corte de los estados financieros de propósito general que se emiten con corte al 31 de diciembre o al final de cada ejercicio social.

Las empresas de transporte aéreo, una vez elaborados sus cálculos actuariales cuyo propósito sea el señalado en el literal a), deberán registrar contablemente los resultados del cálculo para efectuar el cierre contable del ejercicio social al cual corresponden. Los cálculos actuariales cuyo propósito sea el señalado en el literal d) no serán objeto de registro contable de pasivo pero podrán llevarse a cuentas de orden.

En caso de que se efectuaran observaciones a los cálculos por parte de esta Superintendencia, se certificará el valor de dicho cálculo; sin embargo, si el valor por el cual fueren aceptados es diferente al inicialmente certificado, las empresas de transporte aéreo deberán registrar contablemente la variación correspondiente en los resultados del periodo en que se otorgue la aceptación, en la forma establecida en el artículo 106 del Decreto 2349 de 1993.

La aceptación de los cálculos actuariales no tiene efecto alguno sobre los derechos u obligaciones pensionales del personal incluido en ellos porque su objeto es estimar el monto de una obligación económica a cargo de las empresas de transporte aéreo. La aceptación de los cálculos actuariales no tiene efecto alguno sobre los derechos u obligaciones de las administradoras de pensiones, sean ellas una AFP, Caxdac o el ISS. Los cálculos actuariales y su aceptación no constituyen título ejecutivo para exigir el pago de las obligaciones económicas que dichos cálculos estiman: los títulos ejecutivos que se puedan requerir son los establecidos en el artículo 24 de la Ley 100 de 1993 y el artículo 6 del Decreto 1269 de 2009.

3. El cálculo actuarial debe elaborarse con las siguientes bases técnicas establecidas por el Gobierno Nacional:

3.1. La tasa real de interés técnico para el cálculo actuarial de aviadores civiles beneficiarios del régimen de Transición de Aviadores Civiles, se aplicará de la siguiente manera:

3.1.1. La tasa real de interés técnico aplicable a los cálculos actuariales anuales con corte al año 2008, será del 4,8%, tal como lo establece el Decreto 2783 de 2001, y demás normas concordantes.

3.1.2. A partir del año 2009, se aplicará el último inciso del artículo 1 de Decreto 1269 de Abril de 2009, de la siguiente manera:

Corte del Año	Tasa Real Interés Técnico
2009	4.72%
2010	4.64%
2011	4.56%
2012	4.48%
2013	4.40%
2014	4.32%
2015	4.24%
2016	4.16%
2017	4.08%
2018	4.00%

3.2 La tasa para los futuros incrementos salariales y pensionales será la contemplada en el numeral 1 del artículo 1 del decreto 2783 de 2001.

3.3. Tablas de mortalidad: Desde 1994 las tablas de mortalidad son las establecidas para rentistas, hombres y mujeres, por la Resolución 0585 expedida por la Superintendencia Bancaria del 11 de abril de dicho año, o la que lo sustituya.

3.4. Para el cálculo proporcional para personal activo y retirado, se aplicará el ajuste establecido en el artículo 3 del Decreto 2783 de 2001, entendiendo por tiempo laborado el trabajado como aviador civil en cualquier empresa de transporte aéreo, tal como se establece en el artículo 3 de la Ley 860 de 2003, en concordancia con el artículos 1 y 7 del Decreto 1282 de 1994, artículo 1 del Decreto 1283 de 1994, y el inciso penúltimo del numeral 2.5.2.4., del capítulo XII, de la Circular Externa Básica Contable y Financiera 100 de 1995, de la Superintendencia Financiera.

4. Otras bases

4.1 El cálculo actuarial deberá contemplar la totalidad de las pensiones a favor de los aviadores civiles beneficiarios del Régimen de Transición de Aviadores Civiles que hubieren tenido con las empresas de transporte aéreo vinculación laboral como aviador civil, así como las pensiones a favor de sus sobrevivientes.

4.2 La metodología del cálculo actuarial será de rentas contingentes fraccionarias vencidas, crecientes anualmente; se basará en el valor a pagar mensualmente al pensionado o su beneficiario; y sus resultados se expresarán en moneda corriente del año correspondiente a la fecha de corte del cálculo.

4.3 Para los aviadores civiles y sus beneficiarios, cuyas pensiones hayan sido reconocidas antes del 1 de enero de 1994, deberá incluirse en el cálculo el reajuste pensional en salud generado por el artículo 143 de la Ley 100 de 1993.

4.4 Para los aviadores civiles y sus beneficiarios deberá incluirse en el cálculo, las mesadas adicionales que acompañan las mesadas ordinarias de los meses de junio y noviembre, en aplicación del artículo 1, inciso 8, y del parágrafo transitorio 6 del Acto Legislativo No. 1 de 2005, de la siguiente manera:

4.4.1 Para la pensión causada por el aviador civil, antes del 25 de julio de 2005, se debe incluir en el cálculo la mesada adicional que acompaña la mesada ordinaria del mes de junio, en cuantía igual a la mesada corriente, con un tope de quince (15) veces el salario mínimo legal mensual, según lo establece el artículo 142 de la Ley 100 de 1993; también debe incluirse en el cálculo la mesada adicional que acompaña la mesada ordinaria del mes de noviembre, en cuantía igual a la mesada ordinaria.

4.4.2 Para la pensión causada por el aviador civil a partir del 25 de julio de 2005, se debe incluir en el cálculo la mesada adicional que acompaña la mesada ordinaria del mes de junio, en cuantía igual a la mesada corriente, siempre y cuando esta mesada ordinaria sea inferior a tres salarios mínimos mensuales legales vigentes; también debe incluirse en el cálculo la mesada adicional que acompaña la mesada ordinaria del mes de noviembre en los términos del artículo 50 de la Ley 100 de 1993, es decir, en cuantía igual a la mesada ordinaria

4.5 Los cálculos para activos y retirados que no han completado 20 años de servicio como aviador civil deben diferirse por el tiempo que falte para completar dicho tiempo de servicio.

4.6 Para los aviadores civiles, debe incluirse en el cálculo, una pensión de sobrevivientes independientemente de su estado civil. Cuando no se conozca la edad del beneficiario se supondrá que dicho beneficiario es de sexo opuesto y su edad es cinco (5) años menor o mayor según el aviador civil sea hombre o mujer, respectivamente.

4.7 Cuando un caso pensional de sobrevivientes tenga simultáneamente varios beneficiarios, se incluirá únicamente el beneficiario que tenga la mayor expectativa de vida, con el valor de la mesada completa para todos los beneficiarios.

4.8 Para los aviadores civiles deberá incluirse en el cálculo el auxilio funerario en cuantía igual a la mesada corriente, con un mínimo de cinco (5) veces el salario mínimo legal mensual y un tope de diez (10) veces dicho salario, de conformidad con lo establecido por el artículo 51 de la Ley 100 de 1993. Este cálculo no se aceptará basado en la porción o cuota parte a cargo de la empresa.

4.9 Para los aviadores civiles en receso, es decir, los que no se encuentran afiliados a ninguna otra administradora y que no estén laborando en otra empresa de transporte aéreo como aviador civil, en aplicación del párrafo del artículo 1 del Decreto 1269 de 2009, el cálculo deberá basarse en el promedio salarial del último año trabajado, indexado anualmente, desde el año de retiro, hasta el año de corte del cálculo, según la variación del Índice de Precios al Consumidor certificado por el DANE.

4.10 Los cálculos para cada caso pensional deben elaborarse con base en la totalidad de la mesada para obtener así, el monto total correspondiente al respectivo aviador civil. A ese monto total se le aplicarán el factor de proporcionalidad y el porcentaje de cuota parte para obtener el valor neto a cargo de la empresa de transporte aéreo. No se aceptarán cálculos basados en cuotas parte de mesada.

5. Las empresas de transporte aéreo pueden pagar o transferir a Caxdac la totalidad de los recursos correspondientes a los aviadores civiles beneficiarios del Régimen de Transición de Aviadores Civiles, antes del vencimiento del término legalmente concedido para ello.

El cálculo actuarial para este efecto tendrá las siguientes bases:

5.1. La tasa para los futuros incrementos de salarios y pensiones será la establecida en el artículo 1 del Decreto 2783 de 2001.

5.2. La tasa real de interés técnico será del 4%, es decir la establecida por el artículo 4 del Decreto 2783 de 2001 y la Resolución 0610 de 1994 expedida por la Superintendencia Bancaria.

5.3. No se aplicará el factor proporcional al cual se refieren el artículo 3 del decreto 2783 de 2001.

5.4. Las demás bases serán las mismas establecidas para los cálculos actuariales para cierre contable contenidas en la presente circular.

6. El estudio actuarial que deben elaborar las empresas de transporte aéreo en relación con aviadores civiles debe incluir:

GRUPO 1

6.1. Aviadores civiles originalmente clasificados en el Régimen de Transición de Aviadores Civiles por tener 10 años o más de servicio y 40 o más años de edad (hombres) o 35 o más años de edad (mujeres) el 1 de abril de 1994.

Se incorporarán al estudio actuarial quienes tuvieron vinculación laboral con la empresa de transporte aéreo como aviadores civiles antes o después del 1* de abril de 1994, así:

6.1.1 Con el cálculo actuarial para transferencia de recursos a Caxdac quienes cumplieron requisitos legales para pensión, encontrándose pensionados o no, antes de la fecha de corte del estudio actuarial”;

6.1.2 Con el cálculo actuarial para transferencia de recursos a Caxdac quienes no alcanzaron a cumplir requisitos legales de pensión antes de la fecha de corte del estudio actuarial y pueden alcanzar a cumplir requisitos legales de pensión antes del 31 de julio de 2010;

6.1.3. Con el cálculo de las proyecciones de transferencia mínima y adicional quienes están en los dos grupos anteriores;

6.1.4. Con el cálculo de indemnización sustitutiva quienes no alcanzan a cumplir requisitos legales de pensión antes del 31 de julio de 2010;

6.1.5 Con el cálculo de Bono Pensional tipo A quienes se trasladaron a un fondo privado de pensiones del Régimen de Ahorro Individual con Solidaridad antes de la fecha de corte del estudio actuarial;

6.1.6 Con el cálculo de Título Pensional quienes se trasladaron al Régimen Solidario de Prima Media con prestación Definida administrado por el Instituto de Seguros Sociales antes de la fecha de corte del estudio actuarial:

6.1.7 Con el cálculo de las proyecciones de flujos de pago quienes están en los dos grupos anteriores.

GRUPO 2

6.2. Aviadores civiles originalmente clasificados en Pensiones Especiales Transitorias por tener menos de 10 años de servicio y menos de 40 años de edad (hombres) o 35 años de edad (mujeres) el 1” de abril de 1994. Se incorporarán al estudio actuarial quienes tuvieron vinculación laboral con la empresa de transporte aéreo como aviadores civiles antes del 1” de abril de 1994, así:

6.2.1 Con el cálculo de bono a favor de Caxdac quienes alcanzaron a cumplir requisitos legales de pensión, encontrándose pensionados o no, antes de la fecha de corte del estudio actuarial;

6.2.2 Con el cálculo de bono a favor de Caxdac quienes no alcanzaron a cumplir requisitos legales de pensión antes de la fecha de corte del estudio actuarial y pueden alcanzar a cumplir requisitos legales de pensión antes del 31 de julio de 2010.

