

NOTICIAS, ENTREVISTAS Y MUCHO MÁS

Transporte & Legalidad

30 años sirviendo al sector y al país

LLEGAMOS A LOS 30 Y
SEGUIMOS CONECTANDO
AL PAÍS

TREINTA AÑOS DE LA
SUPERTRANSPORTE:
1991-2021

IMPLEMENTACIÓN DE
SISTEMA DE AUTOGESTIÓN
EN BIO PROTOCOLOS

ENTREVISTA:
VICEMINISTRO, CAMILO
PABÓN ALMANZA



Transporte & Legalidad

Editorial	03- 04
Nuestros Puertos	05 - 06
Infraestructura y Seguridad	07
Entrevista Invitado	08-10



En La Vía	11-12
Soy Usuario Responsable	13 - 16
Especial	17- 20
La Super En Cifras	21-22



WWW.SUPERTRANSPORTE.GOV.CO

¡30 años sirviendo al sector y al país!

LLEGAMOS A LOS 30 Y SEGUIMOS CONECTANDO AL PAÍS

SUPERINTENDENTE DE TRANSPORTE, WILMER ARLEY SALAZAR ARIAS



Cuando se cumplen 30 años se tiene la legítima sensación de que no son pocos, pero, también, de que no son muchos. Todo indicaría que son la justa mezcla entre la juventud y alguna buena cuota de experiencia, siendo el ingrediente preponderante el primero de ellos, pues, aun cuando las vivencias recolectadas fueran muchas, lo cierto es que la medida natural de la vetustez es el tiempo y no otra cosa.

Así que, si se mira bien, resulta ser una edad propicia para asumir el porvenir con cierta dosis de seguridad, la cual dependerá del grado de madurez con que se llegue a la treintena, y también, para materializar aquellos objetivos o intenciones que por cualquier razón se quedaron rezagados por el camino, ya que, a estas alturas, lo cierto es que se acabaron las simples justificaciones para no hacerlo.

Y por si fuera poco, además de la reflexión que llega con la experiencia y que reclama por el cumplimiento de aquellas responsabilidades que se encuentran en pendiente, está la llegada de otras nuevas responsabilidades, las cuales, en conjunto, marcarán de forma inevitable la entrada de una nueva etapa.

Circunstancias y sentimientos parecidos podemos asociar en la historia de la hoy Superintendencia de Transporte, la cual nos traslada a sus inicios en 1991. Por ese tiempo, con ocasión de la expedición de la Ley 1, le correspondía a la Superintendencia General de Puertos ejercer sus facultades respecto de las actividades relacionadas con los puertos, embarcaderos y muelles costeros, y en aquellas partes de los ríos donde Puertos de Colombia tenía instalaciones.

De esta manera, dentro de sus funciones se encontraban, entre otras, las de expedir las condiciones técnicas de operación de los puertos colombianos; otorgar, modificar y declarar la caducidad de las concesiones portuarias; controlar la reconstrucción de puertos, muelles y embarcaderos, así como definir las fórmulas para que las sociedades portuarias que operaban puertos de servicio público establecieran sus tarifas.

La Ley 1 fue expedida el 10 de enero de 1991, justo antes de que la Asamblea Nacional Constituyente empezara a sesionar (5 de febrero de 1991) y esto es relevante por el



ambiente de apertura económica que se suscitaba en ese momento y las discusiones que en torno a la libre empresa y la libre competencia económica tenían lugar en diferentes sectores de la economía. Y justamente, es la exposición de motivos de la Ley 1 el texto que permite comprender cómo la pretensión del legislador de ese entonces guarda plena sincronía con la realidad que estábamos viviendo como país (anales del Congreso, 19 de noviembre de 1990).

De otra parte y como anécdota, se encuentra que la versión original de este proyecto de ley consideraba la creación de la "Dirección General de Puertos" en el anterior Ministerio de Obras públicas y Transporte, pero en el curso legislativo se determinó que, por cuenta de las funciones de dicha dirección, lo procedente era la creación de una Superintendencia adscrita a dicho Ministerio, por la "importancia excepcional" de la actividad portuaria en el país, no solo desde el punto de vista de transporte sino del comercio exterior. En adición, se consideró que "la función de regulación e inspección es una tarea más propia de una Superintendencia que goza de autonomía administrativa y puede desarrollar un alto nivel técnico, que una dependencia del Ministerio".

En el año 2000 la Entidad enfrentó una transformación importante, en tanto que la actividad portuaria dejó de ser su actividad misional exclusiva con ocasión a la delegación de las funciones de vigilancia, inspección y



y control del servicio público de transporte que fueron atribuidas al Presidente de la República por mandato del artículo 189 numeral 22 de la Constitución Política, lo que implicó para la Entidad nuevas funciones de supervisión en materia de tránsito y transporte y de concesiones e infraestructura, y un cambio en su denominación pasando a ser la Superintendencia de Puertos y Transporte. Por lo demás, las funciones distintas a las de inspección, vigilancia y control en materia de concesiones portuarias, fueron trasladadas al Ministerio de Transporte.

El último cambio institucional se surtió en 2018, en el que, además de pasar a ser la Superintendencia de Transporte, la renovación de la Entidad conllevó un fortalecimiento de la función de vigilancia y competencias para asumir la protección de los derechos de los usuarios del sector, con lo cual, en voz de nuestra Ministra Ángela María, sucedía una verdadera revolución institucional. Sobre esto, vale la pena mencionar que la renovación de la Entidad quedó plasmada en el Decreto 2409 del 2018, gracias al trabajo infranqueable de la entonces Superintendente de Transporte, doctora Carmen Ligia Valderrama Rojas, quien me concedió el privilegio de pertenecer a su equipo de trabajo como Delegado de Concesiones e Infraestructura y de ver como lograba materializar a pulso un proyecto que le despertaba la más sincera vocación de servicio que he podido atestiguar.

Fueron horas incansables de trabajo que dieron el mejor de los frutos: tener hoy una Superintendencia de Transporte cercana a los ciudadanos, transparente, rigurosa, pero, sobre todo, que cuenta con competencias fortalecidas en sus diferentes direcciones de promoción y prevención, por las cuales también se busca de forma eficiente el cumplimiento a cabalidad de la normatividad del sector, lo cual refleja una concepción visionaria del derecho, tratándose de una Autoridad históricamente sancionadora.

