

CIRCULAR EXTERNA 3 DE 5 DE AGOSTO DE 2021
Diario Oficial No. 51.758 de 6 de agosto de 2021

SUPERINTENDENCIA DE TRANSPORTE

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

ASUNTO: Circular Única de Infraestructura y 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.

1. Competencia de la Superintendencia de Transporte

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, relacionado con el ejercicio de las funciones de inspección, vigilancia y control que le corresponden al Presidente de la República² como suprema autoridad administrativa en materia de tránsito, transporte e infraestructura,³ así como a las funciones de autoridad de protección de usuarios del sector transporte⁴ y demás funciones atribuidas por ley,⁵ la Superintendencia tiene la competencia para emitir instrucciones generales dirigidas a los sujetos supervisados con el fin que atiendan a las obligaciones legales y reglamentarias⁶.

Esa función de impartir instrucciones de carácter general es ejercida exclusivamente por el Superintendente de Transporte, por ser el único que conservó la facultad de expedir instrucciones generales después de la renovación de la Superintendencia⁷.

2. Antecedentes de la Circular única

¹ Cfr. [Decreto 2409 de 2018](#) artículo 3

² Las funciones de policía administrativa de esta Superintendencia se derivan directamente de la Constitución Política recibidas a través de delegación Presidencial. Cfr. Constitución Política de Colombia artículo 189. [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 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 deroguen, 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 Con la expedición del [Decreto 2409 de 2018](#), solo 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 materia 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.

2.1 Compilación normativa desde 1991 hasta 2021

Dentro de las estrategias y lineamientos de supervisión fijados por la Superintendencia de Transporte se encuentra la racionalización y simplificación del ordenamiento jurídico, como una de las principales herramientas para asegurar la seguridad jurídica y la reducción de costos de transacción para el sector privado.⁸

En desarrollo de los principios de eficacia y economía previstos en el artículo 209 de la Constitución Política de Colombia y en la *Ley 1437 de 2011⁹, la revisión normativa ocupa un espacio central en la implementación de políticas públicas, siendo el medio a través del cual se delimitan los instrumentos jurídicos que materializan en gran parte las decisiones del Estado y constituye un objetivo gubernamental la simplificación y depuración orgánica del sistema nacional regulatorio.

Por ello, la Superintendencia de Transporte viene realizando un proceso de revisión detallada de los actos administrativos proferidos desde 1991, encontrando periodos de hiperinflación normativa en los que se han llegado a producir más de 90 circulares por año. Dicho ejercicio se realiza con el objetivo de racionalizar y depurar las normas que rigen el sector para contar con un instrumento jurídico único, materializando el mandato previsto en el artículo 8 de la *Ley 1437 de 2011.

2.2 Construcción colectiva

Como una etapa de participación ciudadana en este proceso y para alivianar las cargas y costos innecesarios para sus vigilados, el 29 de abril 2020 la Superintendencia convocó a los sujetos supervisados y a la ciudadanía en general a postular aquellas circulares que (i) generaran algún costo para quienes deben cumplirla, (ii) carecieran de utilidad, en tanto que no instruyan a sus vigilados sobre cómo deben cumplir sus obligaciones legales y (iii) carecieran de utilidad, en tanto que no correspondan a la imposición de mecanismos de vigilancia eficientes. En esa línea, se abrieron espacios de co-creación con el sector. privado¹⁰ que le merecieron a la Superintendencia

⁸ 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/lasuperintendencia-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-circularineficiente-que-generaba-altos-costos-para-transportadores/>

⁹ «Principios. Todas las autoridades deberán interpretar y aplicar las disposiciones que regulan las actuaciones y procedimientos administrativos a la luz de los principios consagrados en la Constitución Política, en la Parte Primera de este Código y en las leyes especiales. Las actuaciones administrativas se desarrollarán, especialmente, con arreglo a los principios del debido proceso, igualdad, imparcialidad, buena fe, moralidad, participación, responsabilidad, transparencia, publicidad, coordinación, eficacia, economía y celeridad: (...) 11. En virtud del principio de eficacia, las autoridades buscarán que los procedimientos logren su finalidad y, para el efecto, removerán de oficio los obstáculos puramente formales, evitarán decisiones inhibitorias, dilaciones o retardos y sanearán, de acuerdo con este Código las irregularidades procedimentales que se presenten, en procura de la efectividad del derecho material objeto de la actuación administrativa. 12. En virtud del principio de economía, las autoridades deberán proceder con austeridad y eficiencia, optimizar el uso del tiempo y de los demás recursos, procurando el más alto nivel de calidad en sus actuaciones y la protección de los derechos de las personas» (negrilla fuera de texto). Cfr. *Ley 1437 de 2011 artículo 3

¹⁰ 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 08 de 2020](#) Asunto: «Eliminación de costos de transacción para el sector transporte»), obra 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.

de Transporte el reconocimiento como la entidad que obtuvo los mejores resultados en el país en depuración de normas obsoletas durante 2020¹¹.

En enero de 2021, la Superintendencia de Transporte presentó para comentarios un borrador de la Circular Única de Infraestructura y Transporte, momento en el cual varios ciudadanos y empresarios presentaron observaciones y solicitaron realizar de forma previa una derogatoria expresa de los actos administrativos que se entendían sin vigencia. Acogiendo esa solicitud de la ciudadanía, la Superintendencia de Transporte expidió las [Circulares No. 01](#) y No. [02 de 2021](#), previendo la pérdida de vigencia integral y parcial de un conjunto de circulares de carácter general y abstracto, respecto de las cuales ocurrieron los fenómenos de cumplimiento del objeto de la norma¹², vigencia temporal¹³ y derogatoria orgánica.¹⁴

Después de realizar las derogatorias expresas como lo solicitó la ciudadanía, se expide la Circular Única como un cuerpo compilatorio de normas preexistentes, por lo que los antecedentes y la parte motiva de dichos actos 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 su origen individualizando el acto administrativo correspondiente.

En la tarea de compilar y racionalizar las normas, se actualizaron aspectos puntuales de remisión normativa, hipervínculos y otros aspectos para que se ajuste a la realidad institucional y a la normativa vigente, lo cual conlleva, en esos aspectos precisos, el ejercicio de la facultad de instrucción en cabeza de la Superintendencia.

Tratándose de un ejercicio compilatorio, el contenido material de esta Circular Única guarda correspondencia con el de los actos compilados, por lo que las disposiciones acá incluidas no requerirían de consulta alguna. No obstante, se rescata la amplia difusión, divulgación, participación ciudadana y discusión que hubo sobre los textos, como se anotó anteriormente.

Es así como esta circular responde a la necesidad de los vigilados y de la ciudadanía en general de acceder de manera sencilla al ordenamiento jurídico y con la claridad necesaria para que puedan precisar cuáles son las reglas vigentes, fomentando la cultura de la legalidad.

2.3 Actos que no fueron compilados

La Circular Única solamente compiló Circulares Externas y resoluciones¹⁵ expedidas por esta Superintendencia, destinadas a los sujetos supervisados y a la ciudadanía en general.

2.3.1 Regulación expedida por la Superintendencia General de Puertos

¹¹ Reconocimiento efectuado por las entidades coordinadoras de la estrategia «*Estado Simple, Colombia Ágil*». Ceremonia de Premiación el 2 de marzo de 2021

¹² Sucede frente a las normas que alcanzaron la finalidad para la cual nacieron a la vida jurídica». Cfr. [Ley 2085 de 2021](#), artículo 2.

¹³ Sucede cuando el periodo de vigencia que se ha establecido en las normas se cumplió. Cfr. [Ley 2085 de 2021](#), artículo 2.

¹⁴ Ocurre cuando se ha expedido una nueva norma que regula íntegramente la materia que trataban otras normas». Cfr. [Ley 2085 de 2021](#), artículo 2.

¹⁵ Se compilaron tanto resoluciones como circulares externas que contienen instrucciones dirigidas a los vigilados por la Superintendencia de Transporte, en ningún caso corresponden a un ejercicio regulatorio, funciones que no tienen la Entidad. En adición, se trata de asuntos de competencia de esta Superintendencia. Se tuvo en cuenta la experiencia de la expedición de las circulares únicas de otras Superintendencias, tales como la Superintendencia Financiera, Superintendencia de Sociedades y Superintendencia de Industria y Comercio.

Durante la década de 1990 la Superintendencia de Transporte contó con funciones de regulación (en ese entonces obrando como Superintendencia General de Puertos), que posteriormente fueron trasladadas al Ministerio de Transporte.¹⁶

Dado que la Superintendencia de Transporte no cuenta con competencia actualmente para modificar dichas regulaciones¹⁷, varias de las cuales ya han sido modificadas total o parcialmente por el Ministerio de Transporte,¹⁸ las mismas no fueron compiladas en esta Circular Única.

2.3.2 SICOV

Tampoco se compilaron los actos administrativos relacionados con los operadores homologados para el sistema de control y vigilancia (SICOV), cuyo régimen corresponde al previsto en la normatividad legal que se expida de tiempo en tiempo, incluyendo la [Ley 2050 de 2020](#).

2.33. Circulares conjuntas

No se compilaron las circulares conjuntas expedidas entre la Superintendencia de Transporte y otras entidades y se mantiene su vigencia.

3. Objetivo y alcance de la Circular Única

3.1 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; e (ii) impartir instrucciones que permitan ejercer la supervisión de esas obligaciones por parte de la Superintendencia.¹⁹ No se crean obligaciones que no tengan previamente un sustento legal o reglamentario.

3.2 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 Única²⁰. Además de consolidar las normas aplicables, se precisarán los términos en el que los supervisados deben cumplir con sus obligaciones.

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

¹⁶ Dejando en la Superintendencia únicamente las funciones de inspección, vigilancia y control Cfr. Decretos de 2000 y [2741 de 2001](#).

¹⁷ Principalmente se destacan las [Resoluciones números 723 de 1993](#), 10261 de 1993, [884 de 1996](#), [426 de 1997](#), [500 de 1997](#) y [38 de 2002](#)

¹⁸ V. gr. [Resolución 850 de 2017](#) en regulación técnica, o las Resoluciones 3187/06, 1284/07, 2398/09 en regulación económica.

¹⁹ «(...) 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 efectividad de la vigilancia y control a cargo de dichas entidades» (negrilla fuera de texto). Cfr. H. Consejo de Estado Sala de lo contencioso Administrativo. Sección Tercera. Radicación número 11001-03-26-000-1998-00017-00 (1507). Sentencia del 8 de marzo de 2007 Consejero Ponente: Ramiro Saavedra Becerra.

Sin perjuicio de las disposiciones expedidas por la entonces Superintendencia General de Puertos, en virtud de las facultades otorgadas por la [Ley 01 de 1991](#).

²⁰ 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 cuales datos se pedían, que no estuvieran siendo usados para una supervisión suficiente.

funcionarios un instrumento jurídico unificado y coherente que determine con precisión las reglas aplicables a las situaciones concretas que se inscriben dentro de su ámbito de competencia.²¹

4. Estructura de la Circular Única

4.1 Títulos por cada modo de transporte

La Circular Única tiene la siguiente estructura:

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

Acogiendo la clasificación legal de los modos de transporte,²² habrá un título por cada modo de transporte. Además, otro título relacionado exclusivamente con la vigilancia subjetiva y otro título que hace alusión a otras actuaciones que se surten ante la Superintendencia de Transporte, así:

TÍTULO I. MODO ACUÁTICO

TÍTULO II. MODO AÉREO

TÍTULO III. MODO TERRESTRE

TÍTULO IV. SUPERVISIÓN SUBJETIVA

TÍTULO V. OTRAS ACTUACIONES 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.

²¹ 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 desunificación 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 número 76525 de 2016](#), [número 62875 de 2017](#), [número 19306 de 2018](#), [número 5321 de 2019](#) y [número 5677 de 2020](#).

²² Siguiendo la clasificación de los modos de transporte incluidos en la [ley 1682 de 2013](#) y 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 90 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 les sea aplicable algún formato, los mismos serán referenciados dentro del respectivo numeral o subnumeral²³, precisando el canal por el cual deben ser presentados y privilegiando el uso de canales virtuales²⁴

4.2 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 de la expedición de la Circular Única en 2021, (i) deberán ser expedidas por el Superintendente de Transporte, por ser el único que conservó la facultad de expedir instrucciones generales después de la renovación de la Superintendencia;²⁵, (ii) deberán incorporarse a esta Circular Única, adicionando o modificando los Títulos y Capítulos de esta, según corresponda y (iii) deberán publicarse en el Diario Oficial de acuerdo con lo previsto en el artículo 65 de la *Ley 1437 de 2011, o la norma que la modifique, sustituya o reemplace. El incumplimiento de alguno de los anteriores requisitos, acarreará como consecuencia que la Superintendencia de Transporte no podrá hacer exigible su cumplimiento en ejercicio de sus funciones de supervisión.

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

***Nota de Interpretación:** Para mayor información y mejor comprensión de la remisión hecha a la Ley 1437 de 2011, le sugerimos remitirse a la publicación de nuestro Grupo Editorial Nueva Legislación “Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo”.

5. Divulgación

5.1. Publicación de la Circular Única actualizada

La Oficina Asesora Jurídica de [a Superintendencia de Transporte tendrá la responsabilidad de mantener publicada en la página web de la entidad una versión actualizada de la Circular Única,²⁶ incorporando todas sus enmiendas, modificaciones y reformas, según corresponda. 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.

5.2. Formatos

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.

²⁵ Con la expedición del [Decreto 2409 de 2018](#), solo 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 materia 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.

²⁶ En concordancia con las funciones previstas para la Oficinas Asesora Jurídica en el [Decreto 2409 de 2018](#).

La Oficina Asesora de Planeación de la Superintendencia de Transporte tendrá la responsabilidad de mantener actualizados y publicados en la página web de la Superintendencia de Transporte los formatos asociados al cumplimiento de obligaciones derivadas de la Circular Única.²⁷

6. Vigencia

La presente Circular rige a partir de su publicación.

ANEXO

TÍTULO I MODO ACUÁTICO

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

ARTÍCULO 1.1.1. CONTROL DE ACCESO Y SALIDA A LAS INSTALACIONES PORTUARIAS. Para efecto del ingreso a las instalaciones portuarias, las sociedades portuarias marítimas y fluviales, los muelles homologados, los beneficiarios de autorizaciones temporales y las licencias portuarias deberán atender 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 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 de carga, expedido por una empresa habilitada para prestar el servicio público de transporte de carga. Así mismo, debe quedar un registro del número de manifiesto.

(Circular 26 de 2015)

ARTÍCULO 1.1.2. LÍMITE DE PESO. Los puertos no deben permitir el despacho de vehículos de carga, que utilicen la tolerancia positiva de medición, la cual solo podrá ser utilizada para los términos definidos en el artículo 3 de la [Resolución 2888 de 2005](#) del Ministerio de Transporte.

(Circular 21 de 2016)

ARTÍCULO 1.1.3. REPORTE DE INFORMACIÓN EN EL MÓDULO «SISTEMA DE INDICADORES DE GESTIÓN AL TRANSPORTE – SIGT» DEL SISTEMA DE SUPERVISIÓN VIGÍA. Para efecto de hacer el reporte de información en el módulo SIGT del Sistema de Supervisión VIGÍA, que contiene entre otros, el tráfico portuario, tipo de carga, principales productos exportados, productos importados, arribos, zarpes, tiempos operacionales, tipos de naves/buques/embarcaciones; así como los indicadores Balanced Score Card (BSC) y

²⁷ En concordancia con las funciones previstas para la Oficina Asesora Jurídica en el [Decreto 2409 de 2018](#).

Costos Basados en Actividades (ABC), las sociedades portuarias de servicio público y privado de Colombia, deberán:

1. Definiciones. Para los efectos de las presentes instrucciones se tendrán en cuenta las siguientes definiciones:

1.1. VIGIA: Sistema Nacional de Supervisión al Transporte

1.2. SIGP: Sistema de Indicadores de Gestión Portuaria

1.3. SIGT: Sistemas de Indicadores de Gestión del Transporte

1.4. Costos ABC: Costo Basado en Actividades, es una metodología que permite realizar un costeo estratégico de actividades, servicios, áreas funcionales y recursos.

1.5. Indicadores BSC: Balanced Score Card, es una herramienta metodológica que proporciona la estructura necesaria para un sistema de gestión y medición

2. Previo al cargue de la información en el sistema de supervisión VIGIA a través del módulo SIGT, las sociedades portuarias de servicio público y privado, deberán estar registradas como vigilados en dicho sistema de supervisión. En caso contrario deberán realizar el siguiente procedimiento:

2.1. Registro de Vigilados. Los sujetos de supervisión deberán efectuar «*el registro de vigilados*» o su actualización, en el sistema de supervisión VIGIA, atendiendo el instructivo de solicitud de registro, documentos publicados en los siguientes enlaces de la página web de la entidad: <https://www.supertransporte.gov.co/index.php/vigia/>

Enlace directo al documento instructivo solicitud registro vigilado: <http://vigia.supertransporte.gov.co/VigiaSSO/pages/index?execution=els1>

Manual de usuario y diccionario de datos. Para el reporte de la información que deberán entregar los supervisados a través del módulo SIGT del sistema de supervisión VIGIA, se utilizará el manual de usuario y los códigos establecidos por la Superintendencia de Transporte, que podrán ser consultados a través del siguiente enlace web: <https://www.supertransporte.gov.co/index.php/vigia/> dando clic en Delegatura de Puertos.

Descargue el manual de usuario y diccionario de datos, léalos y aplíquelos.

3. Información objeto de reporte. La información que deben transmitir las sociedades portuarias de servicio público y privado de Colombia, a través del módulo SIGT del sistema de supervisión VIGIA, es la siguiente:

3.1. Estadísticas de tráfico portuario: Se deberá transmitir información relacionada con el tráfico portuario, de acuerdo con las estructuras de archivos definidas en el manual de usuario y diccionario de datos.

3.2. Indicadores ABC: Se deberá realizar la transmisión de información sobre el comportamiento de los costos e ingresos asociados a cada uno de los servicios específicos que forman parte de los servicios generales, de acuerdo con las estructuras de archivos definidas en el manual de usuario y diccionario de datos.

3.3. Indicadores BSC - Balanced Score Card: Se deberá transmitir la información que permitirá generar los indicadores asociados a la perspectiva de procesos, de acuerdo con las estructuras de archivos definidas en el manual de usuario y diccionario de datos. Según las necesidades de la Superintendencia de Transporte para el desarrollo de sus funciones de Vigilancia, Inspección y Control, podrá modificar el diccionario de datos y los indicadores ya establecidos en cualquier momento, previa comunicación a los vigilados.

4. Periodicidad de transmisión de información. Las Sociedades Portuarias de servicio público y privado, deberán transmitir la información con la siguiente periodicidad:

4.1. Estadísticas de tráfico portuario: Se deberá transmitir información mensualmente, correspondiente al mes inmediatamente anterior, los cinco (5) primeros días calendario de cada mes.

4.2. Indicadores ABC: Se deberá transmitir información mensualmente, correspondiente al mes inmediatamente anterior, los primeros 15 días calendario de cada mes.

4.3. Indicadores BSC: Se deberá transmitir información mensualmente, correspondiente al mes inmediatamente anterior, los primeros 15 días calendario de cada mes. Dado el carácter oficial de la información requerida por la Superintendencia de Transporte, y transmitida por las Sociedades Portuarias a través del módulo SIGT del sistema de supervisión VIGÍA, se entiende que esta es cierta y veraz; en caso contrario, se utilizarán todos los instrumentos y mecanismos jurídicos y legales con que cuenta esta Superintendencia.

[\(Resolución 4819 de 2017\)](#)

ARTÍCULO 1.1.4. REPORTE DE DESECHOS DE BUQUES. Las sociedades portuarias marítimas y fluviales, muelles homologados, beneficiarios de autorizaciones temporales y licencias portuarias tienen la obligación de suministrar la información actualizada, relacionada con el recibo y posterior disposición final de los desechos de los buques que ingresen a las instalaciones portuarias del país.

La información deberá ser suministrada de manera mensual mediante el aplicativo web desarrollado para tal fin, disponible en el siguiente link de acceso http://aplicaciones.supertransporte.gov.co/SociedadesPortuarias/app_Login ingresando por la pestaña «Ficha Marpol», utilizando como usuario y contraseña los mismos datos para el reporte diario de carga.

Los primeros cinco (5) días de cada mes deberá reportarse la información correspondiente al mes inmediatamente anterior.

[\(Circular 48 de 2017\)](#)

CAPÍTULO II **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 responsabilidad 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.

Es deber de las empresas de transporte fluvial, para poder operar, contar con la totalidad de los equipos de seguridad y salvamento señalados en la ley

(Circular 11 de 2005)

CAPÍTULO III

PERSONAS NATURALES Y/O JURÍDICAS QUE DESARROLLAN LA ACTIVIDAD DE ADMINISTRACIÓN Y OPERACIÓN PARA ENTREGA Y RECEPCIÓN DE CONTENEDORES VACÍOS

ARTÍCULO 1.3.1. INSCRIPCIÓN EN EL REGISTRO DE OPERADORES PORTUARIOS. *(Artículo adicionado por el punto 3 de la Circular Externa No 1 de 1 de febrero de 2022.)*

Inscribirse y registrarse como operadores portuarios, de conformidad con lo establecido en el artículo 5.1.2. de la Circular Única de Infraestructura y Transporte en el sistema dispuesto por esta entidad para tal propósito (sistema Vigía). Se concede hasta el 30 de abril de 2022 para el cumplimiento de la presente instrucción.

TÍTULO II

MODO AÉREO

CAPÍTULO I

ADMINISTRADORES DE INFRAESTRUCTURA

ARTICULO 2.1.1. MEDIDAS PREVENTIVAS, REPORTE DE CIERRES PROGRAMADOS Y NO PROGRAMADOS, PARCIALES O TOTALES, DE LOS NODOS AEROPORTUARIOS Y/O AFECTACIÓN DE LA INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE. Con el fin de atender adecuada y oportunamente todos los eventos que afecten y/o puedan afectar la prestación del servicio en cualquier momento de la operación de la infraestructura, se insta a los concesionarios, administradores de infraestructura de transporte y entidades concedentes a implementar las siguientes acciones:

1. Estructurar o actualizar los planes de contingencia para la prevención, atención y esquema de manejo de los cierres programados y no programados, parciales o totales, y/o afectaciones de la infraestructura de transporte.
2. Incluir en los planes de contingencia los posibles riesgos en la infraestructura, sitios y/o sectores de alta vulnerabilidad, así como la relación de los lugares donde han ocurrido eventos que hayan afectado la prestación del servicio, medidas y demás acciones contempladas en desarrollo de los planes de emergencia o contingencias y mecanismos de información al usuario, de carácter preventivo para efectos de advertir o alertar frente al riesgo de ocurrencia y durante la afectación o interrupción del servicio para la adopción de posibles alternativas que le permitan acceder a él.
3. Implementar planes o programas de mejoramiento de las condiciones de la infraestructura, con el propósito de mitigar los riesgos de interrupción o pérdida de continuidad en la prestación del servicio. Para tal efecto, se deberá tener la relación de los sitios y/o sectores de alta vulnerabilidad mencionados en el numeral 2.

4. En el ejercicio de las funciones de vigilancia, inspección y control de la afectación en la prestación del servicio a los usuarios de la infraestructura, se deberá remitir a la Superintendencia Delegada de Concesiones e Infraestructura la Información contenida en el «*Formato de Reporte de Cierres/Afectaciones*» para el medio o modo correspondiente, así como las medidas y demás acciones adoptadas, todos los días sin excepción, antes de las 09:00 horas, con la información del día inmediatamente anterior comprendido entre las 00:00 y las 23:59 horas, según Instructivo. El evento se deberá reportar hasta tanto se normalice totalmente la infraestructura.

Para tal fin, se deberá descargar el formato señalado, de la página Web de la Supertransporte, cuya ruta de acceso es: La Entidad/Delegadas/Formatos Descargares Delegadas - Formato de Reporte de Cierres/Afectaciones y de Igual manera se deberá remitir la información al correo electrónico: superconcesiones@supertransporte.gov.co

El formato está disponible en el link

<https://www.supertransporte.gov.co/index.php/superintendencia-delegada-de-concesiones-e-infraestructura/formularios-descargables-concesiones/> - Formulario No. 5

(Circular 057 de 2016)

ARTICULO 2.1.2. INDICADORES DE COMPETITIVIDAD APLICABLES A AERÓDROMOS O AEROPUERTOS - EVALUACIÓN DEL SERVICIO DE LA INFRAESTRUCTURA. Los administradores / explotadores de aeródromos o aeropuertos deberán tener en cuenta los componentes de la infraestructura que fueron definidos en el anexo correspondiente, pues estos constituyen los parámetros con los cuales deberán permanecer todos y cada uno de los Aeródromos o Aeropuertos, así como el servicio público aeroportuario, siendo su obligación el preservarlos dentro del estándar de cumplimiento que se pretende en la búsqueda del mejoramiento de la competitividad.

El anexo está disponible en el link:

<https://www.supertransporte.gov.co/index.php/superintendencia-delegada-de-concesiones-e-infraestructura/formularios-descargables-concesiones/> - Formulario No. 2

(Circular 019 de 2018)

ARTICULO 2.1.3. 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 50 cm de ancho por cada punto de chequeo; donde se enuncien los capítulos y apartes de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia - RAC 3 de la Unidad Administrativa Especial de 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 de los concesionarios aeroportuarios, 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 los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia - RAC 3.

(Circular 12 de 2011)

ARTÍCULO 2.1.4. SUPERVISIÓN DEL COMPONENTE DE ACCESIBILIDAD E INCLUSIÓN EN LA INFRAESTRUCTURA DEL TRANSPORTE AÉREO. *(Artículo adicionado por el artículo 1 de la [Resolución 2491 de 26 de julio 2022.](#))* Los administradores de infraestructura aeroportuaria deberán realizar una autoevaluación técnica con el propósito de establecer el porcentaje de accesibilidad con el que cuenta actualmente la infraestructura a cargo y realizar el reporte periódico del plan progresivo de cumplimiento. La autoevaluación y el reporte periódico se surtirá de conformidad con el **ANEXO 1 - LINEAMIENTOS GENERALES DE SUPERVISIÓN PARA LA EVALUACIÓN DEL COMPONENTE DE ACCESIBILIDAD E INCLUSIÓN EN LA INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE** y, se deberán diligenciar los aspectos referidos en el **ANEXO 2 - FORMULARIO DE AUTOEVALUACIÓN DE INFRAESTRUCTURA ACCESIBLE E INCLUYENTE**, dichos anexos podrán ser consultados en el siguiente enlace: <https://www.supertransporte.gov.co/index.php/superintendencia-delegada-de-concesiones-e-infraestructura/>.

AL ANEXO 2 FORMULARIO DE AUTOEVALUACIÓN DE INFRAESTRUCTURA ACCESIBLE E INCLUYENTE se deberá acceder, diligenciar y remitir a la Superintendencia de Transporte a través del link <https://www.supertransporte.gov.co/index.php/superintendencia-delegada-de-concesiones-e-infraestructura/>, accediendo al modo de transporte correspondiente al ícono/botón Recolección de Información, a más tardar el 31 de agosto de 2022.

CAPÍTULO II 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 3.10.4.5 del Reglamento Aeronáutico de Colombia RAC 3 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 de las aerolíneas, 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 el Reglamento Aeronáutico de Colombia RAC 3 o las normas que la modifiquen o sustituyan.

(Circular 12 de 2011)

TÍTULO III MODO TERRESTRE

CAPÍTULO I TRANSPORTE POR CABLE

ARTICULO 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, cada vez que se realice alguna actualización.

[\(Circular 32 de 2018\)](#)

CAPÍTULO II TRANSPORTE DE PASAJEROS POR CARRETERA

ARTICULO 3.2.1 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](#), a las normas que la modifiquen o subroguen, en forma mensual durante los primeros diez (10) días calendario, la información del mes anterior.

El reporte deberá realizarse únicamente a través del sistema VIGIA de la Superintendencia de Transporte (módulo de control de Infracciones). El seguimiento de las infracciones no se podrá remitir en forma física y por tanto, la obligación se entenderá cumplida solo si se realiza a través del sistema.

Las empresas no podrán realizar modificaciones al aplicativo obtenido vía internet o por cualquier medio, ni tampoco alterar su estructura o forma de diligenciamiento.

Las autoridades de tránsito y transporte de carácter municipal y departamental, deberán verificar dentro de sus acciones que las empresas de su radio de acción estén registradas en el Sistema VIGÍA de la Superintendencia de Transporte y cumplan con la obligación de reportar el seguimiento y control de las infracciones a conductores.

[\(Resolución 15681 de 2017\)](#)

CAPÍTULO III 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, los 10 primeros días hábiles del mes de enero de cada año. En caso que la información reportada presente modificaciones, esta deberá ser actualizada dentro de los primeros 5 días hábiles del mes siguiente.

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.

Dicha información deberá ser allegada por medio del Sistema Nacional de Supervisión al Transporte-VIGÍA-, y será cargada en el módulo Condiciones de Habilitación de Transporte Especial. Dicho módulo es de libre acceso, es decir, no está sujeto a ninguna restricción de fecha; de tal manera que la información allí consignada puede y debe ser actualizada siempre que se presenten modificaciones.

(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.

El reporte deberá realizarse únicamente a través del sistema VIGIA de la Superintendencia de Transporte (módulo de control de Infracciones). El seguimiento de las infracciones no se podrá remitir en forma física y por tanto, la obligación se entenderá cumplida solo si se realiza a través del sistema.

Las empresas no podrán realizar modificaciones al aplicativo obtenido vía internet o por cualquier medio, ni tampoco alterar su estructura o forma de diligenciamiento.

Las autoridades de tránsito y transporte de carácter municipal y departamental, deberán verificar dentro de sus acciones que las empresas de su radio de acción estén registradas en el Sistema VIGÍA de la Superintendencia de Transporte y cumplan con la obligación de reportar el seguimiento y control de las infracciones a conductores.

(Resolución 15681 de 2017)

CAPÍTULO IV 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.

El reporte deberá realizarse únicamente a través del sistema VIGIA de la Superintendencia de Transporte (módulo de control de infracciones). El seguimiento de las infracciones no se podrá remitir en forma física y por tanto, la obligación se entenderá cumplida solo si se realiza a través del sistema.

Las empresas no podrán realizar modificaciones al aplicativo obtenido vía internet o por cualquier medio, ni tampoco alterar su estructura o forma de diligenciamiento.

Las autoridades de tránsito y transporte de carácter municipal y departamental, deberán verificar dentro de sus acciones que las empresas de su radio de acción estén registradas en el Sistema VIGÍA de la Superintendencia de Transporte y cumplan con la obligación de reportar el seguimiento y control de las infracciones a conductores.

(Resolución 15681 de 2017)

CAPÍTULO V INFRAESTRUCTURAS PARA EL ASCENSO Y DESCENSO DE PASAJEROS (Epígrafe del Capítulo 5 modificado por el artículo 1 de la [Resolución No. 9597 de 20 de septiembre de 2024](#)).

ARTÍCULO 3.5.1. MEDIDAS PREVENTIVAS, REPORTE DE CIERRES PROGRAMADOS Y NO PROGRAMADOS, PARCIALES O TOTALES, DE LOS NODOS TERRESTRE AUTOMOTOR Y/O AFECTACIÓN DE LA INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE. Con el fin de atender adecuada y oportunamente todos los eventos que afecten y/o puedan afectar la prestación del servicio en cualquier momento de la operación de la infraestructura, se insta a los concesionarios, administradores de infraestructura de transporte y entidades concedentes a implementar las siguientes acciones:

1. Estructurar o actualizar los planes de contingencia para la prevención, atención y esquema de manejo de los cierres programados y no programados, parciales o totales, y/o afectaciones de la infraestructura de transporte.

2. Incluir en los planes de contingencia los posibles riesgos en la infraestructura, sitios y/o sectores de alta vulnerabilidad, así como la relación de los lugares donde han ocurrido eventos que hayan afectado la prestación del servicio, medidas y demás acciones contempladas en desarrollo de los planes de emergencia o contingencias y mecanismos de información al usuario, de carácter preventivo para efectos de advertir o alertar frente al riesgo de ocurrencia y durante la afectación o interrupción del servicio para la adopción de posibles alternativas que le permitan acceder a él.

3. Implementar planes o programas de mejoramiento de las condiciones de la infraestructura, con el propósito de mitigar los riesgos de interrupción o pérdida de continuidad en la prestación del servicio. Para tal efecto, se deberá tener la relación de los sitios y/o sectores de alta vulnerabilidad mencionados en el numeral 2.

4. En el ejercicio de las funciones de vigilancia, inspección y control de la afectación en la prestación del servicio a los usuarios de la infraestructura, se deberá remitir a la Superintendencia Delegada de Concesiones e Infraestructura la información contenida en el «*Formato de Reporte de Cierres/Afectaciones*» para el medio o modo correspondiente, así como las medidas y demás acciones adoptadas, todos los días sin excepción, antes de las 09:00 horas, con la información del día inmediatamente anterior comprendido entre las 00:00 y las 23:59 horas, según instructivo. El evento se deberá reportar hasta tanto se normalice totalmente la infraestructura.

Para tal fin se deberá descargar el formato señalado de la página Web de la Supertransporte, cuya ruta de acceso es: La Entidad/Delegadas/Formatos Descargabas Delegadas - Formato de Reporte de Cierres/Afectaciones y de igual manera se deberá remitir la Información al correo electrónico: superconcesiones@supertransporte.gov.co

El formato está disponible en el link

<https://www.supertransporte.gov.co/index.php/superintendencia-delegada-de-concesiones-e-infraestructura/formularios-descargables-concesiones/> - Formulario No. 5

(Circular 057 de 2016)

ARTÍCULO 3.5.1.1. INFRAESTRUCTURAS PARA EL ASCENSO Y DESCENSO DE PASAJEROS. (*Artículo adicionado modificado por el artículo 2 de la [Resolución No. 9597 de 20 de septiembre de 2024](#)*). Son infraestructuras para el ascenso y descenso de pasajeros el conjunto de elementos dispuestos por la autoridad, los operadores de transporte o los particulares para posibilitar, mediante las facilidades que estos elementos proporcionan, el acceso material de los usuarios a los medios de transporte y la salida de estos al finalizar su viaje.