6.2.3 Con el cálculo de las proyecciones de pago mínimo y adicional de los bonos a favor de Caxdac quienes están en los dos grupos anteriores;

6.2.4 Con el cálculo de indemnización sustitutiva quienes no alcanzan a cumplir requisitos legales de pensión antes del 31 de julio de 2010;

6.2.5 Con el cálculo de Bono Pensional tipo A quienes se trasladaron a un fondo privado de pensiones del Régimen de Ahorro Individual con Solidaridad antes de la fecha de corte del estudio actuarial;

6.2.6 Con el cálculo de Título Pensional quienes se trasladaron al Régimen Solidario de Prima Media con prestación Definida administrado por el Instituto de Seguros Sociales antes de la fecha de corte del estudio actuarial;

6.2.7 Con el cálculo de las proyecciones de flujos de pago quienes están en los dos grupos anteriores.

No se incorporarán al estudio actuarial quienes no tuvieron vinculación laboral con la empresa de transporte aéreo como aviadores civiles antes del 1° de abril de 1994.

6.3. El estudio actuarial no debe incluir:

Los casos pensionales para los cuales la empresa de transporte aéreo efectuó el pago del bono a favor de Caxdac antes de la fecha de corte del estudio actuarial;

Los casos pensionales para los cuales se efectuó el pago del Bono Pensional tipo A antes de la fecha de corte del estudio actuarial;

Los casos pensionales para los cuales se efectuó el pago del Título Pensional antes de la fecha de corte del estudio actuarial;

Los casos pensionales en los que se hubiere otorgado pensión de invalidez;

Los casos pensionales en los que se hubiere otorgado pensión de sobrevivientes a beneficiarios de aviadores civiles que no alcanzaron a cumplir requisitos legales de pensión antes de su fallecimiento.

7. INFORMACIÓN BASE DE LOS CÁLCULOS INDIVIDUALES.

7.1. La información individual base para los cálculos para persona, son proporcionados directamente por Caxdac a todas las empresas con las cuales tuvo vinculación como aviador civil, con base en sus registros del personal de aviadores civiles amparado por la Caja. Esta información

será suministrada por CAXDAC, y se entenderá certificada sobre la base que ellos conocen y solamente podrá ser ajustada en la medida en que las empresas sustenten modificaciones o cambios.

7.2. Para facilitar a Caxdac el mantenimiento actualizado de sus registros, las empresas de transporte aéreo deberán remitir a la Caja:

7.2.1. Las novedades de personal que se presenten para sus aviadores civiles, mensualmente, dentro del mismo plazo establecido para la presentación oportuna de las autoliquidaciones a los sistemas de seguridad social.

7.2.2. El salario promedio del último año de servicios para sus aviadores civiles que se retiren, inmediatamente se tenga disponible esta información.

7.2.3. El salario promedio del último año de servicios para sus aviadores civiles activos, anualmente, dentro de los primeros diez (10) días hábiles del mes de enero del año siguiente.

7.3. Caxdac recibirá de las empresas de transporte aéreo, copia del cálculo actuarial enviado para aprobación de la Superintendencia de Puertos y Transporte con el objeto de permitir a la Caja revisar la clasificación del personal y su información básica.

7.4. En caso de que la empresa de transporte aéreo no tuviere disponible la información actualizada proveniente de Caxdac sobre el personal que debe incluir en el cálculo actuarial, podrá acudir a sus propios archivos, así como a efectuar las estimaciones necesarias, con el fin de que pueda elaborar el cálculo actuarial oportunamente para efectos de los registros correspondientes en sus estados financieros de fin de ejercicio.

8. RESULTADOS DE LOS CÁLCULOS ACTUARIALES

8.1. Los resultados de los cálculos actuariales deberán detallar a cada persona en orden alfabético por apellido, en forma separada por cada uno de los grupos y subgrupos, determinados en el numeral 6.

Se deberá totalizar por separado, el número de personas de cada uno de los grupos y subgrupos del numeral 6, la suma de sus mesadas, los resultados parciales del cálculo actuarial y los valores netos a cargo de la empresa de transporte aéreo.

8.2. La presentación de los Resultados Individuales, debe incluir en cada línea o renglón del informe, los datos que se indican a continuación, en columnas debidamente enumeradas y tituladas, de la siguiente manera:

campo	Nombre	Descripción
1	No. ítem	numero consecutivo
2	No. de Grupo y Subgrupo	Número del grupo y subgrupo asignado en el numeral 6.
3	Nombre	Nombres y apellidos del aviador civil.
4	Tipo de Pensión	0= Aviador Civil 1=Beneficiario
5	Identificación	Numero de identificación
6	Sexo del Pensionado	1= Masculino, 2=Femenino
7	Sexo del Beneficiario	1= Masculino, 2=Femenino
8	Estado Civil	0=Casado, 1=Soltero
9	Estado del trabajador o pensionado	0=Valido, 1=Invalido
10	Estado actual del beneficiario	1=Valido, 2=Invalido 3=Pensionado
11	Estado laboral del aviador	0=Activo, 1=Receso

12	Edad actual del aviador o pensionado	Determinada desde el nacimiento hasta el corte del Cálculo con dos decimales.
13	Edad actual del beneficiario	Determinada desde el nacimiento hasta el corte del Cálculo con dos decimales.
14	Fecha de nacimiento del trabajador o pensionado	formato dd/mm/aaaa
15	Fecha de nacimiento del beneficiario	formato dd/mm/aaaa
16	Edad de pensión	
17	Tiempo de servicio en la empresa	como aviador civil
18	Tiempo total de servicio	como aviador civil afiliado a Caxdac
19	Factor de proporcionalidad	para el personal activo y retirado
20	Fecha de causación de la pensión de Jubilación	formato dd/mm/aaaa
21	Fecha de sustitución de la pensión de Sobreviviente	formato dd/mm/aaaa
22	Salario promedio del último año	
23	Salario integral	0=Si, 1=No
24	Pensión mensual total	
25	Número de mesadas	Teniendo en cuenta los numerales 4.4.1. y 4.4.2.
26	Valor de la prima de junio, pagadera en julio	
27	Valor de la prima de noviembre, pagadera en diciembre	
28	Reajuste mensual destinado a salud	
29	Porcentaje a cargo de la empresa	(cuota parte)
30	Total valor del cálculo para las mesadas a favor del aviador civil	(mesadas ordinarias y adicionales)
31	Total valor del cálculo para el reajuste de la mesada para cotización en salud	jubilado y sobreviviente
32	Total valor del cálculo para las mesadas a favor del beneficiario sobreviviente	(mesadas ordinarias y adicionales)
33	Total valor del cálculo para el auxilio funerario cotización en salud	
32	Total valor del cálculo para las mesadas a favor del beneficiario sobreviviente	(mesadas ordinarias y adicionales)
33	Total valor del cálculo para el auxilio funerario	
34	Valor total del cálculo)	Sumatoria de los campos 30, 31,32,33
35	Valor neto a cargo de la Empresa	campo 34 * campo 29 * campo 19

Se indicarán los tiempos de servicio en años, con cuatro decimales; los salarios, mesadas y demás valores económicos en pesos, sin decimales; y los factores y porcentajes con cuatro decimales.

9. CONDICIONES GENERALES DE LOS CÁLCULOS

9.1 El salario estará conformado por todas las sumas constitutivas del mismo, que forman parte del ingreso base de liquidación para pensiones, según lo establecido por la normatividad correspondiente. Este salario no será el último devengado sino el promedio del último año.

9.2. El salario y la pensión será la total para el aviador civil o su beneficiario; no se aceptarán cálculos basados en la porción o cuota parte a cargo de la empresa.

9.3. La pensión no será inferior al salario mínimo mensual vigente en la fecha correspondiente al cálculo, n superior al límite máximo de acuerdo al régimen que cobije al aviador.

9.4. El reajuste en salud es el mencionado en el numeral 4.3.

9.5. Los resultados previstos en el numeral 8.2., deben involucrar el diferimiento mencionado en el numeral 4.5.

9.6. El porcentaje a cargo de la empresa de transporte aéreo (cuota parte) será determinado de acuerdo con los artículos 121 a 124 de la Ley 100 de 1993, el artículo 11 del Decreto 2709 de 1994, la Ley 33 de 1985, artículo 21 del decreto 1748 de 1995 y demás normas pertinentes, es decir, es la proporción del tiempo de servicio anterior al 1 de abril de 1994 en la respectiva empresa de transporte aéreo, frente al tiempo total de servicio en todas las empresas de transporte aéreo donde estuvo o ha estado vinculado el aviador civil antes de la mencionada fecha.

De igual manera, la proporción de las cuotas partes se determinará de acuerdo con el tiempo laborado por el aviador civil en cada una de las empresas de transporte aéreo, excluyendo así, los períodos laborados en empresas diferentes de las de transporte aéreo, en consonancia con el artículo 7 del Decreto Ley 1282 de 1994.

Pese a lo anterior, y en consonancia con el concepto 09497 de abril de 2008, del ministerio de Hacienda y Crédito Público, las empresas que hayan aceptado los porcentajes establecidos por CAXDAC, para las pensiones reconocidas a los aviadores civiles, antes del 23 de diciembre de 1993, deberán seguir efectuando el cálculo de acuerdo con dichos porcentajes.

9.7 El valor mensual a cargo de la empresa será el resultado de aplicar el porcentaje a cargo de la empresa (cuota parte) a la suma de pensión y reajuste (campos 23 y 27 del numeral 8.2).

9.8. El total neto a cargo de la empresa (campo 34 del numeral 8.2) se determina aplicando los factores de proporcionalidad y cuota parte al total del cálculo (campo 33 del numeral 8.2).

9.9. Los aviadores que se hayan vinculado por primera vez, en alguna empresa de transporte aéreo después del 31 de marzo de 1994, no serán incluidos en el estudio actuarial.

10. DETERMINACION Y TRASLADO DEL CÁLCULO ACTUARIAL

Para el pago del pasivo pensional a favor de Caxdac por concepto de los aviadores civiles pensionados o beneficiarios, del Régimen de Transición de Aviadores Civiles de Caxdac, las empresas calcularán y transferirán a dicha Caja, el Valor del cálculo actuarial, de acuerdo con la formulación contenida en el artículo 4 del Decreto 1269 de 2009.

10.1. CONDICIONES PARA DETERMINAR EL CÁLCULO DE AVIADORES CIVILES PENSIONADOS Y CON REQUISITOS CUMPLIDOS PARA PENSION

Para los aviadores civiles pensionados o que hayan cumplido con los requisitos exigidos por la ley, se deberá efectuar el cálculo actuarial de pensión inmediata.

10.1.1. Para las pensiones reconocidas antes del 23 de diciembre de 1993:

El Cálculo debe estar basado en la mesada pensional y el reajuste por la cotización para salud;

El cálculo de la cuota parte debe ser proporcional al tiempo trabajado en la respectiva empresa de transporte aéreo como aviador civil; Sin embargo, las empresas de transporte aéreo que hayan aceptado los porcentajes establecidos por CAXDAC, deberán seguir efectuando el cálculo de acuerdo con dichos porcentajes.

10.1.2. Para las pensiones reconocidas después del 23 de diciembre de 1993: a El cálculo de la cuota parte debe ser proporcional al tiempo trabajado en la respectiva empresa de transporte aéreo como aviador civil.

10.2. CONDICIONES PARA DETERMINAR EL CÁLCULO DE AVIADORES CIVILES ACTIVOS O EN RECESO

Para los Aviadores civiles activos o en receso que tienen posibilidad de completar 20 años de servicio como aviadores civiles en empresas de transporte aéreo antes de cumplir 65 años y antes del 31 de julio de 2010, se les debe efectuar el cálculo actuarial de pensión diferida desde la fecha de corte hasta la fecha probable en que completaría 20 años de servicio.

En ambos casos (10.1 y 10.2.) se tendrá en cuenta lo siguiente:

10.2.1. El cálculo de la cuota parte debe ser proporcional al tiempo trabajado en la respectiva empresa de transporte aéreo como aviador civil.