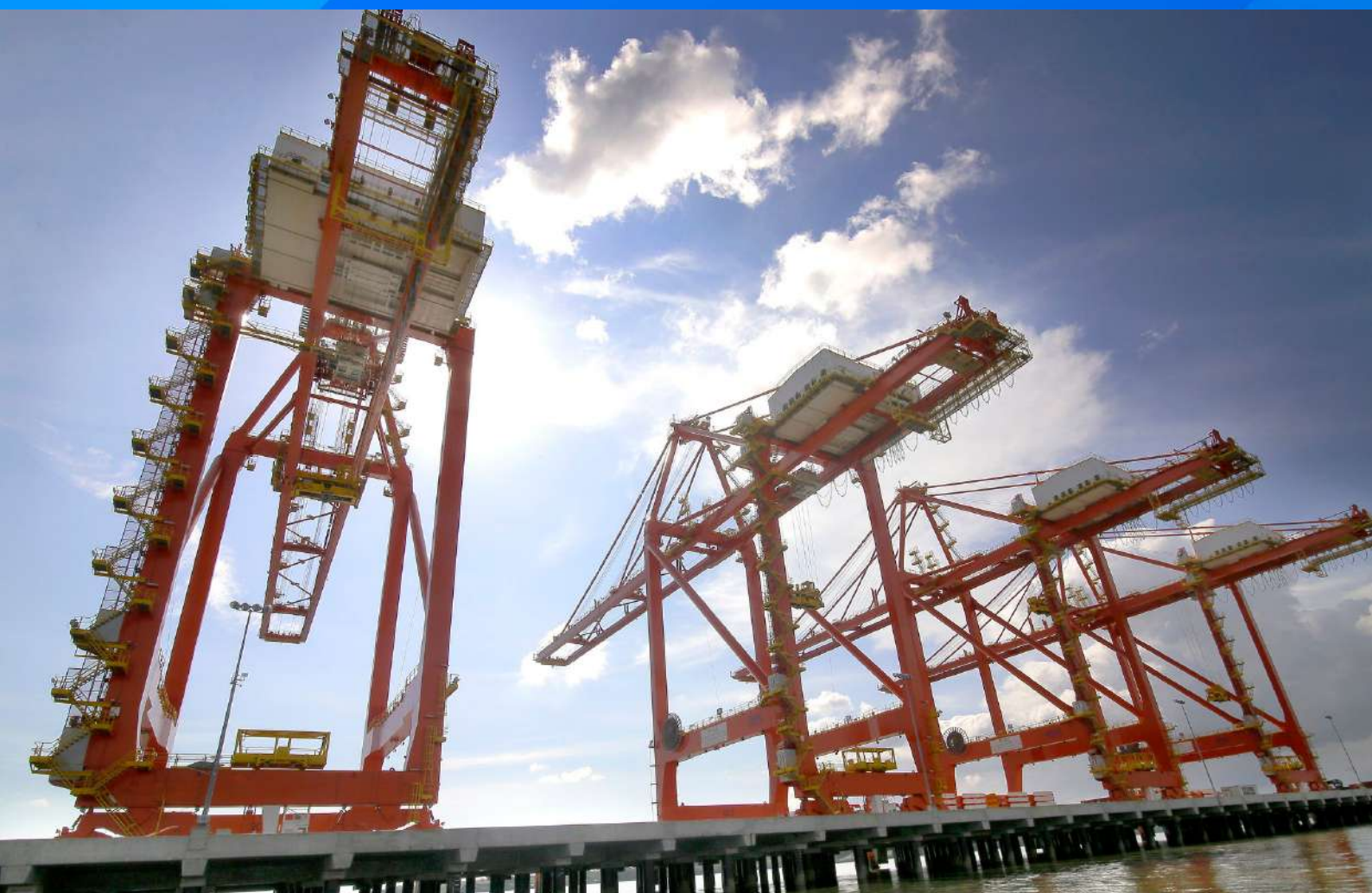
Para los usuarios también fue un logro trascendente el contar, por primera vez, con una Entidad que defiende sus derechos de forma especializada y técnica, pero que también les concientiza sobre sus deberes, porque es claro que para lograr un sector transporte en el que predomine la equidad todos debemos actuar con rectitud, transparencia, legalidad y un enorme sentido de país.

Y cómo dejar de reconocer que he recibido de parte del ahora Viceministro de Transporte, doctor Camilo Pabón Almanza, una Superintendencia que se destaca por el ejercicio riguroso de sus funciones de inspección, vigilancia y control, y con una cobertura sin precedentes, ya que tenemos presencia regional en 21 departamentos y 24 ciudades. Con esto, son más de 50 colaboradores de la Entidad que rotan por toda Colombia, haciendo presencia en terminales, aeropuertos, cuerpos de agua y vías carreteras, sensibilizando y orientando a empresarios y usuarios en materia de transporte.

Hoy me embarga el orgullo. Me siento muy afortunado por pertenecer a un equipo de trabajo técnico y maravilloso que se permite llevar por todo el territorio nacional la bandera de la equidad, la legalidad, la solidaridad y la ética, valores y principios que se han convertido en un bastón en esta época coyuntural por la que atravesamos.

Sin más, entonces, los invito a unirnos hacia un objetivo común: conectar a Colombia con sistemas de transporte eficientes y amigables con el medio ambiente, en los que la seguridad, la calidad y el libre acceso sean los principales protagonistas, pero, también, nuestros apreciados usuarios, principio y fin de toda nuestra actividad, de quienes esperamos tolerancia, respeto y responsabilidad.

Feliz cumpleaños
**NÚMERO 30 Y
QUE SEAN
MUCHÍSIMOS
MÁS...**



NUESTROS PUERTOS

TREINTA AÑOS DE LA SUPERTRANSPORTE: 1991- 2021

WWW.SUPERTRANSPORTE.GOV.CO

En este 2021 se celebran 30 años de la creación de la Superintendencia de Transporte, durante los cuales todos los ciudadanos hemos vivido y trasegado por tres etapas que han traído retos y experiencias en el acontecer de este importante sector de la economía del país.

Por esto, es importante resaltar el compromiso, sentido de pertenencia y dedicación de hombres y mujeres pioneros que, trabajando fuertemente, lograron sacar adelante un proceso que exigía cada día la capacidad de crear y aportar ideas para cumplir con todas las funciones asignadas.

Todo comenzó con la expedición de la Ley 01 del 10 de enero de 1991 por medio de la cual se expidió el “Estatuto de Puertos Marítimos”, este estatuto trajo consigo la privatización de la actividad portuaria y la creación la Superintendencia General de Puertos. Esto sucede como consecuencia de la crisis administrativa y financiera que atravesaba la estatal Colpuertos, empresa que tenía el monopolio portuario en nuestro país. Aunado a ello se vivía el fenómeno de la globalización económica, y para enfrentarlo se requería de cuantiosas inversiones para llevar este importante sector de la economía a un nivel de competitividad acorde con las exigencias del mercado mundial.

NUESTROS PUERTOS



El objetivo del nuevo marco legal fue la liquidación de Colpuertos, modernizar el sistema portuario, reducir tarifas y mejorar la eficiencia en las operaciones portuarias, estimulando y permitiendo la participación del capital privado en esta actividad. Igualmente se establecen las reglas mediante las cuales una sociedad portuaria puede obtener en concesión las playas, los terrenos de bajamar y las zonas accesorias a estas, para la construcción y operación de un puerto, a cambio de una contraprestación económica a favor de la Nación.

Como dato interesante cabe citar que mediante la Sentencia C-013 de enero 21 de 1993, con ponencia del Magistrado Dr. Eduardo Cifuentes Muñoz se declaró la constitucionalidad de la totalidad de la Ley 01 de 1991.