Son infraestructuras de ascenso y descenso, entre otras, las bahías para dejar y recoger pasajeros, los paraderos, las infraestructuras en interés particular para el servicio público, los centros de integración modal, las estaciones, portales de integración, terminales satélites o periféricas, las Terminales de Transporte Terrestre Automotor de Pasajeros por Carretera, entre otras.

Las bahías y paraderos son aquellos sitios de ascenso y descenso dispuestos en el espacio público y compuestos exclusivamente por infraestructura vial o infraestructura vial, mobiliario urbano y señalización. Así, las bahías y paraderos se distinguen de los demás sitios de ascenso y descenso en que carecen de bienes inmuebles de propiedad pública o privada que permiten la realización de la operación de ascenso y descenso por fuera del espacio público.

PARÁGRAFO 1. Corresponde a las autoridades territoriales la planeación y organización y autorización de las infraestructuras para el ascenso y descenso de pasajeros en su jurisdicción para la mejor organización de la movilidad en su territorio.

PARÁGRAFO 2. Las obligaciones del presente capítulo serán igualmente exigibles en lo que corresponda a todas las infraestructuras para el ascenso y descenso de pasajeros en los que interactúen servicios de transporte de radio de acción nacional.

ARTÍCULO 3.5.1.2. PLANEACIÓN Y ORGANIZACIÓN TERRITORIAL DE LAS INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE. (*Artículo adicionado por el artículo 3 de la [Resolución No. 9597 de 20 de septiembre de 2024](#)*). Sin perjuicio de la implementación de terminales de transporte terrestre de pasajeros por carretera y la complementación de sus servicios con otras infraestructuras de transporte para el ascenso y descenso de pasajeros, las autoridades territoriales deberán desplegar todas sus competencias de organización y control para asegurar que las operaciones de transporte intermunicipal en su municipio se desarrollen con respeto de las disposiciones del ordenamiento territorial y la regulación de los usos del suelo, sin dar lugar a afectaciones del espacio público, incluso en los lugares que no existen terminales de transporte terrestre de pasajeros por carretera.

La autoridad de transporte territorial deberá anualmente informar a la Superintendencia de Transporte sobre el avance de la implementación de sus planes de infraestructura, la debida disposición de estas infraestructuras, su ubicación, las acciones de control desplegadas, los resultados obtenidos, las dificultades que persisten para una adecuada organización del transporte en su jurisdicción y el nivel de cumplimiento de la regulación de los usos del suelo, del espacio público y de las normas de accesibilidad universal, en la forma y por los canales que para el efecto disponga la Supertransporte en su aplicativos y plataformas, según se comunique en la página web de la entidad.

PARÁGRAFO. Cuando las herramientas tecnológicas dispuestas por la Superintendencia de Transporte lo viabilicen y las circunstancias lo hagan recomendable, el reporte de información deberá desarrollarse con la periodicidad que en los instructivos de uso de estas plataformas se establezca.

PARÁGRAFO 2. (*Parágrafo 2 adicionado por el artículo 1 de la [Resolución Conjunta No. 544 de 31 de enero de 2025](#)*). La debida planeación de la infraestructura requiere igualmente considerar y responder a las exigencias que las características de las necesidades del servicio reclaman en cada una de sus diferentes estacionalidades; y atendiendo a éstas, la organización y disposición de la infraestructuras de transporte, incluidas las infraestructuras de ascenso y descenso de pasajeros, cuando técnicamente se justifique, deben proporcionarse en formas y en locaciones temporales que en su condición de servicio conexo contribuyan eficazmente a garantizar condiciones adecuadas de acceso al servicio de transporte y desincentiven el uso de servicios informales, propendiendo a su vez por la calidad y seguridad en la operación del transporte.

Para la disposición y operación de las infraestructuras complementarias, así como para la implementación y operación de aquellas de carácter temporal que encuentre necesario incorporar para atender determinadas estacionalidades, las autoridades territoriales podrán apoyarse en las empresas Terminales de Transporte Terrestre de Pasajeros por Carretera habilitadas por el Ministerio de Transporte.

ARTÍCULO 3.5.1.3. USO OBLIGATORIO DE LAS TERMINALES DE TRANSPORTE TERRESTRE DE PASAJEROS POR CARRETERA. (*Artículo adicionado por el artículo 2 de la [Resolución Conjunta No. 544 de 31 de enero de 2025](#)*). Sin perjuicio de la complementación y articulación entre las diferentes infraestructuras de transporte, siempre que existan Terminales de Transporte Terrestre de Pasajeros por Carretera habilitadas por el Ministerio de Transporte, éstas serán de uso obligatorio por parte de las empresas de servicio público de transporte terrestre automotor de pasajeros por carretera, en origen, destino y tránsito, salvo que, encontrándose configurado el supuesto de hecho de que trata el inciso octavo del artículo 99 de la [Ley 1955 de 2019](#), en concordancia con el inciso final del artículo 11 de la [Ley 105 de 1993](#), o al que se refiere el inciso final del artículo 2.2.1.4.10.6. del [Decreto 1079 de 2015](#), la autoridad territorial expresamente disponga otra cosa.

PARÁGRAFO 1. Para efectos de lo dispuesto en el inciso segundo del artículo 2.2.1.4.10.6. del [Decreto 1079 de 2015](#), se deberá consultar la resolución que concede el permiso de operación y con base en la misma establecer si los servicios se encuentran autorizados en el nivel de servicio básico o en algún otro nivel diferente. En este último caso, se deberá validar igualmente, en la resolución que concede el permiso de operación, cuáles son las paradas que en ella se han señalado al servicio autorizado.

En todos los casos en los que la resolución que confiere el permiso de operación señale como nivel de servicio el básico, las Terminales de Transporte Terrestre de Pasajeros por Carretera Habilitadas por el Ministerio de Transporte en los municipios en tránsito serán de uso obligatorio, incluso cuando los servicios de la ruta se ejecuten con el despacho de vehículos con tarjeta de operación en un nivel de servicio diferente.

PARÁGRAFO 2. Para todos los efectos a que haya lugar, los servicios se tienen por prestados en el nivel de servicio señalado en los actos administrativos que otorgaron el permiso de operación, aun cuando se ejecuten en vehículos con tarjeta de operación en un nivel igual o superior al autorizado.

ARTÍCULO 3.5.2. INDICADORES DE COMPETITIVIDAD APLICABLES A TERMINALES DE TRANSPORTE TERRESTRE AUTOMOTOR DE PASAJEROS POR CARRETERA - EVALUACIÓN DEL SERVICIO DE LA INFRAESTRUCTURA. Los administradores de Terminales de Transporte Terrestre Automotor de Pasajeros por Carretera homologados o habilitados deberán tener en cuenta los componentes de la infraestructura que fueron definidos en el anexo correspondiente, pues estos constituyen los parámetros con los cuales deberán permanecer todos y cada uno de los Terminales así como el servicio público que en ellos se presta, siendo su obligación el preservarlos dentro del estándar de cumplimiento que se pretende en la búsqueda del mejoramiento de la competitividad.

El anexo está disponible en el link:

<https://www.supertransporte.gov.co/index.php/superintendencia-delegada-de-concesiones-e-infraestructura/formularios-descargables-concesiones/> - Formulario No.1

([Circular 61 de 2017](#))

ARTÍCULO 3.5.3. REPORTE DE INFORMACIÓN DE PASAJEROS Y DESPACHOS. (*Artículo modificado por el artículo 4 de la [Resolución No. 9597 de 20 de septiembre de 2024](#)*). Los responsables la operación de cada una de las infraestructuras de ascenso y descenso de pasajeros deberán transmitir en línea, a través del mecanismo de interoperabilidad definido por la Superintendencia de Transporte, la información relacionada con la operación de salidas y llegadas de despachos de pasajeros, la cantidad de pasajeros, el valor de la tasa de uso.

Las Terminales de transporte terrestre de pasajeros, además de la información indicada en el inciso anterior, deberán reportar los resultados de las pruebas de alcoholimetría y del examen médico generales de aptitud física.

Las empresas de transporte, en el caso de las bahías y paraderos y, los responsables de la operación de las demás infraestructuras de ascenso y descenso de pasajeros, en su caso, deberán reportar en línea y en tiempo real, a través del mecanismo de interoperabilidad definido por la Superintendencia de Transporte, la información relacionada con la operación de salidas y llegadas de despachos de pasajeros, la cantidad de pasajeros, el concepto y el valor causado por el uso de la infraestructura, en los casos en que aplique, así como los resultados de las pruebas de alcoholimetría y del examen médico general de aptitud física que se realicen en sus instalaciones y/o a su petición o a su cargo.

Hasta tanto se implemente el mecanismo, el reporte continuará realizándose a través del mecanismo actualmente dispuesto.

En caso de presentarse fallas tecnológicas que impidan la transmisión de información a través del mecanismo correspondiente, los responsables de la operación de las infraestructuras de ascenso y descenso de pasajeros deberán, una vez restablecida la transmisión, reportar toda la información que no se haya podido registrar durante el período en que ocurrió la falla.

PARÁGRAFO 1. Así mismo, deberán reportarse las novedades e intervenciones de la infraestructura con la potencialidad de afectar las condiciones de prestación del servicio de transporte. Cuando estas administración y/u operación de la infraestructura, con treinta (30) días de anticipación a su realización; las que se efectúen para superar contingencias deberán reportarse dentro de las 24 horas siguientes a la ocurrencia de los hechos que las exigen.

PARÁGRAFO 2. La Superintendencia de Transporte publicará en su página web oficial las mejoras tecnológicas y operativas, con el fin de fortalecer la vigilancia y el control de la operación del servicio público de transporte terrestre de pasajeros por carretera y los cronogramas para su implementación.

ARTÍCULO 3.5.4 ACTOS QUE AFECTEN LA LIBERTAD DE ELECCIÓN DEL USUARIO. Las Terminales de Transporte Terrestre habilitadas por el Ministerio de Transporte, deberán establecer mecanismos eficientes para impedir que dentro de sus instalaciones se presenten prácticas que utilicen, permitan, patrocinen, toleren o practiquen el pregoneo o actos similares, igualmente el empleo de sistemas o mecanismos que coarten la libertad del usuario para la elección de la empresa transportadora de su preferencia, para lo cual deberán aplicar las previsiones establecidas en sus manuales operativos, y de manera complementaria, informar cualquier tipo de violación de estos parámetros a la Superintendencia de Transporte.

(Circular 1 de 2006)

ARTÍCULO 3.5.5. PROGRAMAS DE SEGURIDAD EN LA OPERACIÓN DEL TRANSPORTE. Las Terminales de Transporte Terrestre deberán presentar, anualmente, dentro

de los cinco (5) primeros días hábiles del mes de abril, a través del aplicativo dispuesto por la Superintendencia de Transporte, la siguiente información:

1. Informes detallados acerca de la ejecución y evaluación de su gestión, apoyados en indicadores que permitan efectuar seguimiento de las actividades a su cargo.
2. 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 06 de 2007)

ARTÍCULO 3.5.6. SUPERVISIÓN DEL COMPONENTE DE ACCESIBILIDAD E INCLUSIÓN EN LOS TERMINALES DE TRANSPORTE TERRESTRE AUTOMOTOR DE PASAJEROS POR CARRETERA. (*Artículo adicionado por el artículo 2 de la [Resolución 2491 de 26 de julio de 2022](#)*) Los administradores de los terminales de transporte terrestre automotor de pasajeros por carretera deberán realizar una autoevaluación técnica con el propósito de establecer el porcentaje de accesibilidad con el que cuenta actualmente la infraestructura a cargo y realizar el reporte periódico del plan progresivo de cumplimiento. La autoevaluación y el reporte periódico se surtirá de conformidad con el **ANEXO 1 - LINEAMIENTOS GENERALES DE SUPERVISIÓN PARA LA EVALUACIÓN DEL COMPONENTE DE ACCESIBILIDAD E INCLUSIÓN EN LA INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE** y se deberán diligenciar los aspectos referidos en el **ANEXO 2 - FORMULARIO DE AUTOEVALUACIÓN DE INFRAESTRUCTURA ACCESIBLE E INCLUYENTE**, dichos anexos podrán ser consultados en el siguiente enlace: <https://www.supertransporte.gov.co/index.php/superintendencia-delegada-de-concesiones-e-infraestructura/>.

Al ANEXO 2 - FORMULARIO DE AUTOEVALUACIÓN DE INFRAESTRUCTURA ACCESIBLE E INCLUYENTE se deberá acceder, diligenciar y remitir a la Superintendencia de Transporte a través del link <https://www.supertransporte.gov.co/index.php/superintendencia-delegada-de-concesiones-e-infraestructura/>, accediendo al modo de transporte correspondiente al ícono/botón Recolección de Información, a más tardar el 31 de agosto de 2022.

ARTÍCULO 3.5.7. MULTAS CONTRACTUALES EN LOS SERVICIOS CONEXOS. (*Artículo modificado por el artículo 3 de la [Resolución Conjunta No. 544 de 31 de enero de 2025](#)*). (*Artículo adicionado por el artículo 5 de la [Resolución No. 9597 de 20 de septiembre de 2024](#)*). En los manuales operativos, como documentos unilaterales, no es posible establecer multas contractuales por el incumplimiento de los reglamentos del servicio. Las mismas y las condiciones para su imposición y recaudo pueden ser pactadas expresamente por las partes en los contratos que para la prestación del servicio conexo se celebren, siempre que libremente convengan en ello las partes, y en ningún caso su imposición, sus términos o su recaudo podrán dar lugar directa o indirectamente a la interrupción o afectación de la comercialización, oferta y prestación de los servicios de transporte.

PARÁGRAFO. En los contratos para la prestación del servicio conexo no es posible incluir multas que no respondan al comportamiento de las partes, desplegado en la ejecución y cumplimiento de las obligaciones pactadas en función del objeto y la causa de dichos contratos.

En todo caso, se podrán señalar y establecer en los manuales operativos tarifas o recargos por el uso de la infraestructura, cuando éste se prolongue por un tiempo superior al asignado y remunerado con

la tasa de uso, que no es otro que el que corresponde al normalmente requerido para una operación de embarque y desembarque.

ARTÍCULO(sic) 3.5.7. (*Artículo adicionado por el artículo 1 de la [Resolución No. 14306 de 31 de diciembre de 2024](#)*). Por la cual se define los lineamientos técnicos y operativos del sistema de vigilancia y control de la Operación del Servicio Público de Transporte Terrestre de Pasajeros por Carretera, el cual hace parte del Sistema Inteligente Nacional de Supervisión al Transporte (SINST - VIGIA 2).

3.5.7.1. OBJETO Y ÁMBITO DE APLICACIÓN. La presente resolución tiene como objeto definir el mecanismo de interoperabilidad, las condiciones para el reporte en línea de la información, el cronograma de implementación y los demás aspectos técnicos, tecnológicos y operativos requeridos para el reporte de información relacionada con los despachos de pasajeros por carretera.

Esta información deberá ser reportada en el Sistema Inteligente Nacional de Supervisión al Transporte (SINST - VIGIA 2) y se detalla en el anexo técnico «*Control de la Operación del Servicio Público De Transporte Terrestre De Pasajeros Por Carretera*», el cual hace parte integral de esta resolución.

3.5.7.2. SUJETOS OBLIGADOS. Las disposiciones establecidas en la presente resolución son de cumplimiento obligatorio para los responsables de la operación de las infraestructuras de ascenso y descenso de pasajeros, incluyendo las Terminales de Transporte Terrestre y los administradores de dicha infraestructura, así como las empresas de transporte en la modalidad de pasajeros por carretera.

3.5.7.3. ACTORES ESTRATÉGICOS. El sistema de vigilancia y control permitirá el reporte de información, control de la operación de manera integral y coordinada con los actores estratégicos que intervienen en la operación del Servicio Público de Transporte Terrestre de Pasajeros por Carretera, el cual hace parte del Sistema Inteligente Nacional de Supervisión al Transporte (SINST – VIGIA 2), a continuación, se define los actores estratégicos:

- a). Las Empresas de Transporte en la modalidad de pasajeros por carretera. habilitadas por el Ministerio de Transporte.
- b). Los responsables de la operación de la infraestructura de ascenso y descenso de pasajeros por carretera, tales como:

-Terminales de Transporte Terrestre, habilitadas por el Ministerio de Transporte.

-Administradores de la infraestructura de ascenso y descenso en bahías y paraderos (diferentes a los Terminales de Transporte Habilitados por el Ministerio de Transporte), conforme a lo dispuesto en el artículo 3.5.1.1 del capítulo 5 de la Circular Única de Infraestructura y Transporte.

- c). Los Aliados Tecnológicos:

-Proveedores Tecnológicos.

-Organismos administradores del programa de seguridad en la operación del transporte.

3.5.7.4. CONDICIONES TÉCNICAS, TECNOLÓGICAS Y OPERATIVAS. EL Sistema de Vigilancia y Control de la Operación del Servicio Público de Transporte Terrestre de Pasajeros por Carretera, el cual hace parte del Sistema Inteligente Nacional de Supervisión al Transporte (SINST - VIGIA 2) definido en la presente resolución, es un instrumento de vigilancia tecnológica que permitirá fortalecer los siguientes controles en la Operación del Servicio Público de Transporte

Terrestre de Pasajeros por Carretera:

1. Registro y actualización de las empresas de transporte en la modalidad de pasajeros por carretera, habilitadas por el Ministerio de Transporte.
2. Registro y actualización de las terminales de transporte terrestre, habilitadas por el Ministerio de Transporte.
3. Registro y actualización de los administradores de la infraestructura de ascenso y descenso en bahías y paraderos, conforme a lo dispuesto en el artículo 3.5.1.1 del capítulo 5 de la Circular Única de Infraestructura y Transporte.
4. Registro y actualización de los proveedores tecnológicos.
5. Registro y actualización de los organismos administradores del programa de seguridad en la operación del transporte.
6. Registro, actualización, verificación y control de las condiciones técnicas que deben cumplir los equipos de alcoholimetría, de acuerdo con los lineamientos establecidos por el Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses o la entidad competente.
7. Registro, actualización y aplicación de controles sobre el examen médico general de aptitud física.
8. Verificación de las condiciones de habilitación y aplicación de controles a las empresas de transporte en la modalidad de pasajeros por carretera, habilitadas por el Ministerio de Transporte.
9. Registro, actualización y aplicación de controles sobre las rutas autorizadas.
10. Aplicación de controles de operación sobre los vehículos y conductores.
11. Registro, actualización y control de la Autorizaciones de viaje para niños, niñas y adolescentes.
12. Registro, actualización y control de vehículos que cuente con una autorización especiales y transitorias.
13. Verificación de las condiciones de habilitación y aplicación de controles a las terminales de transporte terrestre, habilitadas por el Ministerio de Transporte.
14. Verificación de las condiciones de autorización de los proveedores tecnológicos para interoperar con el sistema de vigilancia y control de la operación del Servicio Público de Transporte Terrestre de Pasajeros por Carretera, el cual hace parte del Sistema Inteligente Nacional de Supervisión al Transporte (SINST - VIGIA 2).
15. Verificación de las condiciones de autorización de los organismos administradores del programa de seguridad en la operación del transporte para interoperar con el sistema de vigilancia y control del Servicio Público de Transporte Terrestre de Pasajeros por Carretera, el cual hace parte del Sistema Inteligente Nacional de Supervisión al Transporte (SINST - VIGIA 2)

Los detalles de las condiciones técnicas, tecnológicas y operativas se encuentran especificados en el anexo técnico «Control de la Operación del Servicio Público de Transporte Terrestre de Pasajeros por Carretera» que forma parte integral de esta resolución.

PARÁGRAFO 1. La Superintendencia de Transporte, podrá dejar sin efecto la autorización de concedida a los proveedores tecnológicos y a los organismos administradores del programa de seguridad en la operación del transporte que no cumplan con los requisitos de autorización definidos en la [Resolución 12173 de 2024](#), dichos aliados tecnológicos son los responsables de la integración, el registro y la actualización de los datos, documentos electrónicos, archivos y evidencias digitales e interoperar con el sistema de vigilancia y control del Servicio Público de Transporte Terrestre de Pasajeros por Carretera, el cual hace parte del Sistema Inteligente Nacional de Supervisión al Transporte (SINST - VIGIA 2), así como con las condiciones de operación establecidas en el anexo técnico «*Control de la Operación del Servicio Público de Transporte Terrestre de Pasajeros por Carretera*», el cual forma parte integral de esta resolución, y las demás disposiciones que la modifiquen, adicionen o complementen.

Los sujetos obligados podrán, de manera opcional y voluntaria reportar directamente la información en línea al sistema de vigilancia y control del Servicio Público de Transporte Terrestre de Pasajeros por Carretera, el cual hace parte del Sistema Inteligente Nacional de Supervisión al Transporte (SINST - VIGIA 2), siempre y cuando cumplan con los requisitos de autorización definidos en la [Resolución 12173 de 2024](#) y las condiciones de operación establecidas en la presente resolución y el anexo técnico «*Control de la Operación del Servicio Público de Transporte Terrestre de Pasajeros por Carretera*».

PARÁGRAFO 2. OBLIGACIONES ESPECIALES. Los aliados tecnológicos autorizados por la Superintendencia de Transporte para interoperar con el sistema de vigilancia y control del Servicio Público de Transporte Terrestre de Pasajeros por Carretera, el cual hace parte del Sistema Inteligente Nacional de Supervisión al Transporte (SINST - VIGIA 2) deberán cumplir con las siguientes obligaciones especiales:

- Cumplir con los lineamientos técnicos, tecnológicos y operativos descritos en el anexo técnico «*Control de la Operación del Servicio Público de Transporte Terrestre de Pasajeros por Carretera*», el cual hace parte integral de esta resolución.
- Presentar informes técnicos a la Superintendencia de Transporte.
- Informar cualquier situación que pueda afectar la operación
- Atender de manera oportuna los requerimientos de la Superintendencia de Transporte.

PARÁGRAFO 3. Los aliados tecnológicos serán responsables del tratamiento de datos sensibles, en cumplimiento de la [Ley Estatutaria 1581 de 2012](#) y sus decretos reglamentarios, referentes al régimen general de protección de datos personales en la República de Colombia y el derecho fundamental al habeas data.

3.5.7.5. OPERACIÓN DEL SISTEMA DE VIGILANCIA Y CONTROL. La operación del sistema de vigilancia y control se llevará a cabo de forma gradual y por fases, considerando las tres (3) alternativas para el reporte de información definidas por la Superintendencia de Transporte en el anexo técnico «*Control de la Operación del Servicio Público de Transporte Terrestre de Pasajeros por Carretera*». Este enfoque escalonado tiene como objetivo permitir que los sujetos obligados realicen los análisis necesarios y determinen la alternativa más adecuada para el reporte de información.

Una vez que la operación inicie, de acuerdo con las fechas establecidas en el cronograma de implementación señalado en el anexo técnico «*Control de la Operación del Servicio Público de*

Transporte Terrestre de Pasajeros por Carretera», y en caso de no contar con al menos dos (2) proveedores tecnológicos autorizados por la Superintendencia de Transporte, los sujetos obligados deberán reportar la información a través de los formularios web del módulo del sistema de vigilancia y control de la operación del servicio público de transporte terrestre de pasajeros por carretera. Este módulo forma parte del Sistema Inteligente Nacional de Supervisión al Transporte (SINST - VIGIA 2).

La Superintendencia de Transporte, publicará el listado de aliados tecnológicos autorizados en el siguiente enlace web: (<https://transformaciondigital.supertransporte.gov.co>).

PARÁGRAFO 1. Hasta que inicie la operación, el mecanismo de transmisión de información y el reporte de información de despachos de pasajeros por carretera continuará realizándose a través del mecanismo actualmente dispuesto.

PARÁGRAFO 2. El Cronograma de implementación para las actividades, fechas y responsables para la implementación del sistema de vigilancia y control de la Operación del Servicio Público de Transporte Terrestre de Pasajeros por Carretera, estará detallado en el anexo técnico «*Control de la Operación del Servicio Público de Transporte Terrestre de Pasajeros por Carretera*», el cual hace parte integral de esta resolución.

La Superintendencia de Transporte en el marco del Comité Técnico-Operativo del Sistema de Vigilancia y Control de la Operación del Servicio Público de Transporte Terrestre de Pasajeros por Carretera, podrá realizar ajustes o actualizaciones en el cronograma de implementación.

PARÁGRAFO 3. En caso de presentarse fallas tecnológicas en la infraestructura tecnológica de la Superintendencia de Transporte que impida la transmisión de la información por parte de los sujetos obligados se informará y publicará la fecha y hora del restablecimiento del servicio de reporte de información en el siguiente enlace web: (<https://transformaciondigital.supertransporte.gov.co>).

En caso de presentarse fallas tecnológicas en la infraestructura tecnológica y/o indisponibilidad del servicio de internet que impida la transmisión de la información por parte de los sujetos obligados, se deberá generar un informe técnico e informar a la Superintendencia de Transporte.

Los sujetos obligados deberán garantizar que su solución tecnológica cuente con la capacidad de almacenar localmente y de manera segura los datos y una vez restablecido el servicio de transmisión de datos se deberá reportar toda la información que no se haya registrado durante el periodo de la falla tecnológica.

PARÁGRAFO 4. La Superintendencia de Transporte desarrollará, implementará y desplegará un mecanismo seguro de intercambio de información a través de servicios web, para permitir la integración, registro y actualización de los datos en el sistema de vigilancia y control de la Operación del Servicio Público de Transporte Terrestre de Pasajeros por Carretera, el cual hace parte del Sistema Inteligente Nacional de Supervisión al Transporte (SINST - VIGIA 2), el cual se encuentra detallado en el anexo técnico «*Control de la Operación del Servicio Público de Transporte Terrestre de Pasajeros por Carretera*», el cual hace parte integral de esta resolución.

PARÁGRAFO 5. Los sujetos obligados deberán asumir, bajo su responsabilidad, todos los costos asociados al desarrollo, implementación e interoperabilidad, así como otros aspectos tecnológicos y operativos que permitan el reporte en línea de la información sobre el inicio y llegadas de pasajeros, la tasa de uso, las pruebas de alcoholimetría y los exámenes médicos generales de aptitud física, todas estas operaciones deberán quedar registrada en el Sistema Inteligente Nacional de

Supervisión al Transporte (SINST - VIGIA 2), el cual se encuentra detallado en el anexo técnico «*Control de la Operación del Servicio Público de Transporte Terrestre de Pasajeros por Carretera*», el cual hace parte integral de esta resolución.

PARÁGRAFO 6. Conforme al artículo 5 del [Decreto 2409 de 2018](#), la Superintendencia de Transporte para el correcto ejercicio de sus funciones de inspección, vigilancia y control podrá solicitar el suministro y entrega de información por parte de las autoridades públicas y particulares que cuenten con información relacionada con la operación del servicio público de transporte terrestre de pasajeros por carretera.

3.5.7.6. CONTROLES DE LA OPERACIÓN. Los sujetos obligados deberán implementar los controles operativos relacionados con las Empresas de Transporte en la modalidad de pasajeros por carretera, rutas, vehículos, conductores definidos en el anexo técnico «*Control de la Operación del Servicio Público de Transporte Terrestre de Pasajeros por Carretera*», el cual hace parte integral de esta resolución.

3.5.7.7 REPORTE DE INFORMACIÓN. Una vez inicie la operación los sujetos obligados deberán cumplir los lineamientos técnicos, tecnológicos y operativos definidos en el anexo técnico «*Control de la Operación del Servicio Público de Transporte Terrestre de Pasajeros por Carretera*», el cual hace parte integral de esta resolución.

PARÁGRAFO 1. Las Terminales de Transporte Terrestre deberán reportar las tasas de uso Únicamente a través del sistema de vigilancia y control de la Operación del Servicio Público de Transporte Terrestre de Pasajeros por Carretera, el cual hace parte del Sistema Inteligente Nacional de Supervisión al Transporte (SINST – VIGIA 2).

PARÁGRAFO 2. Los Administradores de la infraestructura de ascenso y descenso en bahías y paraderos, conforme a lo dispuesto en el artículo 3.5.1.1 del capítulo 5 de la Circular Única de Infraestructura y Transporte, deberán reportar los costos asociados al uso de la infraestructura de ascenso y descenso en bahías y paraderos Únicamente a través del sistema de vigilancia y control de la Operación del Servicio Público de Transporte Terrestre de Pasajeros por Carretera, el cual hace parte del Sistema Inteligente Nacional de Supervisión al Transporte (SINST – VIGIA 2).

PARÁGRAFO 3. Las Terminales de Transporte Terrestre autorizadas por el ministerio de transporte para operar el programa de seguridad de manera directa, la terminal de Transporte Terrestre de Bogotá autorizadas por la [Ley 2199 de 2022](#) y los organismos administradores del programa de seguridad en la operación del transporte, deberán reportar en línea y de manera inmediata el resultado de las pruebas de alcoholimetría del o los conductores, independientemente de si el resultado es positivo o negativo. Este reporte deberá realizarse Únicamente a través del sistema de vigilancia y control de la Operación del Servicio Público de Transporte Terrestre de Pasajeros por Carretera, el cual hace parte del Sistema Inteligente Nacional de Supervisión al Transporte (SINST – VIGIA 2).

PARÁGRAFO 4. Los proveedores tecnológicos autorizados por la Superintendencia de Transporte y definidos por los sujetos obligados, una vez aplicados los controles operativos descritos en el anexo «*Control de la Operación del Servicio Público de Transporte Terrestre de Pasajeros por Carretera*», el cual hace parte integral de esta resolución, deberán reportar en línea y de manera inmediata la salida y llegada.

Este reporte deberá realizarse Únicamente a través del sistema de vigilancia y control de la Operación del Servicio Público de Transporte Terrestre de Pasajeros por Carretera, el cual hace

parte del Sistema Inteligente Nacional de Supervisión al Transporte (SINST – VIGIA 2).

PARÁGRAFO 5. Los sujetos obligados serán responsables frente a la veracidad y calidad de los datos y documentos registrados por sus aliados tecnológicos en el sistema de vigilancia y control de la Operación del Servicio Público de Transporte Terrestre de Pasajeros por Carretera, el cual hace parte del Sistema Inteligente Nacional de Supervisión al Transporte (SINST – VIGIA 2).

Asimismo, deberán asegurar que la información contenida sea veraz, completa, exacta, actualizada, comprobable, comprensible y no sea manipulada con el objetivo de engañar u obstruir la actuación administrativa que adelante esta Autoridad, so pena del inicio de las actuaciones administrativas y sancionatorias.

3.5.7.8 . INTEROPERABILIDAD CON SISTEMAS DE INFORMACIÓN SECTORIALES.

En virtud de los principios de coordinación y colaboración sectorial, la Superintendencia de Transporte y el Ministerio de Transporte realizarán mesas de trabajo técnicas que permita la implementación e integración del documento digital denominado «*planilla de despacho*», a través del RUNT o del sistema de información que defina el Ministerio de Transporte y el sistema de vigilancia y control de la Operación del Servicio Público de Transporte Terrestre de Pasajeros por Carretera, el cual hace parte del Sistema Inteligente Nacional de Supervisión al Transporte (SINST – VIGIA 2).

PARÁGRAFO. Una vez esté en funcionamiento el Sistema Inteligente Nacional para la Infraestructura, el Tránsito y el Transporte (SINITT), liderado por el Ministerio de Transporte, se realizarán mesas de trabajo técnicas que permita la implementación e integración con el sistema de vigilancia y control de la Operación del Servicio Público de Transporte Terrestre de Pasajeros por Carretera, el cual hace parte del Sistema Inteligente Nacional de Supervisión al Transporte (SINST – VIGIA 2).

3.5.7.9. AUDITORÍA A LOS SISTEMAS DE INFORMACIÓN DE LOS ALIADOS TECNOLÓGICOS.

Las soluciones tecnológicas de los proveedores tecnológicos y los organismos administradores del programa de seguridad en la operación del transporte que interoperen con el sistema de vigilancia y control de la Operación del Servicio Público de Transporte Terrestre de Pasajeros por Carretera, el cual hace parte del Sistema Inteligente Nacional de Supervisión al Transporte (SINST – VIGIA 2), deberán someterse a una auditoría al menos una vez al año o cuando la Superintendencia de Transporte lo considere pertinente.

Estas auditorias tendrán como objetivo principal verificar si es necesario adelantar requerimientos técnicos para la debida interoperabilidad y/o de aspectos relacionados con la seguridad de la información.

PARÁGRAFO 1. Los costos directos e indirectos asociados a la auditoría estarán a cargo de los proveedores tecnológicos y los organismos administradores del programa de seguridad en la operación del transporte.

PARÁGRAFO 2. Las personas naturales o jurídicas interesadas en prestar el servicio de auditoría a las soluciones tecnológicas de los proveedores tecnológicos y los organismos administradores del programa de seguridad en la operación del transporte que interoperen con el sistema de vigilancia y control de la Operación del Servicio Público de Transporte Terrestre de Pasajeros por Carretera, el cual hace parte del Sistema Inteligente Nacional de Supervisión al Transporte (SINST – VIGIA 2), deberán registrarse ante la Superintendencia de Transporte conforme con los lineamientos establecidos por la Entidad en la [resolución 12173 de 2024](#) y que se encuentra publicados en el

enlace web (<https://transformaciondigital.supertransporte.gov.co>)

3.5.7.10. COMITÉ TÉCNICO OPERATIVO. La Superintendencia de Transporte, en un plazo máximo de 30 días hábiles contados a partir de la firma y entrada en vigencia de la presente resolución, creará un Comité Técnico-Operativo para el fortalecimiento del sistema de vigilancia y control de la operación del Servicio Público de Transporte Terrestre de Pasajeros por Carretera.

Este comité tendrá como objetivo robustecer y fortalecer los procesos de reporte de información, permitiendo mejorar el análisis, la validación y la implementación de innovaciones tecnológicas y operativas, necesarias para definir nuevos controles de vigilancia y control que faciliten la toma de decisiones y el seguimiento de la operación.