10.2.2. Las transferencias a favor de Caxdac, se deberán efectuar por medio de abonos mensuales hasta completar el total en el año 2023.

10.2.3. Se debe elaborar el cálculo de sustitución, tal como se establece en el numeral 4.6 y de auxilio funerario, tal como se establece en el numeral 4.8.

10.2.4. Para determinar el número de mesadas y su monto, se debe tener en cuenta lo establecido en los numerales 4.4.1. y 4.4.2.

10.2.5. En el caso de los Sobrevivientes de aviadores pensionados fallecidos, no se incluirá cálculo de sustitución, ni de auxilio funerario.

10.2.6. El Cálculo se efectuará basado en el 75% del salario promedio del último año trabajado como aviador civil en empresas de transporte aéreo, pero para los aviadores en receso, este salario deberá ser indexado anualmente, desde la fecha de retiro, hasta la fecha de corte del cálculo.

10.3. TRANSFERENCIAS DEL CALCULO ACTUARIAL

Según lo establecido por el artículo 3 de la Ley 860 de 2003, en concordancia con los Decretos-Ley 1282 y 1283 de 1994, las empresas a las cuales va dirigida esta circular, tienen plazo para transferir el valor de su cálculo actuarial a Caxdac, hasta el año 2023.

Para este efecto, el Decreto 1269 de 2009 estableció la formulación para calcular las transferencias anuales, hasta completar el total en el año 2023 (incluido).

La Transferencia mensual de recursos correspondiente a las reservas de pensionados y beneficiarios del Régimen de Transición de Aviadores Civiles afiliados a CAXDAC, a las que se refiere el punto a) del Art. 4 del Decreto 1269 de 2009 es equivalente a la suma de dos factores:

a) TMM: se refiere al pago de las mesadas del año y resulta de obtener la cifra cierta a cancelar en el año por conceptos de mesadas, primas y ajustes por salud (Las que apliquen en términos del Art 143 de la Ley 100 de 1993);

b) TAM: se refiere al monto a amortizar en el mes de pago definido como la doceava parte del monto a amortizar en el año n: TAA_n .

Esta última transferencia TAA_n se obtiene de la diferencia entre el valor del cálculo actuarial que debería estar amortizado al final del año n (M_n) y la reserva en cuenta de la empresa en CAXDAC del año n-1 actualizada y capitalizada al final del año n con los factores del Decreto 2783 del 2001 y Decreto 1269 de 2009. A esta diferencia se le aplica el factor de descuento de seis meses (punto central en el año) con los mismos factores estipulados en los decretos mencionados en el presente inciso. El TAA_n resulta siendo entonces el faltante del M_n que deberá ser cubierto en el transcurso del año n en doce pagos mensuales.

La estimación del M_n resulta de afectarle al valor del cálculo actuarial del régimen de transición proyectado con corte a 31 de diciembre del año n (VCA_n), el resultado de la suma de dos porcentajes, a saber:

a) PA_n . Porcentaje amortizado del cálculo actuarial proyectado al 31 de diciembre del año n, asumiendo que sólo se paga la transferencia mínima anual proyectada, el cual resulta del cociente entre la suma de todos los pagos por conceptos de TMM_n y el VCA_n

b) El cociente entre $(1-PA_{2023})$ y $(2024 - n)$, el factor PA_{2023} representa el porcentaje amortizado del cálculo actuarial proyectado a 31 de diciembre del año 2023, asumiendo que sólo se paga la transferencia mínima anual proyectada, de manera que $(1- PA_{2023})$ representa la proporción que faltaría por cubrir de la amortización del cálculo actuarial asumiendo el constante pago de las transferencias mínimas causadas por mesadas, ajuste salud y primas.

El divisor $(2024 - n)$ distribuye la proporción faltante uniformemente en los años que quedan para amortizar completamente el cálculo actuarial al año 2023.

Para efectos de calcular el valor faltante proyectado, asumiendo que las empresas deben pagar el valor de la nómina, se realizan a lo largo del plazo establecido por la ley, de acuerdo con las proyecciones cuya metodología se señala a continuación:

El valor anual de la nómina de pensionados y proyecciones para el pago del año n se proyectan como un valor cierto, a partir del año n -1, con incremento anual igual a la inflación señalada en el artículo 1 del Decreto 2783 de 2001 del año correspondiente al año n, como un valor cierto, es decir sin aplicar ninguna contingencia a las mesadas.

La proyección anual de cálculos actuariales para el pago del año n desde el año n hasta el año 2023, se proyectan actuarialmente a partir del cálculo actuarial de transición con corte al año n - 1, con incremento anual igual a la inflación señalada en el artículo 1 del Decreto 2783 de 2001, correspondiente al año n.

La proyección anual de la reserva en cuenta de la empresa en CAXDAC para el pago del año n se proyecta desde el año n hasta el año 2023, a partir de la reserva en cuenta de la empresa a 31 de diciembre del año $n - 1$, con una rentabilidad de las reservas igual a la tasa compuesta de inflación señalada en el artículo 1 del Decreto 2783 de 2001, correspondiente al año n , y la tasa de interés real del 4%.

Cada año, el valor proyectado de la reserva en la cuenta de la empresa en CAXDAC se divide por el valor proyectado de cálculo actuarial a ese año, el cociente de estos valores es el porcentaje cubierto de pasivo pensional para que al restarlo del 100% arroja el faltante requerido para alcanzar la cobertura de pasivo total al año 2023 (1-PA₂₀₂₃).

11. BONOS Y TITULOS PENSIONALES.

11.1 BONOS CON DESTINO A CAXDAC.

Las empresas de transporte aéreo que antes del 1 de abril de 1994 hayan sido empleadoras de aviadores civiles beneficiarios del Régimen de Pensiones Especiales Transitorias deberán emitir los bonos referidos en el artículo 6 del decreto 1282 de 1994 y el literal a del artículo 2 del decreto 1269 de 2009, con destino a CAXDAC.

Son aviadores civiles beneficiarios del régimen de pensiones especiales transitorias los aviadores civiles que hayan completado o pudieren completar los requisitos de edad establecidos en el artículo 6 del decreto 1282 de 1994 y tiempo de servicio como aviadores civiles de empresas de transporte aéreo del artículo 9 de la ley 797 de 2003 dentro del término establecido por el párrafo transitorio segundo del acto legislativo 1 de 2005 y, el monto de su pensión será el señalado en el artículo 10 de la ley 797 de 2003.

Las empresas de transporte aéreo calcularán estos bonos de acuerdo con lo establecido en el literal a de artículo 2 del decreto 1269 de 2009, teniendo en cuenta la metodología establecida por el decreto 1887 de 1994.

El reconocimiento y pago de los bonos de que trata el párrafo anterior será el previsto en el artículo 65 del Decreto 1748 de 1995, modificado por los Decretos 1474 de 1997 y 1513 de 1998.

Estos bonos se calcularán de la siguiente manera:

- 11.1.1. A los bonos se les aplicará la normatividad citada en el primer inciso del presente numeral y la metodología establecida por el decreto 1887 de 1994;
- 11.1.2. Los bonos se consideran causados el 1° de abril de 1994;
- 11.1.3. Sus pensiones estarán determinadas como se indica en el segundo inciso del presente numeral;
- 11.1.4. Se tomará como fecha de referencia, la del cumplimiento de los requisitos para acceder a la pensión del régimen de Pensiones Especiales Transitorias edad de cincuenta y cinco (55) años, que se reducirá un año por cada sesenta (60) semanas cotizadas o de servicios prestados adicionales a las primeras mil (1000) semanas de cotización, sin que dicha edad pueda ser inferior a 50 años, tal como se establece en el artículo 6 del decreto 1282 de 1994;
- 11.1.5. Las empresas de transporte aéreo, tendrán a su cargo la porción o cuota parte correspondiente al tiempo laborado por el aviador civil en la respectiva empresa de transporte aéreo con anterioridad al 1° de abril de 1994 frente al tiempo laborado con ella y las demás empresas de transporte aéreo empleadoras del mismo aviador civil con anterioridad al 1 de abril de 1994.

11.1.6. PAGO DEL VALOR DE LOS BONOS CON DESTINO A CAXDAC.

El Pago de bonos de los beneficiarios del régimen de Pensiones Especiales Transitorias afiliados a CAXDAC es realizado de una manera similar a la descrita en numeral 10.3., para la transferencia de recursos a las reservas de pensionados, con la salvedad de que en lugar de transferencias mínimas en el año, se trata de los bonos que tienen fecha de redención en el respectivo año, y en lugar de transferencias adicionales, se trata de amortizar los Bonos que tiene fecha de redención posterior al año 2023, los cuales deben calcularse individualmente, al año 2024.

El valor presente de este pasivo pensional al año 2024 es denotado por VP_{2024} y en el cálculo del pago adicional es necesario descontarlo hasta el año n de pago, para luego distribuirlo uniformemente en los años faltantes y así, determinar la cuantía de pago de ese año.

11.2. BONOS PENSIONALES CON DESTINO AL RÉGIMEN DE AHORRO INDIVIDUAL.

Cuando un aviador civil se traslade al Sistema General de Pensiones, en el Régimen de Ahorro Individual con Solidaridad, deberá calcularse un Bono Tipo A, establecido por el Decretos 1299 de 1994, y reglamentado por los Decretos 1748 de 1995, 1474 de 1997 y 1513 de 1998 y las posteriores normas que los modifican.

11.2.1. Su cálculo se efectuará con base en el todo el tiempo laborado en las empresas de transporte aéreo, y con la formulación contenida en el Decreto 1748 de 1995 y normas que lo modifiquen.

11.2.2. El bono pensional, tipo A modalidades 1 o 2, será emitido por Caxdac. Las empresas de transporte aéreo tendrán a su cargo la cuota parte correspondiente al tiempo de servicios anterior al 10. de abril de 1994. Por su parte, Caxdac tendrá a su cargo la cuota parte correspondiente al tiempo de servicios posterior al 10. de abril de 1994 hasta la fecha de traslado del aviador civil.

11.2.3. Las empresas de transporte aéreo y Caxdac, pagarán la cuota parte del respectivo bono pensional a su cargo, directamente al fondo privado de pensiones en la fecha de maduración o redención del bono pensional.

11.3. TÍTULOS PENSIONALES CON DESTINO AL INSTITUTO DE SEGUROS SOCIALES.

Cuando un aviador civil se traslade al Sistema General de Pensiones, en el Régimen de Prima Media con Prestación Definida administrado por el Instituto de Seguros Sociales, deberá calcularse Títulos Pensionales.

11.3.1. Los títulos pensionales serán emitidos por Caxdac, las empresas de transporte aéreo deberán calcular los respectivos títulos pensionales, con observancia de lo establecido en el Decreto 1887 de 1994, hasta la entrada en vigencia del sistema, partir de dicha fecha Caxdac calculará los respectivos títulos pensionales como un bono A1.

11.3.2. Las empresas de transporte aéreo, pagarán la cuota parte del respectivo título pensional a su cargo, directamente al Instituto de Seguros Sociales, en la fecha de maduración o redención del bono.

11.4. PRESENTACIÓN DEL CÁLCULO DE BONOS Y TÍTULOS PENSIONALES.

La presentación de los resultados individuales para los bonos a favor de Caxdac, los bonos pensionales y los títulos pensionales en cada línea o renglón del informe, debe incluir los datos que se indican a continuación, en columnas debidamente tituladas y enumeradas.