En esta primera etapa, la Superintendencia General de Puertos, en diciembre de 1993 con la presencia del señor Presidente de la República hace entrega formal de las concesiones otorgadas a las Sociedades Portuarias Regionales de Santa Marta, Barranquilla y Cartagena, pertenecientes a la Nación y que eran operadas por la extinta Colpuertos. Las terminales portuarias de Buenaventura y Tumaco fueron administradas por unos meses directamente por la Superintendencia, mientras se surtía la entrega a la SPR de Buenaventura en marzo de 1994 y a la SPR de Tumaco en abril del mismo año.

Con la puesta en marcha de dicha ley, los resultados en términos de eficiencia portuaria, reducción de tarifas y modernización de los puertos, fueron positivos.

En el año 2000 inicia una segunda etapa con la expedición del Decreto 101, el cual despojó a la Superintendencia de las funciones de otorgar concesiones portuarias, y expedir la política pública del sector.

Además se modificó la denominación de la Entidad, por la de Superintendencia de Puertos y Transporte y le fueron delegadas las funciones de vigilancia, inspección y control que corresponden al Presidente de la República en materia de tránsito, transporte y su infraestructura.

Fueron creadas, la Superintendencia Delegada de Puertos, la Superintendencia Delegada de Concesiones e Infraestructura y la Superintendencia Delegada de Tránsito y Transporte. Adicionalmente al gran reto de supervisar el sector transporte en todos sus modos y nodos, en esta segunda etapa se sumó la supervisión subjetiva del sector, conforme fallo del Consejo de Estado, que hasta ese momento se realizaba únicamente de manera objetiva.

Llega diciembre de 2018 y trae consigo con la expedición del Decreto 2409, una tercera etapa para la Superintendencia con más funciones, se modifica nuevamente la denominación por Superintendencia de Transporte, se crea la Delegatura para la Protección de los Usuarios del Sector Transporte y, para cada una de las Delegaturas, las Direcciones de Investigaciones y de Promoción y Prevención.

Con todo esto, hoy se enfrentan nuevos retos que apuntan a que la prestación del servicio público de transporte y su infraestructura se realice con sujeción a los principios de libre acceso, eficiencia, calidad y seguridad, para beneficio de los usuarios del transporte y sus infraestructuras.

INFRAESTRUCTURA Y SEGURIDAD

IMPLEMENTACIÓN DE SISTEMA DE AUTOGESTIÓN EN BIO PROTOCOLOS

La implementación del Sistema de Autogestión y Supervisión de Protocolos SASPRO por parte de la Superintendencia de Transporte, permitió alinear la necesidad de hacer cumplir las normas emitidas por el Gobierno actual.

Su implementación por parte de los administradores de la infraestructura de transporte, la consolidación de información a nivel nacional y de todos los modos de transporte, poniendo la información online al servicio de las autoridades territoriales y nacionales, para la toma de decisiones de cara a la reactivación económica.

La puesta en marcha de esta herramienta tecnológica permite recopilar todas las obligaciones que tienen los supervisados - establecidas de forma dispersa en múltiple normatividad-, en una sola guía metodológica que incluye el registro periódico y permanente de cumplimientos en un formulario de reporte en línea, que también conlleva el envío en adjunto de las evidencias que correspondan, lo que garantiza al supervisado el cumplimiento de lo dispuesto en las diferentes reglamentaciones, expedidas por las autoridades.

Hemos ganado en tiempo, porque la captura y el reporte de información se encuentra a solo un click!

A ello se suma, el reconocimiento de los administradores de las diferentes infraestructuras según el cumplimiento de las medidas que se reporte, lo que además genera tranquilidad y confianza en los usuarios, si se tiene en cuenta que, con el suministro de la información en tiempo real, el responsable de los cumplimientos sabrá de forma inmediata el estado de estos, lo que le permitirá adoptar las decisiones que correspondan. A su vez, también la autoridad, el sector y la comunidad en general cuentan con información de primera mano, ágil y oportuna.

Un dato importante para recordar, es que, al inicio del programa, se recibían 4.673 formularios y 24.514 evidencias de forma tradicional por correo electrónico, consolidadas y analizadas manualmente. A la fecha, con el uso del aplicativo automatizado, se han recibido 50.000 formularios y 225.692 evidencias que dan fe del acatamiento de los protocolos de bioseguridad. Con lo anterior se ha logrado un cumplimiento del 99.3% por parte de las infraestructuras.



ENTREVISTA INVITADO:

CAMILO PABÓN ALMANZA, VICEMINISTRO DE TRANSPORTE

Nuestro invitado sin duda será recordado como uno de los Superintendentes de Transporte más jóvenes de la historia de la Entidad, y además de su carisma, se ha destacado por tener altos niveles académicos. Fue uno de los mejores Ecaes en su período de estudiante universitario y líder en su entorno profesional.

Ahora es Viceministro de Transporte y ya ha fungido como Ministro encargado. Se trata de Camilo Pabón Almanza, abogado egresado de la facultad de Derecho de la Universidad Externado de Colombia, Especialista en Derecho Constitucional de la Universidad Externado de Colombia, y Especialista en Gestión Pública e Instituciones Administrativas de la Universidad de Los Andes. Además, cuenta con estudios en Análisis Económico de los Contratos de la Universidad de Chicago, EE.UU.

Ha sido acreedor de varios reconocimientos, como miembro de los "equipos de trabajo destacados" de la Agencia Nacional de Infraestructura - ANI (2018); como uno de "los 15 abogados que son promesa en las firmas legales" (2016); como miembro del grupo "jóvenes profesionales de excelencia" del Instituto de Desarrollo Urbano - IDU (2010-2011); y como uno de los 10 Mejores Resultados de Colombia en las pruebas Ecaes de Derecho (2009).

➔ 1. ¿Cuál fue el principal reto que tuvo cuando ingresó a la Supertransporte como Delegado de Tránsito y Transporte?



El 3 de octubre de 2018 llegué a esta Superintendencia con una enorme expectativa de lo que encontraría.

Fui recibido por un gran grupo de personas en la Delegatura de Tránsito y Transporte, quienes con mucha generosidad me permitieron entender su visión sobre los temas propios del área, y con la misma generosidad abrieron espacios de discusión sobre la interpretación de las normas, la dosificación de las sanciones, los sujetos pasivos de las investigaciones y hasta la misma estructura formal de las decisiones.

El principal reto que asumimos fue cuestionar el régimen sancionatorio que se venía aplicando durante los últimos 20 años en temas de transporte, lo cual fue respaldado por el Consejo de Estado en un pronunciamiento de 2019 sobre la legalidad de las faltas y las sanciones y, otro pronunciamiento de 2021 sobre los sujetos pasivos del régimen sancionatorio, que abren un nuevo campo de acción a la Superintendencia. Tengo un especial agradecimiento por ese año y medio de trabajo con personas tan rigurosas y trabajadoras.

“EL RESPETO QUE SIENTO POR LAS PERSONAS QUE ESTÁN EN LA SUPERINTENDENCIA, ME PERMITIÓ TRABAJAR CON TODOS COMO UN SOLO EQUIPO”



➔ 2. ¿Cuéntenos cómo fue ese ascenso cuando llegó a ser Superintendente de Transporte?