PARÁGRAFO. El Comité Técnico-Operativo del sistema de vigilancia y control de la operación del Servicio Público de Transporte Terrestre de Pasajeros por Carretera, será responsable de: i) verificar el cumplimiento de los requerimientos técnicos establecidos en la presente resolución, ii) supervisar la implementación de mejoras tecnológicas y operativas que se defina en el marco de dicho comité, ii) Establecer mecanismos para el fortalecimiento de los procesos de reporte de información.

3.5.7.11. VERIFICACIÓN. En cualquier momento, y con el fin de garantizar la Operación del Servicio Público de Transporte Terrestre de Pasajeros por Carretera, la Superintendencia de Transporte podrá realizar requerimientos de información adicional y/o complementaria, realizar visitas de verificación remotas, documentales o in – situ a los sujetos obligados.

3.5.7.12. APROPIACIÓN Y GESTIÓN DEL CAMBIO. Para la implementación del sistema de vigilancia y control de la Operación del Servicio Público de Transporte Terrestre de Pasajeros por Carretera, el cual hace parte del Sistema Inteligente Nacional de Supervisión al Transporte (SINST – VIGIA 2), la Superintendencia de Transporte, realizará capacitaciones técnicas y funcionales, y campañas de sensibilización dirigidas a los sujetos obligados y aliados tecnológicos con el propósito de fomentar el uso del sistema y así garantizar la transición hacia el nuevo modelo de vigilancia tecnológica. La información estará disponible en el siguiente enlace web: (<https://transformaciondigital.supertransporte.gov.co>).

3.5.7.13. ACTUALIZACIÓN Y DOCUMENTACIÓN. La superintendencia de transporte, mediante circulares, podrá actualizar los aspectos tecnológicos, técnicos y operativos, así como actualizar el cronograma de implementación, estas actualizaciones quedaran disponibles en el siguiente enlace web (<https://transformaciondigital.supertransporte.gov.co>)

3.5.7.14. SANCIONES. La Superintendencia de Transporte, podrá adelantar las actuaciones administrativas y sancionatorias a que hubiese lugar en contra de los sujetos obligados y demás actores que incumplan los parámetros y términos dispuestos conforme con la normativa aplicable. Así mismo podrá adelantar acciones de verificación en aras de dar cumplimiento a lo señalado en la presente resolución.

En caso de que, a través de la información reportada por los sujetos obligados, ya sea de manera directa o a través de sus aliados tecnológicos, se identifiquen conductas o situaciones que puedan constituir una violación normativa o una infracción de tránsito y/o transporte, se procederá de manera inmediata con las actuaciones administrativas correspondientes y/o con el traslado a la autoridad competente para que se adelanten las investigaciones pertinentes.

Asimismo, en los casos en que se detecte que la información reportada ha sido alterada o es falsa,

se dará traslado a las autoridades penales correspondientes para que inicien las investigaciones necesarias.

ARTÍCULO 3.5.8. NEGACIÓN DE LOS SERVICIOS CONEXOS. (*Artículo adicionado por el artículo 6 de la [Resolución No. 9597 de 20 de septiembre de 2024](#)*). En las infraestructuras para el ascenso y descenso de pasajeros, sean estas Terminales u otras infraestructuras, no se podrá permitir la operación de los prestadores del servicio conexo, tales como el ascenso o descenso de pasajeros y, el despacho, cuando se tenga establecida la inexistencia de la autorización para la ruta o, resulte evidente y palmario que no se reúnen las condiciones mínimas que garanticen la seguridad de los usuarios. Este último es el caso, cuando:

1. No se cuenta con el certificado de revisión técnico mecánica del vehículo.
2. No se cuenta con el SOAT del vehículo.
3. Su conductor registra alcohol en la sangre en las pruebas realizadas.
4. Su conductor no posee la licencia de conducción para el vehículo a operar.
5. El vehículo carece de la tarjeta de operación o a perdido vigencia.
6. El vehículo no se encuentra matriculado en el servicio público. Salvo los casos de autorizaciones especiales y transitorias.
7. No se hubiere realizado el pago efectivo de la tasa de uso por el despacho específico que se pretende efectuar.

Las empresas de transporte terrestre automotor por carretera, en cumplimiento a las [Resolución 315 de 2013](#) del Ministerio de Transporte y en desarrollo de las acciones que corresponden en la ejecución de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial²⁸, deberán verificar que los vehículos se encuentren en adecuadas condiciones de operación y abstenerse de despacharle cuando sus condiciones técnico mecánicas impliquen un riesgo que afecte la segura operación del servicio público.

ARTÍCULO 3.5.9. INTERPRETACIÓN DE LA EXISTENCIA, VIGENCIA Y ALCANCE DE LA AUTORIZACIÓN DE SERVICIOS. (*Artículo adicionado por el artículo 7 de la [Resolución No. 9597 de 20 de septiembre de 2024](#)*). La existencia, vigencia y alcance de la autorización de servicios de transporte terrestre de pasajeros por carretera solo podrá ser establecida por la autoridad de transporte competente y, en última instancia por decisión judicial. No le corresponde en ningún sentido a los administradores de las infraestructuras de ascenso y descenso, pronunciarse sobre estos aspectos ni negar a las empresas de transporte el acceso a la prestación de servicios conexos, siempre que estas presenten copia de la respectiva habilitación y del permiso de operación en la ruta en que pretenden operar.

Presentados estos documentos, cualquier duda o incertidumbre sobre los mismos deberá ser elevada a la autoridad que lo ha expedido. Entre tanto esta se pronuncia, los servicios conexos deberán ser

²⁸ [Ley 2050 de 2020](#); [Resolución número 0595 de 2022](#) del Ministerio de Transporte y [Resolución número 5178 de 2023](#) y las que las modifiquen, adicionen o sustituya.

proporcionados, siempre que se hayan presentado las copias de la respectiva habilitación y del permiso de operación en la ruta en que se pretende operar.

ARTÍCULO 3.5.10. DEL USO Y ASIGNACIÓN DE ESPACIOS EN LAS INSTALACIONES Y LAS BUENAS PRÁCTICAS EMPRESARIALES. (*Artículo adicionado por el artículo 8 de la [Resolución No. 9597 de 20 de septiembre de 2024](#)*). El manual operacional deberá contemplar los criterios objetivos y/o aleatorios, así como los procedimientos para garantizar la asignación, distribución y explotación equitativa de los elementos que integran la infraestructura de ascenso y descenso de pasajeros, directamente vinculados al proceso de comercialización y prestación de los servicios de transporte.

En estos criterios podrá incluirse la rentabilidad económica, pero no la propiedad de la infraestructura o la titularidad sobre la explotación de la infraestructura para la prestación de los servicios conexos.

El manual operativo deberá igualmente incluir las buenas prácticas a las que se compromete el administrador de la infraestructura para garantizar al usuario la libre selección del servicio requerido y gestionar el riesgo de actos contrarios a la libre competencia.

ARTÍCULO 3.5.11. CAUSACIÓN Y COBRO DE LA TASA DE USO. (*Artículo adicionado por el artículo 9 de la [Resolución No. 9597 de 20 de septiembre de 2024](#)*). Los servicios que se prestan en las áreas operativas de las terminales de transporte, en cuanto a la contraprestación, se encuentran reglados con una política de directa fijación de la tarifa, que en su condición de contraprestación impide entenderla causada cuando no se han efectivamente prestado los servicios de estas áreas. Cuando los vehículos vinculados a las empresas de transporte no hacen uso de los servicios que se prestan en las áreas operativas, encontrándose obligados a ello, se incurre en una infracción a las normas del transporte.

La infracción así configurada deberá ser sancionada de conformidad con lo dispuesto en el literal b del artículo 46 de la [Ley 336 de 1996](#), pero no se causa la tasa de uso ni habrá lugar a exigir su pago, pues no hay un servicio prestado que deba retribuirse. Para efectos del control en la evasión que las empresas hacen, del ingreso al terminal de transporte, la Superintendencia a través del sistema que adopte de vigilancia y control facilitará a los terminales de transporte el mecanismo para que reporten la infracción y anexen la evidencia de que dispongan, para que con base en ella se adelante el proceso administrativo sancionatorio por parte de la Superintendencia.

Tendrá igualmente lugar la infracción de que trata el literal b del artículo 46 de la [Ley 336 de 1996](#) cuando el terminal de transporte facilita la evasión del ingreso a la infraestructura mediante la venta de una tasa de uso para un servicio que no corresponde al nivel autorizado (básico o de lujo). La sanción será impuesta a la empresa terminal de transporte como facilitador de la violación de las normas de transporte.

PARÁGRAFO. De acuerdo con la política tarifaria de intervención en la fijación y cobro de la tasa de uso, no es posible realizar su cobro por conceptos que no correspondan a la contraprestación por el uso de las áreas operativas efectivamente realizados para el despacho de vehículos, mucho menos como una forma de sancionar conductas de los operadores de transporte.

Cada cobro de la tasa de uso solo puede corresponder a un despacho efectivamente realizado. El incumplimiento de lo dispuesto en el presente párrafo será sancionado de conformidad con lo indicado en el literal d del artículo 46 de la [Ley 336 de 1996](#) y en el literal d del artículo 48 de la misma norma.

ARTÍCULO 3.5.13. *(Sic, es 3.5.12)* **SERVICIOS REMUNERADOS CON LA TASA DE USO Y CONDICIONES DE LA REMUNERACIÓN.** *(Artículo adicionado por el artículo 10 de la [Resolución No. 9597 de 20 de septiembre de 2024](#)).* La tasa de uso remunera los servicios que son proporcionados en sus áreas operativas por las empresas terminales de transporte terrestre de pasajeros a las empresas de servicio público de transporte terrestre, incluyendo no solo el uso de las áreas dispuestas para el ascenso de pasajeros y despacho de vehículos, sino igualmente las que se deben disponer para el arribo de vehículos y el descenso de pasajeros.

PARÁGRAFO 1. La contraprestación por estos servicios se encuentra sometida a una política de directa fijación de la tarifa por parte del Ministerio de Transporte y de conformidad con esta, la tasa de uso solo podrá ser recaudada en la cuantía que dicha entidad determina y exclusivamente previo al despacho de los vehículos, no a su arribo.

PARÁGRAFO 2. Una terminal de transporte, se dice de tránsito, respecto del origen y destino de la ruta como servicio de transporte autorizado y no respecto de la infraestructura de transporte existente.

En estas circunstancias, una terminal en tránsito solo podrá requerir como contraprestación por sus servicios el valor por concepto de tasa de uso que corresponda a las terminales en tránsito, independientemente de la existencia o no de una empresa terminal de transporte habilitada en el origen.

ARTÍCULO 3.5.12. *(Sic, es 3.5.13)* **RESPONSABLE DEL PROGRAMA DE SEGURIDAD Y DE LA ADMINISTRACIÓN DE LOS RECURSOS.** *(Artículo adicionado por el artículo 11 de la [Resolución No. 9597 de 20 de septiembre de 2024](#)).* El despliegue del programa de seguridad de que trata el numeral 8 del artículo 2.2.1.4.10.4.1. del [Decreto número 1079 de 2015](#) corresponde a las empresas de transporte de manera coordinada, o a las agremiaciones del orden nacional. La empresa terminal de transporte fungirá como entidad recaudadora, debiendo diariamente trasladar la totalidad de los recursos recaudados al administrador del programa, a quien le corresponde igualmente la administración de dichos recursos.

Para la ejecución de los programas de seguridad las terminales de transporte terrestre de pasajeros por carretera deberán disponer de los espacios que se requieran para el desarrollo de estos. De igual manera, aquellas infraestructuras diferentes a los terminales de transporte en las que se realicen despachos deben contar con el espacio adecuado para que el administrador del programa pueda prestar el servicio.

PARÁGRAFO 1. La coordinación entre la empresa, terminal de transporte terrestre de pasajeros y el administrador del programa de seguridad, tiene fines exclusivamente operativos y no implica ni da lugar a una coadministración del programa.

PARÁGRAFO 2. Cualquier diferencia en relación con el sujeto administrador y responsable del programa de seguridad, de conformidad con lo establecido en el artículo 2.2.1.4.10.1.1. del [Decreto número 1079 de 2015](#), deberá ser elevada al Ministerio de Transporte o la Superintendencia de Transporte para su resolución de acuerdo con las competencias que a cada entidad correspondan.

ARTÍCULO 3.5.13. *(Sic, es 3.5.14)* **ARTICULACIÓN CON EL PLAN ESTRATÉGICO DE CONTROL A LA ILEGALIDAD PECCIT.** *(Artículo adicionado por el artículo 12 de la [Resolución No. 9597 de 20 de septiembre de 2024](#)).* Los alcaldes municipales, como máxima autoridad de tránsito y de transporte en su jurisdicción, deberán desarrollar acciones de vigilancia y control específicas en los entornos de las infraestructuras para el ascenso y descenso de pasajeros de su jurisdicción, enfocando estratégicamente sus esfuerzos en dirección a garantizar el cumplimiento

de la regulación del transporte público y contrarrestar las prácticas mediante las cuales se pretende su ofrecimiento y prestación en condiciones de informalidad e ilegalidad.

Cada una de las estrategias y las acciones efectivamente desplegadas deberán ser reportadas en el PECCIT.

CAPÍTULO VI TRANSPORTE DE CARGA

ARTÍCULO 3.6.1 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.

El reporte deberá realizarse únicamente a través del sistema VIGIA de la Superintendencia de Transporte (módulo de control de infracciones). El seguimiento de las infracciones no se podrá remitir en forma física y por tanto, la obligación se entenderá cumplida solo si se realiza a través del sistema.

Las empresas no podrán realizar modificaciones al aplicativo obtenido vía internet o por cualquier medio, ni tampoco alterar su estructura o forma de diligenciamiento.

Las autoridades de tránsito y transporte de carácter municipal y departamental, deberán verificar dentro de sus acciones que las empresas de su radio de acción estén registradas en el Sistema VIGÍA de la Superintendencia de Transporte y cumplan con la obligación de reportar el seguimiento y control de las infracciones a conductores.

[\(Resolución 15681 de 2017\)](#)

ARTÍCULO 3.6.2. LÍMITE DE PESO EN LOS VEHÍCULOS DE TRANSPORTE TERRESTRE AUTOMOTOR DE CARGA POR CARRETERA. De conformidad con lo previsto en el artículo 11 de la [Resolución 4100 de 2004](#), emitida por el Ministerio de Transporte «*Por la cual se adoptan los límites de pesos y dimensiones en los vehículos de transporte terrestre automotor de carga por carretera, para su operación normal en la red vial a nivel nacional*» las disposiciones sobre pesos por eje y peso bruto vehicular, exclusivamente serán controladas mediante el pesaje de los vehículos en básculas diseñadas y construidas para tal fin, las cuales deberán tener la respectiva certificación, de acuerdo con el Sistema Nacional de Normalización, Certificación y Metrología

Se define en la Sección 14 del [Decreto 1595 de 2015](#) (Metrología legal), las autoridades de control metrológico, las directrices en relación con el control metrológico, los instrumentos de medida sujetos a control metrológico, las fases de control metrológico y el procedimiento de reparación de los instrumentos de medición, entre otros.

Es obligación de todos y cada uno de los actores de la cadena de transporte terrestre automotor por carretera, dar cumplimiento a los límites de pesos y dimensiones establecidos en las [Resoluciones 4100 de 2004](#), [2888 de 2005](#), [4959 de 2006](#), [1782 de 2009](#), [5967 de 2009](#), [6427 de 2009](#), [2308 de 2014](#), [2498 de 2018](#), [4918 de 2018](#), [20213040032795 de 2021](#) del Ministerio de Transporte, así como a la demás normatividad que resulte concordante, o aquella que la sustituya, modifique o reemplace.

(Circular 2 de 2010, Circular 21 de 2016)

ARTÍCULO 3.6.3. TOLERANCIA MÁXIMA POSITIVA. 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.

El margen de 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.

Por ello, no resulta 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.

(Circular 2 de 2010, Circular 21 de 2016)

CAPÍTULO VII OBLIGACIONES DE LOS ADMINISTRADORES DE INFRAESTRUCTURA CARRETERA

ARTICULO 3.7.1. PROGRAMA ESPECIAL DE SUPERVISIÓN DEL CONTROL DEL SOBREPESO EN CARRETERAS (PECSO). *(Artículo modificado por el artículo 1 de la [Resolución 7371 de 9 de septiembre de 2022](#)).* En el desarrollo de este Programa Especial se realiza un proceso de verificación funcional y operativo de las condiciones en que se prestan servicios a los usuarios en las diferentes Estaciones de Pesaje, ubicadas en las carreteras concesionadas y no concesionadas, las cuales son utilizadas para el control del sobrepeso, así como la articulación con sistemas operativos de información del sector transporte RUNT y RNDC.

Le corresponde a las Delegaturas de Tránsito y Transporte Terrestre, Puertos y Concesiones e Infraestructura de la Superintendencia de Transporte, en el desarrollo de sus respectivas funciones, ejercer supervisión -inspección, vigilancia y control- respecto de las medidas del control del sobrepeso en la infraestructura portuaria, carretera y de la operación del transporte de carga.

En consecuencia y para estos fines, se hace necesario implementar los mecanismos de supervisión descritos en el «**ANEXO 1 _TÉCNICO _MANTENIMIENTO DEL ACTIVO VIAL / PUBLICIDAD DE LOS CERTIFICADOS DE IDONEIDAD Y RESPONSABILIDAD DE LOS ADMINISTRADORES Y/O OPERADORES DEL SERVICIO CONEXO Y USUARIOS DE LA INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE CARRETERA**» con lo cual se recolectará la información descrita en el «**ANEXO 2 _FORMULARIO ASPECTOS A VERIFICAR (INSPECCIÓN) Y REPORTE DE AUTOGESTIÓN (VIGILANCIA) EN EL SERVICIO CONEXO DEL CONTROL DEL SOBREPESO**» como parte integral de la presente circular, a los cuales se podrá acceder en el siguiente enlace:

<https://www.supertransporte.gov.co/index.php/superintendencia-delegada-de-concesiones-e-infraestructura/>, y cuyo análisis permitirá el seguimiento a las acciones de mejora requeridas por esta Autoridad de supervisión en la infraestructura carretera.

Al «ANEXO 1 _ TÉCNICO MANTENIMIENTO DEL ACTIVO VIAL / PUBLICIDAD DE LOS CERTIFICADOS DE IDONEIDAD Y RESPONSABILIDAD DE LOS ADMINISTRADORES Y/O OPERADORES DEL SERVICIO CONEXO Y USUARIOS DE LA INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE CARRETERA» y «ANEXO 2 _ FORMULARIO ASPECTOS A VERIFICAR (INSPECCIÓN) Y REPORTE DE AUTOGESTIÓN (VIGILANCIA) EN EL SERVICIO CONEXO DEL CONTROL DEL SOBREPESO» se deberá acceder a través del link:

<https://www.supertransporte.gov.co/index.php/superintendencia-delegada-de-concesiones-e-infraestructura/>, ícono/botón «Recolección de Información» de forma periódica, esto es, mensualmente dentro de los primeros diez (10) días calendario del mes siguiente al período objeto de reporte, a partir de la fecha de expedición de la presente resolución por la cual se modifica la Circular Única. El primer reporte de información a la Superintendencia de Transporte por parte de los obligados se realizará en el mes de octubre de 2022, para lo cual deberán diligenciar y remitir los formularios correspondientes.

Para estos efectos, téngase en cuenta que en las actividades del control del sobrepeso se considerarán, entre otros, los siguientes aspectos:

- El uso debido de las cargas máximas y tolerancias positivas para cada tipo de vehículo y su concordancia con las normas vigentes –de peso total y por eje-.
- La operación de la estación de pesaje.
- El sistema de funcionamiento de los equipos del pesaje.
- Los documentos y/o certificación de idoneidad del instrumento de medición denominado báscula camionera y su publicidad.
- La señalización informativa y preventiva relativa al control del sobrepeso, circulación vehicular y peatonal.
- El estado físico de las instalaciones.
- Verificar las evidencias documentales, tecnológicas, operativas, físicas y procedimentales que den cuenta del cumplimiento de las normas del control del sobrepeso.
- Verificar los mecanismos, canales adoptados, así como la atención a las PQRS que tengan información relativa al control del sobrepeso.

Consideraciones adicionales

La tolerancia positiva solo podrá ser tenida en cuenta en los precisos términos del artículo 3 de la [Resolución número 2888 de 2005](#) expedida por el Ministerio de Transporte, por lo cual:

- 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.
- Los Puertos y Generadores de Carga con fines comerciales NO deben permitir el despacho de vehículos tipo automotor de carga que utilicen la tolerancia máxima positiva de medición como carga inicial.

Instrucciones generales

Los titulares, administradores de infraestructura y/o operadores de las básculas camioneras, según corresponda, deberán:

- Mantener actividades de control del sobrepeso realizando mediciones del peso bruto total vehicular⁽⁸⁾ y por eje⁽⁹⁾ de conformidad con lo previsto en la [Resolución 4100 del 28 de diciembre de 2004](#) del Ministerio de Transporte⁽¹⁰⁾ y, en adelante, conforme lo disponga la normatividad que le complemente o modifique.
- 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/o a quien lo solicite, si la medición se encuentra dentro de los rangos permitidos por la norma.
- 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 Supertransporte en ejercicio de la facultad de supervisión.
- Fomentar el uso de nuevas tecnologías en el desarrollo de esta actividad a efectos de abandonar, en lo posible y progresivamente, los tickets de pesaje impreso, en línea con la política digital del Estado.
- Reportar la información correspondiente a través del Registro Nacional de Reportes de Control del sobrepeso, implementado por la entidad, al cual se incorporaron mecanismos de autogestión, inspección y estadísticos con los parámetros verificables y lineamientos descritos en el Anexo 1 Técnico.

Recomendaciones relacionadas con el instrumento de medición báscula camionera.

Los titulares, administradores de infraestructura y/o operadores de las básculas camioneras, según corresponda, deberán:

- Conservar, en todo momento, el instrumento de pesaje de conformidad con los parámetros establecidos en la normativa vigente, entendiendo que su estado siempre debe ser el mejor posible. Téngase en cuenta que la idoneidad de la báscula camionera está directamente relacionada con la seguridad vial y la preservación del buen estado de la infraestructura de transporte.

Publicidad de los certificados de verificación

Los titulares, administradores de infraestructura y/o operadores de las básculas camioneras deberán:

- Adherir en un lugar visible del instrumento de pesaje verificado, ya sea en el visor o en algún elemento de la instalación que lo soporta, la «*Etiqueta de verificación*» cuyas características, formato, contenido y demás instrucciones al respecto se encuentran previstas en la [Resolución número 77506 del 10 de noviembre de 2016](#) de la Superintendencia de Industria y Comercio, teniendo en cuenta para ello la normatividad posterior que la sustituya o modifique.
- También les resulta facultativo, es decir, solo si así lo estiman pertinente, adherir en un lugar visible las etiquetas y/o certificaciones correspondientes a la calibración del instrumento de medición báscula camionera.

ARTICULO 3.7.2. MEDIDAS PREVENTIVAS, REPORTE DE CIERRES PROGRAMADOS Y NO PROGRAMADOS, PARCIALES O TOTALES, DE LOS

CORREDORES VIALES (CARRETEROS) Y/O AFECTACIÓN DE LA INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE. Con el fin de atender adecuada y oportunamente todos los eventos que afecten y/o puedan afectar la prestación del servicio en cualquier momento de la operación de la infraestructura, se insta a los concesionarios, administradores de infraestructura de transporte y entidades concedentes a implementar las siguientes acciones:

1. Estructurar o actualizar los planes de contingencia para la prevención, atención y esquema de manejo de los cierres programados y no programados, parciales o totales, de los corredores viales y/o afectaciones de la infraestructura de transporte.
2. Incluir en los planes de contingencia los posibles riesgos en la infraestructura, sitios y/o sectores de alta vulnerabilidad, así como la relación de los lugares donde han ocurrido eventos que hayan afectado la prestación del servicio, medidas y demás acciones contempladas en desarrollo de los planes de emergencia o contingencias y mecanismos de información al usuario, de carácter preventivo para efectos de advertir o alertar frente al riesgo de ocurrencia y durante la afectación o interrupción del servicio para la adopción de posibles alternativas que le permitan acceder a él.
3. En los corredores viales, fortalecer la señalización horizontal y/o vertical dispuesta en los diferentes sectores críticos de accidentalidad y en los sitios de cierre programados y no programados, parciales o totales.
4. Implementar planes o programas de mejoramiento de las condiciones de la infraestructura, con el propósito de mitigar los riesgos de interrupción o pérdida de continuidad en la prestación del servicio. Para tal efecto, se deberá tener la relación de los sitios y/o sectores de alta vulnerabilidad mencionados en el numeral 2.
5. En el ejercicio de las funciones de vigilancia, inspección y control de la afectación en la prestación del servicio a los usuarios de la infraestructura, se deberá remitir a la Delegatura de Concesiones e Infraestructura la información contenida en el «*Formato de Reporte de Cierres/Afectaciones*» para el medio o modo correspondiente, así como las medidas y demás acciones adoptadas, todos los días sin excepción, antes de las 09:00 horas, con la información del día inmediatamente anterior comprendido entre las 00:00 y las 23:59 horas, según instructivo. El evento se deberá reportar hasta tanto se normalice totalmente la infraestructura.

Para tal fin se deberá descargar el formato señalado de la página Web de la Supertransporte, cuya ruta de acceso es: La Entidad/Delegadas/Formatos Descargables Delegadas - Formato de Reporte de Cierres/Afectaciones y de igual manera se deberá remitir la información al correo electrónico: superconcesiones@supertransporte.gov.co

El formato está disponible en el link <https://www.supertransporte.gov.co/index.php/superintendencia-delegada-de-concesiones-e-infraestructura/formularios-descargables-concesiones/> - Formulario No. 4

(Circular 057 de 2016)

ARTÍCULO 3.7.3. SUPERVISIÓN DEL COMPONENTE DE ACCESIBILIDAD E INCLUSIÓN EN LA INFRAESTRUCTURA CARRETERA CONCESIONADA. (*Artículo adicionado por el artículo 3 de la [Resolución 2491 de 26 de julio de 2022](#)*). Los administradores de infraestructura carretera concesionada deberán realizar una autoevaluación técnica con el propósito de establecer el porcentaje de accesibilidad con el que cuenta actualmente la infraestructura a cargo y realizar el reporte periódico del plan progresivo de cumplimiento. La

autoevaluación y el reporte periódico se surtirá de conformidad con el «**ANEXO 1 - LINEAMIENTOS GENERALES DE SUPERVISIÓN PARA LA EVALUACIÓN DEL COMPONENTE DE ACCESIBILIDAD E INCLUSIÓN EN LA INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE**» y se deberán diligenciar los aspectos referidos en el «**ANEXO 2 - FORMULARIO DE AUTOEVALUACIÓN DE INFRAESTRUCTURA ACCESIBLE E INCLUYENTE**», dichos anexos podrán ser consultados en el siguiente enlace: <https://www.supertransporte.gov.co/index.php/superintendencia-delegada-de-concesiones-e-infraestructura/>.

Al «**ANEXO 2 - FORMULARIO DE AUTOEVALUACIÓN DE INFRAESTRUCTURA ACCESIBLE E INCLUYENTE**» se deberá acceder, diligenciar y remitir a la Superintendencia de Transporte a través del link <https://www.supertransporte.gov.co/index.php/superintendencia-delegada-de-concesiones-e-infraestructura/>, accediendo al modo de transporte correspondiente al ícono/botón «*Recolección de Información*», a más tardar el 31 de agosto de 2022.

ARTÍCULO 3.7.4. SUPERVISIÓN DEL COMPONENTE DE ACCESIBILIDAD E INCLUSIÓN EN LA INFRAESTRUCTURA CARRETERA NO CONCESIONADA. (Artículo adicionado por el artículo 3 de la [Resolución 2491 de 26 de julio de 2022](#)). Los administradores de infraestructura carretera no concesionada deberán realizar una autoevaluación técnica con el propósito de establecer el porcentaje de accesibilidad con el que cuenta actualmente la infraestructura a cargo y realizar el reporte periódico del plan progresivo de cumplimiento. La autoevaluación y el reporte periódico se surtirá de conformidad con el «**ANEXO 1 - LINEAMIENTOS GENERALES DE SUPERVISIÓN PARA LA EVALUACIÓN DEL COMPONENTE DE ACCESIBILIDAD E INCLUSIÓN EN LA INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE**» y se deberán diligenciar los aspectos referidos en el «**ANEXO 2 - FORMULARIO DE AUTOEVALUACIÓN DE INFRAESTRUCTURA ACCESIBLE E INCLUYENTE**», dichos anexos podrán ser consultados en el siguiente enlace: <https://www.supertransporte.gov.co/index.php/superintendencia-delegada-de-concesiones-e-infraestructura/>.

Al «**ANEXO 2 - FORMULARIO DE AUTOEVALUACIÓN DE INFRAESTRUCTURA ACCESIBLE E INCLUYENTE**» se deberá acceder, diligenciar y remitir a la Superintendencia de Transporte a través del link <https://www.supertransporte.gov.co/index.php/superintendencia-delegada-de-concesiones-e-infraestructura/>, accediendo al modo de transporte correspondiente al ícono/botón «*Recolección de Información*», a más tardar el 31 de agosto de 2022.

CAPÍTULO VIII

ADMINISTRADORES DE INFRAESTRUCTURA Y OPERADORES DEL TRANSPORTE FERROVIARIO

ARTÍCULO 3.8.1 REPORTE DE INFORMACIÓN ESTADÍSTICA DE MOVIMIENTO DE CARGA, PASAJEROS O MIXTO DE TRANSPORTE POR VIA FÉRREA E INCIDENCIAS OPERACIONALES EN LOS CORREDORES FÉRREOS. 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.

Los formatos están disponibles en el link

<https://www.supertransporte.gov.co/index.php/superintendencia-Delegada-de-concesiones-e-infraestructura/formularios-descargables-concesiones/>- Formulario No. 6

(Circular 04 de 2018, Circular 05 de 2018 anexo técnico)

ARTICULO 3.8.2. MEDIDAS PREVENTIVAS, REPORTE DE CIERRES PROGRAMADOS Y NO PROGRAMADOS, PARCIALES O TOTALES, DE LOS CORREDORES VIALES (FÉRREOS) Y/O AFECTACIÓN DE LA INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE. Con el fin de atender adecuada y oportunamente todos los eventos que afecten y/o puedan afectar la prestación del servicio en cualquier momento de la operación de la infraestructura, se Insta a los concesionarios, administradores de infraestructura de transporte y entidades concedentes a implementar las siguientes acciones:

1. Estructurar o actualizar los planes de contingencia para la prevención, atención y esquema de manejo de los cierres programados y no programados, parciales o totales, de los corredores férreos y/o afectaciones de la infraestructura de transporte.
2. Incluir en los planes de contingencia los posibles riesgos en la infraestructura, sitios y/o sectores de alta vulnerabilidad, así como la relación de los lugares donde han ocurrido eventos que hayan afectado la prestación del servicio, medidas y demás acciones contempladas en desarrollo de los planes de emergencia o contingencias y mecanismos de información al usuario, de carácter preventivo para efectos de advertir o alertar frente al riesgo de ocurrencia y durante la afectación o interrupción del servicio para la adopción de posibles alternativas que le permitan acceder a él.
3. En los comedores férreos fortalecer la señalización en los sitios de cierre programados y no programados, parciales o totales, cuando así corresponda.
4. Implementar planes o programas de mejoramiento de las condiciones de la infraestructura, con el propósito de mitigar los riesgos de interrupción o pérdida de continuidad en la prestación del servicio. Para tal efecto, se deberá tener la relación de los sitios y/o sectores de alta vulnerabilidad mencionados en el numeral 2.
5. En el ejercicio de las funciones de vigilancia, inspección y control de la afectación en la prestación del servicio a los usuarios de la Infraestructura, se deberá remitir a la Superintendencia Delegada de Concesiones e Infraestructura la Información contenida en el «*Formato de Reporte de Cierres/Afectaciones*» para el medio o modo correspondiente, así como las medidas y demás acciones adoptadas, todos los días sin excepción, antes de las 09:00 horas, con la información del día inmediatamente anterior comprendido entre las 00:00 y las 23:59 horas, según instructivo. El evento se deberá reportar hasta tanto se normalice totalmente la Infraestructura.

Para tal fin se deberá descargar el formato señalado de la página Web de la Supertransporte, cuya ruta de acceso es: La Entidad/Delegadas/FormatosDescargables Delegadas - Formato de Reporte de Cierres/Afectaciones y de igual manera se deberá remitir la información al correo electrónico: superconcesiones@supertransporte.gov.co

El formato está disponible en el link

<http://www.supertransporte.gov.co/index.php/superintendencia-delegada-de-concesiones-e-infraestructura/formularios-descargables-concesiones/>- Formulario No. 4

(Circular 057 de 2016)

CAPÍTULO IX AUTORIDADES Y ORGANISMOS DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE

ARTÍCULO 3.9.1 CONTRATOS RELACIONADOS CON ESPECIES VENALES. Las autoridades encargadas de la celebración de contratos para la fabricación y comercialización 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 3.9.2.2 TRANSVERSALIDAD DE LOS DEBERES DE CONTROL A LA PRESTACIÓN ILEGAL E INFORMAL DEL SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE, EN EJERCICIO DE LAS COMPETENCIAS COMO AUTORIDADES DE TRÁNSITO Y DE TRANSPORTE Y COMO AUTORIDADES DE POLICÍA. *(Artículo adicionado por el punto 3 de la [Circular externa No 2 de 22 de septiembre de 2023](#)).*

1. Se insta a los Alcaldes para que al cumplimiento de sus funciones, dirigidas a contrarrestar el transporte ilegal e informal, dentro del propósito de garantizar la prestación eficiente del servicio público de transporte en su jurisdicción, se aproximen a través del desarrollo de estrategias integrales que articulen sus diferentes competencias identificando la transversalidad de sus deberes y la necesidad del desplegar simultánea y complementariamente todas y cada una de las herramientas que para el cumplimiento de estos deberes se encuentran dispuestas en el ordenamiento jurídico.