Campo	Nombre	Descripción
1	No. ítem	Numero consecutivo
2	Grupo y subgrupo	Número del grupo y subgrupo asignado en el numeral 6.
3	Tipo de Cálculo	1=Bono a favor de Caxdac; 2=Bono Pensional; 3=Título Pensional
4	Nombre	Nombres y apellidos del aviador civil
5	Identificación	Numero de identificación
6	Sexo	1= Masculino, 2=Femenino
7	Fecha de Nacimiento	Formato dd/mm/aaaa
8	Fecha de ingreso a la Empresa	Formato dd/mm/aaaa
9	Tiempo laborado en la Empresa antes del 1 de abril de 1994.	Como aviador civil (en años)
10	Tiempo laborado en la empresa después del 1 de abril de 1994	Como aviador civil (en años)
11	Nombre de la Entidad a la que se trasladó	AFP o ISS
12	Fecha de Traslado	Formato dd/mm/aaaa
13	Salario base devengado para el 30/jun/1992	para activos a esta fecha
14	Ultimo salario base devengado antes del 30/jun/1992	indexado para inactivos a esta fecha
15	Fecha del salario anterior	
16	Salario base devengado a abril de 1994	
17	Ultimo salario devengado antes del 1° de abril de 1994	
18	Fecha del salario anterior	
19	Salario a la fecha de traslado	Activos
20	Fecha de referencia	
21	Edad de referencia	
22	Salario de Referencia	
23	Pensión de Referencia	
24	Valor del Bono	En fecha de causación
25	Valor del Bono	En fecha de calculo
26	Porcentaje empresa	Cuota parte (con cuatro decimales)
27	Valor a cargo de la empresa	campo 25 por campo 26

12. INDEMNIZACIÓN SUSTITUTIVA

Los aviadores civiles que no alcancen a cumplir con los requisitos para pensión establecidos para el Régimen de Transición, o el de Pensiones Especiales Transitorias, antes del 31 de julio de 2010, efectuarán el cálculo de indemnización sustitutiva del Régimen de Prima Media con Prestación Definida, de acuerdo con la formulación establecida por el Decreto 1730 de 2001, de la siguiente manera:

12.1. De acuerdo con el último inciso del artículo 2 de la citada norma, para determinar el monto de la indemnización sustitutiva se tendrán en cuenta la totalidad de semanas cotizadas a Caxdac, aún las anteriores a la Ley 100 de 1993.

12.2. De esta manera, la indemnización correspondiente al periodo laborado por el aviador civil, antes del 1 de abril de 1994, estará a cargo de la respectiva empresa o Caxdac, según hubieren recibido las cotizaciones por parte del aviador civil.

12.3. Se tomará en cuenta para su cálculo, las cotizaciones efectuadas por el aviador civil para el riesgo de pensión por vejez.

12.4. En el caso de antes del 1 de abril de 1994, la empresa de transporte aéreo o Caxdac, según se quien vaya a efectuar el reconocimiento no manejara separadamente las cotizaciones de los riesgos de vejez, invalidez o muerte por riesgo común de las correspondientes al riesgo de salud, se aplicará la misma proporción existente entre las cotizaciones para el riesgo de vejez de que trata el inciso primero del artículo 20 de la ley 100 de 1993 (10%) y las cotizaciones para el riesgo de salud señaladas en el artículo 204 de la misma Ley (12%), es decir se tomarán como cotizaciones para el riesgo de vejez el equivalente al 45.45% de total de la cotización efectuada y sobre este resultado se calculará la indemnización sustitutiva.

12.5. El cálculo correspondiente a la indemnización sustitutiva estará a cargo de las empresas de transporte aéreo y su pago, estará a cargo de Caxdac. Si el aviador civil originalmente estaba clasificado en el Régimen de Transición de Aviadores Civiles, Caxdac recibirá de las empresas de transporte aéreo su respectiva cuota parte, siempre y cuando, la respectiva empresa no haya transferido la totalidad del cálculo actuarial.

12.6. PRESENTACION DEL CALCULO DE INDEMNIZACIÓN SUSTITUTIVA

La presentación de los resultados individuales del cálculo de indemnización sustitutiva, en cada línea o renglón del informe, deberá incluir los datos se indican a continuación, debidamente titulados y numerados:

Campo	Nombre	Descripción
1	No. Ítem	Número Consecutivo
2	No. de Grupo y Subgrupo	Número del grupo y subgrupo asignado en el numeral 6.
3	Nombre	Nombres y apellidos del aviador civil
4	Identificación	Numero de identificación
5	Salario Base de liquidación de la cotización semanal (promediado y actualizado)	
6	Sumatoria de las semanas cotizadas	
7	Promedio ponderado de los porcentajes de cotización	
8	Valor de la Indemnización	
9	Porcentaje a Cargo de la Empresa (si lo hubiere)	
10	Valor a cargo de la Empres (si lo hubiere)	

A este formato se deberá anexar una relación del histórico de los salarios mensuales.

13. SOLICITUD.

La solicitud de aprobación del cálculo actuarial correspondiente al cierre del ejercicio social con corte al 31 de diciembre, deberá presentarse a la Superintendencia de Transporte, a más tardar en el mes de febrero de cada año, mediante comunicación suscrita por el Representante Legal en la que, indique expresamente la fecha a la cual corresponde el cálculo, el número total de aviadores civiles y sus beneficiarios incluidos y el valor neto global para el cual se solicita la aprobación. La comunicación deberá informar el NIT de la empresa, la Administración de Impuestos Nacionales que le corresponde a la empresa y la dirección de dicha Administración. La solicitud debe acompañarse de la siguiente documentación:

13.1. Resumen de resultados (número de personas, valor total y valor neto a cargo de la empresa), por grupos y total general, suscrito conjuntamente por el Representante Legal, el Revisor Fiscal y el Actuario o profesional que elaboró el estudio actuarial. La suscripción del resumen por el Representante Legal y el Revisor Fiscal certifica lo siguiente: a) que la empresa de transporte aéreo tiene conocimiento de los resultados del cálculo actuarial de aviadores civiles para efectos de los correspondientes registros en libros; b) que se han incluido en el estudio todos los aviadores civiles y sus beneficiarios que debe contener el cálculo; y c) que son correctos los datos básicos para cada persona. La suscripción del resumen por el Actuario que lo elaboró certifica la idoneidad de los cálculos actuariales y que ellos se realizaron con base en la información que le fue suministrada por la empresa de transporte aéreo.

13.2. Estudio actuarial, impreso y en medio magnético, de acuerdo con establecido en la presente circular.

13.3 Nota técnica, la cual deberá incluir referencia expresa a la fecha a la cual corresponde el cálculo y a las tasas de interés utilizadas.

13.4. Anexo explicativo de los cambios de personal e información básica con respecto al contenido del estudio actuarial del año anterior.

13.5. Copia de la comunicación de envío a Caxdac del cálculo actuarial que se presenta para aprobación, con el objeto de informar a esa Caja los resultados del mismo y permitirle la revisión de la información básica.

13.6. Certificado de Existencia y Representación Legal expedido por la Cámara de Comercio del domicilio social.
(Circular 10 de 2009)



TÍTULO V. OTRAS ACTUACIONES ANTE LA SUPERINTENDENCIA DE TRANSPORTE

CAPÍTULO 1. REGISTRO EN EL SISTEMA INSTITUCIONAL

Artículo 5.1.1 Registro de vigilados. Los vigilados por la Superintendencia (los prestadores de servicio público de transporte en todos los modos, aéreo, acuático y terrestre), deberán diligenciar el presente registro, por medio del cual se le asignará un usuario y una contraseña:

Para realizar y culminar el registro en el sistema VIGIA, las empresas deberán obtener un usuario y contraseña del sistema, para lo cual es necesario seguir el siguiente procedimiento:

- Ingresar a la página web de la Superintendencia de Transporte <http://www.supertransporte.gov.co>
- Ingresar al sistema VIGIA.
- En la siguiente vista ingresar al formulario “Regístrese”.
- Diligenciar el formulario de Solicitar Registro. (Tener en cuenta que el NIT se debe registrar sin dígito de verificación y los ítems demarcados con doble asterisco se deben confirmar con doble digitación).
- Ponerse en contacto con el Call Center establecido para el soporte técnico del Sistema Nacional de Supervisión del Transporte VIGIA de lunes a viernes de 8 AM a 5 PM.
Línea Nacional 01 8000 915615
Bogotá 3902000 Opción 1: soporte vigía
Correo electrónico: callcentervigia@supertransporte.gov.co
- Acceder al sistema VIGIA a través del usuario y contraseña que se envió a vuelta de correo electrónico. Cuando el usuario ingresa por primera vez al sistema, se solicita que realice el cambio de contraseña, teniendo en cuenta que la nueva contraseña debe tener mínimo seis caracteres alfanuméricos.

(Circular 4 de 2011; Circular 65 de 2016)

Artículo 5.1.2 Identificación de vigilados del radio de acción local. Las autoridades de tránsito y transporte deben informar a la Superintendencia de Transporte sobre las cooperativas y sociedades prestatarias del servicio público de transporte terrestre automotor habilitadas para operar en el radio de acción municipal, distrital y/o metropolitano, incluyendo el servicio público de transporte terrestre automotor individual, el servicio público de transporte terrestre automotor colectivo metropolitano, distrital y municipal, así como el servicio público de transporte terrestre automotor mixto de radio de acción municipal o metropolitano.

EL envío se hará en un solo archivo para toda la jurisdicción respectiva, una vez al año, sin perjuicio de que sea actualizada cada vez que exista alguna novedad en dicha jurisdicción.

Para aquellos municipios en los cuales no exista transporte público autorizado, deberá enviarse una certificación suscrita por el alcalde municipal o el secretario de gobierno en el que se especifique tal circunstancia.

(Circular 6 de 2010, Circular 50 de 2016)

Artículo 5.1.3 Registro de operadores portuarios fluviales y marítimos.

a. Para efectos de la presente Circular se tendrán en cuenta las definiciones que a continuación se indican y las contenidas en las Leyes 01 de 1991, 1242 de 2008 y aquellas contenidas en el Decreto 1079 de 2015:

- Acondicionamiento de Plumas y Aparejos: Actividad relacionada con el arreglo o preparación de plumas y aparejos para la manipulación de carga en una nave o recinto portuario.
- Actividad Portuaria Fluvial: Se consideran actividades portuarias fluviales la construcción, mantenimiento, rehabilitación, operación y administración de puertos, terminales portuarios, muelles, embarcaderos, ubicados en las vías fluviales.
- Actividad Portuaria Marítima: Se consideran actividades portuarias la construcción, operación y administración de puertos, terminales portuarios; los rellenos, dragados y obras de ingeniería oceánica, y, en general, todas aquellas que se efectúan en los puertos y terminales portuarios, en los embarcaderos, en las construcciones que existan sobre las playas y zonas de bajamar donde existan instalaciones portuarias.
- Almacenamiento: Actividad consistente en guardar la mercancía en un lugar determinado de manera ordenada, para poder disponer de ella cuando se requiera, disponga o convenga.
- Alquiler de Equipos: Es el acto o contrato por medio del cual una parte se compromete transferir temporalmente el uso de un equipo a una segunda parte que se compromete a su vez a pagar por ese uso un determinado precio.
- Amarre: Se entiende por servicio de amarre el servicio cuyo objeto es recoger las amarras de un buque, portarlas y fijarlas a los elementos dispuestos en los muelles o atraques para este fin, siguiendo las instrucciones del capitán del buque, en el sector de amarre designado, y en el orden y con la disposición conveniente para facilitar las operaciones de atraque, desamarre y desatraque.
- Apertura de Escotilla: Acción de manipular o destapar las bodegas de las naves, para la diversas operaciones y necesidades del buque.
- Aprovisionamiento y Usería: Actividad relacionada con el suministro o entrega especialmente de víveres, agua u otras provisiones para las naves.
- Cargue: Colocación de la mercancía en el medio de transporte
- Cargue de Equipajes y Vehículos en Régimen de Pasaje: Es la transferencia de equipajes y vehículos entre el muelle o zona de aparcamiento y el medio de transporte.
- Clasificación y Toma de Muestras: Es el procedimiento que consiste en recoger partes, porciones o elementos representativos de una mercancía, a partir de las cuales se realizará un reconocimiento de la misma.
- Cubicaje: Es una de las formas de calcular el volumen de la carga.
- Contribución Especial de Vigilancia: Es la contribución establecida en el artículo 36 de la Ley 1753 de 2015 (Plan Nacional de Desarrollo 2014-2018), que tiene por objeto la sustitución de la tasa de vigilancia prevista por el numeral 2 del artículo 27 de la Ley 1 de 1991 y ampliada por el artículo 89 de la Ley 1450 de 2011 (tasa de vigilancia), por una contribución especial de vigilancia a favor de la Superintendencia de Puertos y Transporte, para cubrir los costos y gastos que ocasione su funcionamiento e inversión, la cual deberán cancelar anualmente todas las personas naturales y/o jurídicas que estén sometidas a su vigilancia, inspección y/o control de acuerdo con la ley o el reglamento.