El coronavirus marcó mi paso como Superintendente. Con la llegada de la pandemia causada por el Covid-19 fui designado como Superintendente.

Así, desde abril de 2020 pude conocer de primera mano las enormes capacidades de las personas que trabajan en las cuatro Delegaturas, en la Secretaría General, en Control Interno, en la Oficina Jurídica, Comunicaciones y en general en todas y cada una de las áreas, con quienes tuvimos espacios de discusión continuos para poder atender y responder a los retos que traía esta época de aislamiento y restricciones como consecuencia del Covid-19.

Durante un año y medio más, en condición de Superintendente de Transporte, tuve la fortuna de trabajar de cerca con personas de quienes he aprendido mucho y que han logrado grandes resultados para el país en este momento tan difícil, con restricciones de circulación, imposibilidad de hacer visitas como históricamente se hacía la vigilancia, la responsabilidad de continuar con una entidad que ya no podía operar como antes y los retos de garantizar la confianza y la continuidad del servicio público.

➔ 3. Usted ha sido el Superintendente de Transporte más joven de la historia hasta el momento, ¿esto fue un obstáculo?



La edad no es un factor determinante, porque la Superintendencia no la hace una persona, un Superintendente.

Me explico: son tres años en total, en los que le he tomado un cariño y respeto a la Superintendencia de Transporte, no solo por haber entendido el rol



tan importante que cumple esta entidad para nuestro país, sino por la calidad de las personas que hacen parte de esta Superintendencia. Debo reconocer que nunca habría podido anticipar la gran felicidad que me produjo trabajar en esta entidad, rodeado de personas profundas, amables y rigurosas.

El respeto que siento por las personas que están en la Superintendencia me permitió trabajar con todos como un solo equipo, indistintamente de las diferencias de edad que tuviéramos.



4. Uno de sus logros en la SuperTransporte fue la creación de la Circular Única, ¿cambiaría alguna norma vigente en el sector en general?

La Circular Única marcó un cambio normativo enorme, que le ha valido a la Superintendencia de Transporte el reconocimiento por el Departamento Administrativo de la Función Pública y el Ministerio de Comercio como la entidad que obtuvo mejores resultados en todo el país en la depuración de normas obsoletas, así como el segundo lugar en una convocatoria realizada por la CAF y el DNP en dos categorías de buenas prácticas regulatorias.

Antes de salir de la Superintendencia, dejamos la Circular Única y la primera modificación a la misma. Esa modificación consistió en unas reglas de interacción entre la Superintendencia y el sector privado, lo cual logramos con un apoyo brindado por el DNP a la Superintendencia.

Esas reglas tienen por propósito proteger y fortalecer un poco más la independencia técnica de la entidad, y la Super continúa en ese camino con este apoyo que nos está brindando el Departamento Nacional de Planeación.



5. Ahora como Viceministro de Transporte ¿cómo ve el futuro del sector en Colombia?

El sector continuará fortaleciéndose, entre otros, al involucrar y hacer exigibles los derechos y las obligaciones de sujetos distintos de las empresas de transporte. Por ejemplo, el rol central que hoy tienen los usuarios del sector transporte es un cambio trascendental que mejorará el servicio y también la conciencia de los consumidores sobre su rol en el mismo. De otro lado, la exigibilidad de las obligaciones de los generadores de carga marcó una línea de acción nueva en el sector, donde los responsables de que el servicio se preste de forma continua y adecuada, no es sólo de las empresas de transporte, sino también de los generadores y otros actores. El objetivo de garantizar el servicio público de transporte.



6. ¿Qué planes tiene para 2022?

Quedan 9 meses hasta el 7 de agosto de 2022, y durante ese tiempo continuaré acompañando al Presidente, a la Ministra y al sector transporte para apoyar la reactivación económica y promoviendo condiciones de mejora en nuestro sector.



7. Su carrera va en ascenso, y ha tenido amplia trayectoria en el sector transporte, ¿le gustaría seguir trabajando en el sector, o le gustaría incursionar en otros campos?

En el sector público mi paso ha estado vinculado a los temas de infraestructura de transporte y al servicio público de transporte. Pero, en mi paso por el sector privado, mi experiencia fue en temas relacionados con el régimen de libre competencia y de protección del consumidor, en donde pude conocer el funcionamiento de varios sectores de la economía.

Asimismo, continuaré con mi cercanía con la academia, lo cual valoro mucho por las discusiones que se permite dar en esos espacios.





8. ¿Cómo ha repartido el tiempo entre la responsabilidad de un Viceministerio y la familia?

Cuento con la fortuna que mi familia ha entendido los sacrificios de tiempo que han exigido estos tres años. Reconozco que mis espacios familiares se han reducido sustancialmente, pero lo hago con la convicción de que el trabajo que realizo tiene un impacto positivo en el país y, por tanto, en la vida de mi familia.



9. ¿Qué le aconseja a esos jóvenes que ven en usted un ejemplo profesional a seguir?

El principal consejo es uno que a mi me dieron iniciando mi vida laboral: en lo posible, no escojan dónde trabajar, sino con quién trabajar.

Eso significa que no importa la empresa o la entidad en donde uno trabaje. El principal motivo para aspirar a un trabajo debe ser quiénes hacen parte del equipo, porque eso sí marca una gran diferencia en los valores de las personas, la ambición por lograr resultados y la ética con la que se trabaja.



10. Envíe un mensaje a los empresarios del sector y a los usuarios por favor.

Los empresarios y usuarios del sector cuentan con mi compromiso para escucharlos, así como para atender las diferentes inquietudes que tengan. El sector necesita un apoyo continuo como el que ha tenido a lo largo de este Gobierno y hasta el último día del mismo, trabajaremos para que el sector salga fortalecido de la crisis causada por la pandemia.



EN LA VÍA

LO QUE DEBE SABER SOBRE LAS FOTOMULTAS

Las diferentes autoridades de tránsito han implementado estrategias para detectar y recoger evidencias de la comisión de presuntas infracciones dentro de su respectiva jurisdicción a través de los Sistemas Automáticos, Semiautomáticos y Otros Medios Tecnológicos- SAST. En caso de encontrarse que dicha evidencia presta mérito ejecutivo para emitir una orden de comparendo, se dará Inicio a un proceso administrativo contravencional.

Se debe tener en cuenta que el comparendo es una orden para que el presunto infractor comparezca ante la autoridad de tránsito respectiva, que pueden ser los inspectores de tránsito, los inspectores de policía o quienes hagan sus veces dentro del territorio en el que se cometió la infracción.

La autoridad de tránsito dentro de los 10 días hábiles siguientes a la ocurrencia del hecho, deberá validar si se trata de una infracción. De ser así, dentro de los tres días hábiles siguientes notificará la orden de comparendo, con los correspondientes soportes, al presunto infractor y/o al propietario del vehículo y; si se trata de un vehículo de servicio público, a la empresa a la cual se encuentra vinculado. Lo anterior, se realizará a la última dirección que aparezca registrada en el RUNT, por lo cual el propietario del vehículo está obligado a mantener actualizada dicha información.