2. Los Alcaldes, en ejercicio de sus funciones como Autoridad de Tránsito y Transporte, deberán tomar las medidas para evitar una alteración del servicio público de transporte, utilizando eficientemente los recursos con los que cuentan para contrarrestar la ilegalidad y la informalidad como práctica nociva que dificulta el cumplimiento de los fines sociales que se procuran garantizar con el servicio público de transporte.

3. Los Alcaldes, como primera Autoridad de Policía del Municipio y de conformidad con las atribuciones que le confiere la [Ley 1801 de 2016](#), «*Por la cual se expide el Código Nacional de Seguridad y Convivencia Ciudadana*», deben impartir las órdenes para identificar los lugares en donde se ubican de manera permanente los vehículos con los que se presten los servicios ilegales e informales, con el fin de adelantar las investigaciones correspondientes relacionadas con el cumplimiento de la normativa que afecta la actividad económica, como incumplir la reglamentación

para el ofrecimiento y prestación de servicios de transporte, las normas referentes al uso reglamentado del suelo para este tipo de actividades económicas y las disposiciones de ubicación, destinación o finalidad, así como aquellas relativas a la ocupación indebida del espacio público; en general, aplicar las normas de Policía con transparencia, eficacia, economía, celeridad y publicidad, y dando ejemplo de acatamiento de la ley y las normas de convivencia.

4. Cuando Corresponda, los Alcaldes deberán impartir las órdenes al personal uniformado de la Policía Nacional para que efectúe el registro de medios de transporte públicos o privados, y de los paraderos, estaciones, terminales de transporte terrestre, aeropuertos, puertos y marinas, de conformidad con las disposiciones que rigen la materia, y en los casos en que legalmente procede, para garantizar la convivencia y la seguridad.

5. Los Alcaldes como primera autoridad de Policía en su Jurisdicción, deberán tomar acciones permanentes para evitar que se propicie la ocupación indebida del espacio público con el ofrecimiento y prestación del servicio público de transporte formal, informal e ilegal y para restablecerlo en los casos de indebida ocupación.

En general, deberán conservar el orden público y dictar las medidas que correspondan para restablecerlo.

6. El incumplimiento de las disposiciones indicadas activará la facultad sancionatoria de la Superintendencia de Transporte.

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. PROCESO PARA LA IMPLEMENTACIÓN, SEGUIMIENTO Y ACTUALIZACIÓN DEL PLAN ESTRATÉGICO DE CONTROL AL CUMPLIMIENTO DEL MARCO NORMATIVO EN TRANSPORTE. *(Numeral 3.9.4 adicionado por el artículo 1 de la [Resolución No. 10110 de 7 de noviembre de 2023](#)).*

3.9.4.1. Objetivo: Con la presente resolución se implementa el Plan Estratégico de control al cumplimiento del marco normativo en transporte, que pretende unificar esfuerzos con las autoridades que tienen a cargo el cumplimiento de las normas de tránsito y transporte, permitiendo garantizar la eficacia, eficiencia y efectividad de las acciones de supervisión.

Por lo anterior, las Autoridades de Transporte y Organismos de Tránsito y Transporte, que tienen como función organizar, dirigir y controlar el tránsito y el transporte en cada jurisdicción, deben diseñar, implementar y realizar seguimiento al Plan Estratégico de control al cumplimiento del marco normativo en transporte.

3.9.4.1.1. Alcance del objetivo: La Superintendencia de Transporte para tal efecto, desarrollará, implementará y dispondrá de una herramienta digital denominada: Sistema de Información de Seguimiento e Implementación del Plan Estratégico de control contra la ilegalidad en el transporte (SISI/PECCIT).

3.9.4.2. Sujetos obligados: Las disposiciones contenidas en el presente acto administrativo son de obligatorio cumplimiento para las Autoridades de Transporte y Organismos de Tránsito y Transporte que tienen como función organizar, dirigir y controlar el tránsito y el transporte en cada jurisdicción.

PARÁGRAFO 1. En caso, que los municipios no cuenten con organismo de tránsito y transporte, la obligación de diseñar, implementar y realizar seguimiento al Plan Estratégico de control al cumplimiento del marco normativo en transporte, recaerá en el funcionario que sea delegado por la autoridad Municipal y/o podrá aunar esfuerzos con otros municipios para ejecutar el plan y reportar la información ante la Superintendencia de Transporte.

PARÁGRAFO 2. Las Gobernaciones podrán unificar y/o aunar esfuerzos con diferentes municipios de su jurisdicción en aras de que den cumplimiento a la obligación de diseñar, implementar y realizar seguimiento al Plan Estratégico de control al cumplimiento del marco normativo en transporte.

3.9.4.3. Reporte de información y documentación: Los sujetos obligados deberán proceder con el diligenciamiento y/o actualización de los formularios junto con la documentación requerida en el aplicativo denominado «*Sistema de información, seguimiento e implementación del Plan Estratégico de control contra la ilegalidad en el transporte (SISI/PECCIT)*» de conformidad con la periodicidad de que trata el presente documento y el anexo técnico.

PARÁGRAFO. Para el cumplimiento de las demás disposiciones relacionadas con los periodos de reporte de información y sus respectivas evidencias, así como a las instrucciones impartidas en la presente resolución, se deberán atender los lineamientos descritos en el «*Anexo Técnico - SISI/PECCIT*», que hace parte integral de la presente resolución.

3.9.4.3.1. Periodos de reporte: Para reportar la información y documentación a través del «*Sistema de información, seguimiento e implementación del Plan Estratégico de control contra la ilegalidad en el transporte (SISI/PECCIT)*» se deberán atender de acuerdo con la clasificación asignada a continuación:

Grupo A. Organismos de Tránsito. Estos sujetos obligados deberán reportar la planeación y ejecución del PECCIT para la vigencia 2023, de la siguiente manera:

Vigencia	Mes	Actividad	Temporalidad del cargue
2023	Noviembre	Planeación año 2023	Hasta el 15 de noviembre de 2023
2023	Noviembre	Ejecución	Primeros cinco (5) días hábiles mes diciembre
2023	Diciembre	Ejecución	Primeros cinco (5) días hábiles mes enero 2024

En cuanto a las actividades de planeación y ejecución de control a la informalidad e ilegalidad para la vigencia 2024, deberán ser reportadas en SISI/PECCIT, tal como se menciona a continuación:

Vigencia	Mes	Actividad	Temporalidad del cargue
2024	Enero	Planeación año 2024	Primeros diez (10) días hábiles enero 2024
2024	Enero	Ejecución	Primeros cinco (5) días hábiles mes febrero
2024	Febrero	Ejecución	Primeros cinco (5) días hábiles mes marzo
2024	Marzo	Ejecución	Primeros cinco (5) días hábiles mes abril
2024	Abril	Ejecución	Primeros cinco (5) días hábiles mes mayo
2024	Mayo	Ejecución	Primeros cinco (5) días hábiles mes junio
2024	Junio	Ejecución	Primeros cinco (5) días hábiles mes julio
2024	Julio	Ejecución	Primeros cinco (5) días hábiles mes agosto
2024	Agosto	Ejecución	Primeros cinco (5) días hábiles mes septiembre
2024	Septiembre	Ejecución	Primeros cinco (5) días hábiles mes octubre
2024	Octubre	Ejecución	Primeros cinco (5) días hábiles mes noviembre
2024	Noviembre	Ejecución	Primeros cinco (5) días hábiles mes diciembre
2024	Diciembre	Ejecución	Primeros cinco (5) días hábiles mes enero 2025

Posterior a la vigencia 2024 las acciones de planeación y ejecución de las actividades del PECCIT para el **Grupo A. Organismos de Tránsito** deberán ser actualizadas anualmente y reportadas conforme a la periodicidad establecida en el presente acto administrativo.

Grupo B. Distritos, municipios Categoría uno, dos y tres, cuatro, cinco y seis según clasificación de la [Ley 617 de 2000](#) y las demás concordantes, que no cuenten con organismos de tránsito y transporte. Para la vigencia 2024 estos sujetos obligados deberán reportar la planeación y ejecución de la siguiente manera:

Vigencia	Mes	Actividad	Temporalidad del cargue
2024	Marzo	Planeación y Ejecución del primer trimestre	Primeros cinco (5) días hábiles mes abril
2024	Abril	Ejecución	Primeros cinco (5) días hábiles mes mayo
2024	Mayo	Ejecución	Primeros cinco (5) días hábiles mes junio
2024	Junio	Ejecución	Primeros cinco (5) días hábiles mes julio
2024	Julio	Ejecución	Primeros cinco (5) días hábiles mes agosto
2024	Agosto	Ejecución	Primeros cinco (5) días hábiles mes septiembre
2024	Septiembre	Ejecución	Primeros cinco (5) días hábiles mes octubre
2024	Octubre	Ejecución	Primeros cinco (5) días hábiles mes noviembre
2024	Noviembre	Ejecución	Primeros cinco (5) días hábiles mes diciembre
2024	Diciembre	Ejecución	Primeros cinco (5) días hábiles mes enero 2025

Posterior a la vigencia 2024 las acciones de planeación y ejecución de las actividades del PECCIT para el **Grupo B. Distritos, municipios Categoría uno, dos y tres, cuatro, cinco y seis** deberán ser actualizadas anualmente y reportadas conforme a la periodicidad establecida en el presente acto administrativo.

3.9.4.4. Verificación: En cualquier momento, la Superintendencia de Transporte podrá realizará requerimientos de información adicional y/o complementaria, realizar visitas de verificación remotas, documentales o in - situ.

3.9.4.5. Interoperabilidad con el SISI/PECCIT y Proveedores Tecnológicos. Los sujetos obligados al reporte de información y documentación en el SISI/PECCIT podrán optar por realizar el cargue de la información de forma manual o, en su lugar, tendrán la opción de adoptar o implementar - bajo su costo y responsabilidad- un sistema de información que interopere de forma directa con el SISI/PECCIT.

Para tal fin, la Superintendencia de Transporte desarrollará, implementará y desplegará un mecanismo seguro de intercambio de información a través de servicios web en aras de permitir la integración, registro y actualización de los datos en el SISI/ PECCIT.

PARÁGRAFO. Los interesados en interoperar con el SISI/PECCIT deberán obtener la autorización por parte de esta Superintendencia. Para tal efecto, atenderán los lineamientos descritos en el «*Anexo Técnico-SISI/PECCIT*» que hace parte integral del presente acto administrativo. Dicho anexo se encontrará disponible para consulta a través del siguiente enlace: <https://www.supertransporte.gov.co/index.php/formulario-sisi-peccit>

3.9.4.6. Auditoría a los sistemas que interoperen con el SISI/PECCIT. Los aplicativos tecnológicos de los proveedores que interoperen con el SISI/PECCIT deberán someterse a una auditoría como mínimo una vez al año o cuando la Entidad lo considere pertinente. Estas auditorías tendrán como objetivo principal, verificar si es necesario adelantar requerimientos técnicos para la debida interoperabilidad y/o de aspectos relacionados con la seguridad de la información. Asimismo, se determinará si se mantienen el cumplimiento de las condiciones de habilitación de los proveedores tecnológicos del SISI/PECCIT.

Los costos directos e indirectos de la auditoría estarán a cargo del proveedor tecnológico del SISI/PECCIT.

PARÁGRAFO. Las personas naturales o jurídicas interesadas en prestar el servicio de auditoría a los aplicativos tecnológicos de los proveedores que interoperen con el SISI/ PECCIT, deberán registrarse ante la Superintendencia de Transporte conforme con los lineamientos que establezca la Entidad y que estarán disponibles en el portal Web.

3.9.4.7. Divulgación: La Superintendencia de Transporte, publicará y mantendrá actualizado las diferentes herramientas de divulgación y capacitación sobre el reporte del Plan Estratégico de control al cumplimiento del marco normativo en transporte, el cual se encuentra disponible en el siguiente enlace web: <https://www.supertransporte.gov.co/index.php/formulario-sisi-peccit>

3.9.4.8. Comité de vigilancia y control. Los sujetos obligados, a efectos de realizar la implementación, seguimiento y actualización al Plan Estratégico de control al cumplimiento del marco normativo en transporte, deberán contar con un comité que se encargue de ejecutar las actividades reportadas y registradas en el precitado Plan Estratégico en aras de velar por la reducción de la informalidad e ilegalidad en el transporte.

PARÁGRAFO. En caso, que el municipio no cuente con organismo de tránsito y transporte, podrá aunar esfuerzos con otros municipios o con el departamento de su jurisdicción para contar con el comité de vigilancia y control.

3.9.4.9. Responsabilidad de la veracidad y calidad de la información reportada: Los sujetos obligados serán responsables frente a la veracidad y calidad de los datos y documentos registrados en el SISI/PECCIT asegurando que la información contenida sea veraz, completa, exacta, actualizada, comprobable, comprensible y no sea manipulada con el objetivo de engañar u obstruir la actuación administrativa que adelante esta Autoridad, so pena del inicio de las actuaciones administrativas y sancionatorias.

3.9.4.10. Sanciones. La Superintendencia de Transporte podrá adelantar las actuaciones administrativas y sancionatorias a que hubiese lugar en contra de los sujetos obligados y demás actores que incumplan los parámetros y términos dispuestos conforme con la normativa aplicable. Así mismo podrá adelantar acciones de verificación en aras de dar cumplimiento a lo señalado en la presente resolución.

En aquellos eventos en que se evidencie dentro de la información reportada por los sujetos obligados, conductas o situaciones que puedan constituir una violación normativa o infracción de tránsito y/o transporte, se procederá de forma inmediata con el traslado a la autoridad competente para que se adelanten las actuaciones correspondientes.

CAPÍTULO X ORGANISMOS DE APOYO AL TRÁNSITO

Espacio en blanco

TÍTULO IV SUPERVISIÓN SUBJETIVA

CAPÍTULO 1 INFORMACIÓN SUBJETIVA

(Epígrafe del Capítulo 1 del título IV modificado por el artículo 1 de la [Resolución 413 de 26 de enero de 2024](#)).

4.1.1. Supervisión anualizada. (Artículo modificado por el artículo 2 de la [Resolución 413 de 26 de enero de 2024](#)).

Las disposiciones contenidas en el presente acto administrativo son de obligatorio cumplimiento para las personas naturales o jurídicas supervisadas por la Superintendencia de Transporte, clasificados en los grupos NIIF 1, NIIF 2 y NIIF 3; entidades sujetas al ámbito de las [Resoluciones números 414 de 2014](#) o [533 de 2015](#) y sus modificatorios; y grupo de entidades en proceso de liquidación, [Decreto número 2101 de 2016](#); en las condiciones, formas, medios y fechas aquí establecidas.

1. Sujetos obligados. 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, además de las que establezca la ley y el reglamento, entre otros:

1.1. 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.

1.2. Operadores portuarios, sociedades portuarias de servicio público y privado marítimas y fluviales, sociedades beneficiarias de autorizaciones temporales, homologaciones y licencias temporales, y empresas de transporte fluvial, marítimo, patios de contenedores, zonas de entornamiento, líneas navieras y agentes marítimos.

1.3. 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, administradores y/u operadores de infraestructura de transporte de servicio público, IN IP-REV (Intermediadores de Interoperabilidad de Recaudo Electrónico de Peajes), las empresas de transporte aéreo, Sistemas

Integrados de Transporte, Sistemas Masivos de Transporte, Sistemas Estratégicos de Transporte y otros.

1.4. Las personas naturales y jurídicas que se asocien en una unión temporal o consorcio para ejecutar una actividad transportadora, servicios conexos y complementarios, o relacionada con la infraestructura de transporte.

2. Periodo del reporte. Según el modelo de negocio (general o especial) se establecerán los periodos de reporte para la transmisión de la información correspondiente al final del ejercicio económico.

3. Formatos descargables. Los sujetos vigilados deberán diligenciar y transmitir los formatos descargables establecidos en el Sistema Nacional de Supervisión al Transporte, según la clasificación del grupo NIIF o entidades sujetas al ámbito de las [Resoluciones números 414 de 2014](#) o [533 de 2015](#), según el instructivo que emita la Superintendencia de Transporte. Los estados financieros se presentarán separados e individuales. Para el efecto, se deberá seguir el procedimiento y/o instructivos publicados en la página web de la entidad.

4. Anexos de la información: Los documentos e informes a transmitir serán los correspondientes a la vigencia a reportar, los cuales deberán ser digitalizados y transmitidos en el Sistema Nacional de Supervisión al Transporte, y de conformidad con el instructivo que para tal fin emita la Superintendencia de Transporte, para lo cual se desplegará la lista de los anexos de acuerdo con el tipo de vigilado y el grupo NIIF. Para el efecto, se solicita seguir el procedimiento y/o instructivos publicados en la página web de la entidad.

5. Particularidades de reporte. Téngase en cuenta las siguientes condiciones para efecto de dar cumplimiento al numeral anterior:

Los sujetos clasificados como grupo NIIF 3, 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](#), modificado por el artículo 51 de la [Ley 1111 de 2006](#) y los [Decretos números 1878 de 2008](#) y [2420 de 2015](#).

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 número 2101 de 2016](#) o a la [Resolución número 461 de 2017](#) y sus modificatorias emitida por la Contaduría General de la Nación, según corresponda.

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 08000915615 o al correo electrónico callcentervigia@supertransporte.gov.co o canales digitales que disponga la Superintendencia de Transporte, con diez días (10) de anticipación del inicio de la programación.

Los sujetos no obligados al calendario de personas jurídicas para la presentación de la declaración de renta y complementarios, deberán reportar en el Sistema Nacional de Supervisión al Transporte, su declaración de renta y complementarios dentro de los plazos establecidos y publicados por la Entidad.

6. 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 de manera digital en el Sistema Nacional de Supervisión al Transporte a la información correspondiente de: registro de vigilados, subjetivo,

administrativo, financiera.

En procedimiento será el siguiente:

6.1. Registro de nuevos sujetos supervisados: Previo al reporte de la información de carácter subjetivo, los nuevos sujetos supervisados deberán efectuar el registro de vigilados o su actualización en el Sistema Nacional de Supervisión al Transporte. Para ello, se solicita seguir el procedimiento y/o instructivos publicados en la página web de la entidad.

Una vez realizado el registro por parte de los sujetos vigilados, los mismos estarán habilitados para realizar el cargue de la información financiera que deben reportar al Sistema Nacional de Supervisión al Transporte. Para ello, se solicita seguir el procedimiento y/o instructivos publicados en la página web de la entidad.

6.2. Clasificación: La clasificación NIIF es de carácter obligatorio para proceder con la entrega de la información subjetiva. Cada vigilado es responsable de su clasificación en grupo NIIF o entidades sujetas al ámbito de las [Resoluciones números 414 de 2014](#) o [533 de 2015](#) de la Contaduría General de la Nación, según corresponda, en el módulo de registro de vigilados. 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.

7. Estados financieros consolidados. Las sociedades que sean matrices o controlantes obligadas a remitir estados financieros en Colombia también deberán enviar los estados financieros consolidados diligenciados en pesos colombianos (COP), utilizando los formatos establecidos en el sistema, correspondientes al estado de situación financiera y estado de resultados certificados y dictaminados, los cuales deberán ser cargados como anexos en el Sistema Nacional de Supervisión al Transporte. Adicionalmente, se deberán anexar las revelaciones y/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 sometidos a supervisión obligados a presentar estados financieros combinados o consolidados, los deberán reportar dentro de los plazos establecidos y publicados por la Entidad.

8. Responsabilidad. Los administradores (representantes legales, miembros de juntas directivas y demás órganos colegiados), contadores y revisor fiscal de las sociedades y cooperativas requeridas, en cumplimiento de su función, tienen la responsabilidad respecto de la calidad de la información, contenido, razonabilidad y veracidad de los documentos, así como su correcto diligenciamiento y correspondiente envío, de acuerdo con lo ordenado por esta Superintendencia, de conformidad a lo previsto en los artículos 200 del *Código de Comercio y 23, 25 y 43 de la [Ley 222 de 1995](#) y demás normas que resulten concordantes con sus deberes y obligaciones. Esto sin perjuicio de las demás responsabilidades dispuestas en la regulación vigente.

9. Sanciones por incumplimiento. Las personas naturales y jurídicas sujetas a inspección, vigilancia y control por parte de la Superintendencia de Transporte que incumplan las órdenes e instrucciones emitidas en la presente resolución y no remitan la información dentro de los plazos estipulados y utilizando la forma y los medios establecidos para ello, podrán ser sancionadas de conformidad con lo previsto en las normas legales vigentes, especialmente, las establecidas en las [Leyes 79 de 1988](#), [105 de 1993](#), [222 de 1995](#), [336 de 1996](#) y demás normas concordantes, sin perjuicio de que se adelanten otras actividades administrativas con el fin de obtener el cumplimiento de las presentes instrucciones.

Cuando exista la obligación legal para el vigilado de expedir estados financieros debidamente

certificados por su representante legal y/o contador, dictaminados por el revisor fiscal y se presenten documentos que no cumplan con este deber, la sanción que corresponda se establecerá de conformidad con lo previsto en el *Código de Comercio, la [Ley 43 de 1990](#) por la cual se adiciona la [Ley 145 de 1960](#), la [Ley 222 de 1995](#) y demás normas concordantes.

No podrán hacerse modificaciones al aplicativo y/o formulario(s) de reporte de información subjetiva, ya sea por vía digital o por cualquier otro medio, ni tampoco se podrá alterar la estructura o forma de diligenciamiento de estos, so pena de las sanciones legales a que haya lugar.

Las responsabilidades que se generen como consecuencia de lo anterior y de la inobservancia de los demás deberes e instrucciones previstos en estas instrucciones, se establecerán sin perjuicio de las acciones penales, civiles o administrativas a las que eventualmente haya lugar.

10. Verificaciones. La Superintendencia de Transporte podrá, en cualquier momento, verificar la información suministrada en los estados financieros de propósito general y en los demás documentos aportados, para lo cual adoptará las medidas y practicará las pruebas que estime pertinentes, dentro de estas, pero sin limitarse a ellas, el requerimiento de documentos adicionales, así como la práctica de visitas de inspección y revisión.

11. Modificaciones. No se permitirá modificación alguna a los Estados Financieros remitidos, respecto de los presentados y aprobados por el máximo órgano social, sin perjuicio de lo dispuesto al respecto en la normatividad técnica.

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

12.1. El supervisado debe mantener la información contenida en el Sistema Nacional de Supervisión al Transporte debidamente actualizada, en razón a que la entidad la verificará en forma continua.

12.2. 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*».

12.3. 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.

12.4. Los sujetos que se encuentren en una situación de control (subordinadas) o pertenezcan a un grupo empresarial, de acuerdo con lo estipulado en los artículos 260 y 261 del *Código de Comercio, subrogado por los artículos 26 y 27 de la [Ley 222 de 1995](#), y el artículo 28 de la [Ley 222 de 1995](#), deberán hacer constar dicha circunstancia en el correspondiente registro mercantil, de conformidad con el artículo 30 de la misma Ley.

12.5. 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 estados financieros reportados por los vigilados, dentro del plazo establecido por la Entidad.

12.6. La entidad atenderá todas las consultas e inquietudes que se susciten en relación con el diligenciamiento y remisión de la información subjetiva a través de los siguientes canales de atención:

- Centro Integral de Atención al Ciudadano (CIAC), ubicado en la diagonal 25G No. 95A-85 en

Bogotá, D. C., de lunes a viernes, de 7:00 a. m., a 2:00 p. m.

- Línea nacional 01 8000 915 615, de lunes a viernes de 8:00 a. m., a 5:00 p. m., y sábados de 8:00 a. m. a 12:00 p. m. - Chat virtual, de lunes a viernes de 8:00 a. m., a 5:00 p. m.

- Para la entrega de la información se encontrará disponible el portal web y cualquier indisponibilidad será anunciada en el mismo.

***Nota de Interpretación:** Para mayor información y mejor comprensión de la remisión hecha al Código de Comercio, le sugerimos remitirse a la publicación de nuestra Editorial Nueva Legislación del mismo nombre.

4.1.1.1. Reporte de información anualizada. (*Numeral 4.1.1.1 adicionado por el artículo 3 de la [Resolución 413 de 26 de enero de 2024](#)*).

4.1.1.1.1. General. De manera general, la información anualizada supervisados deberá atender:

1. Periodo del reporte. 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 y 31 de diciembre de la vigencia anterior al año de presentación del reporte.

En cualquier caso, la información financiera y contable debe estar expresada en pesos colombianos (COP) y presentarse en forma comparativa con el ejercicio de la vigencia inmediatamente anterior, debidamente certificada y dictaminada.

2. Plazos de cargue y envío de la información. Teniendo en cuenta las funciones otorgadas a la Secretaría General a través del numeral 6 del artículo 23 del [Decreto número 2409 de 2018](#), a más tardar el 31 de enero de cada año, se publicarán en la página web de la Superintendencia de Transporte los plazos que deberán ser tenidos en cuenta por los sujetos sometidos a supervisión de la Entidad para reportar la información subjetiva anualizada a través del Sistema Nacional de Supervisión al Transporte de acuerdo con los últimos dígitos del NIT, sin tener en cuenta el dígito de verificación.

Asimismo, se indicará aquellas sociedades que, a efectos de esta Superintendencia, son consideradas «*Modelos de Negocios Especiales*» de acuerdo con lo establecido en numeral 4.1.1.1.1 de esta resolución.

3. Anexos de información. Los supervisados deberán reportar de manera digital, a través del Sistema Nacional de Supervisión al Transporte, los siguientes anexos de información:

- a) Estado de situación financiera.
- b) Estado de resultados y estado de resultados integral.
- c) Estado de flujo de efectivo- método directo e indirecto.
- d) Estado de cambios en el patrimonio.
- e) Revelaciones y/o notas a los estados financieros.
- f) Certificación de cumplimiento.

- g) Políticas contables.
- h) Dictamen del revisor fiscal.
- i) Informe de gestión²⁹.
- j) Proyecto de distribución de utilidades para empresas o de excedentes para cooperativas.
- k) Litigios o reclamaciones, indicando el juzgado, la fecha, causa, cuantía y estado actual de los procesos.
- l). Declaración de renta correspondiente al año de la información reportada.
- m) Composición accionaria³⁰.
- n) Acta de asamblea de aprobación de estados financieros.

4.1.1.1.2 Modelos de negocios especiales. Para efectos de la vigilancia, inspección y control de esta Superintendencia, los modelos de negocios especiales se caracterizan por su singularidad y la adopción de enfoques no convencionales para la prestación del servicio, creación y entrega de valor.

Este modelo de vigilancia se determina por la Superintendencia de Transporte, para aquellas organizaciones que presentan características específicas bien sea por necesidades del servicio, el tamaño de la organización, la participación en el mercado, su resultado del manejo contable, el tipo de acreditación como prestación del servicio o por control de organización transnacionales, y que cumplan alguno de los parámetros descritos a continuación:

- Recaudo anticipado de servicios de transporte, infraestructura o servicios conexos a ser prestados en el futuro.
- Único prestador del servicio en la región o con participación superior al 70%.
- Prestación de un servicio, o comercialización de un producto, que sea competencia directa de otro servicio o producto en el cual pudiera ejercer control positivo o negativo.

La Superintendencia de Transporte decretará el o los sujetos que se encuentran inmersos en este modelo de supervisión a través de acto administrativo correspondiente, bien sea de carácter particular y/o subsectorial.

Para los modelos de negocios especiales, el reporte anualizado deberá atender:

1. Mecanismo de reporte de información: Las organizaciones que cumplan con los parámetros descritos anteriormente (4.1.1.1.1 Modelos de negocios especiales) deberán reportar de manera

²⁹ Este informe no aplica para las sucursales de sociedades extranjeras y sociedades en liquidación.

³⁰ La composición accionaria debe ser enviada en formato de PDF- y al diligenciar el Excel, se debe indicar el nombre, identificación, participación y porcentaje individual superior al 1% si aplica).

digital, a través del Sistema Nacional de Supervisión al Transporte, la información relacionada con los diversos aspectos de gestión empresarial. Entre estos, se incluyen la organización y gestión, el manejo de riesgos, el control interno, indicadores financieros, información detallada acerca de la alta gerencia y la junta directiva.

El detalle de la información requerida se encuentra en el ANEXO 1 - PARTE 2: VIGILANCIA ANUALIZADA MODELOS DE NEGOCIOS ESPECIALES

2. Periodos de reporte de información: Las organizaciones que cumplan con los parámetros descritos anteriormente (4.1.1.1.1 Modelos de negocios especiales) deberán cumplir los plazos de cargue y envío de la información anualizada.

No obstante, la Superintendencia de Transporte decretará información adicional a la general anualizada, la cual deberá ser reportada según los términos que para tal efecto se fijen en el acto administrativo correspondiente, bien sea de carácter particular y/o subsectorial.

3. Plazos de cargue y envío de la información. Teniendo en cuenta las funciones otorgadas a la Secretaría General a través del numeral 6 del artículo 23 del [Decreto número 2409 de 2018](#), y de acuerdo con lo establecido en el numeral 4.1.1.1. de esta resolución, a más tardar el 31 de enero de cada año, se publicarán en la página Web de la Superintendencia de Transporte los plazos que deberán ser tenidos en cuenta por los sujetos sometidos a supervisión de la Entidad para reportar la información subjetiva correspondiente a la Supervisión anualizada de modelos de negocios especiales a través del Sistema Nacional de Supervisión al Transporte de acuerdo con los últimos dígitos del NIT, sin tener en cuenta el dígito de verificación.

ARTÍCULO 4.1.2. REPORTE INTERMEDIO DE INFORMACIÓN Y MEDICIÓN DE INDICADORES. (*Artículo adicionado por el artículo 4 de la [Resolución 413 de 26 de enero de 2024](#)*). La Superintendencia de Transporte llevará a cabo un análisis continuo de los indicadores, producto de los reportes de información anualizada general y/o de modelo de negocios especiales, y podrá requerir información con periodicidad distinta.

Asimismo, de acuerdo con el numeral 4.1.4.3. se podrá imponer la medida de «*Supervisión de Periodos Intermedios*», la cual deberá protocolizarse mediante acto administrativo motivado expedido por la Superintendencia Delegada que ejerza la supervisión subjetiva, en el que se informe sobre las razones, el término y advierta las consecuencias de esta medida.

ARTÍCULO 4.1.3. MANUALES E INSTRUCTIVOS. (*Artículo adicionado por el artículo 5 de la [Resolución 413 de 26 de enero de 2024](#)*). La Superintendencia de Transporte dispondrá de documentos instructivos los cuales se publicarán en la página web de la Superintendencia de Transporte.

El sujeto supervisado deberá visualizar los videotutoriales y consultar los manuales de diligenciamiento y preguntas frecuentes. Es necesario que descarguen el instructivo y sigan los pasos indicados para obtener el usuario y la contraseña que le permitirá ingresar al sistema y reportar la información solicitada por la Superintendencia de Transporte.

ARTÍCULO 4.1.4. INDICADORES. (*Artículo adicionado por el artículo 6 de la [Resolución 413 de 26 de enero de 2024](#)*).

4.1.4.1. Supervisión General Anualizada. Para la medición de secuencias de riesgos se tendrá en cuenta lo indicado en el «ANEXO 1 - PARTE 1: SUPERVISIÓN GENERAL ANUALIZADA».

4.1.4.2. Modelos de negocios especiales. Para los modelos de negocios especiales se aplicarán los siguientes indicadores:

a) Vigilancia Anualizada. Según lo dispuesto en el «ANEXO 1 - PARTE 2: SUPERVISIÓN GENERAL ANUALIZADA MODELOS DE NEGOCIOS ESPECIALES».

b) Indicadores de niveles de solvencia y Liquidez. De acuerdo con lo dispuesto por la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil y demás normas concordantes, según lo dispuesto en el «ANEXO 1 - PARTE 2.1: LINEAMIENTOS GENERALES EMPRESAS DE TRANSPORTE AÉREO REGULAR DE PASAJEROS» y «ANEXO 1 - PARTE 2.2: INDICADORES DE SENSIBILIDAD PARA EMPRESAS DE TRANSPORTE AÉREO REGULAR DE PASAJEROS - De niveles de solvencia y liquidez respecto de la venta anticipada de servicios de transporte aéreo».

De acuerdo con lo dispuesto en el anexo señalado en el inciso anterior, las Empresas de Transporte Aéreo Regular de pasajeros, se tendrá en cuenta para el reporte:

i) Antecedentes: Información de Ventas para volar en el trimestre Anterior

ii) Información de ventas anticipadas.

iii) Aspectos administrativos

4.1.4.3. Supervisión de periodos intermedios. Para supervisados que se encuentren en la medida de periodos intermedios, se tendrá en cuenta lo dispuesto en el ANEXO 1 - PARTE 3: SUPERVISIÓN DE PERIODOS INTERMEDIOS”.

ARTÍCULO 4.1.5. EFECTOS DE LA MEDICIÓN DE INDICADORES. (*Artículo adicionado por el artículo 7 de la [Resolución 413 de 26 de enero de 2024](#)*).

4.1.5.1. Supervisión Anualizada. Se formularán requerimientos de información a los supervisados que, en el reporte de la información y/o después del análisis de indicadores, evidencien inconsistencias o irregularidades en la información reportada.

De la misma manera se procederá, cuando producto de la información reportada, se evidencien secuencias de riesgos por resultado corporativo: Bajo-Bajo, Medio-Bajo y Alto- Bajo, luego de la aplicación del indicador establecido en el artículo 4.1.4 de esta Circular.

4.1.5.2. Supervisión de periodos intermedios.

Para los supervisados que, luego del análisis de indicadores, obtengan secuencias de riesgos por resultado corporativo Bajo-Medio, Medio-Medio, Alto-Medio y Bajo-Alto, en ejercicio de las funciones de vigilancia, inspección y control, la Superintendencia de Transporte podrá, a su consideración:

i) Requerir la presentación de información de la persona jurídica o su actividad, de manera trimestral o semestral, a discreción;

ii) Requerir información particular y/o subsectorial, relacionada con el plan de negocio frente a su hipótesis de negocio en marcha, aspectos subjetivos, gobierno corporativo, entre otros.