- **Desamarre:** Servicio que consiste en largar las amarras de un buque de los elementos de fijación a los que está amarrado siguiendo la secuencia e instrucciones del capitán y sin afectar las condiciones de amarre de los barcos contiguos.
- **Descargue:** Retiro de la mercancía del medio de transporte.
- **Descargue de Equipajes y Vehículos en Régimen de Pasaje:** Es la transferencia de equipajes y vehículos entre el buque y el muelle o zona de aparcamiento.
- **Desembarque de Pasajeros:** Actividad de salida o descenso de personas a una embarcación.
- **Desestiba:** Actividad consistente en el movimiento de la mercancía para colocarla en las mejores condiciones posibles en los sitios de almacenaje asignados tanto en tierra como a bordo.
- **Dragado:** Operación de ingeniería hidráulica consistente en el procedimiento Mecánico a través del cual se remueve material del fondo o de la banca de un sistema acuático en general de cualquier cuerpo de agua, para disponerlo en un sitio donde presumiblemente el sedimento no volverá a su sitio de origen.
- **Embalaje:** Actividad consistente en envolver o empaquetar la mercancía para transportarla con seguridad. También puede referirse al servicio de llenado del contenedor dentro del terminal portuario
- **Embarque de Pasajeros:** Actividad de ingreso o ascenso de personas a una embarcación.
- **Emergencia:** Evento o situación que sobreviene de forma imprevista y que debe solucionarse de forma rápida.
- **Estiba:** Actividad consistente en la distribución y colocación adecuada de la carga en los sitios de almacenaje tanto en tierra como a bordo
- **Fumigaciones:** Tratamiento de plagas, insectos y otros parásitos por medio de Insecticidas gaseosos o líquidos volátiles llamados productos fumigantes o fumígenos
- **Ingresos Brutos:** Son todos aquellos que recibe el operador portuario por las actividades relacionadas con las operaciones portuarias durante el período anual anterior, sin restarle las contribuciones, gastos, costos, tributos, descuentos y deducciones.
- **Inspección:** Es la actividad que consiste en la verificación de la conformidad con las especificaciones contractuales para la atestación y descripción del estado de conformidad del embarque.
- **Llenado y Vaciado de Contenedores:** Actividad relacionada con la Unitarización o Desunitarización de la carga en unidades de 20' o 40'
- **Manejo y Reubicación:** Manipulación de carga dentro de un recinto portuario y dar traslado de un lugar a otro dentro del propio recinto.
- **Marcación y Rotulación:** Actividad relacionada con el conjunto de marcas o símbolos que deben colocarse al empaque de la mercancía en el transporte internacional. El marcado es la forma de identificar cada pieza de la carga, de manera que esta llegue al destino correcto en condiciones óptimas y así evitar inconvenientes al momento de manipularlas.
- **Operación de Equipos Portuarios:** Se refiere al manejo de equipos portuarios para la manipulación de carga o sistemas de seguridad para contención de derrames, así como remolcadores y lanchas.
- **Operador Portuario Fluvial:** Es la persona natural o jurídica que presta servicios de cargue y descargue, almacenamiento, estiba y desestiba, manejo terrestre o porteo de la carga,

clasificación y reconocimiento de la carga, entre otras actividades y sujetas a la reglamentación de la autoridad competente, en puertos fluviales.

- **Operador Portuario Marítimo:** Es la empresa que presta servicios en los puertos, directamente relacionados con la entidad portuaria, tales como cargue y descargue, almacenamiento, practicaaje, remolque, estiba y desestiba, manejo terrestre o porteo de la carga, dragado, clasificación, reconocimiento y useria.
- **Pesaje:** Actividad que consiste en la determinación del peso de un vehículo o mercancía, mediante la utilización de una báscula.
- **Porteo de la Carga:** Conducir o transportar la mercancía desde o hacia la embarcación o muelle a través de vehículos automotores o maquinaria industrial dentro del puerto.
- **Puerto de Servicio Privado:** Es aquel en donde sólo se prestan servicios a empresas vinculadas jurídica o económicamente con la sociedad portuaria propietaria de la infraestructura.
- **Puerto de Servicio Público:** Es aquel en donde se prestan servicios a todos quienes están dispuestos a someterse a las tarifas y condiciones de operaciones.
- **Puerto Fluvial:** Es el conjunto de elementos físicos que incluyen accesos, instalaciones (terminales, muelles, embarcaderos, marinas y astilleros) y servicios, que permiten aprovechar una vía fluvial en condiciones favorables para realizar operaciones de cargue y descargue de toda clase de naves e intercambio de mercancías entre tráfico terrestre, marítimo y/o fluvial.
- **Recepción de Aguas de Sentinas:** Actividad relacionada con el recibo de aguas procedentes del uso industrial de los buques con altos de grados de impureza, para su tratamiento.
- **Recepción de Basuras y Desechos:** Actividad relacionada con el recibo de basuras y desechos procedentes de los buques e instalaciones portuarias, para su tratamiento.
- **Recepción de Vertimientos y Lastres:** Actividad relacionada con el recibo de aguas de lastre procedentes del uso de los buques, para su tratamiento.
- **Reconocimiento:** verificación de la mercancía sobre la cual, mediante documentos, se informan sobrantes, faltantes, exceso, defectos o no manifestados.
- **Reconocimiento de la Carga:** Examen u observación cuidadosa de una mercancía o carga para formarse un juicio.
- **Reembalaje:** Operación consistente en la modificación del acondicionamiento interno y/o externo de las mercaderías a fin de subsanar desperfectos de sus envases y/o empaques para facilitar su transporte y almacenamiento.
- **Reparación de Embalaje de Carga:** Remediar el daño o mal estado del empaque o recipiente que contiene una mercancía.
- **Reparación de contenedores:** Actividad encaminada a remediar el daño o mal estado de los contenedores.
- **Reparaciones Menores:** Es la acción y el efecto de realizar cambios en algo que se encuentra en mal estado y que no implique riesgos que afecten la actividad portuaria.
- **Servicios de Lancha:** Consiste en realizar el transporte de Pilotos Prácticos en embarcaciones que cumplan con las normas de seguridad, navegabilidad y características que establezca la Autoridad Marítima Nacional.
- **Sociedad Portuaria Fluvial:** Son sociedades constituidas con capital privado, público o mixto, cuyo objeto social será: la construcción, mantenimiento, rehabilitación, administración y operación de los terminales. Las sociedades que tengan que desarrollar

actividades portuarias dentro de su cadena productiva para servicio privado, no necesitan concurrir a formar una sociedad portuaria de objeto único, bastará para ellas la ampliación de su objeto social a la realización de actividades portuarias. Esta disposición se aplicará en lo pertinente a todo tipo de sociedades que desarrollen actividades portuarias.

- Sociedad Portuaria: Son sociedades anónimas, constituidas con capital privado, público, mixto, cuyo objeto social será la inversión en construcción y mantenimiento de puertos, y su administración. Las sociedades portuarias podrán también prestar servicios de cargue y descargue, de almacenamiento en puertos, y otros servicios directamente relacionados con la actividad portuaria.
- Suministro de Aparejos: Se refiere al acto de proveer un conjunto de instrumentos, herramientas y objetos necesarios para el manejo de la carga.
- Suministro de Combustible: Abastecer o proporcionar combustible a naves y/o equipos portuarios.
- Tarja: Documentos cuyo principal propósito es poder registrar el estado de la carga en el instante en que esta es transferida desde o hacia la nave, consolidada o desconsolidada, recepcionada o entregada en patio, o cuando entra o sale de los recintos portuarios.
- Trimado: Operación siguiente a la estiba de algunas mercancías (cereales, minerales, etc.), que consiste en aplanar la superficie de las mismas.
- Trincado: Inmovilización de mercancías mediante diversos tipos de materiales de amarre y fijación, con el objetivo de asegurar la carga contra cualquier incidente o movimientos imprevistos.

Parágrafo Primero. Para efectos del registro de los operadores portuarios, los servicios que estos pueden prestar se clasifican de la siguiente forma:

1. Servicios a los pasajeros
 - 1.1. Embarque y desembarque de pasajeros.
 - 1.2. Cargue y descargue de equipajes y vehículos en régimen de pasaje.
2. Servicios a la carga
 - 2.1. Estiba y desestiba
 - 2.2 . Cargue y descargue
 - 2.3 . Clasificación
 - 2.4 . Reconocimiento de la carga
 - 2.5 . Manejo terrestre o porteo de la carga
 - 2.6. Almacenamiento
 - 2.7. Bodegas
 - 2.8. Cobertizos
 - 2.9. Patios
 - 2.10. Tanques
 - 2.11. Silos
 - 2.12. Manejo de líquidos
3. Servicios a la nave
 - 3.1. Practicaje
 - 3.2. Remolque

- 3.3. Amarre y desamarre
- 3.4. Operación de equipos portuarios
- 3.5. Grúas
- 3.6. Grúas móviles
- 3.7. Montacargas
- 3.8. Reach Stacker
- 3.9. Conexión y desconexión de mangueras

- 4. Dragado
 - 4.1. Dragado

- 5. Suministro de equipos
 - 5.1. Alquiler de equipos portuarios (leasing, renting, comodato, etc.)
 - 5.2. Suministro de aparejos

- 6. Otros servicios a la carga
 - 6.1. Trimado
 - 6.2. Trincado
 - 6.3. Tarja
 - 6.4. Manejo y reubicación
 - 6.5. Reconocimiento
 - 6.6. Llenado y vaciado de contenedores
 - 6.7. Embalaje y reembalaje
 - 6.8. Pesaje
 - 6.9. Cubicaje
 - 6.10. Marcación y rotulación
 - 6.11. Inspección
 - 6.12. Clasificación y toma de muestras
 - 6.13. Otros

- 7. Otros servicios a la nave
 - 7.1. Apertura de escotilla
 - 7.2. Acondicionamiento de plumas y aparejos
 - 7.3. Servicios de lancha
 - 7.4. Reparaciones menores
 - 7.5. Aprovisionamiento y usería.
 - 7.6. Suministro de combustible
 - 7.7. Servicios públicos (suministro de agua, energía, telecomunicaciones)
 - 7.8. Otros

- 8. Otros servicios
 - 8.1. Recepción de vertimientos y lastres.
 - 8.2. Recepción de aguas de sentinas.
 - 8.3. Recepción de basuras y desechos
 - 8.4. Seguridad industrial
 - 8.5. Reparación de embalaje de carga
 - 8.6. Emergencia

- 8.7 . Reparación de contenedores
- 8.8 . Fumigaciones
- 8.9 . Otros

Parágrafo Primero. Todas las personas, naturales o jurídicas, que presten servicios considerados por la Ley 01 de 1991 y el presente acto administrativo como portuarios, deberán estar inscritas y registradas ante la Superintendencia de Transporte.