Esta notificación se surtirá por correo y/o por correo electrónico, para que, dentro de los 11 días hábiles siguientes contados a partir del recibo del comparendo, el presunto infractor y/o el propietario del vehículo se presente ante la autoridad de tránsito correspondiente. Es importante señalar que, si el presunto infractor no comparece y no presenta justa causa comprobada dentro del término señalado, se dará continuidad al proceso, entendiéndose que el contraventor queda vinculado al mismo y se procederá con el fallo en audiencia pública y a la notificación en estrados.

Por otro lado, el infractor puede aceptar la comisión de la infracción, lo cual le permitirá beneficiarse de los descuentos señalados en la ley 769 de 2002. Así, podrá cancelar el 50% del valor de la multa, si realiza el pago dentro de los cinco días siguientes a la orden de comparendo, o el 75% del valor de la multa, si el pago se realiza dentro de los 20 días siguientes a la orden de comparendo.

En ambos casos, el descuento es aplicable siempre que el infractor asista al curso sobre normas de tránsito impartido por un organismo de tránsito, por un centro de enseñanza automovilística o por un centro integral de atención debidamente registrados en el RUNT. Si aceptada la infracción, la persona no paga el valor de la multa dentro de los tiempos señalados, deberá pagar el 100% de su valor.

Ahora bien, en caso de no aceptar la comisión de la infracción, el inculcado deberá comparecer a una audiencia pública ante la autoridad de tránsito competente. En dicha audiencia puede presentar descargos, aportar y pedir la práctica de pruebas que desvirtúen su responsabilidad. De ser posible, en la misma audiencia se practicarán las pruebas solicitadas y se procederá a determinar su responsabilidad, de hallarse responsable, este deberá pagar el 100% de la multa y no habrá lugar a descuentos.

Si el infractor no está de acuerdo, podrá presentar los recursos a que haya lugar en contra de la decisión. A este respecto, es preciso advertir que la Superintendencia de Transporte no es superior jerárquico de las autoridades de tránsito, por lo que no está facultada para resolver recursos ni revocar los actos administrativos por ellos impuestos.

Cabe resaltar que la Corte Constitucional declaró inexecutable la solidaridad entre el propietario y el conductor del vehículo particular, por lo que la sanción podrá ser impuesta a quien admita la comisión de la infracción o a quien se le demuestre que la cometió. Por el contrario, en los casos de vehículos de servicio público, se mantiene la solidaridad entre el propietario y la empresa de transporte a la cual esté vinculado el vehículo automotor, en aquellas infracciones imputables a los propietarios o a las empresas, tal y como lo establece el artículo 93-1 de la ley 769 de 2002.

Finalmente, es importante señalar que la Superintendencia de Transporte vigila a las autoridades de tránsito del país, por lo cual, podrá ordenar la suspensión de los SAST cuando no acaten los requisitos establecidos en la ley, y hasta tanto cumplan los criterios técnicos definidos por el Ministerio de Transporte y la Agencia Nacional de Seguridad Vial, y adicionalmente podrá sancionar a dichas entidades de conformidad con lo establecido en la ley 2050 de 2020.

Finalmente, es importante señalar que la Superintendencia de Transporte vigila a las autoridades de tránsito del país, por lo cual, podrá ordenar la suspensión de los SAST cuando no acaten los requisitos establecidos en la ley, y hasta tanto cumplan los criterios técnicos definidos por el Ministerio de Transporte y la Agencia Nacional de Seguridad Vial, y adicionalmente podrá sancionar a dichas entidades de conformidad con lo establecido en la ley 2050 de 2020.

Sí desea conocer más sobre los SAST y su uso frente a la detección de infracciones de tránsito, lo invitamos a conocer la cartilla “ABC para la gestión de procesos sancionatorios derivados de la detección de infracciones de tránsito mediante sistemas automáticos” elaborada por la Superintendencia de Transporte y la Agencia Nacional de Seguridad Vial, que se encuentra disponible en la página web www.supertransporte.gov.co.

SOY USUARIO RESPONSABLE

TODO SOBRE EL TRANSPORTE DE NIÑOS, NIÑAS Y ADOLESCENTES



La Constitución Política de 1991 consagró una protección reforzada a favor de los niños, niñas y adolescentes, esto es, a todas las personas menores de 18 años.

Entre otros, determinó que¹ i) sus derechos son fundamentales otorgando garantías inmediatas, como la acción de tutela para la protección de estos; ii) sus derechos son prevalentes, es decir, no podrán ser conciliados frente a los de otra persona; iii) serían protegidos de diversas formas de agresión, como pueden ser el abandono, la violencia física o moral, el secuestro, la venta, el abuso sexual, la explotación laboral y económica y los trabajos riesgosos; iv) gozarían también de los demás derechos consagrados en los tratados internacionales de los cuales Colombia es Estado parte; y, v) como consecuencia de su debilidad e indefensión por su corta edad, vulnerabilidad y dependencia, el Estado tiene el deber de garantizar su bienestar.

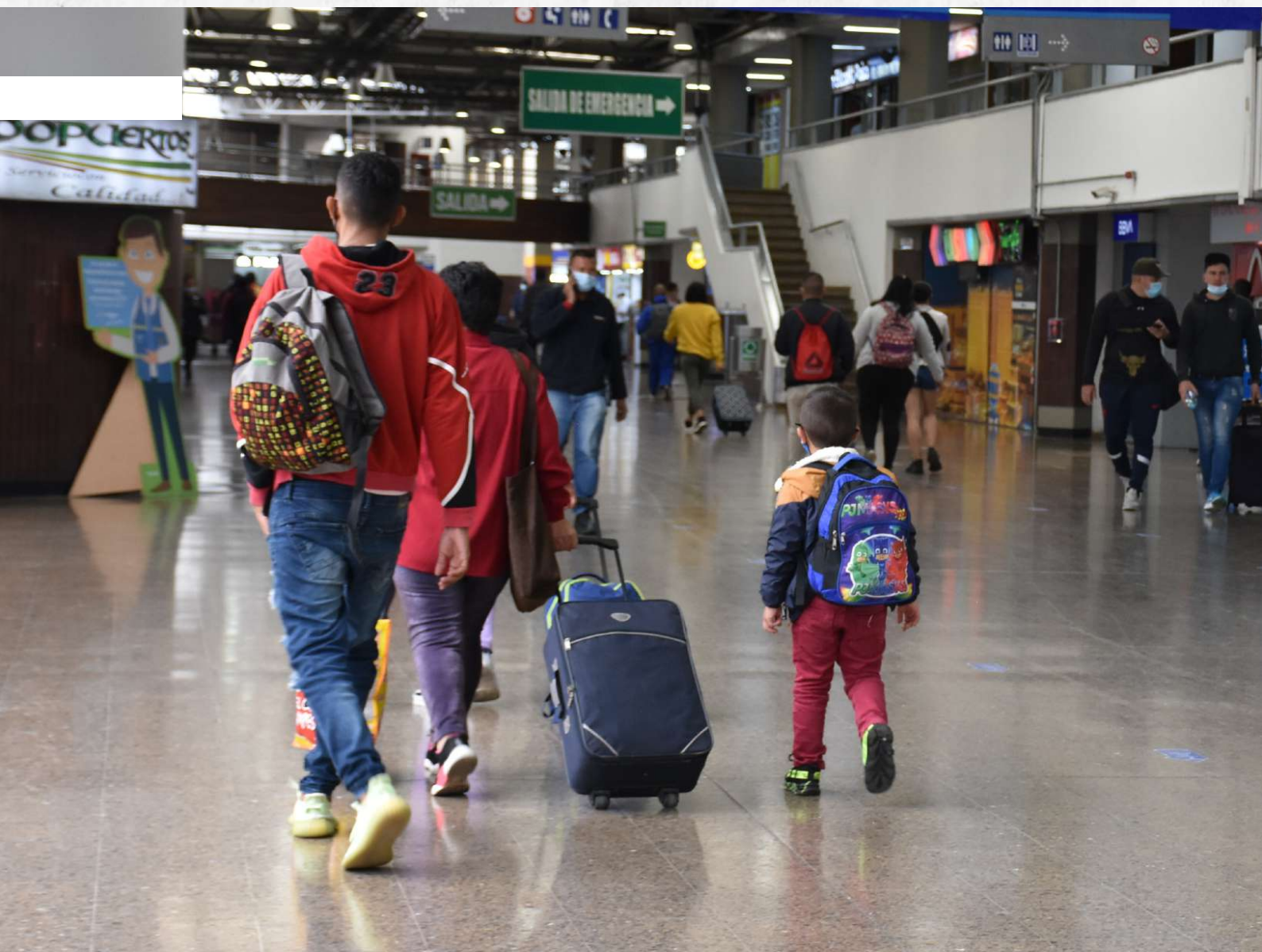
1. Artículo 44 de la Constitución Política de Colombia.