4.1.5.3. En indicadores de niveles de solvencia y liquidez. La Superintendencia de Transporte reportará a la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil, la información obtenida luego

de la evaluación de indicadores de solvencia y liquidez de las empresas de servicios aéreos comerciales de transporte público regular de pasajeros, para que, en los términos de su competencia y con fundamento en lo reglamentado por dicha autoridad, proceda a mantener o limitar los permisos concedidos para la operación de la respectiva Empresa de Transporte aéreo.

4.1.5.4. Medidas y órdenes administrativas de carácter particular. De acuerdo con las facultades dispuestas por la Ley y los reglamentos, la Superintendencia de Transporte podrá imponer las medidas u órdenes administrativas de carácter preventivo o correctivo a los supervisados, según el caso, con independencia de la secuencia de riesgos presentada.

4.1.5.5. Sometimiento a Control. Cuando luego del análisis de indicadores, los supervisados obtengan secuencias de riesgos Alto-Alto, Medio-Alto, Bajo-Alto, y se cumplan los presupuestos establecidos en el artículo 85 de la [Ley 222 de 1995](#) respecto de situaciones críticas de orden jurídico, contable, económico o administrativo, se deberá presentar informe motivado con el fin de convocar a Comité de Sometimiento a Control, de acuerdo con lo establecido en la [Resolución número 3683 del 4 de mayo de 2021](#) o aquella que la sustituya o modifique.

4.1.5.6. Remisión a procesos de insolvencia. De acuerdo con lo dispuesto en los artículos 11 y 15 de la [Ley 1116 de 2006](#), la Superintendencia de Transporte podrá, como autoridad de vigilancia, inspección y control remitir el expediente a la Superintendencia de Sociedades para el inicio de procesos de insolvencia en el marco de sus competencias.

CAPÍTULO II

RECONOCIMIENTO Y FUNCIONAMIENTO DE COOPERATIVAS Y PRECOOPERATIVAS

ARTÍCULO 4.2.1 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 4.2.2 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 III

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)

ARTÍCULO 4.3.2. REQUISITOS PARA COMUNICAR LA REALIZACIÓN DE REFORMAS ESTATUTARIAS CONSISTENTES EN FUSIÓN Y TRANSFORMACIÓN DE LAS SOCIEDADES VIGILADAS POR LA SUPERINTENDENCIA DE TRANSPORTE, QUE NO REQUIEREN AUTORIZACIÓN PREVIA. (*Artículo adicionado por el artículo 1 de la [Resolución 17780 de 24 de diciembre de 2021](#)*). Las sociedades que pretendan realizar una reforma estatutaria de fusión o transformación que no requieran autorización previa de la Superintendencia de Transporte, deberán cumplir los requisitos señalados en la ley para este tipo de reformas.

Adicionalmente, para los casos de fusión o transformación, las sociedades vigiladas deberán preservar los documentos que permitan verificar el cumplimiento de los requisitos señalados en la ley para este tipo de reformas, los cuales pueden ser objeto de verificación por parte de esta Entidad en cualquier momento, en los que deberá constar, por lo menos, lo siguiente:

1. El medio y el cumplimiento de la antelación prevista en la ley o en los estatutos para efectuar la convocatoria a la reunión del máximo órgano social en la cual se va a aprobar la reforma, así como los requisitos en cuanto a la indicación en el orden del día de la reforma a ser considerada y la posibilidad que tienen los asociados de ejercer el derecho de retiro.
2. Que los documentos que sirvieron de fundamento para la respectiva reforma estatutaria estuvieron a disposición de los asociados, durante quince (15) días hábiles anteriores a la reunión

del máximo órgano social en la cual se aprobó la reforma, bajo el entendido que para el conteo no se tienen en cuenta el día de la convocatoria y el día de la reunión.

3. Para el caso de la fusión, el compromiso a que hace alusión el artículo 173 del *Código de Comercio, deberá cumplir con los requisitos allí señalados, así como su publicación mediante aviso en un diario de amplia circulación nacional de acuerdo con lo señalado en el artículo 174 de la misma normativa.

4. Cuando con ocasión de la reforma, los socios o accionistas hacen uso del derecho de retiro de conformidad con los artículos 12 y siguientes de la [Ley 222 de 1995](#), se deberá dejar registro de los socios que lo ejercieron y las condiciones en que se efectuó o se proyectó efectuar la opción de compra o el reembolso de los aportes, según corresponda.

5. La comunicación del compromiso de fusión con constancia de envío o recibido, remitida a los acreedores de las sociedades que participan en el proceso de fusión, de conformidad con el artículo 5 y 11 de la [Ley 222 de 1995](#).

6. La constancia de haber puesto a disposición de todos los acreedores de las sociedades participantes en la fusión, un informe con la siguiente información, lo cual debió ocurrir por el término de treinta (30) días hábiles contados a partir de la publicación del compromiso de fusión en un diario de amplia circulación:

6.1. Los nombres de las compañías participantes, NIT y domicilios.

6.2. Motivos de la operación y las condiciones en que se realiza.

6.3. Estados financieros de las sociedades participantes junto con sus notas, dictaminados por el revisor fiscal o el contador, según corresponda.

6.4. Balance general y estado de resultados que presenten la información de la integración patrimonial a la fecha de corte de los estados financieros que sirvieron de base para la elaboración del compromiso de fusión.

6.5. En los casos de fusión por creación, el balance general y estado de resultados de la sociedad que se creó, en el cual se evidencie la integración patrimonial.

6.6. El valor de los activos de las sociedades participantes, así como los gravámenes o medidas cautelares que pesan sobre los mismos. En el caso de (i) bienes inmuebles: Se deberá indicar el valor en libros, ubicación, matrícula inmobiliaria, oficina de registro de instrumentos públicos en la que se encuentran registrados, (ii) bienes muebles sujetos a registro: Se deberá indicar su descripción y oficina en la cual se encuentran registrados, el valor en libros y estudios técnicos, su vigencia y nombre del evaluador, según sea el caso, y, (iii) en el caso de inversiones permanentes en acciones, cuotas o partes de interés será necesario indicar la cantidad, porcentaje de participación en el capital, nombre del receptor de la inversión, método de valoración y valor en libros.

6.7. Número, naturaleza, estado y cuantía de los procesos en contra de las sociedades intervinientes en la operación y el valor provisionado.

6.8. Descripción y valor de los activos y pasivos que se transfieren a la sociedad, en el caso de fusión por creación.

6.9. Un análisis simplificado del método de valoración utilizado, así como la explicación de la proyección de las sinergias que se obtendrán con el proceso de fusión.

Todas las solicitudes de reformas estatutarias con sus respectivos anexos deberán venir con sus folios debidamente numerados para su radicación.

El representante legal o apoderado de las sociedades vigiladas por la Superintendencia de Transporte deberá, dentro de los treinta (30) días hábiles siguientes a la inscripción de la reforma de fusión y/o transformación en la Cámara de Comercio del domicilio principal de la sociedad, remitir copia del(os) nuevo(s) certificado(s) de existencia y representación legal en el (los) que conste la inscripción de la reforma estatutaria.

***Nota de Interpretación:** Para mayor información y mejor comprensión de la remisión hecha al Código de Comercio, le sugerimos remitirse a la publicación de nuestro Grupo Editorial Nueva Legislación del mismo nombre.

ARTÍCULO 4.3.3. REFORMAS ESTATUTARIAS CONSISTENTES EN FUSIÓN, ESCISIÓN Y TRANSFORMACIÓN DE LAS SOCIEDADES VIGILADAS POR LA SUPERINTENDENCIA DE TRANSPORTE QUE REQUIEREN AUTORIZACIÓN PREVIA. (*Artículo adicionado por el artículo 1 de la [Resolución 17780 de 24 de diciembre de 2021](#)*). Las reformas de fusión, escisión y/o transformación de las sociedades vigiladas por la Superintendencia de Transporte, requerirán autorización previa, de acuerdo con el [Decreto 1079 de 2015](#), en los siguientes casos:

1. Cuando una o varias de las sociedades participantes en el proceso de fusión, escisión y/o transformación se encuentre(n) habilitada(s) en las modalidades de servicio público de transporte terrestre automotor especial, servicio público de transporte masivo de pasajeros por metro ligero, tren ligero, tranvía y tren-tram.
2. Cuando una o varias sociedades participantes en el proceso de fusión o escisión, se encuentre(n) habilitada(s) para prestar el servicio público de transporte masivo de pasajeros.
3. Cuando se realicen reformas estatutarias de escisión por empresas habilitadas en cualquiera de las modalidades del servicio público de transporte.
4. Cuando la persona o personas jurídicas en dicho trámite disponga(n) de permiso de operación, habilitación, o haya(n) celebrado contrato de concesión.
5. Cuando la sociedad se encuentre sometida a control, de acuerdo con lo previsto en el artículo 85 de la [Ley 222 de 1995](#).
6. En los demás casos expresamente previstos en la ley cuando la supervisión societaria (subjética) sea ejercida por la Superintendencia de Transporte.

ARTÍCULO 4.3.4. REQUISITOS BÁSICOS PARA LA SOLEMNIZACIÓN DE REFORMAS ESTATUTARIAS CONSISTENTES EN FUSIÓN, ESCISIÓN Y TRANSFORMACIÓN DE LAS SOCIEDADES VIGILADAS POR LA SUPERINTENDENCIA DE TRANSPORTE, QUE REQUIEREN AUTORIZACIÓN PREVIA. (*Artículo adicionado por el artículo 1 de la [Resolución 17780 de 24 de diciembre de 2021](#)*) La solicitud de autorización previa para solemnizar y registrar las reformas estatutarias de fusión, escisión y/o transformación deberá ser presentada por el representante legal o apoderado,

con los siguientes documentos, sin perjuicio de los documentos específicos requeridos según la reforma estatutaria de que se trate:

1. Poder debidamente otorgado, en el evento de actuarse por intermedio de apoderado.
2. Copia simple de la escritura pública o documento privado de constitución de la sociedad o empresa unipersonal. En el caso de sociedades de sucursales extranjeras se remitirá copia simple del documento de constitución de la sociedad extranjera y de la resolución o acto en que se haya acordado establecer negocios permanentes en Colombia.
3. Copia de los documentos de creación de las sociedades participantes y de todos los documentos con los cuales se hayan reformado los estatutos.
4. Copia simple de un documento en el que se compilen los estatutos vigentes de las sociedades participantes. Tratándose de sucursal de sociedad extranjera se deberá remitir copia de todas las reformas al instrumento de constitución de la sociedad, así como del documento en el que se compilen los estatutos vigentes de la sociedad extranjera.
5. Copia completa del acta contentiva de lo sucedido en la reunión del máximo órgano social en la cual se adoptó la reforma respectiva, tomada del libro de actas, debidamente autorizada por el secretario o por algún representante de la sociedad. Para el caso de las empresas unipersonales se deberá presentar copia suscrita por el representante legal de la misma y del documento privado mediante el cual se adoptó la reforma.

El acta debe cumplir con los requisitos establecidos en los artículos 189 y 431 del *Código de Comercio y en esta se deberá dejar constancia de los socios o accionistas que votaron en contra de la decisión, a efecto de verificar lo relacionado con el derecho de retiro. En caso de reuniones no presenciales donde se haya hecho uso de otros mecanismos para la toma de decisiones, deberá acompañarse la copia del acta con la prueba de la comunicación simultánea o sucesiva o el escrito en el cual los socios expresan el sentido de sus votos. Como parte integral del acta deberá incluirse el compromiso de fusión, las bases de la transformación o el proyecto de escisión, según corresponda.

6. Cuando con ocasión de la reforma los socios o accionistas hagan uso del derecho de retiro de conformidad con los artículos 12 y siguientes de la [Ley 222 de 1995](#), deberá remitirse un listado de los socios ausentes en la reunión del órgano social en que se aprobó la reforma y una certificación suscrita por el representante legal en la que conste si el derecho se ejerció o no, tanto en la respectiva asamblea como dentro del término establecido por el artículo 14 *Ibidem* y, en caso afirmativo, el nombre de los socios o accionistas que lo ejercieron y las condiciones en que se efectuó o se proyecta efectuar la opción de compra o el reembolso de los aportes, según corresponda.

7. En el evento en que la sociedad tenga bonos en circulación, deberá acreditarse el cumplimiento de lo dispuesto en el [Decreto 2555 de 2010](#).

Es del caso advertir que siempre que se convoque a los tenedores de bonos a una reunión con el objeto de decidir acerca de fusiones, escisiones u operaciones que surtan efectos similares, la entidad emisora deberá elaborar un informe con el propósito de ilustrar a la asamblea de tenedores en forma amplia y suficiente sobre el tema que se somete a su consideración y los efectos del mismo sobre sus intereses, incluyendo toda la información financiera, administrativa, legal y de cualquier otra naturaleza que sea necesaria para el efecto, cuya antigüedad no deberá exceder de tres meses con respecto a la fecha de realización de la asamblea.

Dicho informe deberá complementarse con el concepto de la entidad que ejerza las funciones de representante legal de los tenedores de los bonos. Cada uno de los informes citados deberá ser presentado a la asamblea de tenedores, según corresponda, por un funcionario de nivel directivo de la entidad que lo elaboró, quien deberá estar adecuadamente calificado con respecto al tema en cuestión.

8. Copia del aviso de convocatoria con constancia de envío o recibo a cada uno de los socios de las sociedades participantes en la operación.

9. Certificación suscrita por el representante legal y el revisor fiscal de la sociedad, si fuera el caso, o por el representante legal de la empresa unipersonal, en la que conste si el acuerdo de fusión o el proyecto de escisión se mantuvo a disposición de los asociados en las oficinas donde funciona la administración de la sociedad en su domicilio principal, por lo menos con quince (15) días hábiles de antelación a la reunión.

10. Conforme se establece en los artículos 37 y 38 de la [Ley 222 de 1995](#), se deberán aportar los estados financieros de todas las personas jurídicas que estén involucradas en el proceso, a nivel de cuatro (4) dígitos, como mínimo, acompañados de las notas y el dictamen del revisor fiscal (este último, si lo hubiere), para lo cual deberá tenerse en cuenta lo siguiente:

10.1 Los estados financieros preparados para decidir sobre la fusión o escisión no podrán superar un (1) mes respecto de la fecha de convocatoria a la reunión del máximo órgano social respectivo, de acuerdo con el anexo 6 del [Decreto 2270 de 2019](#) o la norma que lo modifique.

10.2 El dictamen del revisor fiscal es el documento formal que suscribe el contador público conforme a las normas de su profesión, relativo a la naturaleza, alcance y resultados del examen realizado. En todo caso, debe referirse a los aportes a la seguridad social integral en los términos de los artículos 11 y 12 del [Decreto 1406 de 1999](#).

11. Una certificación suscrita por el representante legal y el revisor fiscal de cada una de las sociedades o empresa unipersonal que vaya(n) a participar en el proceso de fusión o escisión, en la que conste el medio de comunicación utilizado para informar a cada acreedor para la comunicación del proyecto de fusión o escisión, en los términos del inciso 2 del artículo 5 de la [Ley 222 de 1995](#).

Para los casos de escisión, si bien no procede que los acreedores exijan garantías cuando los activos de la sociedad representan por lo menos el doble del pasivo externo, se les debe informar acerca de la escisión, circunstancia que deberá ser certificada tanto por el representante legal como por el revisor fiscal, cuando fuere el caso.

12. Si ha transcurrido un lapso superior a tres (3) meses entre la fecha de corte de los estados financieros utilizados para decidir sobre la fusión o escisión y la fecha en que se vaya a presentar la solicitud ante la Superintendencia de Transporte, también deberá entregarse una certificación del representante legal y el revisor fiscal de la(s) respectiva(s) sociedad(es) o empresa unipersonal, cuando fuere el caso, sobre la ocurrencia o no de eventos que puedan afectar significativamente la situación de la respectiva persona jurídica, entre la fecha de corte de los mencionados estados financieros y la presentación de la solicitud.

13. Copia completa de los estudios técnicos efectuados para la valoración de las acciones o cuotas sociales de cada entidad y para determinar la relación de intercambio, cuando sea del caso, los cuales deberán realizarse utilizando métodos de reconocido valor técnico. A este documento deberá adjuntarse el archivo de cálculo correspondiente, en Excel u otro medio magnético idóneo.

14. Copia de los estudios técnicos elaborados para determinar el valor actual de los activos de las sociedades participantes en el proceso en los que se clasifiquen los grupos de propiedad, planta y equipo o de intangibles, o resumen de estos en los cuales conste, por lo menos, su monto discriminado por unidades o grupos homogéneos y el método utilizado para la valuación, indicando por qué razón se considera el más apropiado para cada caso.

De acuerdo con lo establecido en la [Ley 1673 de 2013](#), cuando se trate de avalúos de bienes inmuebles, la persona que los realice deberá estar inscrita en el Registro Abierto de Avaluadores salvo que se trate de una entidad pública autorizada para practicar avalúos.

15. Las sociedades concesionarias en los contratos de concesión deberán remitir una descripción técnica y jurídica, suscrita por el representante legal, en la que se expresen las razones por las cuales los bienes muebles, inmuebles y equipos que hacen parte del proyecto de escisión o del acuerdo de fusión no se encuentran afectos a reversión. En cualquier caso, la explicación que se presente deberá contrastar las obligaciones establecidas en el contrato de concesión sobre la materia.

16. En el caso de que en el proceso de fusión o escisión intervenga alguna empresa de transporte terrestre automotor, se requiere un documento en el que conste la discriminación de los vehículos vinculados y no vinculados a las empresas participantes de la reforma, junto con los recursos del Fondo de Reposición asociados a cada uno de estos vehículos, con corte a la fecha de los estados financieros establecidos para la fusión y escisión, debidamente certificados por los representantes legales y revisores fiscales de las sociedades participantes.

La Superintendencia de Transporte podrá solicitar para su análisis y evaluación, cualquier información adicional que considere pertinente para el análisis particular y concreto de los asuntos sometidos a su consideración, con el fin de garantizar la transparencia de la operación y la protección de los derechos de los acreedores y asociados minoritarios, así como la continua, permanente y eficiente prestación del servicio público de transporte de carácter esencial.

***Nota de Interpretación:** Para mayor información y mejor comprensión de la remisión hecha al Código de Comercio, le sugerimos remitirse a la publicación de nuestro Grupo Editorial Nueva Legislación del mismo nombre.

ARTÍCULO 4.3.5. DOCUMENTACIÓN ESPECÍFICA PARA LAS SOLICITUDES DE AUTORIZACIÓN PREVIA PARA FUSIÓN DE LAS SOCIEDADES VIGILADAS POR LA SUPERINTENDENCIA DE TRANSPORTE. (*Artículo adicionado por el artículo 1 de la [Resolución 17780 de 24 de diciembre de 2021](#)*). adición a los documentos básicos referidos en el artículo 4.3.4 de la presente Resolución, es necesario que a la solicitud de autorización previa para la solemnización de una fusión se anexasen los siguientes:

1. Compromiso de fusión, el cual forma parte integral del acta, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 173 del *Código de Comercio.

2. Balance general y estado de resultados en los que se presente la integración patrimonial que se tendría a la fecha de corte establecida para la fusión, bajo el supuesto que a dicha fecha ya se hubiera realizado la mencionada reforma, lo cual implica la previa eliminación de las transacciones recíprocas entre las compañías.

3. Hoja de trabajo en medio magnético, presentada en un aplicativo de hojas de cálculo (p.ej. Excel) u otro medio magnético idóneo, en la que se refleje de manera integral en un (1) solo escenario la evolución de las dos (2) o más compañías intervinientes y la nueva(s) sociedad(es) beneficiaria(s)

o resultante(s) que se crea(n) o se consolida(n), en especial el detalle de los rubros o activos que línea a línea se ceden o aportan de cada una de las sociedades y la integración patrimonial proyectada reflejada en las cifras, tanto de las sociedades que continúan desarrollando su objeto social como negocio en marcha y la nueva(s) sociedad(es) resultante(s).

Adicionalmente deberá aportarse nota técnica complementaria de explicación o de ajustes por las operaciones recíprocas o de eliminación entre compañías, si da lugar a esas circunstancias, o los ítems o activos que se aportan y los que reciben, los cuales comprenden las operaciones a llevar a cabo y se pueden constituir como soporte contable.

4. El aviso de fusión que contenga las especificaciones señaladas en el artículo 174 del *Código de Comercio.

5. Constancia de la publicación del compromiso de fusión en un diario de amplia circulación nacional, según lo dispone la ley, que contenga la fecha de publicación y el nombre del diario en el cual se hizo.

6. Balance general y estado de resultados que se tendrían para cada una de las entidades que resulten como producto de la fusión, elaborados a la fecha de corte de aquellos que sirvieron como base para decidir sobre la mencionada reforma, bajo el supuesto que a dicha fecha la fusión se hubiere perfeccionado. Para la determinación de las cifras contenidas en dichos estados financieros deberá utilizarse un método de reconocido valor técnico. Con el propósito de dar claridad a las eliminaciones contables es indispensable que los estados financieros que presenten la integración patrimonial se acompañen de la hoja de trabajo elaborada para tal fin.

7. Concepto de la Superintendencia de Industria y Comercio en relación con el cumplimiento de las normas que regulan las prácticas comerciales restrictivas, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 4 de la [Ley 1340 de 2009](#). Para efectos de iniciar el trámite bastará con acreditar que se presentó la solicitud correspondiente ante esa Autoridad; no obstante, sólo se expedirá la autorización para la solemnización y registro de la reforma hasta cuando se obtenga la respectiva aprobación, decisión de la cual deberá presentarse copia con constancia de ejecutoria, cuando así proceda.

En los demás casos se allegará certificación suscrita por el representante legal y el revisor fiscal, si los hubiere, en la que se indique que la entidad se encuentra dentro del régimen de autorización general, conforme lo disponga la Superintendencia de Industria y Comercio, explicándose la razón. Para que se entienda cumplido el presente requisito, en el evento en que la misma se encuentre dentro del régimen de autorización general citado, deberá presentarse copia autorizada del acta resultante de la reunión del máximo órgano social en la cual conste que dicho órgano ha sido documentado sobre el particular.

8. En el caso que la fusión por absorción de una sociedad por acciones simplificada requiera autorización de esta Superintendencia y la operación se efectúe en la modalidad de fusión abreviada de que trata el artículo 33 de la [Ley 1258 de 2008](#), se deberán allegar los documentos previamente señalados.

Sin embargo, si la fusión fue aprobada por los representantes legales o por las juntas directivas de las sociedades participantes en el proceso de fusión no se requerirán actas de asamblea de accionistas o junta de socios, pero sí los respectivos documentos según la naturaleza del órgano que aprobó la fusión (acta de reunión de la Junta Directiva o documento en que conste la aprobación del representante legal), a menos que estatutariamente se haya dispuesto que la fusión deba ser

aprobada por la asamblea general de accionistas, caso en el cual se deberá allegar el acta de la reunión de dicho órgano.

La Superintendencia de Transporte podrá solicitar para su análisis y evaluación, información adicional que considere pertinente en el análisis particular y concreto de los asuntos sometidos a su consideración, para garantizar la transparencia de la operación, la protección de los derechos de los acreedores y asociados minoritarios y la continua, permanente y eficiente prestación del servicio público de transporte de carácter esencial.

***Nota de Interpretación:** Para mayor información y mejor comprensión de la remisión hecha al Código de Comercio, le sugerimos remitirse a la publicación de nuestro Grupo Editorial Nueva Legislación del mismo nombre.

ARTÍCULO 4.3.6. DOCUMENTACIÓN ESPECÍFICA PARA LAS SOLICITUDES DE AUTORIZACIÓN PREVIA PARA ESCISIÓN DE LAS SOCIEDADES VIGILADAS POR LA SUPERINTENDENCIA DE TRANSPORTE. (*Artículo adicionado por el artículo 1 de la [Resolución 17780 de 24 de diciembre de 2021](#)*). En adición a los documentos básicos referidos en el artículo 4.3.4 de la presente Resolución, es necesario que a la solicitud de autorización previa para la solemnización de una escisión se anexasen los siguientes:

1. El proyecto de escisión que forma parte integral del acta y que debe contener como mínimo lo dispuesto en el artículo 4 de la [Ley 222 de 1995](#).
2. La publicación del aviso de escisión que deben realizar los representantes legales de las supervisadas intervinientes en dicho proceso deberá hacerse en un diario de amplia circulación nacional y en un diario de amplia circulación en el domicilio social de cada una de las entidades participantes, según lo dispone el artículo 5 de la [Ley 222 de 1995](#). En la constancia correspondiente deberá ser verificable la fecha y el diario en que se realizó la publicación.
3. Balance general y estado de resultados que se tendrían para cada una de las entidades que resulten como producto de la escisión, elaborados a la fecha de corte de aquellos que sirvieron como base para decidir sobre la escisión, especificando claramente cuál sociedad asumirá el cumplimiento de las obligaciones surgidas de las emisiones de títulos que tengan en circulación las sociedades que vayan a escindirse.
4. Hoja de trabajo para la elaboración de los estados financieros a que se refiere el numeral anterior, indicando la metodología y los supuestos empleados. A este documento se deberá adjuntar el archivo de cálculo correspondiente, en Excel o utilizando otro medio magnético idóneo.
5. Concepto de la Superintendencia de Industria y Comercio en relación con el cumplimiento de las normas que regulan las prácticas comerciales restrictivas, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 4 de la [Ley 1340 de 2009](#). Para efectos de iniciar el trámite bastará con acreditar que se presentó la solicitud correspondiente ante esa Autoridad; no obstante, sólo se expedirá la autorización para la solemnización y registro de la reforma hasta cuando se obtenga la respectiva aprobación, decisión de la cual deberá presentarse copia con constancia de ejecutoria, cuando así proceda.

En los demás casos se allegará certificación suscrita por el representante legal y el revisor fiscal, si lo hubiere, en la que se indique que la entidad se encuentra dentro del régimen de autorización general, conforme lo disponga la Superintendencia de Industria y Comercio, explicándose la razón. Para que se entienda cumplido el presente requisito, en el evento en que la misma se encuentre

dentro del régimen de autorización general citado, deberá presentarse copia autorizada del acta resultante de la reunión del máximo órgano social en la cual conste que dicho órgano ha sido documentado sobre el particular.

La Superintendencia de Transporte podrá solicitar para su análisis y evaluación, información adicional que considere pertinente en el análisis particular y concreto de los asuntos sometidos a su consideración, para garantizar la transparencia de la operación, la protección de los derechos de los acreedores y asociados minoritarios y la continua, permanente y eficiente prestación del servicio público de transporte de carácter esencial.

ARTÍCULO 4.3.7. DOCUMENTACIÓN ESPECÍFICA PARA LAS SOLICITUDES DE AUTORIZACIÓN PREVIA PARA LA TRANSFORMACIÓN DE LAS SOCIEDADES VIGILADAS POR LA SUPERINTENDENCIA DE TRANSPORTE. (*Artículo adicionado por el artículo 1 de la [Resolución 17780 de 24 de diciembre de 2021](#)*). Junto con la solicitud de autorización previa para la solemnización de una transformación, se deberán allegar los siguientes documentos:

1. Copia de la(s) escritura(s) pública(s) contentiva(s) de los estatutos vigentes de la sociedad, así como del(os) documento(s) de creación, cuando así lo permita la ley.
2. Copia del aviso de convocatoria enviado a todos a los socios, con los requisitos descritos en el artículo 13 de la [Ley 222 de 1995](#), en el que se incluya en el orden del día la posibilidad que tienen los socios de ejercer el derecho de retiro.
3. Certificación suscrita por el representante legal y el revisor fiscal de la sociedad en la que conste que las bases de la transformación y sus anexos se mantuvieron a disposición de los socios en las oficinas donde funciona la administración de la sociedad en su domicilio principal, por lo menos con quince (15) días hábiles de antelación a la reunión.
4. Copia completa del acta contentiva de lo sucedido en la reunión del máximo órgano social en la cual se adoptó la reforma respectiva, debidamente autorizada por el secretario o por algún representante de la sociedad. Como parte integral del acta deberá incluirse las bases de la transformación.

El acta deberá cumplir con los requisitos establecidos en los artículos 189 y 431 del *Código de Comercio y en esta se deberá dejar constancia de los socios o accionistas que votaron en contra de la decisión, a efectos de verificar lo relacionado con el derecho de retiro.

En caso de reuniones no presenciales en las que se haya hecho uso de otros mecanismos para la toma de decisiones (artículos 19 y 20 de la [Ley 222 de 1995](#)), deberá acompañarse la copia del acta con la prueba de la comunicación simultánea o sucesiva o el escrito en el cual los socios expresaron el sentido de sus votos.

5. Cuando con ocasión de la reforma haya lugar a que los socios o accionistas hagan uso del derecho de retiro, de conformidad con los artículos 12 y siguientes de la [Ley 222 de 1995](#), deberá remitirse un listado de los socios ausentes en la reunión del órgano social en que se aprobó la reforma y una certificación suscrita por el representante legal, en la que conste si el derecho se ejerció o no, tanto en la respectiva asamblea, como dentro del término establecido por el artículo 14 de la [Ley 222 de 1995](#).

En caso de que se haya ejercido el derecho de retiro se deberá informar el nombre de los socios que lo ejercieron y las condiciones en que se efectuó o se proyecta efectuar la opción de compra o el reembolso de los aportes, según corresponda.

7. Estados financieros básicos correspondientes a la fecha de corte establecida para la transformación, debidamente certificados, conforme con lo dispuesto en el artículo 37 de la [Ley 222 de 1995](#) y el artículo 1o del anexo 6 del [Decreto 2270 de 2019](#), incluyendo las notas y el dictamen del revisor fiscal.

***Nota de Interpretación:** Para mayor información y mejor comprensión de la remisión hecha al Código de Comercio, le sugerimos remitirse a la publicación de nuestro Grupo Editorial Nueva Legislación del mismo nombre.

ARTÍCULO 4.3.8. DERECHO DE OPOSICIÓN DE LOS ACREEDORES EN LAS SOLICITUDES DE REFORMAS ESTATUTARIAS CONSISTENTES EN FUSIÓN Y ESCISIÓN DE LAS SOCIEDADES VIGILADAS POR LA SUPERINTENDENCIA DE TRANSPORTE. (*Artículo adicionado por el artículo 1 de la [Resolución 17780 de 24 de diciembre de 2021](#)*). De acuerdo con lo dispuesto en los artículos 175 del *Código de Comercio y 6 de la [Ley 222 de 1995](#), cuando los acreedores no dispongan garantías satisfactorias y suficientes para el pago de sus créditos, la sociedad solemnizará la reforma estatutaria consistente en fusión y escisión únicamente cuando hayan transcurrido treinta (30) días hábiles contados a partir de la fecha de publicación del compromiso de fusión o del último aviso del acuerdo de escisión, para que los acreedores tengan la oportunidad de exigir tales garantías.

Respecto de la escisión la reforma podrá solemnizarse antes del término indicado, siempre y cuando los activos de la sociedad escidente y de las beneficiarias representen, por lo menos, el doble del pasivo.

***Nota de Interpretación:** Para mayor información y mejor comprensión de la remisión hecha al Código de Comercio, le sugerimos remitirse a la publicación de nuestro Grupo Editorial Nueva Legislación del mismo nombre.

ARTÍCULO 4.3.9. AUTORIZACIÓN PREVIA DE REFORMAS ESTATUTARIAS DE SOCIEDADES VIGILADAS POR OTRAS SUPERINTENDENCIAS O AUTORIDADES. (*Artículo adicionado por el artículo 1 de la [Resolución 17780 de 24 de diciembre de 2021](#)*). Cuando en una operación de fusión o escisión participen sociedades vigiladas por la Superintendencia de Transporte y otras Superintendencias o entidades del Estado que tengan competencia para autorizar dichas reformas, la operación requerirá autorización previa por parte de esta Entidad, en el evento en que la sociedad absorbente continúe sometida a la vigilancia de la Superintendencia de Transporte.

Lo anterior, sin perjuicio de las autorizaciones que deben expedir los otros entes de supervisión.

ARTÍCULO 4.3.10. CONDICIONES DE LOS ESTUDIOS DE VALORACIÓN Y DE LAS PERSONAS QUE LOS REALICEN DENTRO DE LOS PROCESOS DE LAS SOLICITUDES DE FUSIÓN Y/O ESCISIÓN DE LAS SOCIEDADES VIGILADAS POR LA SUPERINTENDENCIA DE TRANSPORTE. (*Artículo adicionado por el artículo 1 de la [Resolución 17780 de 24 de diciembre de 2021](#)*). Dentro de los procesos de solicitud de fusión y/o escisión de las sociedades vigiladas por la Superintendencia de Transporte, la elaboración de estudios para la valoración de las empresas, así como de sus activos, deberán ser realizados por personas independientes de las sociedades participantes, imparciales y con conocimientos técnicos,

comerciales, científicos o artísticos que se requieran de acuerdo con las características del objeto que se someterá a valuación, así mismo deberán tener experiencia verificable en trabajos de la misma naturaleza.

Adicionalmente, de conformidad con lo establecido en la [Ley 1673 de 2013](#), cuando se trate de avalúos de inmuebles, la persona que lo realice deberá estar inscrita en el Registro Abierto de Avaluadores en la respectiva especialidad, salvo que se trate de una entidad pública debidamente autorizada. En ambos casos, se deberá acreditar la calidad del evaluador.

La Superintendencia de Transporte podrá solicitar para su análisis y evaluación, información adicional que considere pertinente en el análisis particular y concreto de los asuntos sometidos a su consideración, para garantizar la transparencia de la operación, la protección de los derechos de los acreedores y asociados minoritarios y la continua, permanente y eficiente prestación del servicio público de transporte de carácter esencial.