Parágrafo Segundo. El Operador Portuario deberá solicitar de forma electrónica la inscripción y el registro como operador portuario ante la Superintendencia de Transporte, a través del Sistema de Vigilancia - VIGIA, utilizando para ello la página web de la Entidad, allí procederá a diligenciar el formulario electrónico y a cargar los documentos necesarios para su registro, así:

1. Aspectos organizacionales.

- 1.1. Llenar el formulario de solicitud de registro.
- 1.2. Llenar las casillas del Nombre o razón social. Número de Cédula o NIT Nombre e identificación del representante legal.
- 1.3. Llenar las casillas de Dirección de la sede para comunicaciones y correspondencia, asociando las sedes donde prestan los servicios, las cuales deben corresponder al desarrollo de sus funciones.
- 1.4. Escoger los servicios portuarios que desea prestar.
- 1.5. Llenar las casillas en las que se informa la capacidad de operación, determinado en cantidad o número de operaciones, que tiene la posibilidad el operador de realizar por períodos anuales, de acuerdo a su infraestructura física, organizacional, técnica y operativa.
- 1.6. Diligenciar la casilla de tonelaje anual de carga movilizada, cuando se trate de servicios relacionados con el manejo de carga. En el evento que no hubiese realizado operaciones, indicará la cantidad de carga que pretende movilizar durante el primer año de operación.
- 1.7. Escoger el puerto o puertos donde desea prestar sus servicios, asociando los equipos a utilizar por puerto.
- 1.8. Digitar el número del registro mercantil.
- 1.9. Las empresas que desarrollen actividades conexas y/o auxiliares al modo de transporte marítimo, que deban estar licenciadas y/o autorizadas previamente por la Autoridad Marítima Nacional (DIMAR) y pretendan prestar servicios portuarios, deben cargar en el sistema la respectiva licencia o autorización.
- 1.10. Cargar la certificación que disponga el Sistema de Gestión de la Seguridad y Salud en el Trabajo, de acuerdo a lo dispuesto por la Ley 1562 de 2012 y el Decreto 1443 de 2014. Así mismo, debe constar la vinculación laboral de los trabajadores con el operador portuario.

2. Aspectos Financieros

- 2.1. Reportar y cargar los estados financieros (Balance general y estado de resultados) de la actividad relacionada con los servicios en puerto que pretende prestar, y Sus correspondientes cuentas de orden y notas explicativas, preparados de acuerdo con las normas y principios vigentes en Colombia. Cuando el registro se solicita por primera vez, la empresa de operación portuaria debe entregar estos requisitos proyectados a un (1) año. Para ello, la empresa debe llevar una contabilidad en forma independiente para esta actividad, tal como lo establece el artículo 5* del Decreto 2091 del 28 de diciembre de 1992. Los estados financieros firmados por el representante legal, el contador y el revisor fiscal (éste último en caso de que la empresa lo requiera), se presentarán en la visita de inspección.

2.2. Registrar las tarifas que van a cobrar por cada servicio que va a prestar, así como sus variaciones y mantener la actualización de las mismas.

2.3. Registrar los programas de inversión de la empresa especificando: Tipo de inversión, cantidad, valor total de la inversión, financiamiento (recursos propios, crédito interno y/o externo) y valor de la inversión por año.

2.4. Cuando un Operador Portuario no hubiese cargado nunca información en el sistema VIGÍA y solicite su registro por primera vez, deberá diligenciar los ingresos brutos con la información proyectada de su operación portuaria, para la anualidad en la que realiza el registro.

3. Aspectos Técnicos.

3.1. Registrar los equipos que operan asociados a cada uno de los puertos donde prestan sus servicios, anexando fotocopia de la certificación y clasificación del buen estado de toda la maquinaria y los equipos destinados a la prestación del servicio en los puertos donde lo ofrezca. Esta certificación aplica para los equipos propios, los adquiridos a través de leasing, renting, comodato, así como aquellos que tenga en arriendo.

La certificación deberá ser expedida por una casa clasificadora o compañías de certificación de calidad reconocidas. Cuando se trate de naves y artefactos navales ésta deberá ser expedida por casa clasificadora o por la Autoridad Marítima Nacional.

Parágrafo Tercero. La Superintendencia Delegada de Puertos aprobará el Registro de Operador Portuario, dentro de los quince (15) días hábiles siguientes al recibo del paz y salvo por concepto de pago de la Tasa de Vigilancia y/o Contribución Especial de Vigilancia, expedido por la Dirección Financiera de la Superintendencia de Transporte.

La Dirección Financiera expedirá el paz y salvo dentro de los cinco (5) días hábiles siguientes a la fecha en que el operador portuario se encuentre al día por concepto de pago de la Tasa de Vigilancia y/o Contribución Especial de Vigilancia.

La Superintendencia de Puertos y Transporte se abstendrá de registrar al Operador Portuario que no se encuentre a paz y salvo con la Entidad por concepto de Contribución Especial de Vigilancia.

Parágrafo Cuarto. El registro tendrá una vigencia de cinco (5) años contados a partir de la fecha en que quede en firme por el Sistema de Vigilancia — VIGIA. El Operador Portuario deberá solicitar a la Superintendencia de Transporte la renovación de su registro con tres (3) meses de anticipación a su vencimiento, de lo contrario se entenderá que no desea continuar prestando sus servicios y se procederá a cancelar el registro y la Superintendencia de Transporte informará de dicha novedad a los puertos donde se encuentra Operando. La renovación del registro se realizará a través del Sistema de Vigilancia — VIGÍA, y el Operador Portuario debe cumplir con los siguientes requisitos:

1. Estar al día en el sistema VIGIA con el reporte de Estados financieros debidamente aprobados y sus notas explicativas; balance general, cuentas de orden y estado de ganancias y pérdidas de acuerdo a las normas NIIF, siempre y cuando los mismos no reposen o hayan sido reportados a la Superintendencia.

2. Mantener vigentes los respectivos certificados de clasificación de maquinaria y equipo portuario, expedidos por una casa clasificadora. Para el caso de las naves y artefactos navales será por ésta o por la Autoridad Marítima.

3. Para los Operadores Portuarios que no sean propietarios de Maquinaria y equipo, el contrato de arrendamiento y fotocopia de los certificados de clasificación vigentes.
4. Para la renovación del registro la Superintendencia de Puertos y Transporte, tendrá en cuenta que el Operador Portuario haya acatado las observaciones y recomendaciones que hayan sido realizadas en la última visita de Inspección que realice, en ejercicio de la función de inspección, vigilancia y control, y que consten en el acta respectiva.

Parágrafo Quinto. El Operador Portuario podrá modificar su registro en cualquier momento en caso de que cambien las condiciones en que presta el servicio tales como aumento o disminución de las actividades sujetas a registro, modificación del puerto donde presten sus servicios, entre otros, cumpliendo para el efecto con todos los requisitos exigidos en la presente resolución a través del Sistema de Vigilancia — VIGIA.

b. La Superintendencia de Transporte investigará y sancionará de acuerdo con la Ley, a aquellos operadores portuarios que no se encuentren registrados de acuerdo con la presente reglamentación.

Las Sociedades Portuarias registrarán mensualmente en la aplicación web de la SuperTransporte la relación de los operadores que ingresaron a las instalaciones portuarias. La información solicitada deberá ser cargada los primeros cinco (5) días hábiles de cada mes. Los titulares de concesiones portuarias, homologaciones, licencias portuarias y/o cualquier otro permiso portuario establecido en la Ley 01 de 1991 y la Ley 1242 de 2008 y sus decretos reglamentarios, deberán adoptar los controles necesarios para verificar que los operadores portuarios que presten servicio dentro de sus instalaciones, estén debidamente inscritas y registradas ante la Superintendencia de Transporte.

La Superintendencia de Transporte adoptará las herramientas necesarias para que se pueda verificar en todo momento a través de su página web, la existencia y vigencia de los registros de todos los operadores portuarios del país.

(Circular 84 de 2016; Resolución 7726 de 2016; Resolución 18691 de 2018)

CAPÍTULO 2. PETICIONES, QUEJAS Y RECLAMOS

Artículo 5.2.1 Recepción de peticiones ante la Superintendencia. En el acto de radicación de comunicaciones, se asigna un número radicado consecutivo, dejando constancia de la fecha y hora de recibo, con el propósito de oficializar su trámite y cumplir con los términos de vencimiento que establezca la ley.

a. Los servidores públicos que presten sus servicios en la Superintendencia de Transporte, que reciban directamente vía fax, por correo electrónico o cualquier otro medio, una petición escrita, deberán remitirla de manera inmediata al Grupo de Gestión Documental o en el sistema que se adopte para atender las peticiones, quejas, reclamos y sugerencias, para que ésta proceda a la asignación del número de radicación.

b. Cuando se reciban peticiones a través de las redes sociales, se le informará al ciudadano los canales para presentarlo.

c. Para la atención presencial o vía telefónica, el Grupo que tenga competencia para resolver la petición de acuerdo al manual de funciones o a quien delegue o contrate la Superintendencia, será el encargado de recibir peticiones, quejas, reclamos, sugerencias, felicitaciones verbales.

Para la atención telefónica la Entidad dispone de la línea telefónicas: a nivel nacional 018000915515, a nivel local (57) 352 67 00.
(Resolución 28748 de 2015)

Artículo 5.2.2 Recepción, clasificación y atención de radicados.

En los documentos que se presenten para ser parte de procesos administrativos sancionatorios o de jurisdicción coactiva, entre otros: descargos, recursos, aporte de pruebas, alegatos, excepciones al mandamientos de pago, se deberá indicar con claridad en la parte superior derecha de la primera hoja del escrito, como mínimo la siguiente información: número y fecha de la resolución por la cual se abrió la investigación, despacho que emitió el acto administrativo, número y fecha de la resolución por la cual se falló la investigación o se ordenó una prueba (según corresponda).

La dependencia de la Superintendencia de Puertos y Transporte, que reciba una comunicación a través de cualquiera de los canales establecidos para su trámite y considere que esta requiere una reclasificación según corresponda (petición, sugerencia, queja O reclamo), deberá informar al Grupo encargado de incorporar las solicitudes en el Sistema de Gestión Documental, para que dicha comunicación sea reclasificada.

Los aspectos relativos al derecho de petición no regulados en esta Resolución y en cuanto resulte necesario, se registrarán por las disposiciones contenidas en el Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo y en aquellas que lo modifiquen o sustituyan.
(Resolución 28748 de 2015)

Artículo 5.2.3. Recepción y trámite de las peticiones verbales. El Grupo de Atención al Ciudadano atenderá a las personas que acudan al Centro de Atención Integral al Ciudadano — CIAC — de la Superintendencia de Transporte para presentar sus peticiones mediante la asignación de turnos así.

a. Recepción y trámite de las Peticiones verbales presenciales: En este caso, la persona que desee presentar el derecho de petición verbal así deberá manifestarlo ante el funcionario encargado de la recepción de peticiones, con el fin de que este funcionario le elabore el registro correspondiente, el cual contendrá como mínimo el nombre e identificación del peticionario, descripción de la petición, objeto de la petición, documentos que acredita para la recepción de la petición y la dirección en la que recibirá notificaciones respuesta. El Grupo de Atención al Ciudadano atenderá la petición apoyado para su registro en las funcionalidades del sistema institucional de PQR que se encuentra en operación, mediante el cual se recibirá la petición verbal ciudadana y se dejará constancia de la radicación de la petición verbal, garantizando al ciudadano la recepción de la solicitud al interior de la Superintendencia.