A partir de lo anterior, y siendo respetuosos con sus derechos, la normatividad en general ha dispuesto ciertas reglas o medidas con el fin de proteger su libre locomoción, pero en lo relacionado con el transporte de niños, niñas y adolescentes las dudas son numerosas y abarcan principalmente los siguientes motivos: el precio, la documentación requerida para viajar y la posibilidad de hacerlo sin un adulto acompañante.

Respecto al precio, el modo aéreo tiene reglas claras²:

En trayectos nacionales, un pasajero adulto puede viajar con un niño menor de dos años sin pagar tarifa alguna por éste, siempre y cuando el menor viaje en sus brazos y no ocupe una silla. A los niños menores de 12 años, se les cobrará una tarifa máxima equivalente a las dos terceras partes (2/3) de la tarifa correspondiente, con derecho a ocupar asiento.

2. RAC 3 - Actividades Aéreas Civiles, Sección 3.10.1.9. Transporte de Menores.



- En los trayectos internacionales, a cada niño menor de dos años se le cobrará una tarifa máxima equivalente al 10% del precio total pagado por el adulto acompañante, siempre que la reserva del menor se haga en el mismo momento.

- Lo anterior, siempre que no se trate de tarifas promocionales.

En el transporte terrestre de pasajeros, por analogía, se aplicarán las reglas del modo aéreo respecto de los menores de "brazos"³, es decir, todo niño o niña que no ha alcanzado los dos años. Así las cosas, no cancelarán el precio siempre y cuando no ocupen silla; dicho de otra manera, los niños, niñas y adolescentes

que superen dicha edad deberán pagar el pasaje y ocupar asiento, en el entendido que ningún vehículo puede circular con más personas de las autorizadas según su capacidad.⁴

3 .Sentencia T-087 de 2005. Sala Tercera de revisión de la Corte Constitucional.

4. Parágrafo del artículo 82 de la Ley 769 de 2002.



En lo relacionado con la documentación requerida para realizar un viaje, debemos distinguir si el trayecto es nacional o internacional:

- En el primer caso, cuando el origen y el destino sea en Colombia, los niños y niñas de cero a siete años deberán presentar la copia del registro civil de nacimiento, el cual expide la Registraduría Nacional del Estado Civil en notarías o consulados y que no tiene fecha de caducidad; si la edad se encuentra entre los 7 y los 18 años, el documento requerido será la tarjeta de identidad. Si el menor no va en compañía de sus padres, podrá autorizar a un tercero, el cual deberá portar dicho permiso.
- En el segundo caso, cuando el destino sea fuera del territorio nacional, deberán llevar el pasaporte vigente, además cuando la salida del país sea con solo uno de los padres, o con una persona distinta a los representantes legales, deberá tener el permiso de aquel con el que no viajare, debidamente autenticado ante notario o autoridad consular, con información de lugar de destino, el propósito del viaje y la fecha de salida e ingreso de nuevo al país.

Si en el pasaporte no figura el nombre de los padres del menor, deberá presentar copia del registro civil de nacimiento en el que conste el parentesco, del cual no es necesario dejar una copia al oficial de migración y, finalmente, los documentos exigidos para el ingreso al país de destino, por ejemplo, el visado según corresponda.



Pero el tema que mayor duda presenta para los usuarios del servicio, es aquella posibilidad de que el menor viaje sin compañía de un adulto:

- En principio, podrán viajar sin compañía de sus padres, de su representante legal o de un adulto responsable autorizado por estos, pero deberán hacerlo recomendados con la empresa prestadora del servicio, de acuerdo con las condiciones señaladas por esta. Esto puede cobrar cargos adicionales en caso de requerirse la asignación de personal para la custodia, por lo que ¡recuerde, estos precios deben ser informados a quien adquiera el tiquete!
- De acuerdo con las políticas de la empresa, se podrá exigir una autorización de viajar sin compañía, otorgada por parte de sus padres o sus representantes legales.
- Se deberán dar los datos de la persona autorizada para recibir o recoger al niño, niña o adolescente en el lugar de destino, respecto de la cual y para este efecto, se entiende que cuentan con la autorización del titular de esos datos.
- Las empresas podrán establecer la edad mínima para el transporte de un menor sin acompañante, siempre y cuando se garantice plenamente la protección del menor. En el transporte terrestre la edad promedio suele estar en los 14 años, en el modo aéreo, siete. Recomendamos informarse previamente con el transportador.

Los niños no deberán ocupar asientos contiguos a las puertas de acceso o a las salidas de emergencia y, que los menores de cinco años tendrán prelación para el embarque.

La Policía de Infancia y Adolescencia tiene funciones para apoyar la vigilancia permanente del tránsito de estos en terminales de transporte terrestre, aéreo y marítimo.

ESPECIAL

RECORDAR ES VIVIR

Por:



Anny Sampayo



Miguel Latiff

GRACIAS, GRACIAS, GRACIAS, primero a Dios, después a cada uno de los valiosos seres humanos que hace 30 años iniciaron la construcción de un sueño propio y un sueño de País, y llenaron su corazón de alegría, ganas, fe, confianza, motivación, gallardía, valentía, propósito, humildad, unión, apoyo, colaboración, mística, compromiso, sentido de pertenencia, y dedicación.