ARTÍCULO 4.3.11. PERFECCIONAMIENTO DE LA REFORMA ESTATUTARIA DE LAS SOLICITUDES DE FUSIÓN, ESCISIÓN Y TRANSFORMACIÓN DE LAS SOCIEDADES VIGILADAS POR LA SUPERINTENDENCIA DE TRANSPORTE. (*Artículo adicionado por el artículo 1 de la [Resolución 17780 de 24 de diciembre de 2021](#)*) Dentro de los treinta (30) días hábiles siguientes a la fecha de ejecutoria de la resolución por medio de la cual se autorice la solemnización de la respectiva reforma, los representantes legales de las entidades resultantes de la fusión, escisión y transformación deberán allegar copia de la escritura pública o documento privado en la que consten los siguientes documentos:

1. El permiso de la Superintendencia de Industria y Comercio para llevar a cabo la operación, en los casos que se requiera.
2. Copia de las actas de las reuniones de los órganos sociales competentes en las cuales conste la aprobación de la reforma respectiva.
3. Los estados financieros de las entidades participantes en la reforma, debidamente certificados y dictaminados. En los casos de fusión, adicionalmente, los estados financieros que refleje la integración patrimonial con la absorbente o de la nueva entidad.

ARTÍCULO 4.3.12. ALCANCE Y EFECTO DEL DERECHO DE RETIRO Y RESOLUCIÓN DE CONTROVERSIAS ORIGINADAS EN EL DERECHO DE RETIRO DENTRO DE LOS PROCESOS DE SOLICITUD DE FUSIÓN, ESCISIÓN Y TRANSFORMACIÓN DE LAS SOCIEDADES VIGILADAS POR LA SUPERINTENDENCIA DE TRANSPORTE. (*Artículo adicionado por el artículo 1 de la [Resolución 17780 de 24 de diciembre de 2021](#)*). La Superintendencia de Transporte podrá asumir el conocimiento de aquellos casos en los que exista discrepancia sobre la existencia de la causal de retiro, esto es, cuando en la reforma resultante de los procesos de solicitud de fusión, escisión y transformación de las sociedades vigiladas se impone, como resultado, una mayor responsabilidad para los asociados o implica una desmejora de sus derechos patrimoniales, siempre que la misma no esté sujeta a lo previsto en pacto arbitral.

Para el efecto, se deberá presentar una solicitud por parte del socio que pretenda ejercer el derecho de retiro o el representante legal de la sociedad, que contenga la siguiente información:

1. Causal que se invoca y los motivos que la generan.

2. Las pruebas que acrediten la calidad de accionista o socio. En las sociedades por acciones se anexará copia de los títulos o, en su defecto, certificación suscrita por el revisor fiscal de la compañía en la conste la calidad de accionista.
3. Copia de los estatutos vigentes de la sociedad.
4. Copia completa del acta contentiva de la reunión del máximo órgano social en la cual se adoptó la decisión que origina el ejercicio del derecho de retiro.
5. Copia del aviso de convocatoria a la reunión en la cual se adoptó la reforma que dio origen al derecho de retiro.
6. Copia de la comunicación escrita que el socio envió al representante legal con constancia de recibido, mediante la cual se informó sobre el ejercicio del derecho de retiro.
7. Explicación de la desmejora de los derechos patrimoniales del socio o accionista que ejerce el derecho de retiro con los documentos que lo acrediten.
8. Información de notificaciones.

ARTÍCULO 4.3.13. AUTORIZACIÓN DE REFORMA ESTATUTARIA PARTICULAR PARA LA DISMINUCIÓN DE CAPITAL SOCIAL CON EFECTIVO REEMBOLSO DE APORTES. *(Artículo adicionado por el artículo 1 de la [Resolución 17780 de 24 de diciembre de 2021](#)). De acuerdo con el artículo 145 del *Código de Comercio y el artículo 86 de la [Ley 222 de 1995](#), la Superintendencia de Transporte autorizará la disminución de capital, cuando: (i) la sociedad carece de pasivo externo o que, hecha la reducción, los activos sociales representan no menos del doble del pasivo externo o que los acreedores sociales acepten expresamente y por escrito la reducción, (ii) cuando el pasivo externo proviniere de prestaciones sociales y, (iii) la operación implica un efectivo reembolso de aportes. En el evento en que no se cumplan las condiciones previamente enunciadas no hay lugar a impartir autorización por parte de esta Superintendencia.*

Así, las sociedades, empresas unipersonales y sucursales de sociedades extranjeras sometidas a inspección, vigilancia y control de la Superintendencia de Transporte que pretendan llevar a reforma estatutaria consistente en la disminución de su capital social con efectivo reembolso de aportes, deberán solicitar autorización a esta entidad mediante escrito que deberá estar firmado por el representante legal o apoderado debidamente constituido, de manera previa al perfeccionamiento de tal reforma, la cual deberá acompañarse de los siguientes documentos:

1. Copia simple de la escritura o documento de constitución de la sociedad. En caso de ser sucursal de sociedad extranjera se deberá remitir copia simple del documento de constitución de la sociedad extranjera y del acto en que se haya acordado establecer el negocio en Colombia.
2. Copia simple de todas las reformas al instrumento de constitución, así como un documento en el que se compilen los estatutos vigentes de la sociedad. En caso de no existir reforma, tal circunstancia deberá constar por escrito en la mencionada comunicación.
3. Copia completa autorizada o autenticada del acta correspondiente a la reunión del máximo órgano social en la que se adoptó la decisión de disminución de capital, debidamente suscrita por quienes actuaron como presidente y secretario de la reunión.

En todo caso en el acta se deberá dejar constancia de que el máximo órgano social fue informado adecuadamente de la procedencia de los recursos con los cuales se pretende hacer efectivo el

reembolso de los aportes y el efecto que la reducción del capital tendrá en el desarrollo del objeto social de la sociedad y el futuro cumplimiento de sus obligaciones patrimoniales.

4. Copia de la convocatoria con constancia de envío o recibo remitido a cada uno de los accionistas o socios a la reunión donde se adoptó la reforma.

5. Estados financieros a nivel de 6 dígitos, acompañados de sus notas, debidamente certificados y dictaminados por el revisor fiscal, si lo hubiere, cuya fecha de corte no podrá ser superior a un mes antes de la fecha de la reunión del máximo órgano social en la que se hubiere considerado la reforma estatutaria. En la elaboración de los estados financieros se deberán cumplir, sin excepción, las normas contables aplicables.

6. Si entre la fecha de los estados financieros que se hayan utilizado para decidir sobre la disminución de capital y la fecha en que se presente ante la Superintendencia de Transporte la solicitud respectiva, ha transcurrido un lapso superior a tres (3) meses, se deberán allegar adicionalmente, estados financieros intermedios con un corte no mayor a treinta (30) días anteriores a la solicitud, igualmente, certificados y dictaminados por el revisor fiscal, si los hubiere.

7. Copia de los estudios técnicos para determinar el valor actualizado de los activos de la sociedad, empresa unipersonal o sucursal solicitante, representados en propiedad, planta y equipo, intangibles, inversiones y otros activos, cuando sea del caso, o resumen de los mismos, en los cuales conste por lo menos su monto discriminado por unidades o grupos homogéneos, el procedimiento seguido para la realización del avalúo, el método utilizado para la valuación, indicando por qué se considera el más apropiado en cada caso y el nombre e identificación del evaluador.

8. Certificación suscrita por el representante legal, contador y revisor fiscal, si los hubiere, de la sociedad, empresa unipersonal o sucursal solicitante, en la que se exprese si durante su existencia el ente económico ha capitalizado la cuenta revalorización del patrimonio y, en caso afirmativo, los montos capitalizados, ya que por no corresponder el capital proveniente de dicha cuenta a aportes efectivos realizados por los asociados, el mismo no será susceptible de ser reembolsado, salvo al momento de liquidarse la sociedad.

9. Copia de las comunicaciones suscritas por los acreedores sociales en las que se aceptó, expresamente, la disminución de capital, cuando este sea el supuesto para que esta Superintendencia imparta su autorización de acuerdo con lo previsto en el artículo 145 del *Código de Comercio.

10. La Superintendencia de Transporte podrá solicitar para su análisis y evaluación, información adicional que considere pertinente en el análisis particular y concreto de los asuntos sometidos a su consideración, para garantizar la transparencia de la operación, la protección de los derechos de los acreedores y asociados minoritarios y la continua, permanente y eficiente prestación del servicio público de transporte de carácter esencial.

***Nota de Interpretación:** Para mayor información y mejor comprensión de la remisión hecha al Código de Comercio, le sugerimos remitirse a la publicación de nuestro Grupo Editorial Nueva Legislación del mismo nombre.

CAPÍTULO IV CÁLCULOS ACTUARIALES

ARTÍCULO 4.4.1. DEFINICIONES. (*Artículo modificado por el artículo 1 de la [Resolución No. 12915 de 22 de diciembre de 2023](#)*). Para la aplicación e interpretación de este Título, se tendrán en cuenta las siguientes definiciones:

4.4.1.1. Actuaría. La actuaría es la ciencia de los cálculos financieros que involucran incertidumbre; es una disciplina que desarrolla métodos matemáticos y estadísticos sobre eventos futuros contingentes en coberturas de largo plazo como las asociadas con seguros, salud, pensiones, etc.

4.4.1.2. Gestión Actuarial de la Superintendencia de Transporte. La gestión actuarial se circunscribe a los temas de obligaciones económicas de origen pensional a cargo de las empresas o entes económicos de los sectores portuario y de transporte, así: aprobación de cálculos actuariales de pensiones y la autorización del mecanismo para adelantar normalización pensional.

La gestión actuarial está a cargo de las Superintendencias Delegadas, cada cual en relación con las empresas, entes económicos y entidades que supervisa en el ámbito subjetivo; siendo una función independiente a las actividades misionales y de inspección, vigilancia y control del sector transporte, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 86 de la [Ley 222 de 1995](#).

4.4.1.3. Estudio actuarial. Es el conjunto de valoraciones de las obligaciones económicas relacionadas con pensiones de una empresa y comprende:

4.4.1.3.1. Cálculo actuarial de pensiones

El cálculo actuarial de pensiones es un procedimiento, sistema o proyección matemática que permite estimar, en valor presente para una fecha específica, los recursos que se requieren para la atención de prestaciones futuras.

En el caso de aviadores civiles, este cálculo actuarial corresponde a las pensiones causadas antes de la *Ley 100 de 1993 y a las pensiones del régimen especial denominado de transición de los aviadores civiles.

El resultado del cálculo actuarial determina el valor total de la responsabilidad económica de la empresa o ente económico a la respectiva fecha de corte para efectos tributarios, contables, conmutación en normalización pensional, integración para aviadores civiles, u otros.

El componente principal del cálculo actuarial es el correspondiente a pensionados por concepto de las siguientes prestaciones: mesadas pensionales ordinarias, mesadas adicionales, auxilio funerario, reajuste por el incremento en la cotización para salud cuando tal reajuste no haya sido incorporado a la pensión propiamente dicha y cotizaciones a Colpensiones para posteriormente compartir la pensión. Lo anterior para pensiones a favor del trabajador y pensiones a favor de sus beneficiarios pensionales, tanto para pensiones vitalicias o temporales, como pensiones totalmente a cargo, compartidas y cuotas partes de pensiones.

4.4.1.3.2. Bonos pensionales artículo 6 del [Decreto Ley 1282 de 1994](#) (Aplicable únicamente para aviadores civiles).

Estos bonos pensionales corresponden a las pensiones del régimen especial denominado Pensiones Especiales Transitorias de que trata el artículo 6 del [Decreto Ley 1282 de 1994](#). Cada uno de estos bonos pensionales determinó la obligación económica de la empresa de transporte aéreo en la financiación de la Pensión Especial Transitoria del respectivo aviador civil por el tiempo trabajado con anterioridad al 1 de abril de 1994. A partir de esta fecha, la empresa de transporte aéreo debió

atender su obligación económica mediante el pago de las cotizaciones establecidas por la *Ley 100 de 1993 y el aporte de 5% adicional ordenados en el segundo inciso del artículo 6 del [Decreto Ley 1282 de 1994](#).

Cada uno de estos bonos pensionales se pagaron a su redención al pensionarse el respectivo aviador civil en el régimen especial de Pensiones Especiales Transitorias.

Este régimen pensional especial terminó según lo ordenado por el [Acto Legislativo 01 de 2005](#) una vez pensionados todos los beneficiarios de este. Por lo tanto, no hay lugar a la existencia de nuevos bonos pensionales bajo esa normativa.

4.4.1.3.3. Bonos pensionales por traslado al Régimen de Ahorro Individual.

Son los bonos pensionales establecidos por los artículos 113 y siguientes de la *Ley 100 de 1993, el [Decreto Ley 1299 de 1994](#) y sus normas reglamentarias.

Los bonos pensionales tipo A, modalidades 1 y 2, cuya liquidación definitiva se basa en la totalidad de la vida laboral del trabajador, correspondiéndole a cada empleador una porción de acuerdo con los respectivos tiempos de servicio. Estos bonos son liquidados por la Oficina de Bonos Pensionales del Ministerio de Hacienda.

En el caso de los aviadores civiles a estos bonos pensionales por traslado al régimen de ahorro individual se refiere el artículo 13 del [Decreto Ley 1282 de 1994](#).

En los aviadores civiles, la información sobre historia laboral que se suministra a la empresa de transporte aéreo es parcial -solamente la relacionada con vínculos laborales con empresas de transporte aéreo, sin incluir la historia laboral por vínculos laborales con otros empleadores- de manera que el cálculo del bono pensional se constituye en una estimación matemática provisional de su valor mientras se surte el trámite de liquidación definitiva del bono por parte de la Oficina de Bonos Pensionales del Ministerio de Hacienda.

4.4.1.3.4. Títulos pensionales por traslado a Colpensiones.

Los Títulos pensionales se generan por el traslado a Colpensiones de trabajadores del sector privado. Reglamentados por los artículos 2.2.4.4.1 y siguientes del [Decreto número 1833 de 2016](#).

Para los aviadores civiles estos Títulos pensionales por traslado a Colpensiones se encuentran previstos por el numeral 3 del artículo 2.2.4.8.4. del [Decreto número 1833 de 2016](#).

En el caso de los aviadores civiles las empresas de transporte aéreo deben excluir del cálculo del Título pensional el tiempo trabajado por el aviador civil durante el cual la empresa de transporte aéreo hubiere cotizado al ISS/Colpensiones.

4.4.1.3.5. Bonos pensionales por traslado a Colpensiones.

Son los bonos pensionales tipo B y se generan por el traslado a Colpensiones de trabajadores del sector público.

Los bonos pensionales tipo B por traslado a Colpensiones son los establecidos por el [Decreto Ley 1314 de 1994](#), el artículo 2.2.4.4.2 del [Decreto número 1833 de 2016](#) y sus normas reglamentarias.

4.4.1.4. Normalización pensional. La normalización del pasivo pensional consiste en asegurar mediante diversos mecanismos el pago del pasivo pensional a favor de todos aquellos trabajadores que tengan o lleguen a tener derechos pensionales, en el monto que le corresponde de acuerdo con lo establecido en la ley.

***Nota de Interpretación:** Para mayor información y mejor comprensión de la remisión hecha a la Ley 100 de 1993, le sugerimos remitirse a la publicación de nuestro Grupo Editorial Nueva Legislación “Sistema de Seguridad Social Integral”

ARTÍCULO 4.4.2. QUIÉNES DEBEN PRESENTAR ESTUDIOS ACTUARIALES. (*Artículo modificado por el artículo 2 de la [Resolución No. 12915 de 22 de diciembre de 2023](#)*). Deben elaborar y presentar estudios actuariales las empresas o entes económicos del sector transporte que tengan pasivos a su cargo relacionados con obligaciones pensionales por pensiones legales, actuales o futuras.

Las obligaciones por bonos pensionales y Títulos pensionales deberán incluirse en el estudio actuarial cuando haya lugar a ello.

ARTÍCULO 4.4.3. PLAZOS Y LUGAR DE PRESTACIÓN. (*Artículo modificado por el artículo 3 de la [Resolución No. 12915 de 22 de diciembre de 2023](#)*). Las empresas o entes económicos deberán presentar sus estudios actuariales para conceptos técnicos matemáticos de aprobación, así:

4.4.3.1. Cálculo actuarial con efectos tributarios. Todas las empresas o entes económicos requieren cálculo para tener derecho a las deducciones establecidas en el *Estatuto Tributario³¹ cálculo actuarial que debe elaborarse aplicando la metodología actuarial para rentas fraccionarias vencidas (artículos 112 y 113 del *Estatuto Tributario).

El cálculo actuarial con efectos tributarios debe elaborarse para cada cierre de ejercicios y ser presentado para aprobación dentro del mismo plazo para presentación de la declaración de renta³².

4.4.3.2. Cálculo actuarial con efectos contables. Todas las empresas requieren cálculo actuarial para establecer las cuantías que deben aparecer en sus estados financieros por concepto de su obligación económica relacionada con pensiones también denominada deuda pensional o pasivo pensional³³, cálculo actuarial que debe elaborarse aplicando el método de la unidad de crédito proyectada (NIC 19 [Decreto número 2270 de 2019](#)).

El cálculo actuarial con efectos contables debe elaborarse con la oportunidad establecida en la normatividad contable (NIC 19, NIC 26 [Decreto número 2270 de 2019](#) y la sección 28 de NIIF para PYMES).

³¹ Artículos 112 y 113 del Estatuto Tributario.

³² Artículo 1.2.1.18.31 del [Decreto número 1625 de 2016](#).

³³ NIC 19 y NIC 26 del [Decreto número 2420 de 2015](#).

4.4.3.3. Cálculo actuarial de aviadores civiles. Algunas empresas, las de transporte aéreo, requieren cálculo actuarial de pensiones de sus aviadores civiles. Este cálculo actuarial debe elaborarse aplicando la metodología actuarial para las rentas fraccionarias vencidas³⁴.

El cálculo actuarial de aviadores civiles debe elaborarse y ser presentado para aprobación a más tardar en el mes de febrero de cada año³⁵.

4.4.3.4. Autorización del mecanismo para adelantar normalización pensional. Las empresas interesadas en adelantar una normalización pensional, una vez cumplan con los requisitos previos dispuestos por la normativa, podrán solicitar a la Superintendencia de Transporte la autorización del mecanismo que hayan seleccionado para la normalización pensional.

Los estudios actuariales y sus anexos podrán ser radicados por medio electrónico al correo vur@supertansporte.gov.co. No obstante, la Superintendencia de Transporte en el marco de la apropiación de las tecnologías podrá desarrollar la implementación de un mecanismo digital para la gestión actuarial. Caso en el cual, las empresas o entes económicos deberán atender los procedimientos e instructivos específicos que la Superintendencia de Transporte emita con este propósito. Dichas guías estarán disponibles en la página web oficial de la entidad.

PARÁGRAFO. En los casos que medie obligación legal o reglamentaria, la Superintendencia de Transporte podrá adelantar las actuaciones administrativas y/o sancionatorias frente a las empresas o entes económicos que no presenten sus estudios actuariales para promover la presentación de esta información.

***Nota de Interpretación:** Para mayor información y mejor comprensión de la remisión hecha al Estatuto Tributario, le sugerimos remitirse a la publicación de nuestro Grupo Editorial Nueva Legislación “Estatuto Tributario Nacional”.

ARTÍCULO 4.4.4 PROCEDIMIENTO PARA LA APROBACIÓN DE CÁLCULOS ACTUARIALES. (*Artículo modificado por el artículo 4 de la [Resolución No. 12915 de 22 de diciembre de 2023](#)*). Las empresas o entes económicos que por disposición legal o reglamentaria presentan para aprobación de la Superintendencia de Transporte los cálculos actuariales que estiman obligaciones económicas relacionadas con pensiones, deberán atender el siguiente procedimiento:

4.4.4.1. El trámite de aprobación de estudios actuariales iniciará con la solicitud que, para el efecto, radique la empresa o ente económico que requiera adelantar dicho procedimiento ante la Superintendencia de Transporte.

Esta solicitud deberá acompañarse con los documentos relacionados en el numeral 1 del anexo técnico del Título 4, Capítulo IV de la Circular Única de Infraestructura y Transporte.

4.4.4.2. La Superintendencia de Transporte verificará la solicitud y los documentos adjuntos presentados. En el caso de que la solicitud hubiese sido radicada sin el cumplimiento de requisitos, se informará a la empresa o ente económico para que la subsanen.

³⁴ Artículo 2.2.4.8.3 del [Decreto número 1833 de 2016](#).

³⁵ Artículo 2.2.4.8.7 del [Decreto número 1833 de 2016](#).

Esta subsanación deberá realizarse dentro del término perentorio establecido e informado por la Superintendencia de Transporte. De no fijarse y comunicarse un término, este será de 20 días hábiles.

Transcurrido este término sin que la empresa o ente económico hubiese subsanado la solicitud, se entenderá que desisten de este trámite. Esto, sin perjuicio de que puedan iniciar nuevamente el procedimiento para la aprobación de los cálculos actuariales que estiman obligaciones económicas relacionadas con pensiones.

4.4.4.3. En cualquier momento, la Superintendencia de Transporte podrá realizar observaciones al estudio actuarial o requerir información adicional a la descrita en el numeral 1 del anexo técnico del Título 4, Capítulo IV de la Circular Única de Infraestructura y Transporte.

Lo anterior se informará a la empresa o ente económico junto con el término que se podrá fijar de acuerdo con las particularidades y/o complejidades del asunto en estudio, este no podrá ser superior a 45 días hábiles.

Transcurrido este término sin que la empresa o ente económico hubiese remitido los ajustes o sus consideraciones y/o la información adicional, se entenderá que desisten de este trámite. Esto, sin perjuicio de que puedan iniciar nuevamente el procedimiento para la aprobación de los cálculos actuariales que estiman obligaciones económicas relacionadas con pensiones.

4.4.4.3. A partir de la verificación realizada por la Superintendencia de Transporte de la información inicialmente radicada y, en los casos a que haya lugar, de los ajustes o información adicional aportada, emitirá a través de oficio de salida el concepto técnico de aprobación o no aprobación matemática del cálculo actuarial.

Dicho concepto de aprobación o no del cálculo actuarial no es fuente ni válida o desconoce derechos pensionales para quienes allí figuran. Por consiguiente, si con posterioridad al concepto técnico matemático de aprobación del cálculo actuarial, la empresa o ente económico cuenta con información adicional que puede llegar a modificar la estimación de las obligaciones económicas relacionadas con pensiones, esta deberá proceder de forma inmediata a efectuar los ajustes al cálculo actuarial para someterlos a la aprobación de esta autoridad.

Frente a los bonos pensionales de que tratan los numerales 4.4.1.3.3 y 4.4.1.3.5 o los Títulos pensionales previstos en el numeral 4.4.1.3.4 se emitirá una aceptación sin alcance de aprobación respetando las competencias de otras entidades gubernamentales para la liquidación de los bonos pensionales o el recibo a satisfacción de los Títulos pensionales.

4.4.4.4. La empresa o ente económico podrá presentar argumentos de conformidad o inconformidad frente al concepto técnico matemático emitido por la Superintendencia de Transporte dentro de los 8 días hábiles siguientes al recibo de la comunicación que contiene el concepto emitido por esta autoridad.

PARÁGRAFO. Siempre y cuando medie obligación legal o reglamentaria, la Superintendencia de Transporte informará a las entidades del Gobierno que corresponda, la presentación de la solicitud de aprobación, la identificación de la empresa o ente económico solicitante y la aprobación del cálculo actuarial.

ARTÍCULO 4.4.5. CARÁCTER VINCULANTE DEL CONCEPTO TÉCNICO MATEMÁTICO DE APROBACIÓN DEL CÁLCULO ACTUARIAL. *(Artículo modificado por el artículo 5 de la [Resolución No. 12915 de 22 de diciembre de 2023](#)).* El concepto técnico

matemático de aprobación de cálculo actuarial que emita la Superintendencia de Transporte, en el marco de sus competencias, goza de presunción de legalidad y solo cesará sus efectos hasta cuando medie una orden expedida por un juez competente o se tenga un nuevo concepto técnico de aprobación del cálculo actuarial del mismo periodo, debidamente motivado.

ARTÍCULO 4.4.6. REVELACIONES EN LAS NOTAS A LOS ESTADOS FINANCIEROS. Sin perjuicio de las revelaciones exigidas por normatividad específica, la Superintendencia de Transporte recomienda incluir en las notas a los estados financieros la siguiente información³⁶:

1. Políticas y prácticas contables en relación con los pasivos estimados y los pasivos ciertos relacionados con pensiones, bonos pensionales y títulos pensionales indicando si los pagos pensionales son cargados directamente a resultados;
2. Origen de la responsabilidad pensional³⁷ y beneficios cubiertos³⁸ mencionando si se trata de pensiones compartidas o que dan origen a cuotas partes por cobrar o por pagar;
3. Número de personas y valores total y a cargo de la empresa de los cálculos actuariales correspondientes a 31 de diciembre del año al cual corresponden los estados financieros y el cálculo actuarial; y a 31 de diciembre del año anterior;
4. Saldos por amortizar y amortizados del pasivo a cargo relacionado con obligaciones pensionales correspondientes a 31 de diciembre del año al cual corresponden los estados financieros y el cálculo actuarial; a 31 de diciembre del año anterior y valor de la amortización en el ejercicio;
5. Porcentajes de amortización a 31 de diciembre del año al cual corresponden los estados financieros y el cálculo actuarial; a 31 de diciembre del año anterior e Incremento del porcentaje en el ejercicio;
6. Porcentajes de amortización previsto para los siguientes ejercicios;
7. Año en el cual se tiene previsto finalizar la amortización; e
8. Información adicional que la administración, el representante legal, el contador o el revisor fiscal consideren de importancia sobre los temas actuariales y pensionales que puedan afectar los estados financieros.

(Circular 05 de 2015 Circular 10 de 2009)

ARTÍCULO 4.4.7. BASES TÉCNICAS. *(Artículo adicionado por el artículo 6 de la [Resolución No. 12915 de 22 de diciembre de 2023](#)).* Los cálculos actuariales deben elaborarse con las siguientes bases técnicas o aquellas que las modifiquen o sustituyan:

³⁶ Presentando por separado las informaciones para pensiones, para bonos pensionales y para títulos pensionales

³⁷ Pensiones convencionales, legales de vejez consolidadas antes de establecido el amparo pensional por parte del ISS, otras legales de vejez, legales de regímenes especiales, reconocidas por sentencia judicial, legales de Invalidez por riesgo común no cubiertas por el sistema general de pensiones, legales de invalidez originadas en accidente de trabajo o enfermedad profesional no cubiertas por el sistema general de riesgos profesionales, legales de sobrevivientes originadas en accidente de trabajo o enfermedad profesional no cubiertas por el sistema general de riesgos profesionales, sanción, extralegales, voluntarias, etc.

³⁸ Mesadas pensionales ordinarias, mesada(s) adicional(es), auxilio funerario, reajuste por el incremento en la cotización para salud, cotizaciones a Colpensiones para compartir la pensión, etc.

4.4.7.1. Tablas de mortalidad:

4.4.7.1.1. Para cálculos actuariales de personas no inválidas con corte hasta el 30 de septiembre de 2010, las tablas de mortalidad de rentistas, sexo masculino y sexo femenino, establecidas por la Resolución número 585 del 11 de abril de 1994 expedida por la Superintendencia Bancaria.

4.4.7.1.2. Para cálculos actuariales de personas no inválidas con corte desde el 1 de octubre de 2010, las tablas de mortalidad de rentistas, hombres y mujeres, establecida por la [Resolución número 1555 del 30 de julio de 2010](#) expedida por la Superintendencia Financiera.

4.4.7.1.3. Para cálculos actuariales de personas inválidas, las tablas de mortalidad de inválidos, sexo masculino y sexo femenino, establecidas por la Resolución número 0585 del 11 de abril de 1994 expedida por la Superintendencia Bancaria.

4.4.7.2. Tasa para futuros incrementos salariales y pensionales:

La tasa promedio establecida en el numeral 1 del artículo 1.2.1.18.46 del [Decreto número 1625 de 2016](#).

4.4.7.3. Tasas de interés técnico:

4.4.7.3.1. Para cálculos actuariales con propósito tributario: tasa real del 4.8%, establecida en el numeral 2 del artículo 1.2.1.18.46 del [Decreto número 1625 de 2016](#).

4.4.7.3.2. Para cálculos actuariales con propósito contable: dos tasas, 4.8% y la determinada por la empresa según las pautas establecidas en la NIC 19.

Lo anterior debido a que son dos los cálculos actuariales necesarios para respaldar debidamente la respectiva contabilización, siendo obligatorio incorporar en las notas a los estados financieros una revelación de las diferencias entre el cálculo elaborado con los parámetros del artículo 1.2.1.18.46 del [Decreto número 1625 de 2016](#) y el cálculo realizado en los términos del Marco Técnico Normativo³⁹.

La tasa determinada por la empresa, según las pautas establecidas en la NIC 19 debe satisfacer los requisitos de la norma, presentar una sustentación apropiada y ser coherente su evolución de un año al siguiente.

4.4.7.3.3. Para cálculos actuariales de aviadores civiles: tasa real de 4.8% para cortes hasta el año 2008, 4.72% para el corte del año 2009, 4.64% para el corte del año 2010, 4.56% para el corte del año 2011, 4.48% para el corte del año 2012, 4.40% para el corte del año 2013, 4.32% para el corte del año 2014, 4.24% para el corte del año 2015, 4.16% para el corte del año 2016, 4.08% para el corte

³⁹ Revelación de información de pasivos pensionales. Los preparadores de información financiera deberán revelar en las notas de sus estados financieros, el cálculo de los pasivos pensionales a su cargo de acuerdo con los parámetros establecidos en el [Decreto número 1625 de 2016](#), artículos 1.2.1.18.46 y siguientes y, en el caso de conmutaciones pensionales parciales de conformidad con lo dispuesto en el numeral 5 del artículo 2.2.8.8.31 del [Decreto número 1833 de 2016](#), informando las variables utilizadas y las diferencias con el cálculo realizado en los términos del Marco Técnico Normativo contenido en el [Decreto número 2420 de 2015](#), modificado por el [Decreto 2496 de 2015](#) y sus modificatorios. Cfr. [Decreto 2420 de 2015](#), artículo 2.1.1.

del año 2017, 4.0% para cortes a partir del año 2018, de conformidad con el artículo 2.2.4.8.3 del [Decreto número 1833 de 2016](#).

4.4.7.3.4. Para cálculos actuariales para normalización pensional: tasa del 4%, que es la tasa de interés técnico que deben emplear todas las entidades administradoras de pensiones, establecida en el artículo 1 de la [Resolución número 610 del 14 de abril de 1994](#) expedida por la Superintendencia Bancaria. Esta tasa del 4% es un parámetro establecido para efectos de conmutación pensional en el numeral 5 del artículo 2.2.8.8.31 del [Decreto número 1833 de 2016](#)⁴⁰. Esta tasa para normalización pensional se aplica también para los cálculos actuariales que sirven de base para establecer si se alcanzó la integración, término aplicable a las pensiones de los aviadores civiles, según los parámetros de conmutación tal y como se dispone por el inciso 5 del artículo 2.2.4.8.7 del [Decreto número 1833 de 2016](#)⁴¹.

4.4.7.3.5. Para bonos pensionales: según lo establecido para bonos pensionales en el [Decreto número 1833 de 2016](#).

4.4.7.3.6. Para Títulos pensionales: según lo establecido para Títulos pensionales en el [Decreto número 1833 de 2016](#).

4.4.7.4. Metodología actuarial:

4.4.7.4.1. Para cálculos actuariales con propósito tributario: rentas contingentes crecientes fraccionarias vencidas, según lo establece el *Estatuto Tributario.

4.4.7.4.2. Para cálculos actuariales con propósito contable: dos metodologías, rentas contingentes crecientes fraccionarias vencidas y método de la unidad de crédito proyectada, sugerido en la NIC 19; la primera metodología para el cálculo elaborado con los parámetros del artículo 1.2.1.18.46 del [Decreto número 1625 de 2016](#) y la segunda metodología para el cálculo realizado en los términos del Marco Técnico Normativo; u opcionalmente, la primera metodología para los dos cálculos actuariales necesarios.

4.4.7.4.3. Para cálculos actuariales de aviadores civiles: rentas contingentes crecientes fraccionarias vencidas.

4.4.7.4.4. Para cálculos actuariales para normalización pensional: rentas contingentes crecientes fraccionarias vencidas.

⁴⁰ Si los activos a los cuales se refiere el negocio fiduciario se liquidan en su totalidad y el valor resultante es suficiente para realizar una conmutación total, el empleador podrá instruir a la entidad administradora para que proceda a la misma en los términos previstos en las normas vigentes. En caso de que la administradora deba proceder a realizar la conmutación, el empleador deberá actualizar el cálculo actuarial de que trata el artículo 2.2.8.8.28 del presente decreto utilizando los parámetros establecidos para efectos de conmutación pensional total, los cuales corresponden a los parámetros que deben utilizarse por las entidades administradoras y aseguradoras del Sistema General de Pensiones. Cfr. [Decreto 1833 de 2016](#) artículo 2.2.8.8.31, numeral 5.

⁴¹ (...) Una vez integrada la totalidad del cálculo actuarial en CAXDAC, según los parámetros de conmutación, CAXDAC deberá otorgar el paz y salvo correspondiente en relación con las reservas pagadas (...). Cfr. [Decreto número 1833 de 2016](#), artículo 2.2.4.8.7.

***Nota de Interpretación:** Para mayor información y mejor comprensión de la remisión hecha al Estatuto Tributario, le sugerimos remitirse a la publicación de nuestro Grupo Editorial Nueva Legislación “Estatuto Tributario Nacional”.

ARTÍCULO 4.4.8. APLICACIONES NORMATIVAS. (*Artículo adicionado por el artículo 6 de la [Resolución No. 12915 de 22 de diciembre de 2023](#)*). Los estudios actuariales de aviadores civiles que se presenten para aprobación deberán atender las siguientes aplicaciones normativas:

4.4.8.1. Tiempos laborados y no cotizados anteriores al 1 de abril de 1994

Los tiempos laborados con anterioridad al 1 de abril de 1994 son generadores de derechos pensionales para los aviadores civiles y siempre se tendrán en cuenta para ello, así:

4.4.8.1.1. En el régimen especial de transición de aviadores civiles los citados tiempos laborales se tuvieron en cuenta para completar el tiempo de servicio de 20 años.