La constancia deberá contener como mínimo, los siguientes datos: (i) Número de radicado o consecutivo asignado a la petición. (ii) Fecha y hora de recibido. (iii) Los nombres y apellidos completos del solicitante y de su representante legal y/o apoderado, si es el caso, con indicación

de los documentos de identidad y de la dirección física o electrónica donde se recibirá correspondencia y se harán las notificaciones. (vi) El peticionario podrá agregar el número de fax o la dirección electrónica. Si el peticionario es una persona privada que deba estar inscrita en el registro mercantil, estará obligada a indicar su dirección electrónica. (v) El objeto de la petición. (vi) Las razones en las que fundamenta la petición. La no presentación de razones en que se fundamenta la petición no impedirá su radicación, de conformidad con el parágrafo 2° del artículo 16 de la Ley 1437 de 2011, sustituido por el artículo 1 de la Ley 1755 de 2015. (vii) La relación de los documentos que se anexan para iniciar la petición. Cuando una petición no se acompaña de los documentos e informaciones requeridos por la ley, en el acto de recibo la autoridad deberá indicar al peticionario los documentos a la información que falten, sin que su no presentación o exposición pueda dar lugar al rechazo de la radicación de la misma, de conformidad con el parágrafo 2° del artículo 16 de la Ley 1437 de 2011 sustituido por el artículo 1° de la Ley 1755 de 2015. (viii) Identificación del funcionario responsable de la recepción y radicación de la petición. (ix) Constancia explícita de que la petición se formuló de manera verbal.

b. Respuesta al derecho de petición verbal. En el evento que se dé repuesta verbal a la petición, se deberá indicar de manera expresa la respuesta suministrada al peticionario en la respectiva constancia de radicación, de lo contrario la respuesta al derecho de petición verbal deberá darse en los plazos establecidos en la ley.

Si la petición está relacionada con mera información u orientación, el funcionario dará la información pertinente al peticionario, por lo cual no será necesario dejar constancia ni radicar el derecho de petición de información cuando la respuesta al ciudadano consista en una simple orientación del servidor público, acerca del lugar al que aquel puede dirigirse para obtener la información solicitada.

c. Cuando la petición verbal verse sobre asuntos que no son de competencia de la Superintendencia de Transporte así se le manifestará al peticionario.

d. Recepción y trámite de las peticiones verbales telefónicas. En este caso, la persona que desee presentar la petición verbal deberá manifestarlo ante el funcionario encargado de la recepción de peticiones, quien dará respuesta a la petición si es posible. En caso de que la petición no pueda ser objeto de respuesta de forma inmediata, el funcionario así lo informará al peticionario, registrará la petición electrónicamente por el medio idóneo dispuesto en la Superintendencia y le suministrará el número de radicado para su seguimiento. Las peticiones telefónicas se recibirán en las siguientes líneas de atención telefónica:

- Línea gratuita: 01 8000915615 a nivel nacional
- Línea fija: (57 1) 3902000, a nivel Bogotá

Estas peticiones se tramitarán como peticiones virtuales. Lo anterior, sin perjuicio del trámite ordinario de gestión de orientación telefónica que presta la Superintendencia.

(Resolución 1835 de 2017)

Artículo 5.2.4 Acceso a expedientes y Pagos por copias. Las tarifas establecidas para el cobro obligatorio generado por la expedición de fotocopias simples, fotocopias auténticas que sean solicitadas por los diferentes usuarios externos en las dependencias de la Superintendencia de Transporte, serán las siguientes:

a. Fotocopias Simples: Fijase en ciento setenta y seis pesos del año 2017 (\$176) moneda corriente incluido IVA, el costo de la reproducción, fotocopia o duplicado de cada hoja.

El valor aquí establecido se incrementará anualmente de acuerdo con la inflación causada, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 3 de la Ley 242 de 1995.

b. Fotocopias Auténticas: Fijase en mil trescientos once pesos del año 2017 (\$1.311) moneda corriente incluido IVA, el costo de la reproducción, fotocopia o duplicado de cada hoja.

El valor aquí establecido se incrementará anualmente de acuerdo con la inflación causada, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 3 de la Ley 242 de 1995.

c. En el evento que el interesado solicite que la información le sea suministrada a través de medios magnéticos o electrónicos que permitan la reproducción, captura, distribución e intercambio de información pública, el usuario deberá suministrar el medio idóneo con la capacidad suficiente de almacenamiento.

El interesado, una vez obtenga la información para el trámite, debe ingresar al módulo de GENERACIÓN CUPONES DE PAGO que se encuentra disponible en la página web de la Entidad, elegir el concepto "FOTOCOPIAS", diligenciar los campos obligatorios, y finalmente generar el cupón de pago con código de barras el cual deberá ser cancelado en la entidad bancaria y dentro del plazo señalado.

(Resolución 58788 de 2017)

Artículo 5.2.5 Solicitud de levantamiento de medidas cautelares de cobro coactivo. El procedimiento a adelantar para solicitar el levantamiento de medidas cautelares ordenadas a entidades financieras, será el siguiente:

El deudor enviará correo electrónico a los correos: coactivo@supertransporte.gov.co con copia a jefaturajuridica@supertransporte.gov.co, el cual deberá tener como asunto: COBRO COACTIVO, LEVANTAMIENTO DE MEDIDAS CAUTELARES (nombre de la empresa y NIT)

Adjunto al correo electrónico deberán remitirse los siguientes documentos:

- Formato completamente diligenciado denominado "Solicitud de levantamiento de medidas cautelares". (Anexo a la presente circular)
- Soporte de la causal de levantamiento: se acuerdo a la causal de levantamiento de medidas cautelares se deberá allegar el respectivo soporte así:

a. En caso de querer realizar un Acuerdo de Pago:

1. Se debe marcar dicha opción en el formato denominado "Solicitud de levantamiento de medidas cautelares", adjuntando copia de la consignación del 30% de la deuda y del formato denominado "Solicitud de Acuerdo de Pago", anexo a la presente circular.

2. Se verificará la documentación por parte del Grupo de Cobro, Coactivo y procederá a remitir a vuelta de correo, el acuerdo de pago para ser suscrito por el representante legal.

3. Una vez el Representante legal o apoderado suscriba el acuerdo de pago, se autenticará por parte del deudor, allegándolo en original a esta Entidad y se procederá a levantar la medida.

b. En caso de solicitar la aplicación de títulos:

1. En caso que existan títulos de depósito judicial en custodia del grupo de Cobro Coactivo, el vigilado consultará la cantidad de títulos a nombre del deudor y el valor de los mismos, comunicándose al correo electrónico: ventanillaunicaderadicacion@supertransporte.gov.co

2. Se procederá a diligenciar el formato anexo a la presente circular donde se señale la causal de la aplicación de títulos retenidos y se remitirá un documento adjunto suscrito por el representante legal de la empresa, donde autorice la aplicación de los mismos.

c. En caso de cancelación total de la deuda: Se deberá adjuntar recibo de pago de la deuda a través de la plataforma TAUX.

d. En caso de que los bancos hayan realizado los embargos solicitados por la Entidad: Se deberá adjuntar certificación de la entidad financiera en la cual se afirme que se realizó el depósito judicial por el valor establecido y que es suficiente para cubrir la obligación.

e. En caso que se hayan revocados los actos administrativos: relacionar los números de las resoluciones revocadas.

f. En caso de presentarse demanda contra los actos que se encuentran en proceso de cobro coactivo: Adjuntar copia del auto admisorio de la demanda por parte de la autoridad judicial.

Una vez enviado el correo electrónico por el deudor, el Grupo de Cobro Coactivo en cabeza de su Coordinador, revisará los documentos allegados y radicados a la Entidad y verificará el cumplimiento de los requisitos legales para proceder a realizar el auto de levantamiento de medidas cautelares y los oficios, remisorios a las entidades financieras, en los cuales se informa el levantamiento de la medida por parte de la Entidad.

(Circular 60 de 2017)

CAPÍTULO 3. LOGOS Y AVISOS DE LA SUPERINTENDENCIA

Artículo 5.3.1 Logo de la Superintendencia de Transporte. Adoptar un nuevo logo de la Superintendencia de Transporte el cual presenta las iniciales de la entidad a través de una S y T. Así en el logo se advierten incluidos todos los modos de transporte terrestre, incluyendo las concesiones e infraestructura; así como los modos de transporte marítimo, fluvial y aéreo.

El color base del logo es un verde claro con código de color hexadecimal 8DC63F, teniendo como otros colores los siguientes: verde oscuro con código de color hexadecimal 6CAR44, cian con código de color hexadecimal 467F89, cian con código de color hexadecimal 9BDEE4 y azul-cian con código de color hexadecimal 2B4C6E. Los colores de este logo representan una relación con la fuerza y seguridad, además con la tranquilidad y el control, concordantes con el cambio institucional y su renovación.

El isologo de la Superintendencia de Transporte se compone por el logo y la palabra “SuperTransporte” que, dependiendo de la circunstancia, deberán estar juntos o disgregados; y destacando siempre la S y T en mayúsculas sostenidas.

El logo no podrá tener una dimensión inferior a 25 milímetros de ancho en cualquier pieza donde éste deba lucir.

Se considera manejo incorrecto del logo cuando sufre cambios relacionados con la tipografía y proporción de sus elementos, colores, composición, de igual forma, no deberá adicionarse elementos ajenos a él ni modificar su simetría.

El instructivo anexo se tendrá como parte intrínseca de la misma para todos los efectos.
(Resolución 84 de 2019)

Artículo 5.3.2 Imagen corporativa. ADOPTAR el Manual de Imagen Corporativa de la Superintendencia de Transporte.

1. Para la aplicación del Manual de Imagen Corporativa y de los demás anexos, se tendrán en cuenta las siguientes definiciones:

-Vigilado: Quien se encuentra bajo inspección, vigilancia y control de la Superintendencia de Transporte, sea de carácter objetivo, subjetivo o integral.

-Pieza Publicitaria: Elemento a través del cual se realiza publicidad, siendo estos los avisos comerciales, afiches, vallas, carteleras, cuñas radiales y televisivas, anuncios en sitios web, plegables y mecanismos relacionados.

-Publicidad: Toda forma y contenido de comunicación que tenga como finalidad la difusión de información.

-Área de reserva: Es la franja que rodea al logo, isologo o emblema de la entidad, evitando saturación gráfica o interferencia de elementos visuales que dificulten su lectura.

2. MODIFICAR el emblema “Vigilado SuperTransporte” establecido en las Resoluciones número 163 del 12 de febrero de 2001 y número 3092 del 8 de mayo de 2012. El nuevo emblema está contenido en el anexo.

3. ORDENAR que el emblema “Vigilado SuperTransporte” haga parte de los documentos que expida la empresa según los criterios del Manual de Imagen Corporativa y se fije en los vehículos que prestan el servicio público de transporte terrestre automotor.

Los documentos de los vigilados en los cuales deberá incorporarse el emblema “Vigilado SuperTransporte” son: i) facturas, ii) tiquetes, iii) contratos, iv) convenios, v) guías, vi) comprobantes de pago de peajes, y otros similares.

4. El emblema “Vigilado SuperTransporte” que se dispondrá en los documentos mencionados en el inciso anterior, deberán tener las siguientes características.

Deberá lucir en la página principal de cualquier documento que el vigilado emita, en lugar visible y destacable.

Deberá tener un tamaño mínimo equivalente al 70% del logotipo del vigilado.

El emblema nunca podrá tener un tamaño inferior a los 7 milímetros de alto.

Deberá poseer un área de reserva equivalente al 50% adicional del área que ocupa el emblema.

5. ORDENAR que deberán cambiarse los adhesivos que los vehículos deben poseer con el fin de actualizar la nueva imagen institucional ciñéndose a lo establecido en la NTC 4739.