Dice el adagio, “recordar es vivir”, y aquí, además de volver a sentir la alegría por los momentos vividos, es recordar que quienes llegaban a la Superintendencia General de Puertos éramos recibidos con una bella sonrisa que emanaba tranquilidad, seguridad, confianza, alegraba el día, generando que la permanencia de las personas en las instalaciones de nuestra empresa, fuera agradable.

Rememorar que se hacían las llamadas “vacas” para reunir el dinero para comprar lo requerido para degustar una deliciosa taza de café, cuyo aroma, despertaba sentidos, emociones y ganas para crear, interpretar, y definir el lineamiento a seguir, no solo al interior de nuestra bella entidad, sino el trazar el camino de la actividad portuaria. Y no solo para el café, sino para todo aquello que se requería para que nuestra segunda casa, nuestra empresa, fuera un remanso de paz, certeza, y creatividad, liderado por el Superintendente de la época, quien con un trabajo mancomunado logró cerrar un capítulo importante en la historia de Colombia, y se implementara con éxito una de las más atrevidas y pujantes ideas de la época: privatizar la actividad portuaria, apostándole a la visión, seriedad, empuje y aporte del empresario privado, en un cara y sello por el éxito de dicha iniciativa.



En el transcurso de estos 30 años hemos vivido acontecimientos importantes, la interpretación y expedición de normas que permitieran desarrollar y ejecutar el modelo económico ordenado por el Congreso de la República, generando confianza y seguridad jurídica para lograr la vinculación del sector privado a la actividad portuaria. Empresarios privados pujantes, evitando el ingreso de dineros procedentes de dudoso origen, la entrega a dichos empresarios de los terminales marítimos que antes eran manejados por el Estado, conocidas actualmente como las Sociedades Portuarias Regionales.

El entender el significado que este cambio representó a los empleados de dichos terminales, el comprender que el crecimiento del país no es solo responsabilidad del Estado sino de los particulares, por ello, adicionalmente se entregaron concesiones portuarias marítimas al sector privado, algunas con 100% de capital privado y otras compartidas con capital público.

Así mismo, la administración antes de su entrega a los privados, de importantes terminales marítimos, especialmente los de Buenaventura y Tumaco, la publicación en 1.994 del Primer Boletín Portuario, se respetaron las decisiones de otras instancias del Estado, desarrollando estrategias para garantizar los derechos adquiridos por los particulares por decisiones anteriores a dicha privatización.



"El crecimiento del país no es solo responsabilidad del Estado, sino también de los particulares"



Producto del modelo de privatización, el empresario privado le dio un nuevo auge e impulso al crecimiento del país al implementar nuevas sinergias que permitieron reducir tiempos y tarifas, mejorar la eficiencia en las operaciones portuarias ofreciendo servicios de calidad, implementando buenas prácticas, tecnologías novedosas de estándares internacionales, capacitando a sus trabajadores dentro y fuera del ámbito nacional.

La emoción de compartir momentos históricos como la llegada del primer crucero turístico a nuestros puertos, y principalmente, atendiendo las recomendaciones impartidas por la Superintendencia en el marco del ejercicio de sus funciones de vigilancia e inspección, y asumiendo las acciones administrativas en ejercicio de la función de control, cuando ello fue necesario.

Así como el empresario supervisado creció, igualmente lo hicieron nuestros funcionarios y por ende nuestra entidad.



Estuvimos informados de la gestión y de lo que se realizaba al interior de la entidad a través de una publicación mensual interna llamada “Bien Portuario”, y se constituyó en motivo de orgullo y celebración, cada vez que se entregaba una concesión portuaria, porque era el producto final de un arduo, permanente y constante trabajo.

Es así como en el año 2000, se inició una segunda etapa de la entidad con una transformación al separar y definir las instancias responsables de la regulación, ejecución de política y supervisión, y se asignan nuevas responsabilidades al recibir la delegación de las funciones de vigilancia, inspección y control de las demás modalidades de transporte, creando con ello las Delegaturas de Puertos, de Concesiones e Infraestructura y la de Tránsito y Transporte Automotor, transformándose en Superintendencia de Puertos y Transporte.

Como producto de esta transformación se vivieron momentos que nos llenan de orgullo, entre ellos, recibir la Certificación y Recertificación de Calidad otorgada por el DANE a la Información Básica de carácter estadístico de la operación Sistema de Indicadores de Gestión Portuaria, la Certificación y Recertificación dada por el Icontec al “Ejercicio de la vigilancia virtual objetiva sobre los aspectos administrativos, de infraestructura y logísticos

Las responsabilidades asumidas exigieron una permanente inversión en el capital humano en diversos procesos de formación a nivel de pregrado, posgrado, y de mejoramiento de destrezas y habilidades profesionales realizados a nivel nacional e internacional, algunas de ellas a través de becas otorgadas por Puertos del Estado de España.

Se creó un ambiente adecuado para el ejercicio de nuestras funciones, entre otras, disfrutamos por más de siete años de la oficina con la mejor infraestructura del Estado,





de los aeródromos donde se presta el servicio público de transporte aéreo en el país en el marco de los principios de libre acceso, calidad y seguridad.”, y la autorización de las facultades de Conciliación, Arbitraje y Amigable Composición del Sector Infraestructura y Transporte

El estar informado de la gestión interna y la motivación de los funcionarios a escribir artículos para su publicación en los Boletines internos “Superinformado”, “Supergente”, y después a través de las carteleras digitales.