4.4.8.1.2. En el régimen especial de pensiones especiales transitorias los citados tiempos laborales que tuvieron en cuenta dentro del bono pensional de que trata el artículo 6 del [Decreto Ley 1282 de 1994](#).

4.4.8.1.3. Para el caso de traslados al régimen de ahorro individual los citados tiempos laborales se tienen en cuenta dentro del bono pensional tipo A, modalidades 1 y 2.

Estos bonos se encuentran a cargo de las empresas de transporte aéreo en la porción que les corresponda, siempre y cuando el cálculo actuarial no se encuentre integrado a la administradora de pensiones de aviadores civiles.

4.4.8.1.4. Para el caso de traslados a Colpensiones los citados tiempos laborales se tienen en cuenta dentro del Título pensional o bono pensional tipo B correspondiente.

La indemnización sustitutiva es una prestación a cargo de Colpensiones y, por lo tanto, incluye los tiempos laborados y no cotizados antes del 1 de abril de 1994.

Estos Títulos se encuentran a cargo de las empresas de transporte aéreo en la porción que les corresponda, siempre y cuando el cálculo actuarial no se encuentre integrado a la administradora de pensiones de aviadores civiles.

4.4.8.2. Integración

4.4.8.2.1. La integración fue establecida por el [Decreto Ley 1283 de 1994](#)⁴² 10 y reglamentada por el [Decreto número 824 de 2001](#)⁴³ así:

4.4.8.2.1.1. Las empresas de transporte aéreo entregan recursos a la administradora de pensiones de los aviadores civiles con el fin de que esta última atienda las obligaciones pensionales que asumió a partir de la Ley 32 de 1961 y hasta la terminación del régimen de transición de los aviadores civiles.

4.4.8.2.1.2. Cuando los recursos entregados alcanzan el valor presente estimado de las obligaciones pensionales futuras, se considera culminada la entrega de recursos y consolidada la integración.

4.4.8.2.1.3. La integración no se solicita ni se concede u otorga, es una situación a la cual se llega. La integración se da cuando los recursos entregados alcanzan el total de las obligaciones pensionales futuras.

4.4.8.2.2. La integración da lugar a la cesación de responsabilidad económica de la empresa de transporte aéreo indicada en el artículo 8 del [Decreto Ley 1283 de 1994](#) y en el artículo 2.2.4.8.1 del [Decreto número 1833 de 2016](#). Por consiguiente, la administradora de pensiones de los aviadores civiles deberá otorgar el paz y salvo correspondiente en relación con las reservas pagadas y solo podrá dejar salvedades en relación con los bonos pensionales por traslado al régimen de ahorro individual y los Títulos pensionales por traslado a Colpensiones que no se hayan hecho exigibles a dicha fecha, según con lo establecido en el artículo 2.2.4.8.7 del [Decreto 1833 de 2016](#).

4.4.8.2.3. Los cálculos actuariales ordenados por el artículo 2.2.4.8.3. del [Decreto número 1833 de 2016](#) y elaborados con tasa real de interés técnico del 4% son válidos para verificar la integración en la fecha de corte del respectivo cálculo actuarial.

4.4.8.2.4. Cualquier cálculo actuarial con fecha de corte posterior a la integración alcanzada no afectada esta integración.

4.4.8.2.5. La integración se refiere exclusivamente a los casos pensionales de: a) los aviadores con derecho pensional plenamente causado⁴⁴ al 23 de diciembre de 1993 y, b) los aviadores civiles con

⁴² **ARTÍCULO 6. [DECRETO LEY 1283 DE 1994](#):** Integración del cálculo actuarial. Las empresas aéreas empleadoras de los aviadores civiles actualmente pensionados por CAXDAC, de quienes hayan causado el derecho y de los beneficiarios del régimen de transición, deberán completar la totalidad del cálculo actuarial de aquellos cuya pensión corresponde administrar a CAXDAC de la forma prevista en el artículo siguiente.

ARTÍCULO 7. [DECRETO LEY 1283 DE 1994](#): Derogado (artículo 3 de la [Ley 860 de 2003](#)).

ARTÍCULO 8. [DECRETO LEY 1283 DE 1994](#): Responsabilidad de las empresas. La responsabilidad de las empresas aportantes a CAXDAC cesará con la entrega íntegra del valor del cálculo actuarial de cada aviador, conforme a los artículos anteriores. En caso de incumplimiento de la empresa, CAXDAC podrá repetir contra ella por el valor de las pensiones reconocidas y pagadas.

⁴³ Compilado en el [Decreto número 1833 de 2016](#). Para este caso tener en cuenta el artículo 2.2.4.8.1. Responsabilidad de las empresas aportantes a CAXDAC. Responsabilidad de las empresas aportantes a CAXDAC. De conformidad con el artículo 8 del [Decreto-Ley 1283 de 1994](#), las empresas aportantes a la Caja de Auxilios y de Prestaciones de la Asociación Colombiana de Aviadores Civiles (CAXDAC), continuarán siendo responsables por el pago de los pasivos pensionales hasta el momento en que realicen la entrega íntegra del valor del cálculo actuarial de los afiliados a su cargo. A partir del momento en que culmine dicha entrega, la responsabilidad por el pago de los pasivos pensionales estará a cargo de CAXDAC, en su calidad de entidad administradora del régimen de transición y de las pensiones especiales transitorias establecidas en el [Decreto-Ley 1282 de 1994](#).

⁴⁴ Pensionados o que hayan causado el derecho.

derecho pensional plenamente causado⁴⁵ en el régimen especial de pensiones denominado Régimen de Transición de los aviadores civiles a partir del 23 de junio de 1994 y antes de la terminación⁴⁶ de dicho régimen de pensional especial.

4.4.8.2.6. La integración no aplica para: (i) Bonos pensionales tipo A por traslado al régimen de ahorro individual⁴⁷, (ii) Títulos pensionales y bonos pensionales tipo B por traslado a Colpensiones⁴⁸, (iii) Régimen especial de pensiones denominados Pensiones Especiales Transitorias⁴⁹ y, (iv) Casos pensionales de los aviadores civiles que por edad o por tiempo de servicio no alcanzaron a cumplir los requisitos para tener derecho a una pensión en el régimen especial de pensiones denominado Régimen de Transición de los aviadores civiles o una pensión en el régimen especial de pensiones denominado Pensiones Especiales Transitorias⁵⁰.

4.4.8.2.7. Para la transferencia del valor del cálculo actuarial a las cajas, fondos o entidades de seguridad social del sector privado de que trata el artículo 3 de la [Ley 860 del 2003](#), se deberá tener en cuenta que el artículo 2.2.4.8.7 del [Decreto número 1833 de 2016](#) establece que las empresas o entes económicos deberán someter a la aprobación de la Superintendencia de Transporte a más tardar en el mes de febrero de cada año el cálculo actuarial del año finalizado. Por lo tanto, al no existir claridad frente a si el valor a transferir corresponde al del cálculo actuarial del año 2022 presentado en la vigencia de 2023 o del cálculo actuarial del 2023 que se deberá presentar a más tardar en el mes de febrero de 2024, la Superintendencia de Transporte revisará de forma priorizada los cálculos actuariales correspondientes a cortes en 2022 y, seguidamente, los del año 2023 que se hubiesen presentado o se presenten para verificar si se logró la integración.

4.4.8.2.8. La administradora de pensiones de los aviadores civiles es autónoma para facturar y, por lo tanto, dicha facturación no está condicionada a la presentación de cálculo actuarial por parte de las empresas o entes económicos. Así como tampoco a la aprobación de la Superintendencia de Transporte.

Es la administradora de pensiones quien conoce el monto de los recursos que ha recibido y determina si hay lugar o no a una nueva facturación. Téngase en cuenta que, la obligación económica nace del

⁴⁵ Fecha del establecimiento del régimen especial denominado Régimen de Transición de los aviadores civiles.

⁴⁶ Terminación ordenada por el [Acto Legislativo 01 de 2005](#).

⁴⁷ Para esos bonos pensionales aplica su pago en la fecha de redención o maduración, a cargo de quien corresponda. Cuando un aviador civil con derecho pensional al 23 de diciembre de 1993 o con derecho pensional causado en el régimen especial de pensiones denominado Régimen de Transición de los aviadores Civiles se traslada al régimen de ahorro individual hay lugar a bono pensional. Este bono pensional está a cargo de la empresa de transporte aéreo si no se ha alcanzado la integración y está a cargo de la administradora de pensiones de los aviadores civiles si ya se alcanzó la integración.

⁴⁸ Para esos títulos pensionales aplica su pago en la fecha de redención o maduración, a cargo de quien corresponda. Cuando un aviador civil con derecho pensional al 23 de diciembre de 1993 o con derecho pensional causado en el régimen especial de pensiones denominado Régimen de Transición de los aviadores Civiles se traslada a Colpensiones hay lugar a título pensional. Este título pensional está a cargo de la empresa de transporte aéreo si no se ha alcanzado la integración y está a cargo de la administradora de pensiones de los aviadores civiles si ya se alcanzó la integración.

⁴⁹ Para los aviadores civiles que alcanzaron a cumplir los requisitos para tener derecho a una pensión en el régimen especial de pensiones denominado Pensiones Especiales Transitorias hubo lugar al bono pensional establecido por el artículo 6 del [Decreto Ley 1282 de 1994](#); para esos bonos pensionales establecidos por el artículo 6 del [Decreto Ley 1282 de 1994](#) aplicó su pago en la fecha de redención o maduración: la fecha del cumplimiento de requisitos para causación de pensión en el régimen especial de pensiones denominado Pensiones Especiales Transitorias.

⁵⁰ Aviadores civiles para quienes hay lugar a bono pensional si se trasladan al régimen de ahorro individual o a título pensional si se trasladan a Colpensiones.

cumplimiento y el reconocimiento de prestaciones previstas en la norma, por consiguiente, la aprobación del cálculo actuarial no da origen a una nueva obligación, como tampoco modifica derechos adquiridos y reconocidos.

4.4.8.3. Indemnización sustitutiva

El artículo 2.2.4.8.3 del [Decreto número 1833 de 2016](#)⁵¹ indica que deben incluirse en los cálculos actuariales aquellos aviadores civiles que no alcanzaron a cumplir los requisitos para pensión en sus regímenes especiales. Por lo cual, deben valorarse con bono pensional, Título pensional o indemnización sustitutiva: a) bono pensional o Título pensional por traslado al Régimen General de Pensiones; b) indemnización sustitutiva en caso contrario.

Valorar como indemnización sustitutiva significa solo eso; qué calculo efectuar en el estudio actuarial; no significa que se cambian cualquier otro derecho pensional por la indemnización sustitutiva. Por tal razón, no se modifican derechos pensionales ni modifica tampoco la respectiva responsabilidad económica de las empresas o entes económicos donde hubiere trabajo. En consecuencia, las empresas o entes económicos habrán de pagar e Título pensional o el bono pensional a que haya lugar y los aviadores civiles podrán acceder a las prestaciones pensionales que corresponda en el régimen que seleccionen.

La norma citada no constituye reforma pensional; cambiar la expectativa de una pensión legal y demás prestaciones pensionales por una indemnización sustitutiva sería una reforma pensional que requeriría una ley o un decreto ley y en este caso se trata de un decreto ordinario reglamentario sobre cálculos actuariales que no tiene alcance para modificar prestaciones pensionales.

Los aviadores civiles que no alcanzaron pensión de régimen especial tienen pleno derecho a las prestaciones pensionales ordinarias para el resto de los trabajadores; tales prestaciones ordinarias no les han sido retiradas. Los aviadores civiles podrán: a) afiliarse a un fondo privado para acceder a pensión y si ello no fuere posible a la devolución de saldos; b) afiliarse a Colpensiones para acceder a pensión y si ello no fuere posible a la indemnización sustitutiva calculada sobre toda su vida laboral, incluyendo los tiempos o servicios como aviador civil en empresas de transporte aéreo.

Los aviadores civiles que aún no han tomado rumbo estando sin traslado todavía, tienen derecho a bono pensional o Título pensional cuando cada cual escoja un régimen del sistema general de pensiones mediante su afiliación o traslado al régimen de ahorro individual o a Colpensiones.

Las empresas o entes económicos no habrán de pagar la indemnización sustitutiva que se calcula en cumplimiento de la norma transcrita. Habrán de pagar un Título pensional o un bono pensional para cada uno de estos casos pensionales.

⁵¹ Compiló el artículo 1 del [Decreto número 1269 de 2009](#). «*Elaboración de cálculos actuariales.* (...)

Los aviadores que por edad o por tiempo de servicio no alcancen a cumplir los requisitos para tener derecho a una pensión del régimen de transición o una pensión especial transitoria deberán incorporarse al cálculo actuarial con derecho a la indemnización sustitutiva del Régimen de Prima Media con Prestación Definida o con derecho a un bono o título pensional, en el evento en que se trasladen al Régimen General de Pensiones. (...)

El Cálculo de indemnización sustitutiva propiamente dicho se basa en las cotizaciones efectuadas, por una parte; y por la otra, corresponde su pago a la administradora de pensiones que haya recibido tales cotizaciones pagadas.

Según lo establecido en el artículo 2.2.4.5.3 del [Decreto número 1833 de 2016](#), para determinar el valor de la indemnización sustitutiva se aplica la siguiente fórmula:

$$\text{Indemnización sustitutiva} = \text{SBC} \times \text{SC} \times \text{PPC}$$

Donde:

SBC: Es el salario base de la liquidación de la cotización semanal promedio sobre los cuales se cotizó actualizado anualmente con base en la variación del IPC certificado por el DANE.

SC: Es la suma de las semanas cotizadas.

PPC: Es el promedio ponderado de los porcentajes sobre los cuales ha cotizado el afiliado por riesgo de vejez, invalidez o muerte por riesgo común.

Por lo tanto, si hubo pago de cotizaciones, el cálculo de la indemnización sustitutiva arroja el monto a pagar; es el caso para los períodos laborados a partir del 1 de abril de 1994, en los cuales esta prestación está a cargo de quien recibió las cotizaciones pagadas, sin que le corresponda pagar nuevamente lo ya pagado a la empresa o ente económico.

Ahora bien, si no hubo pago de cotizaciones, el cálculo de la indemnización sustitutiva le corresponde a Colpensiones e incluirá los periodos anteriores al 1 de abril de 1994 para los cuales recibió los recursos de la empresa o ente económico a través del Título pensional.

Las empresas o entes económicos no son responsables de indemnizaciones sustitutivas, son responsables de Títulos pensionales o de bonos pensionales.

ARTÍCULO 4.4.9. PARA EL CORRECTO DESARROLLO DE LA FUNCIÓN DE LA SUPERINTENDENCIA DE TRANSPORTE⁵². (*Artículo adicionado por el artículo 6 de la [Resolución No. 12915 de 22 de diciembre de 2023](#)*). la administradora de pensiones de aviadores civiles deberá continuar remitiendo la base de datos total de sus administrados y actualizadas con corte al 31 de diciembre del año anterior. Esta deberá reposar en los sistemas de recepción documental de la Superintendencia de Transporte a más tardar el último día hábil de enero de cada año.

Por su parte, las administradoras de pensiones del régimen de ahorro individual y Colpensiones deberán remitir a esta autoridad, a más tardar el último día hábil de enero de cada año, la base de datos actualizada al 31 de diciembre del año finalizado, según los parámetros dispuestos en el numeral 2 del anexo técnico Título 4, Capítulo IV de la Circular Única de Infraestructura y Transporte⁵³.

⁵² Numeral 6 del artículo 86 de la [Ley 222 de 1995](#).

⁵³ Esta orden se expide de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 4 del artículo 15 de la Constitución Política de Colombia y los numerales 6 y 13 del artículo 5 del [Decreto 2409 de 2018](#).

La Superintendencia de Transporte dispondrá de los mecanismos necesarios para garantizar y mantener la reserva y confidencialidad de la información reportada por las administradoras de pensiones.

ARTÍCULO 4.4.10. RESPONSABILIDAD DE LA INFORMACIÓN. (*Artículo adicionado por el artículo 6 de la [Resolución No. 12915 de 22 de diciembre de 2023](#)*). La empresa o ente económico será responsable de los cálculos actuariales que presenten y la información que estos contengan para el efecto, podrán realizar las respectivas verificaciones sobre la información de la información de las novedades que puedan generar variaciones en el cálculo.

TÍTULO V OTRAS ACTUACIONES ANTE LA SUPERINTENDENCIA DE TRANSPORTE

CAPÍTULO I 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:

- Ingresara 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 Items demarcados con doble asterisco se deben confirmar con doble digitación).
- Ponerse en contacto con el Cali 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 04 de 2011](#); [Circular 65 de 2016](#))

ARTÍCULO 5.1.2 REGISTRO DE OPERADORES PORTUARIOS FLUVIALES Y MARÍTIMOS ANTE LA SUPERINTENDENCIA DE TRANSPORTE. Las siguientes

Instrucciones tienen por objeto reglamentar la inscripción y el registro ante la Superintendencia de Transporte de los operadores portuarios, marítimos y fluviales, que operan en el territorio nacional.

1. Definiciones. 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](#):

1.1. 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.

1.2. 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.

1.3. 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.

1.4. 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.

1.5. 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.

1.6. 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.

1.7. Apertura de Escotilla: Acción de manipular o destapar las bodegas de las naves, para la diversas operaciones y necesidades del buque.

1.8. Aprovechamiento y Useria: Actividad relacionada con el suministro o entrega especialmente de víveres, agua u otras provisiones para las naves

1.9. Cargue: Colocación de la mercancía en el medio de transporte

1.10. 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.

1.11. 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.

1.12. Cubicaje: Es una de las formas de calcular el volumen de la carga.

1.13. 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 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.

1.14. 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.

1.15. Descargue: Retiro de la mercancía del medio de transporte.

1.16. 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.

1.17. Desembarque de Pasajeros: Actividad de salida o descenso de personas a una embarcación.

1.18. 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.

1.19. 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.

1.20. 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.

1.21. Embarque de Pasajeros: Actividad de Ingreso o ascenso de personas a una embarcación.

1.22. Emergencia: Evento o situación que sobreviene de forma imprevista y que debe solucionarse de forma rápida.

1.23. Estiba: Actividad consistente en la distribución y colocación adecuada de la carga en los sitios de almacenaje tanto en tierra como a bordo

1.24. Fumigaciones: Tratamiento de plagas, insectos y otros parásitos por medio de Insecticidas gaseosos o líquidos volátiles llamados productos fumigantes o fumígenos

1.25. 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.

1.26. 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.

1.27. Llenado y Vaciado de Contenedores: Actividad relacionada con la Unitarización o Desunitarización de la carga en unidades de 20' o 40'.

1.28. Manejo y Reubicación: Manipulación de carga dentro de un recinto portuario y dar traslado de un lugar a otro dentro del propio recinto.

1.29. 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.

1.30. 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.

1.31. 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.

1.32. Operador Portuario Marítimo: Es la empresa que presta servicios en los puertos, directamente relacionados con la entidad portuaria, tales como cargue y descargue, almacenamiento, practicaje, remolque, estiba y desestiba, manejo terrestre o porteo de la carga, dragado, clasificación, reconocimiento y useria.

1.33. Pesaje: Actividad que consiste en la determinación del peso de un vehículo o mercancía, mediante la utilización de una báscula.

1.34. 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.

1.35. 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

1.36. 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.

1.37. 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.

1.38. 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.

1.39. Recepción de Basuras y Desechos: Actividad relacionada con el recibo de basuras y desechos procedentes de los buques e instalaciones portuarias, para su tratamiento.

1.40. Recepción de Vertimientos y Lastres: Actividad relacionada con el recibo de aguas de lastre procedentes del uso de los buques, para su tratamiento.

1.41. Reconocimiento: verificación de la mercancía sobre la cual, mediante documentos, se informan sobrantes, faltantes, exceso, defectos o no manifestados.

1.42. Reconocimiento de la Carga: Examen u observación cuidadosa de una mercancía o carga para formarse un juicio.

1.43. 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.

1.44. Reparación de Embalaje de Carga: Remediar el daño o mal estado del empaque o recipiente que contiene una mercancía.

1.45. Reparación de contenedores: Actividad encaminada a remediar el daño o mal estado de los contenedores.

1.46. 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.

1.47. 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.

1.48. 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.

1.49. 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.

1.50. Suministro de Aparejos: Se refiere al acto de proveer un conjunto de instrumentos, herramientas y objetos necesarios para el manejo de la carga.

1.51. Suministro de Combustible: Abastecer o proporcionar combustible a naves y/o equipos portuarios.

1.52. 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.

1.53. Trimado: Operación siguiente a la estiba de algunas mercancías (cereales, minerales, etc.), que consiste en aplanar la superficie de las mismas.

1.54. 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.

2. Obligatoriedad del Registro. 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.

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.

3. Obligación de verificación. 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.

4. Clasificación de los servicios de operación portuaria. Para efectos del registro de los operadores portuarios, los servicios que estos pueden prestar se clasifican de la siguiente forma:

Grupo	Subgrupo
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 useria
	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

5. Solicitud. 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:

5.1. Aspectos organizacionales.

a. Llenar el formulario de solicitud de registro.

b. Llenar las casillas del Nombre o razón social. Número de Cédula o NIT Nombre e identificación del representante legal.

c. 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.

d. Escoger los servicios portuarios que desea prestar.

- e. 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.
- f. 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.
- g. Escoger el puerto o puertos donde desea prestar sus servicios, asociando los equipos a utilizar por puerto.
- h. Digitar el número del registro mercantil.
- i. 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.
- j. 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.

5.2. Aspectos Financieros

- a. 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 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.
- b. 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.
- c. 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.
- d. 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.

5.3. Aspectos Técnicos,

- a. 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.

6. Registro. La Superintendencia de Transporte 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 Superintendencia de Transporte expedirá, a través de la página web de la entidad, el certificado de paz y salvo y/o estado de cuenta disponible en el link: http://aplicaciones.supertransporte.gov.co/ConsolaTaux/GenerarCertificado_Financiero/

La Superintendencia de 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.

7. Vigencia del registro. 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.

8. Renovación del registro. 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:

8.1. 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.

8.2. 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 esta o por la Autoridad Marítima.

8.3. Para los Operadores Portuarios que no sean propietarios de Maquinaria y equipo, el contrato de arrendamiento y fotocopia de los certificados de clasificación vigentes.

8.4. Para la renovación del registro la Superintendencia de 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.

9. Modificación del registro. 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 las presentes instrucciones a través del Sistema de Vigilancia – VIGIA.

10. Actualización de la información. El Operador Portuario registrado ante la Superintendencia de Transporte deberá actualizar la información básica relacionada en el numeral 5 de este artículo por lo menos una vez al año, o cuando cambien las condiciones de organización del titular del registro.

Cualquier cambio de dirección de la sede del Operador Portuario, debe reportarse de manera inmediata, para garantizar el recibo de comunicaciones y correspondencia

11. Suspensión del registro. La Superintendencia de Transporte procederá a suspender, hasta por el término de seis (6) meses, el registro de los operadores portuarios, cumpliendo con el procedimiento señalado por los artículos 47 a 52 del *Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo, cuando se presente alguna de las siguientes causales:

11.1. Incumplimiento en el deber de actualizar la información cada año.

11.2. Incumplimiento en el pago de la Contribución Especial de vigilancia dentro de las fechas establecidas por la Superintendencia de Puertos y Transporte.

11.3. Incumplimiento en el suministro de información exigida por la Superintendencia de Transporte.

11.4. Incumplimiento de las normas laborales constitucionales y legales en relación con el personal contratado o subcontratado para el desarrollo de la operación portuaria.

11.5. Violación al reglamento de condiciones técnicas de operación debidamente aprobado, para cada una de las sociedades portuarias.

12. Cancelación del registro. La Superintendencia de Transporte procederá a cancelar el registro de los operadores portuarios, cumpliendo con el procedimiento señalado por los artículos 47 a 52 del *Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo, cuando se presente alguna de las siguientes causales:

12.1. Liquidación de la sociedad.

12.2. Cuando es persona natural por muerte del titular del registro.

12.3. Solicitud expresa del interesado, siempre y cuando se encuentre a paz y salvo por todo concepto con la Superintendencia de Transporte.

12.4. Por la no renovación del registro dentro del término establecido.

12.5. Cuando se compruebe falsedad en la información remitida por el operador portuario para registrarse ante la Superintendencia de Transporte.

12.6. Cuando se compruebe, a través de cualquier medio, que la información sobre ingresos brutos es falsa o incompleta.

13. Renuncia al registro. El Operador Portuario que de manera voluntaria deje de ejercer la actividad, deberá renunciar a su registro, so pena de permanecer como vigilado de la Superintendencia de Transporte, ante lo cual continuarán las obligaciones derivadas de la vigilancia, entre ellas el pago de la Contribución Especial de Vigilancia y la posibilidad de ser objeto de sanciones sucesivas debido a la falta de la actualización de la información.

Para la renuncia del registro, el Sistema Vigía contará con una funcionalidad en la que se realice la renuncia del registro; para ello el operador relacionará las razones por las cuales renuncia de manera voluntaria al registro, una vez presentada la renuncia mediante el aplicativo del sistema, la Superintendencia cuenta con 15 días hábiles para aprobar la solicitud y expedir el correspondiente certificado a través del Sistema Vigía.

14. Visitas de inspección. De acuerdo con las facultades legales de Inspección, la Superintendencia de Transporte podrá programar y realizar, en cualquier tiempo, visitas de inspección a los Operadores Portuarios sujetos de registro, con el fin de constatar la existencia de las condiciones informadas al registro de operadores, también podrá confirmar y analizar de manera ocasional, la información que requiera sobre la situación jurídica, contable, económica y administrativa de cualquier supervisado, así como practicar investigaciones administrativas a estas sociedades.

15. Coexistencia de permisos. El registro de operador portuario del que trata el presente artículo, no reemplazará las demás autorizaciones y controles que dentro del ejercicio de sus funciones ejerza la Dirección General Marítima (Dimar), la Armada Nacional, el Ministerio de Transporte o cualquier otra autoridad acuática o portuaria.

([Resolución 7726 de 2016](#); [Resolución 18691 de 2018](#))

***Nota de Interpretación:** Para mayor información y mejor comprensión de la remisión hecha al Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo, le sugerimos remitirse a la publicación de nuestro Grupo Editorial Nueva Legislación del mismo nombre.

CAPÍTULO 2 IMAGEN INSTITUCIONAL

(Capítulo 2 modificado por el artículo 1 de la [Resolución No. 6462 de 28 de junio de 2024](#)).

ARTÍCULO 5.2.1. ADOPTAR EL MANUAL DE IDENTIDAD VISUAL DE LA SUPERINTENDENCIA DE TRANSPORTE, CONFORMÁNDOSE COMO ANEXO INTEGRAL DE ESTA RESOLUCIÓN.

1. DEFINICIONES. Para la aplicación del [Manual de Identidad Visual de la Superintendencia de Transporte](#) y de los demás anexos de esta Resolución, se tendrán en cuenta las siguientes definiciones:

1.1. Vigilado: Persona natural o jurídica que se encuentra bajo inspección, vigilancia y control de la Superintendencia de Transporte, sea esta supervisión de carácter objetivo, subjetivo o integral.

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

1.3. 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.

1.4. Cortinilla: Breve producción que se utiliza para separar un programa o espacio de otro.

2. ADOPTAR el nuevo emblema «*Vigilado SuperTransporte*» contenido en el Manual adjunto.

3. El emblema «*Vigilado SuperTransporte*» debe hacer parte de los documentos que expida la empresa, según los criterios del [Manual de Identidad Visual](#) y se fije en los vehículos que prestan el servicio público de transporte terrestre automotor en un lugar visible.

3.1. Los documentos de los vigilados en los cuales deberá incorporarse el emblema «*Vigilado SuperTransporte*» corresponden a aquellos que se relacionen estrictamente con la prestación del servicio autorizado o habilitado, como: i) facturas, ii) tiquetes, iii) contratos, iv) convenios, v) guías, vi) comprobantes de pago de peajes, vii) tiquetes de pesaje y otros similares.

3.2. El emblema «*Vigilado SuperTransporte*» que se dispondrá en los documentos mencionados en el numeral anterior, deberá tener las siguientes características:

i) Deberá lucir en la página principal de los documentos que el vigilado emita, en lugar visible y destacable.

ii) Debe ser incluido en todas las piezas gráficas junto al logo de la empresa vigilada (parte superior, inferior, izquierda o derecha) y en una proporción no inferior al 30%, siempre legible.

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

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

3.3. Para efecto del cumplimiento del Reglamento Aeronáutico de Colombia (RAC) 3 y otros que le complementen o modifiquen, se excluye de la obligación de incorporación del emblema «*Vigilado SuperTransporte*» a los tiquetes aéreos y pasabordos del servicio público de transporte aéreo, mientras no se determine lo contrario. Las disposiciones sobre los mismos se continuarán ciñendo a lo establecido en el respectivo Reglamento Aeronáutico de Colombia o la norma que sobre el particular regule lo pertinente.

3.4. El emblema «*Vigilado SuperTransporte*», no deberá ser incorporado en documentos de orden privado del vigilado o aquellos que se relacionen con operaciones no supervisadas por esta entidad.

4. De conformidad con la [Resolución número 572 del 12 de febrero de 2013](#), 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 y el [Manual de Identidad Visual](#).

5. En la página web de la entidad se publicará 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 estos.

6. PUBLICIDAD EN VIDEO Y AUDIO. La publicidad en televisión y/o medios digitales en video deberá incluir una cortinilla con el logo «*Vigilado SuperTransporte*» sobre todo blanco o naranja y debe aparecer de izquierda a derecha. La publicidad en radio deberá incluir la frase «*Vigilado SuperTransporte*» al final de la cuña, a una velocidad prudente, de manera tal que se entienda claramente el mensaje.

7. ACCESIBILIDAD. Toda pieza publicitaria en donde aparezca el emblema «*Vigilado SuperTransporte*» deberá ser accesible a personas en condición de discapacidad visual y auditiva, esto es que, deberá guiarse por lo dispuesto en la [Ley 1346 de 2009](#) y en la [Ley 1618 de 2013](#). Lo anterior implica que la publicidad deberá orientarse a garantizar el derecho fundamental a la igualdad y accesibilidad de la información, permitiendo que personas con y/o en situación de discapacidad que puedan ser sujetos de publicidad, logren acceder a esta de forma clara y entendible. Esto no indica disposiciones de orden específico y técnico sobre el asunto.

8. El incumplimiento de la presente Resolución 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.

***Nota de Interpretación:** Para mayor información y mejor comprensión de la remisión hecha al Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo, le sugerimos remitirse a la publicación de nuestra Editorial Nueva Legislación del mismo nombre.

ARTÍCULO 5.2.2. PLAZOS Y PERIODO DE TRANSICIÓN. Los sujetos vigilados de la entidad podrán continuar usando los documentos definidos en el numeral 3.1. hasta agotar su inventario de papelería. Para el caso del cambio de adhesivos, emblemas y logos de la entidad en los vehículos, los sujetos vigilados de la entidad tendrán plazo hasta el 30 de junio de 2025. La publicidad radial, escrita, televisiva o por medio digitales deberá ser adaptada con la publicación de este acto y no será sometida a transición.

PARÁGRAFO. El presente artículo deja sin efecto el artículo 5.2.5 de la Circular Única de Infraestructura y Transporte.

CAPÍTULO III PAGO DE CONTRIBUCIÓN ESPECIAL DE VIGILANCIA Y DE OTRAS OBLIGACIONES

ARTÍCULO 5.3.1 MEDIOS DE PAGO SUPERTRANSPORTE. Los medios de pago disponibles son los siguientes:

1. PSE: el botón de pagos PSE está disponible en el sistema Consola C- Taux, disponible en el siguiente enlace: <http://aplicaciones.supertransporte.gov.co/ConsolaTaux/ConsultaCuponesPago/>
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 223-035064 de Banco de Occidente a nombre de la Superintendencia de Transporte utilizando el NIT 8001704336.

(Circular 38 de 2015)

ARTÍCULO 5.3.2 PAGOS POR COPIAS. *(Artículo modificado por el artículo 2 de la Resolución 10872 de 5 de octubre de 2021).*

1. Tarifas por copias. Las tarifas establecidas para el cobro obligatorio generado por la expedición física de fotocopias simples o fotocopias auténticas que sean solicitadas a la Superintendencia de Transporte, serán fijadas anualmente mediante acto administrativo por la Secretaría General.

Recibida la solicitud de copia de documentos, siempre que no se trate de documentos confidenciales o con reserva legal, se comunicará al interesado el procedimiento previsto para su entrega.

2. Solicitud de suministro de copias mediante medios magnéticos o electrónicos. En el evento que el interesado solicite el suministro de copias a través de correo electrónico, deberá especificar la dirección de correo a la cual se le enviará la información. En aquellos casos en los que el ciudadano, junto con su solicitud, aporte el medio magnético o unidad extraíble (CD, DVD, USB, entre otros),

la Oficina de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones será la encargada de copiar y grabar los archivos. Dicho trámite no tendrá costo alguno.

Con el fin de salvaguardar la plataforma tecnológica de la entidad, se realizará el formateo o borrado seguro de dichos medios de almacenamiento Ninguna dependencia diferente a la Oficina de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones está autorizada para realizar la copia de la información a medios magnéticos o unidad extraíble (CD, DVD, USB, entre otros), con la finalidad de asegurar la integridad de los sistemas de información de la Superintendencia de Transportes.

3. Procedimiento. El interesado podrá presentar su solicitud de copias mediante la presentación de una PQRSD a través de la página web www.supertransporte.gov.co, correo institucional ventanillaunicaderadicacion@supertransporte.gov.co, o de manera presencial en la sede principal de la Superintendencia de Transporte, Diagonal 25G No. 95A-85 Torre 3, Bogotá, D.C.

En su solicitud, deberá indicar: (i) La designación de la autoridad a la que se dirige. (ii) Los nombres y apellidos completos del solicitante y de su representante y o apoderado, si es el caso, con indicación de su documento de identidad y de la dirección donde recibirá correspondencia. 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. (iii) El objeto de la petición, (iv) Las razones en las que fundamenta su petición. (v) La relación de los documentos que desee presentar para iniciar el trámite.