6. ORDENAR la publicación en la página web de la entidad, de un archivo descargable el cual contenga el emblema “Vigilado SuperTransporte”, y a su vez el adhesivo “¿Cómo conduzco?” facilitando a los vigilados la labor de cambio de los mismos.

7. Publicidad en video y audio. La publicidad que los vigilados desarrollen a través de video deberá tener al final del contenido, la imagen del emblema “Vigilado SuperTransporte” acompañado de un audio que recitará lo escrito. La duración del mismo no podrá ser inferior a un (1) segundo. En caso que la pieza publicitaria sea únicamente en audio, se deberá recitar el emblema “Vigilado SuperTransporte” el cual no podrá tener una duración inferior a un (1) segundo.

8. Periodo de transición. Los sujetos vigilados de la entidad tendrán hasta el 30 de septiembre de 2019 para realizar el cambio de adhesivos, emblemas y logos de la entidad en los vehículos, vallas y papelería en general. La publicidad radial, escrita, televisiva o por medios digitales deberá ser adaptada con la publicación de este acto y no será sometida a transición.

9. Accesibilidad. Toda pieza publicitaria en donde aparezca el emblema “Vigilado SuperTransporte” deberá ser accesible a personas en condición de discapacidad visual y auditiva.

10. ADVERTIR que el incumplimiento de la presente disposición, acarreará la sanción descrita en el artículo 90 del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo, o las disposiciones legales aplicables al asunto.

(Resolución 1511 de 2019)

Artículo 5.3.3 Plazo para adoptar el logo de la Superintendencia. Los sujetos vigilados por la Superintendencia de Transporte tendrán hasta el 31 de diciembre de 2021 para realizar el cambio de adhesivos, emblemas y logos de la entidad en los vehículos, vallas y papelería en general. La publicidad radical, escrita, televisiva o por medios digitales no estará sometida a esta transición.

(Resolución 13098 de 2020)

Artículo 5.3.4 Avisos en los vehículos. Se establecen las características de los avisos que deben portar en la parte interna y externa, de forma visible y comprensible, los vehículos que prestan servicio público de transporte terrestre automotor.

El adhesivo debe ser comprensible y deberá quedar impreso en lámina reflectiva, tipo 1 o de características superiores y con la clase de respaldo 1 que cumpla con las especificaciones de la Norma Técnica Colombiana NTC 4739. Las dimensiones del adhesivo para los vehículos serán de 300 mm de largo por 150 mm de ancho.

El adhesivo deberá portar el logo vigilado Supertransporte y contener el texto “¿COMO CONDUZCO”, “MARQUE GRATIS”, “Opción 3” e incluir el logo del #767.

El adhesivo deberá aplicarse únicamente en los colores correspondientes al modelo disponible en la Web Site de la Superintendencia, letra negra y cuyo fondo deberá ser blanco reflectivo.

Los adhesivos descritos deben estar dispuestos en la parte delantera — interna del vehículo y fijados en la parte trasera — externa al lado derecho superior de la placa del mismo, en un lugar visible para el usuario.

Sobre el adhesivo no se podrán instalar elementos que dificulten su lectura.

Las empresas de servicio público de Transporte Terrestre Automotor de pasajeros por carretera sujetos de supervisión de la Superintendencia de Transporte, deberán suministrar un teléfono de contacto para poder informar por parte del Call Center las irregularidades cometidas por parte de su parque automotor correspondiente.

Las empresas de servicio público de Transporte Terrestre Automotor de radio de acción nacional, sujetos de supervisión según las competencias de la Superintendencia de Transporte, deberán cumplir con las condiciones señaladas y las demás disposiciones que la adicionen, aclaren o modifiquen, so pena de las investigaciones administrativas e imposición de sanciones establecidas en la normatividad aplicable.

(Resolución 572 de 2013)

CAPÍTULO 4. OTRAS REGLAS DE INTERACCIÓN CON EL SECTOR PRIVADO

Artículo 5.4.1 Regalos y obsequios. Los obsequios o presentes que sean enviados a cualquier funcionario de la Entidad, y que provengan de empresas o personas en contra de quienes se esté adelantando alguna actuación administrativa sancionatoria o de otro orden, o que pueden tener algún interés particular en las actuaciones internas de la Superintendencia, deberán ser restituidos a sus remitentes con una nota explicativa que contenga la presente instrucción. Tal verificación debe ser efectuada por cada uno de los funcionarios a quien se dirija dicho presente. Los obsequios o presentes que sean enviados a cualquier funcionario y que provengan de empresas o personas que no se encuentran en la situación anterior, deberán ser remitidos a la Secretaría General, con el fin de que sean sorteados.

(Circular 14 de 2009)

CAPÍTULO 5. PAGO DE CONTRIBUCIÓN ESPECIAL DE VIGILANCIA Y DE OTRAS OBLIGACIONES

Artículo 5.5.1 Medios de pago Supertransporte. Los medios de pago disponibles son los siguientes:

1. PSE: ingresando por la página de la Superintendencia de Transporte www.supertransporte.gov.co
2. Código de Barras: ingresando por la página de la Superintendencia de Transporte www.supertransporte.gov.co, a través del sistema TAUX, que emitirá el recibo con código de barras para ser pagado en el Banco de Occidente.
3. Transferencia: a la cuenta corriente No 2019-046-042 de Banco de Occidente a nombre de la Superintendencia de Puertos y Transporte utilizando el NIT del Ministrado de Hacienda y Crédito Público 899-999-092.
(Circular 38 de 2015)

CAPÍTULO 6. ENTREGA DE VEHÍCULOS INMOVILIZADOS

Artículo 5.6.1 Orden de entrega por la Superintendencia de Transporte.

1. Tratándose de las modalidades de servicio público de transporte con radio de acción municipal, distrital o metropolitana, corresponde a las autoridades locales de transporte (alcalde o en quienes estos hayan delegado esta función), ordenar la entrega del vehículo inmovilizado, incluso cuando la inmovilización se produzca en las vías de carácter nacional o departamental. Para la entrega de vehículos inmovilizados por fuera de su radio de acción, corresponde a la autoridad de transporte competente en la jurisdicción del lugar donde se encuentra inmovilizado el vehículo dar traslado a la autoridad de transporte que expidió la correspondiente tarjeta de operación, siendo esta última la competente para ordenar la entrega.

Correlativamente, para los vehículos de transporte público terrestre automotor que se registraron para la prestación del servicio público de transporte con empresas de radio de acción nacional, es decir los que prestan el servicio público de carga, especial, mixto y de pasajeros por carretera, será la Superintendencia de Transporte quien emitirá la orden de entrega.

2. Las solicitudes que se realicen para la entrega de vehículos inmovilizados y que se pongan a disposición de la Superintendencia de Transporte deberán contener copia de: (i) informe único de infracción de transporte - IUIT; (ii) inventario del vehículo; (iii) licencia de tránsito; (iv) seguro obligatorio SOAT; (v) revisión técnico mecánica; (vi) cédula del propietario y/o cédula del autorizado, en caso que se obre con un apoderado. Asimismo, la evidencia de que se ha subsanado o superado el motivo que generó la inmovilización o, alternativamente, una carta de compromiso de subsanarlo (en caso que sea imposible de subsanarse en estado de inmovilización).

Para los casos excepcionales en los que sea imposible aportar los documentos requeridos para la entrega, teniendo en cuenta que existen razones de fuerza mayor que hacen materialmente imposible el cumplimiento de tales requisitos y/o documentos, el interesado deberá manifestarlo, explicando sucintamente las razones por las cuales resulta imposible cumplir con el aporte de los documentos. Tales situaciones se analizarán de forma integral por la Superintendencia de Transporte.

3. La solicitud se realizará a través del sistema VIGIA. La incorporación de un correo electrónico en el formulario debe hacerse de manera clara y precisa, ya que al correo que el usuario indique le será enviado un mensaje confirmando que la solicitud se realizó correctamente. Además, le será enviado un número de registro el cual debe recordar ya que con este podrá verificar tanto por el aplicativo VIGIA el estado de la solicitud.
(Circular 1 de 2016)

BORRADOR

TÍTULO VI. DISPOSICIONES FINALES

CAPÍTULO 1. DIVULGACIÓN

Artículo 6.1.1 *Calendario de obligaciones ante la Superintendencia.* En el mes de diciembre de cada anualidad, la Oficina Asesora Jurídica de la Superintendencia de Transporte publicará para los sujetos supervisados y ciudadanía en general, un calendario de la próxima vigencia con las fechas de todas las obligaciones de carácter general, incluyendo las relacionadas con el reporte de información, que aquellos tengan ante la Superintendencia de Transporte.

La publicación será a título indicativo y no eximirá a los supervisados de revisar las obligaciones que aparezcan en la Circular Única y cumplir las obligaciones legales a su cargo.

Artículo 6.1.2 *Publicación de la Circular Única actualizada.* La Oficina Asesora Jurídica de la Superintendencia de Transporte tendrá la responsabilidad de mantener publicada en la página web de la entidad una versión actualizada de la Circular Única, incorporando todas sus enmiendas, modificaciones y reformas, según corresponda de tiempo en tiempo. Para el efecto, se incluirá (i) un índice actualizado de la Circular Única, con todos sus Títulos y Capítulos; y (ii) la fecha en la cual se realizó la última actualización del texto publicado.

Artículo 6.1.3 *Guías y otros instrumentos de divulgación.* La Oficina Asesora Jurídica de la Superintendencia de Transporte podrá expedir documentos de guía o lineamientos generales, que sean explicativos de las obligaciones contenidas en la Circular Única. Las guías y lineamientos generales no serán instrumentos vinculantes ni reemplazarán el tenor literal de las disposiciones de la Circular Única, pero servirán para interpretarla.

Artículo 6.1.4 *Formatos.* La Oficina Asesora de Planeación de la Superintendencia de Transporte tendrá la responsabilidad de mantener actualizados los formatos asociados a obligaciones derivadas de la Circular Única y publicados en la página web de la Superintendencia de Transporte para que los sujetos supervisados y la ciudadanía pueda utilizarlos de manera permanente. Todos los formatos deberán tener una versión de formulario digital, que le permita a los sujetos completarlos en línea válidamente.

CAPÍTULO 2. DEROGATORIAS Y VIGENCIA

Artículo 6.2.1 *Derogatorias.* A partir de la entrada en vigencia de la presente Circular Única:

a. Se entienden derogadas de manera integral las resoluciones de carácter general y las circulares externas expedidas entre enero de 1991 y diciembre de 2020 por la Superintendencia de Transporte, que no estén incorporadas en esta Circular Única.

b. Se entienden derogadas de manera parcial las resoluciones de carácter general y las circulares externas expedidas entre enero de 1991 y diciembre de 2020 por la Superintendencia de Transporte, sólo en la parte que no esté incluida en esta Circular, quedando vigentes los artículos o acápite que sí se incorporaron en la Circular Única.

c. No quedan cobijadas por la derogatoria anterior los actos administrativos de carácter interno, aquellos que no estén dirigidos a los sujetos supervisados y a la ciudadanía, ni los actos de carácter particular. Los

actos administrativos expedidos con fundamento en las disposiciones compiladas mantendrán su vigencia y ejecutoriedad bajo el entendido de que sus fundamentos jurídicos permanecen en la presente circular única.

Artículo 6.2.2 Vigencia. PUBLÍQUESE en el Diario Oficial y en la página web oficial de la Superintendencia de Transporte. La presente Circular rige a partir de su publicación en el Diario Oficial.

PUBLÍQUESE Y CÚMPLASE

CAMILO PABÓN ALMANZA
SUPERINTENDENTE DE TRANSPORTE

BORRADOR