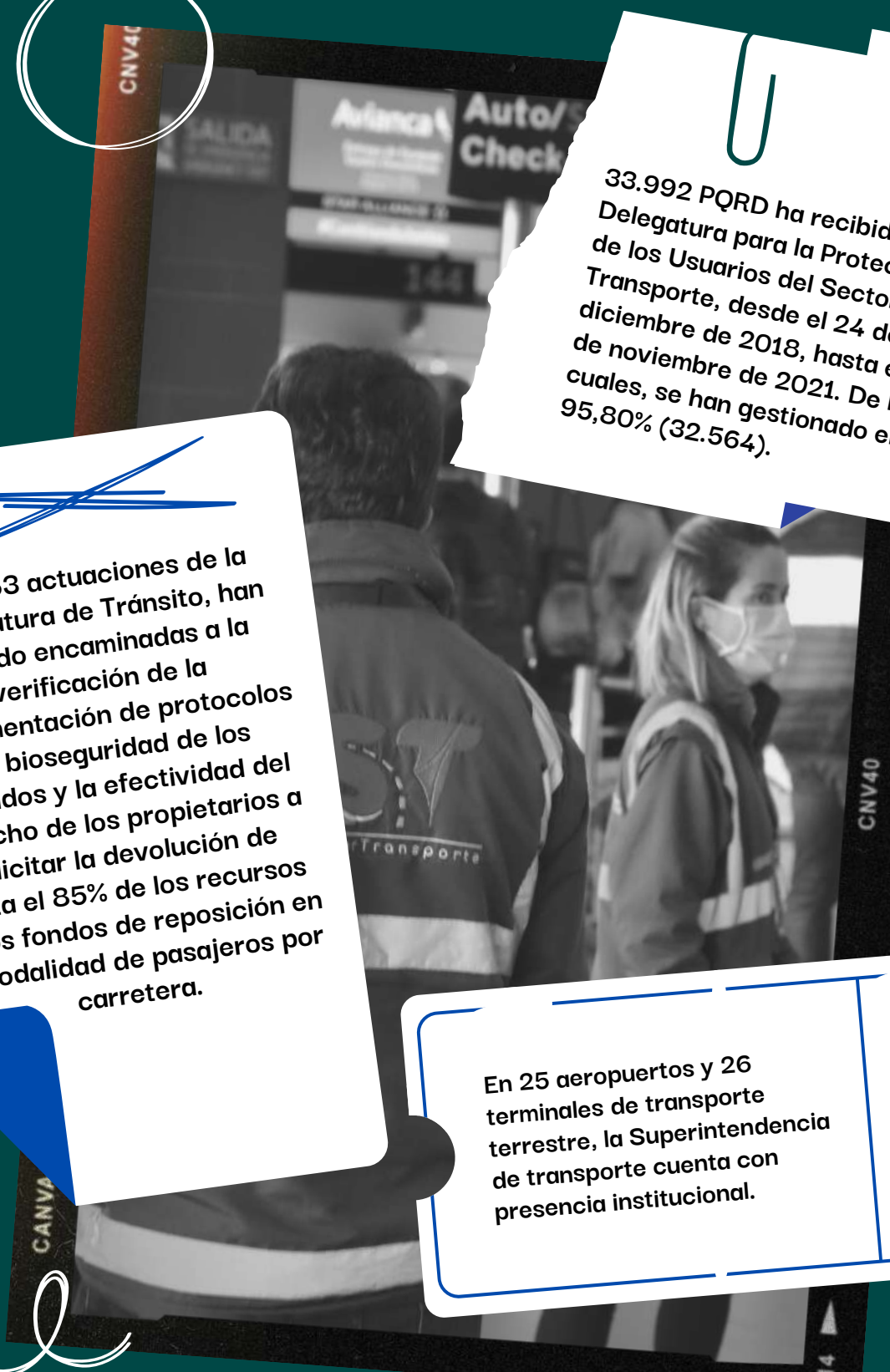
Y lo más importante, las jornadas de integración de los funcionarios a través de las diversas celebraciones de fin de año, las decoraciones navideñas, el participar en campeonatos de fútbol, de tejo, de bolos, vacaciones recreativas, los disfraces de los funcionarios para las fiestas de halloween, las novenas navideñas, todo esto y mucho más, nos hacen decir, que todo ha valido la pena y es el soporte, la base para continuar creciendo para nosotros mismos, nuestras familias, nuestro país.

Como vemos, 30 años de historia no se pueden reflejar en estas emotivas y pocas palabras. Las alegrías, tristezas, y retos vividos, también traen a nuestra memoria el recordar y reconocer a los exfuncionarios, contratistas, pasantes, proveedores, pensionados y a aquellos quienes se nos adelantaron en volver a la casa de nuestro Padre Celestial. De todo corazón decirles Gracias por lo vivido, compartido, enseñado, y aprendido, porque gracias a ellos, a su granito de arena, y al aporte de quienes hoy conformamos la familia Supertransporte, esta entidad continúa creciendo, progresando, posicionándose en el sector, en la ciudadanía, contribuyendo a hacer de Colombia un mejor país, para y con el beneplácito y orgullo de nuestras familias.

La experiencia vivida evidenció la necesidad de realzar la importancia del usuario de la actividad de transporte, proteger sus derechos no solo como consumidor, y es así, como a finales del año 2018, se realiza la segunda transformación de la entidad, al incorporar en forma específica la promoción, prevención y protección del usuario de esta importante actividad, y se realiza su transformación a Superintendencia de Transporte.

Estos aprendizajes nos los trae la pandemia, y la entidad ha salido fortalecida siendo merecedores de reconocimientos como el realizado por los Operadores Económicos Autorizados, la publicación del Boletín Estadístico de Tráfico Portuario en inglés y español en la página web de la Comisión Interamericana de Puertos CIP, la actualización de la nueva batería de Indicadores de Eficiencia Portuaria, la celebración de convenios con la Red Nacional de Protección al Consumidor, y su participación en eventos nacionales e internacionales.

LA SUPER EN CIFRAS



49.953 actuaciones de la Delegatura de Tránsito, han estado encaminadas a la verificación de la implementación de protocolos de bioseguridad de los vigilados y la efectividad del derecho de los propietarios a solicitar la devolución de hasta el 85% de los recursos de los fondos de reposición en la modalidad de pasajeros por carretera.

33.992 PQRD ha recibido la Delegatura para la Protección de los Usuarios del Sector Transporte, desde el 24 de diciembre de 2018, hasta el 16 de noviembre de 2021. De las cuales, se han gestionado el 95,80% (32.564).

En 25 aeropuertos y 26 terminales de transporte terrestre, la Superintendencia de transporte cuenta con presencia institucional.

387 circulares fueron derogadas gracias a la expedición de la Circular Única, como base para la simplificación y racionalización del ordenamiento jurídico en el sector.

Segundo lugar para la Superintendencia de Transporte en el Concurso de Buenas Prácticas Regulatorias, en las categorías de Depuración Normativa y Consulta Pública, del DNP y la CAF.

67.739 formularios se han recibido mediante el Sistema de Autogestión y Supervisión de Protocolos-SASPRO, por parte de las infraestructuras de transporte, reportando acciones de bioseguridad, junto con 225.000 evidencias.



98% fue el porcentaje de cumplimiento de los concesionarios viales, al tomar acciones de mejora en los hallazgos que arrojó el programa de Supervisión Especial de Temporada Alta-SETA.

34% del personal de la Supertransporte corresponde al programa Juventud y Meritocracia.

844 vigilados de la Delegatura de Puertos, han sido capacitados en 2021, sobre la normatividad vigente en el sector portuario y fluvial.

REVISTA DE LA SUPERINTENDENCIA DE TRANSPORTE - TRANSPORTE Y LEGALIDAD

WILMER ARLEY SALAZAR ARIAS
SUPERINTENDENTE DE TRANSPORTE

ADRIANA MARGARITA URBINA PINEDO
SUPERINTENDENTE DELEGADA DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE

ADRIANA DEL PILAR TAPIERO CÁCERES
**SUPERINTENDENTE DELEGADA PARA LA PROTECCIÓN A LOS USUARIOS
DEL SECTOR TRANSPORTE**

ANDRÉS PALACIOS LLERAS
SUPERINTENDENTE DELEGADO DE PUERTOS

HERMES JOSÉ CASTRO ESTRADA
SUPERINTENDENTE DELEGADO DE CONCESIONES E INFRAESTRUCTURA

COLABORADORES:

ANNY SAMPAYO
MIGÜEL LATIFF
ANDRÉS CASTRO
ANDREA PORTILLO
IHOVANNA LEÓN
TATIANA NAVARRO

EDICIÓN:

ANDREA DEL PILAR MANCERA ROJAS

DISEÑO Y DIAGRAMACIÓN:

JEISSON HERNÁN DÍAZ DUARTE