(vi) La firma del peticionario cuando fuere el caso y (vi) referir la modalidad en la que solicita su reproducción y/o entrega, esto es: copia física, copia magnética, correo electrónico, entre otros.

Una vez el interesado sea informado del valor de las copias, deberá ingresar a la página web de la Superintendencia de Transporte, www.supertransporte.gov.co, dirigirse al módulo de «*Generación de Cupones de Pago*», en donde tendrá que diligenciar los campos obligatorios y generar el cupón de pago con código de barras.

Dicho cupón de pago deberá ser cancelado en el plazo y en la entidad bancaria señalada para el efecto

CAPÍTULO IV

ENTREGA DE VEHÍCULOS INMOVILIZADOS

ARTÍCULO 5.4.1 AUTORIDAD COMPETENTE PARA AUTORIZAR LA ENTREGA O DEVOLUCIÓN DEL VEHÍCULO. (*Artículo subrogado por el artículo 3 de la [Resolución 10872 de 5 de octubre de 2021](#)*). La Superintendencia de Transporte autorizará la entrega de vehículos de servicio público que hayan sido inmovilizados, a los habilitados para la prestación de servicio público terrestre automotor en el radio de acción nacional, a saber: (i) carga, (ii) especial, (iii) mixto nacional y; (iv) pasajeros por carretera.

Las autoridades municipales o distritales autorizarán la entrega de vehículos de servicio público que hayan sido inmovilizados, a los habilitados para la prestación de servicio público terrestre automotor en el radio de acción local, a saber: (i) colectivo de pasajeros (metropolitano, distrital y municipal), (ii) Individual de pasajeros (taxi), (iii) mixto municipal y; (iv) masivo.

INFRACCIONES A LAS NORMAS DE TRANSPORTE

MODALIDAD DE TRANSPORTE		Autoridad que autoriza la devolución del vehículo	Ejecuta la devolución
Radio de acción Nacional	Carga Nacional	Superintendencia de Transporte	Autoridad de Tránsito Correspondiente
	Especial (turismo, escolar, etc.)		
	Mixto nacional		
	Pasajeros por carretera		
Radio de acción municipal	Colectivos de pasajeros (metropolitano, distrital y municipal)	Autoridad transporte metropolitana, distrital o municipal	Autoridad de Tránsito Correspondiente
	Individual de pasajeros (taxi)*		
	Transporte mixto municipal		
	Transporte masivo		

Sin perjuicio de lo anterior, el trámite de salida o entrega de los vehículos que prestan el servicio público de transporte en una jurisdicción diferente a la autorizada en su tarjeta de operación o que no estén matriculados para la prestación del servicio público, será de competencia de la autoridad de transporte que ejerza la inspección, vigilancia y control en el radio de acción en el que se cometió la infracción.

ARTÍCULO 5.4.2. DOCUMENTOS GENERALES PARA SOLICITAR LA ENTREGA DEL VEHÍCULO. (*Artículo adicionado por el artículo 3 de la [Resolución 10872 de 5 de octubre de 2021](#)*). Las solicitudes que se realicen para la entrega de vehículos inmovilizados y que se pongan a disposición de la Superintendencia de Transporte deberán contener:

1. Copia completa y legible del informe único de infracción de transporte (IUIT).
2. Copia del inventario de patios en donde el vehículo fue inmovilizado. En caso de no contar con este, deberá solicitar una copia al Organismo de Tránsito correspondiente.
3. Copia de la licencia de Tránsito, por ambas caras.
4. Copia del seguro obligatorio SOAT vigente.
5. Copia del certificado de revisión técnico -mecánica y de emisiones contaminantes (si aplica para el modelo del vehículo)
6. En caso que el propietario del vehículo sea persona natural, copia del documento de identificación (cédula de ciudadanía, cédula de extranjería o pasaporte) por ambas caras. En caso de ser persona jurídica deberá aportar (i) certificado de existencia y representación legal del propietario del vehículo con fecha de expedición no mayor a 30 días, (ii) copia del documento de identificación del representante legal, por ambas caras.
7. En caso de que el solicitante sea autorizado por el propietario, deberá adjuntar: (i) copia de autorización emitida por el propietario del vehículo debidamente autenticada por reconocimiento biométrico, (ii) copia del documento de identificación del propietario, por ambas caras.
8. Copia de contrato leasing (si aplica) completo, donde se evidencie el objeto del contrato, las partes de mismo y sus respectivas firmas, cédula de apoderado frente al banco y carta de autorización de salida firmado por el mismo, documentos debidamente autenticados biométricamente o con código de verificación.

9. Copia de la Tarjeta de Operación. En caso de que la tarjeta de operación esté vencida, tendrá que adjuntar la solicitud de renovación radicada ante el Ministerio de Transporte. Si la tarjeta de operación está cancelada o se va a realizar cambio de empresa, deberá presentar la solicitud de desvinculación y carta de aceptación de la nueva empresa. Cuando la tarjeta de operación esté próxima a vencerse, deberá allegar solicitud de renovación radicada ante el Ministerio de Transporte.

10. Solicitud de desvinculación radicada ante el Ministerio de Transporte en el caso de vehículos para desintegrar.,

ARTÍCULO 5.4.3. DOCUMENTOS ESPECÍFICOS Y PARTICULARES PARA SOLICITAR LA ENTREGA DEL VEHÍCULO. (Artículo adicionado por el artículo 3 de la [Resolución 10872 de 5 de octubre de 2021](#))

En adición a los documentos generales, según corresponda a la causal de inmovilización prevista en el artículo 49 de la [Ley 336 de 1996](#), deberán adjuntarse los siguientes documentos:

1. Cuando se compruebe que el equipo no cumple con las condiciones de homologación establecidas por la autoridad competente.

1.1 Carga: Copia de la ficha de homologación de la carrocería y/o remolque o semirremolque, expedida por el Ministerio de Transporte, según corresponda.

1.2 Especial, pasajeros por carretera y mixto: Copia de la tarjeta de operación.

2. Cuando se trate de equipos al servicio de empresas de transporte cuya habilitación y permiso de operación, licencia, registro o matrícula se les haya suspendido o cancelado, salvo las excepciones expresamente establecidas en las disposiciones respectivas.

2.1. Acta de compromiso.

3. Cuando se compruebe la inexistencia o alteración de los documentos que sustentan la operación del equipo y sólo por el tiempo requerido para clarificar los hechos.

3.1 Carga: (i) Copia del manifiesto de carga, (ii) copia de la remesa terrestre, o (iii) copia de la guía de movilización, según corresponda.

3.2 Especial: (i) Copia de la tarjeta de operación vigente, por ambas caras o copia de la solicitud de renovación o expedición del citado documento ante el Ministerio de Transporte, (ii) Copia del extracto de contrato (FUEC) y (iii) Permiso de operación en los casos de transporte escolar.

3.3 Pasajeros por carretera: (i) Copia de la planilla de despacho, (ii) Copia de la planilla de viaje ocasional, (iii) Copia de la tasa de uso.

3.4 Mixto: (i) Copia de la tarjeta de operación, (ii) Planilla de viaje ocasional cuando corresponda.

4. Por orden de autoridad judicial.

En este caso la Superintendencia de Transporte no ordenará la entrega del vehículo. El cuerpo de policía correspondiente lo deberá poner a disposición del despacho judicial o autoridad judicial que emitió la orden. La Superintendencia de Transporte informará al solicitante que deberá acudir ante la autoridad judicial competente para tramitar la entrega del vehículo.

5. Cuando se compruebe que el equipo no reúne las condiciones técnico - mecánicas requeridas para su operación, o se compruebe que presta un servicio no autorizado.

Esta causal de inmovilización contiene dos conductas por las cuales se impone la misma. Los requisitos para cada una son:

5.1 Cuando se compruebe que el equipo no reúne las condiciones técnico - mecánicas requeridas para su operación, deberá aportar: (i) Copia del certificado de la revisión técnico-mecánica, o acta de compromiso cuando el motivo de inmovilización hubiese sido la ausencia de la misma. (ii) Material fotográfico en el que se logró verificar que se reparó lo correspondiente, (iii) Factura de compra del repuesto u objeto que causó la inmovilización (llantas, freno de mano, parabrisas, etc.).

(iv) Registro fotográfico del producto junto al vehículo donde se evidencie la placa de este.

5.2 Cuando se compruebe que presta un servicio no autorizado, deberá aportar: (i) En el caso de las modalidades de transporte de pasajeros por carretera, especial y mixto, copia de la tarjeta de operación vigente, con el fin de verificar la modalidad de transporte para la cual se encuentra autorizado, (ii) Para el transporte de carga, el manifiesto de carga de la operación que se encontraba ejecutando al momento de la inmovilización.

6. Cuando se compruebe que el equipo excede los límites permitidos sobre dimensiones, peso o carga.

Esta causal de inmovilización resulta aplicable para los vehículos que prestan el servicio público de transporte terrestre en la modalidad de carga, toda vez, que son los únicos equipos autorizados para transportar cosas, esto es, mercancías.

6.1 Cuando el vehículo automotor se encuentre transportando mercancías con un peso superior al autorizado, se deberá transbordar el sobrepeso conforme a las normas técnicas del producto transportado y, pasará nuevamente por las básculas de pesaje debidamente autorizadas. En este caso deberá aportar:

6.1.1 Los tiquetes de báscula de pesaje debidamente autorizada, en el que se verifique el transbordo de la mercancía.

6.1.2 Permiso del Instituto Nacional de Vías (Invías), para carga extra dimensionada, cuando corresponda.

6.1.3 Soporte fotográfico del traslado de carga extra a otro vehículo, cuando corresponda.

6.1.4 Copia del manifiesto de carga del vehículo al cual se trasladó la carga, cuando corresponda.

6.1.5 Copia del manifiesto de carga a la fecha de la infracción o acta de compromiso donde indique las razones por las que prestaba un servicio no autorizado y su compromiso de no incurrir en esa conducta en el futuro.

6.2 En los casos en donde el manifiesto de carga indica que transporta maquinaria amarilla o maquinaria agrícola, deberá aportar: (i) Copia de la tarjeta de registro de maquinaria, (ii) Declaración de importación, (iii) Certificado GPS, (iv) Guía de movilización RUNT.

7. Cuando se detecte que el equipo es utilizado para el transporte de mercancías presuntamente de contrabando. En estos eventos, surtida la inmovilización se deberá dejar el equipo a disposición de la administración aduanera para que adelante los procedimientos de su competencia.

En este caso la Superintendencia de Transporte no ordenará la entrega. El cuerpo de policía de Tránsito y Transporte lo deberá poner a disposición de la autoridad administrativa aduanera correspondiente. La Superintendencia de Transporte informará al solicitante que deberá acudir ante la autoridad competente para tramitar la entrega del vehículo.

8. Cuando se detecte que el equipo es utilizado para el transporte irregular de narcóticos o de sus componentes, caso en el cual deberá ponerse a disposición de la autoridad judicial competente en forma inmediata, quien decidirá sobre su devolución.

En este caso la Superintendencia de Transporte no ordenará la entrega. El cuerpo de policía correspondiente lo deberá poner a disposición del despacho o autoridad judicial que emitió la orden. La Superintendencia de Transporte informará al solicitante que deberá acudir a la autoridad judicial competente para tramitar la entrega del vehículo.

ARTÍCULO 5.4.4. PROCESO DE LA SOLICITUD. (*Artículo adicionado por el artículo 3 de la [Resolución 10872 de 5 de octubre de 2021](#)*). El interesado deberá presentar su solicitud en la página web de la Entidad a través del sistema VIGIA, disponible en el menú de atención y servicios a la ciudadanía> trámites> Orden de entrega de vehículos de transporte público terrestre automotor inmovilizados. El registro de un correo electrónico en el formulario de trámite 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 a través del portal web la consulta del estado de la solicitud de entrega de vehículos inmovilizados.

El manual del usuario «*solicitud de entrega vehículo inmovilizado*», se encuentra disponible en: (i) La ficha del trámite a través del portal gov.co: <https://www.gov.co/ficha-tramites-y-servicios/T33867> o (ii) en menú de sistema VIGIA disponible en la página web de la Entidad.

ARTÍCULO 5.4.5. VIGENCIA DE LAS ACTAS DE AUTORIZACIÓN DE SALIDA O ENTREGA DE VEHÍCULOS INMOVILIZADOS. (*Artículo adicionado por el artículo 3 de la [Resolución 10872 de 5 de octubre de 2021](#)*) En tanto las actas o documentos de autorización de salida o entrega de vehículos inmovilizados no sean revocados, anulados o suspendidos se reputarán legales y eficaces sin necesidad de acto alguno de refrendación, renovación o actualización, dado que dicha autorización u orden de entrega no está sujeta a plazo o condición para proceder a su cumplimiento.

CAPÍTULO V COBRO COACTIVO

ARTÍCULO 5.5.1 SOLICITUD DE LEVANTAMIENTO DE MEDIDAS CAUTELARES DE COBRO COACTIVO. El procedimiento a seguir para solicitar el levantamiento de medidas cautelares ordenadas a entidades financieras, será el siguiente:

1. El deudor enviará correo electrónico a ventanillaunicaderadicacion@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: (i) Formato completamente diligenciado denominado «*Solicitud de levantamiento de medidas cautelares*» disponible en https://www.supertransporte.gov.co/documentos/2021/Julio/Financiera_30/CIRCULAR_60_2017.pdf y (ii) Soporte de la causal de levantamiento, de acuerdo a la causal de levantamiento de medidas cautelares se deberá allegar el respectivo soporte así:

1.1. En caso de querer realizar un acuerdo de Pago:

a. 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*», disponible en el link: https://www.supertransporte.gov.co/documentos/2021/Julio/Financiera_30/CIRCULAR_60_2017.pdf

b. 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.

c. 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.

1.2. En caso de solicitar la aplicación de títulos:

a. 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, a través del correo electrónico: ventanillaunicaderadicacion@supertransporte.gov.co

1.3. En caso de cancelación total de la deuda:

Se deberá adjuntar recibo de pago de la deuda a través de la plataforma TAUX.

1.4. 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.

1.5. En caso que se hayan revocados los actos administrativos:

Relacionar los números de las resoluciones revocadas.

1.6. 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

2. 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 VI
REPORTES RELACIONADOS CON EL 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

ARTÍCULO 5.6.1 SIPLAFT PARA LAS EMPRESAS HABILITADAS PARA EL TRANSPORTE TERRESTRE AUTOMOTOR DE CARGA.

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 instrucciones relacionadas con el SIPLAFT deberán cumplirse por todas las empresas destinatarias, sin importar el tipo societario escogido para su conformación o si es de carácter cooperativo. Las empresas que obtengan habilitación para la prestación del servicio de transporte terrestre automotor de carga, deberán dar cumplimiento a estas instrucciones 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:

<https://www.supertransporte.gov.co/index.php/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:

https://www.supertransporte.gov.co/documentos/2020/Agosto/OTIC_19/MU_Modulo_Registro_Vigilado_V5.3.4.pdf se encuentra el manual para el registro de vigilados.

4. **Definiciones.** Para los efectos de estas instrucciones 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 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 \(sic, es Ley\) 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-PADMI: 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-PADMI: 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 dádivas 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 de 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 servido 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 servido 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 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 incursione 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 diente y proveedores cuando la transacción así lo permita, la empresa o cooperativa deberá verificar la identidad del diente 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.

5.22.2.2. 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.

5.2.2.23. 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.uiaf.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.

5.22.2.5 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:

Trimestre	Fecha de reporte
Enero-marzo	1 al 10 de abril
Abril-junio	1 al 10 de julio
Julio-septiembre	1 al 10 de octubre
Octubre-diciembre	1 al 10 de enero

52.2.3. 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 fundones de Oficial de Cumplimiento.
- 5) La persona designada deberá manifestar la aceptación de dicho cargo por escrito ante el máximo órgano social.

5.3.12. El representante legal de la empresa o cooperativa de transporte de carga, deberá comunicara la Superintendencia de 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. Fundones 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 del 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 comunicarte 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.

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 de la [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. Estas Instrucciones 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.

[\(Resolución 74854 de 2016\)](#)

***Nota de Interpretación:** Para mayor información y mejor comprensión de la remisión hecha al Código Penal, y Código de Comercio le sugerimos remitirse a las publicaciones de nuestro Grupo Editorial Nueva Legislación “Código Penal y de Procedimiento Penal” y “Código de Comercio”

CAPÍTULO VII CONSULTA DE EXPEDIENTES

ARTÍCULO 5.7.1. CONSULTA DE EXPEDIENTES. *(Artículo adicionado por el artículo 4 de la [Resolución 10872 de 5 de octubre de 2021](#)).* De conformidad con lo señalado en el artículo 36 del CPACA, cualquier persona tiene el derecho a examinar los expedientes a cargo de la Superintendencia de Transporte en el estado en que se encuentren, salvo que se trate de documentos o cuadernos sometidos a reserva, situación que será informada al solicitante.

Aquellos expedientes que contengan trámites respecto de los cuales se encuentre corriendo un término para los interesados, podrán ser consultados en los equipos de cómputo destinados por la Superintendencia para el efecto según el horario de atención al público establecido. Estos equipos estarán disponibles a partir del 1 de diciembre 2021.

En todo caso, cuando el ciudadano esté consultando el expediente, deberá estar acompañado de un colaborador de la entidad. Durante la consulta del expediente, se diligenciará un formato que contenga los datos de la persona que revisa el expediente, la fecha de revisión y el colaborador que atendió la diligencian.

CAPÍTULO VIII REGLAS DE INTERACCIÓN CON EL SECTOR PRIVADO

ARTÍCULO 5.8.1 SOLICITUD Y DESARROLLO DE REUNIONES CON FUNCIONARIOS DE LA SUPERINTENDENCIA. *(Artículo adicionado por el artículo 5 de la [Resolución 10872 de 5 de octubre de 2021](#)).* La Superintendencia de Transporte atenderá las solicitudes de reunión que solicite cualquier ciudadano, cumpliendo las siguientes reglas:

1. Quien solicite una reunión con la Superintendencia de Transporte, deberá diligenciar en el link «*agenda una citan disponible en la página web de la Entidad, disponible en el menú de atención y servicios a la ciudadanía*» «*contáctenos*» agenda una cita, donde deberá indicar su nombre, identificación, datos de contacto, organización a la que pertenece (si aplica), los asistentes a la

reunión, los temas exactos a ser tratados en la misma y los funcionarios con los que ha tratado el tema con anterioridad. Sólo participarán en la reunión las personas que han sido listadas en la solicitud. Solo se agendará la reunión solicitada con el cumplimiento estricto de los anteriores requisitos. En ninguna reunión se podrán discutir investigaciones de carácter sancionatorio o actuaciones administrativas de naturaleza correctiva que se encuentren en curso.

2. las reuniones se realizarán: (i) de manera presencial en las instalaciones de la Superintendencia de Transporte o (ii) mediante la herramienta tecnológica dispuesta para el efecto. En ningún caso se atenderán reuniones en hoteles, oficinas privadas o sitios de habitación de los particulares, salvo espacios gremiales, académicos o institucionales.

En caso de que las reuniones deban surtirse fuera de la ciudad en la que se encuentran las instalaciones de la Superintendencia, estas se realizarán, de preferencia, en instalaciones gubernamentales o en el marco de espacios institucionales públicos, académicos o gremiales.

3. En cada reunión se diligenciará el formato de lista de asistencia, el cual deberá ser firmado por todos los asistentes. En adición, se designará al encargado de diligenciar el acta de reunión. En esta, se deberá consignar los temas tratados en la misma procurando utilizar un lenguaje claro y neutro, indicando la fecha de realización, el objetivo de la reunión, sus conclusiones y las actividades que de ella se deriven, identificando los responsables de cumplirlas. En caso de reuniones virtuales, la lista de asistencia deberá ser descargada de la herramienta tecnológica dispuesta para el efecto.

4. En el caso que en las reuniones se presenten denuncias por parte de los asistentes, se informarán los canales oficiales dispuestos por la Superintendencia para hacer la radicación correspondiente.

5. Las reuniones solo podrán ser atendidas por el Superintendente de Transporte, la Secretaria General, o los Superintendentes Delegados, salvo que expresamente alguno de los anteriores autorice que la reunión la reciba otro colaborador vinculado con la Entidad. Siempre se asistirá acompañado de al menos otro colaborador de la Superintendencia o del Ministerio de Transporte o de sus entidades adscritas o vinculadas.

ARTÍCULO 5.8.2 CANALES DE COMUNICACIÓN OFICIAL CON LA SUPERINTENDENCIA DE TRANSPORTE. (*Artículo adicionado por el artículo 5 de la [Resolución 10872 de 5 de octubre de 2021](#)*). Los vigilados de la Superintendencia de Transporte, asociaciones gremiales y la ciudadanía en general, que requieran una reunión con los colaboradores autorizados para el efecto, o pretendan adelantar cualquier tipo de proceso, solicitud o consulta, deberán utilizar los canales habilitados por la Superintendencia para tal efecto, absteniéndose de utilizar mecanismos no dispuestos por la Entidad, como lo son, entre otros, los servicios de mensajería instantánea personales de los colaboradores de la entidad.

Los canales de atención de la Superintendencia de Transporte están descritos en la página web de la Entidad, <https://www.supertransporte.gov.co> disponible en el menú de atención y servicios a la ciudadanía> contáctenos> canales de atención.

ARTÍCULO 5.8.3 PROHIBICIÓN A LOS COLABORADORES DE RECIBIR OBSEQUIOS Y REGALOS. (*Artículo adicionado por el artículo 5 de la [Resolución 10872 de 5 de octubre de 2021](#)*.) Se prohíbe a los colaboradores de la Superintendencia de Transporte recibir obsequios o regalos, en su sede o fuera de ella, de parte de agremiaciones, empresas o en general de personas del sector privado, especialmente respecto de quienes se esté adelantando alguna actuación administrativa sancionatoria o de otro orden, o que pueden tener algún interés particular en las actuaciones de la Superintendencia.

Los obsequios y regalos que lleguen por correspondencia, no serán recibidos.

Se insta a los vigilados de la Superintendencia de Transporte, agremiaciones, empresas y a la ciudadanía en general, de abstenerse de entregar o remitir obsequios y regalos a los colaboradores de la Entidad.

TÍTULO VI

PROCESO INSTITUCIONAL PARA LA VERIFICACIÓN Y SEGUIMIENTO DE LOS PLANES ESTRATÉGICOS DE SEGURIDAD VIAL - PI/PESV

ARTÍCULO 6.1. OBJETIVO. (*Artículo adicionado por el artículo 1 de la [Resolución 5178 de 24 de julio de 2023](#)*). El Proceso Institucional para la verificación y seguimiento de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial (PI/PESV) pretende consolidar las etapas y procedimientos a través de los que esta Autoridad recogerá información y documentación para analizar, verificar y rastrear los planes estratégicos de seguridad vial adoptados por los sujetos obligados.

Este proceso se desarrollará en dos etapas a saber:

- La primera etapa consistirá en la Auto Gestión y preparación de información y documentación que deberá ser reportada -de forma periódica- por cada uno de los sujetos obligados a través del Sistema de Información, Seguimiento e Implementación del Plan Estratégico de Seguridad vial (SISI/PESV) que para el efecto dispuso esta Autoridad.

- La segunda etapa corresponderá al análisis de la información reportada y la verificación por parte de la Superintendencia de Transporte de la implementación, actualización y seguimiento del Plan Estratégico de Seguridad Vial- PESV de los sujetos obligados.

ARTÍCULO 6.2. SUJETOS OBLIGADOS. (*Artículo adicionado por el artículo 1 de la [Resolución 5178 de 24 de julio de 2023](#)*). Las personas naturales y jurídicas vigiladas por la Superintendencia de Transporte que deberán presentar información y documentación en los términos definidos en el Proceso Institucional para la verificación y seguimiento de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial - PI/PESV son:

- i. Los Prestadores de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor de carga, especial, pasajeros por carretera y mixto, en general todas las empresas de transporte de todos los modos y modalidades reglamentadas por el Ministerio de transporte.
- ii. Los Operadores de Infraestructura Pública de Transporte Terrestre (Carretera, férrea y terminales de transporte terrestre), Portuaria y Aeroportuaria (Concesionada y no concesionada).
- iii. Los Operadores de Servicios Conexos al Transporte: Entre otros, los operadores de estaciones de pesaje, operadores portuarios y operadores de estaciones de peaje.
- iv. Los Organismos de Tránsito, los municipios y los departamentos.
- v. Los Organismos de Apoyo al Tránsito, tales como Centros de Reconocimiento de Conductores (CRC), Centro de Enseñanza Automovilística (CEA), Centro de Diagnóstico Automotor (CDA) y Centros Integrales de Atención (CIA).

Estos sujetos son obligados legalmente a diseñar e implementar los PESV de conformidad con los postulados del artículo 12 de la [Ley 1503 de 2011](#) modificado por el artículo 110 del [Decreto Ley](#)

[2106 de 2019](#), el artículo 2.3.2.3.2 del [Decreto número 1079 de 2015](#) y los parámetros de la Resolución del Ministerio de Transporte [Resolución número 20223040040595 del 12 de julio 2022](#).

PARÁGRAFO. En cualquier caso la Superintendencia de Transporte además de verificar los PESV de los Organismos de Tránsito, municipios y departamentos, también realizará el control del cumplimiento de sus obligaciones como autoridades verificadoras de los PESV según lo dispuesto por la normativa. Para tal efecto, dispondrá de un mecanismo adicional para este respectivo control.

ARTÍCULO 6.3. REPORTE DE INFORMACIÓN Y DOCUMENTACIÓN. (*Artículo adicionado por el artículo 1 de la [Resolución 5178 de 24 de julio de 2023](#)*). Los sujetos obligados deberán proceder con el diligenciamiento y/o actualización de los formularios y la documentación de evidencia en el aplicativo denominado «*Sistema de Información, Seguimiento e Implementación del Plan Estratégico de Seguridad Vial (SISI/PESV)*» de conformidad con la periodicidad de que trata el presente documento y el anexo técnico.

A este aplicativo SISI/PESV se migrará la información reportada en el Formulario ADAP/PESV con el objeto de que, a partir de esta, los sujetos obligados inicien el proceso de modificación y/o actualización de datos previamente reportados a esta Autoridad.

Para tal fin, deberán atender los lineamientos descritos en el «*ANEXO TÉCNICO SISI/PESV*» que hace parte integral de la presente circular. Dicho anexo se encontrará disponible para consulta a través del siguiente enlace: <https://www.supertransporte.gov.co/index.php/formulario-sis-pesv/>

ARTÍCULO 6.4. DOCUMENTOS INSTRUCTIVOS. (*Artículo adicionado por el artículo 1 de la [Resolución 5178 de 24 de julio de 2023](#)*). La Superintendencia dispondrá de documentos instructivos que sirvan de apoyo a los sujetos obligados para el reporte de la información y documentación. Estos podrán ser consultados en el enlace <https://www.supertransporte.gov.co/index.php/formulario-sis-pesv/>

El sujeto obligado deberá visualizar los videos, tutoriales y consultar los manuales de diligenciamiento y preguntas frecuentes. Es necesario que descarguen el instructivo y sigan los pasos indicados para obtener el usuario y la contraseña que le permitirá ingresar al sistema y reportar la información solicitada por la Superintendencia de Transporte.

ARTÍCULO 6.5. PERIODOS DE REPORTES. (*Artículo adicionado por el artículo 1 de la [Resolución 5178 de 24 de julio de 2023](#)*) Para reportar la información y documentación a través del «*Sistema de Información, Seguimiento e Implementación del Plan Estratégico de Seguridad Vial (SISI/PESV)*», se deberá atender los siguientes términos:

i) **Formulario primero:** Este contendrá la información del diseño e implementación del PESV o su actualización. Para el primer reporte, tendrán como plazo para el diligenciamiento y/o actualización del formulario y cargue de evidencia desde el 1 de agosto hasta el 14 de septiembre del año 2023.

Para el seguimiento posterior del PESV, cada reporte se realizará de forma anual y tendrán como fecha máxima de reporte el décimo día hábil del mes de agosto de cada anualidad.

ii) **Formulario segundo:** La información referente a los indicadores con periodicidad mensual, trimestral y anual deberán ser reportadas en el aplicativo SISI/PESV a más tardar el décimo día hábil del mes siguiente al vencimiento del periodo. Para el efecto, deberán atender los periodos detallados en el «*ANEXO TÉCNICO SISI/PESV*» Los resultados de la medición de los indicadores

acumulados en cada anualidad deberán ser reportados en el aplicativo SISI/PESV a más tardar el décimo día hábil del mes de enero de cada año.

iii) **Evidencias:** Las evidencias se deberán cargar en el aplicativo SISI/PESV según la periodicidad detallada en el «ANEXO TÉCNICO-SISI/PESV». Estas, según su componente tendrán una periodicidad mensual, trimestral y anual y deberán ser reportadas en el aplicativo SISI/PESV a más tardar el décimo día hábil del mes siguiente al vencimiento del periodo de reporte.

La Superintendencia de Transporte habilitará los campos para el diligenciamiento del aplicativo SISI/PESV el primer día hábil del mes de reporte, momento desde el cual podrán ingresar los sujetos obligados para el cumplimiento de la obligación.

Las Delegaturas de Puertos, Tránsito y Transporte y de Concesiones e Infraestructura, respecto de su universo de vigilados, verificarán el cumplimiento de los términos y parámetros de los reportes de información y documentación.

ARTÍCULO 6.6. VERIFICACIÓN. (*Artículo adicionado por el artículo 1 de la [Resolución 5178 de 24 de julio de 2023](#)*). En cualquier momento de la segunda etapa, la Superintendencia de Transporte podrá realizar requerimientos de información adicional y/o complementaria, realizar visitas de verificación remotas, documentales o in-situ. En estas, se tendrá como referente la metodología de verificación dispuesta por el Ministerio de Transporte mediante la [Resolución número 20223040040595 del 12 de julio 2022](#) o la que lo modifique o adicione.

ARTÍCULO 6.7. INTEROPERABILIDAD CON EL SISI/PESV Y PROVEEDORES TECNOLÓGICOS. (*Artículo adicionado por el artículo 1 de la [Resolución 5178 de 24 de julio de 2023](#)*). Los sujetos obligados al reporte de información y documentación en el SISI/PESV podrán optar por realizar el cargue de la información de forma manual o, en su lugar, tendrán la opción de adoptar o implementar -bajo su costo y responsabilidad- un sistema de información que interopere de forma directa con el SISI/PESV.

Para tal fin, la Superintendencia de Transporte desarrollará, implementará y desplegará un mecanismo seguro de intercambio de información a través de servicios web en aras de permitir la integración, registro y actualización de los datos en el SISI/PESV.

PARÁGRAFO. Los interesados en interoperar con el SISI/PESV deberán obtener la autorización por parte de esta Superintendencia. Para tal efecto, atenderán los lineamientos descritos en el «ANEXO TÉCNICO-SISI/PESV» que hace parte integral de la presente circular. Dicho anexo se encontrará disponible para consulta a través del siguiente enlace: <https://www.supertransporte.gov.co/index.php/formulario-sis-pesv/>

ARTÍCULO 6.8. AUDITORÍA A LOS SISTEMAS QUE INTEROPEREN CON EL SISI/PESV. (*Artículo adicionado por el artículo 1 de la [Resolución 5178 de 24 de julio de 2023](#)*). Los aplicativos tecnológicos de los proveedores que interoperen con el SISI/PESV deberán someterse a una auditoría como mínimo una vez al año o cuando la Entidad lo considere pertinente. Estas auditorías tendrán como objetivo principal, verificar si es necesario adelantar requerimientos técnicos para la debida interoperabilidad y/o de aspectos relacionados con la seguridad de la información. Asimismo, se determinará si se mantienen el cumplimiento de las condiciones de habilitación de los proveedores tecnológicos del SISI/PESV.

Estas auditorías se realizarán según el cronograma que adopte la Superintendencia de Transporte.

Los costos directos e indirectos de la auditoría estarán a cargo del proveedor tecnológico del SISI/PESV.

PARÁGRAFO. Las personas naturales o jurídicas interesadas en prestar el servicio de auditoría a los aplicativos tecnológicos de los proveedores que interoperen con el SISI/ PESV deberán registrarse ante la Superintendencia de Transporte conforme con los lineamientos que establezca la Entidad y que estarán disponibles en el portal Web.

ARTÍCULO 6.9. RESPONSABILIDAD DE LA VERACIDAD Y CALIDAD DE LA INFORMACIÓN REPORTADA. (*Artículo adicionado por el artículo 1 de la [Resolución 5178 de 24 de julio de 2023](#)*). Los sujetos obligados serán responsables frente a la veracidad y calidad de los datos y documentos registrados en el SISI/PESV asegurando que la información contenida sea veraz, completa, exacta, actualizada, comprobable, comprensible y no sea manipulada con el objetivo de engañar u obstruir la actuación administrativa que adelante esta Autoridad, so pena del inicio de las actuaciones administrativas, sancionatorias, penales, disciplinarias y otras a que hubiese lugar por dicha conducta.

ARTÍCULO 6.10. SANCIONES. (*Artículo adicionado por el artículo 1 de la [Resolución 5178 de 24 de julio de 2023](#)*). En cualquier etapa de Proceso Institucional para la verificación y seguimiento de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial - PI/PESV, la Superintendencia de Transporte podrá adelantar las actuaciones administrativas y sancionatorias a que hubiese lugar en contra de los sujetos obligados y demás actores que incumplan los parámetros y términos dispuestos conforme con la normativa aplicable.

En aquellos eventos en que se evidencie dentro de la información reportada por los sujetos obligados, conductas o situaciones que puedan constituir una violación normativa o infracción de tránsito y/o transporte, se procederá de forma inmediata con el traslado a la autoridad competente para que se adelanten las actuaciones correspondientes.

Asimismo, la inobservancia y/o no cumplimiento de las condiciones de autorización para los proveedores tecnológicos del SISI/PESV establecidos en el «ANEXO TÉCNICOSISI/PESV», ocasionará la pérdida total o parcial de la autorización proveedores tecnológicos del SISI/PESV.