

**MINISTERIO DE TRANSPORTE
SUPERINTENDENCIA DE TRANSPORTE**

RESOLUCIÓN NÚMERO 10025 **DE** 03/10/2024

Por la cual se imparten unas órdenes administrativas

Expediente virtual: 2024740260100031E

**LA DIRECTORA DE INVESTIGACIONES DE CONCESIONES E
INFRAESTRUCTURA**

En ejercicio de las facultades legales conferidas por el Decreto 1079 de 2015, los artículos 4, 5, 19 del Decreto 2409 de 2018, Ley 105 de 1993, Ley 336 de 1996, en concordancia con el artículo 42 del Decreto 101 de 2000 modificado por el artículo 4 del Decreto 2741 de 2001, y demás normatividad relacionada,

CONSIDERANDO

PRIMERO: Que el artículo 2 de la Constitución Política dispuso entre los fines esenciales del Estado el servicio a la comunidad, la promoción de la prosperidad general y la garantía efectiva de los principios, derechos y deberes consagrados en la Constitución; la defensa de la independencia nacional, el deber de mantener la integridad territorial y asegurar la convivencia pacífica y la vigencia de un orden justo. Asimismo, estableció que las autoridades de la República están instituidas para proteger a todas las personas residentes del país en su vida, honra, bienes, creencias y demás derechos y libertades, y para asegurar el cumplimiento de los deberes sociales del Estado y de los particulares.

SEGUNDO: Que el artículo 24 de la Constitución Política establece que todo colombiano tiene derecho a circular libremente por el territorio nacional, con las limitaciones que establezca la ley.

TERCERO: Que el artículo 82 de la Constitución Política dispuso que es deber del Estado velar por la protección de la integridad del espacio público y por su destinación al uso común, el cual prevalece sobre el interés particular.

CUARTO: Que el artículo 209 de la Constitución Política establece que la función administrativa está al servicio de los intereses generales; siempre en observancia de principios tales como la igualdad, moralidad, eficacia, economía, celeridad, imparcialidad, publicidad y, de acuerdo, con la descentralización, la delegación y la desconcentración de funciones.

QUINTO: Que el artículo 333 de la Constitución Política dentro de su primera premisa enfatizó que la actividad económica y la iniciativa privada son libres, dentro de los límites del bien común.

SEXTO: Que el artículo 365 de la Constitución Política establece que al Estado le corresponde asegurar la prestación eficiente de los servicios públicos a todos

RESOLUCIÓN No 10025 **DE** 03/10/2024
Por la cual se imparten unas órdenes administrativas

los habitantes del territorio nacional de acuerdo con el régimen jurídico que para el efecto fije la ley, sin desconocer que estos servicios pueden ser prestados por el mismo Estado de manera directa o indirecta, por comunidades organizadas o por particulares, evento en el cual, el Estado mantiene la regulación, el control y la vigilancia de dichos servicios.

SÉPTIMO: Que el artículo 4 de la Ley 472 de 1998, por el cual se desarrolla el artículo 88 de la Constitución Política, introdujo un listado enunciativo de aquellos derechos colectivos de interés constitucional y, en su literal j), incluyó dentro de estos *"el acceso a los servicios públicos y a que su prestación sea eficiente y oportuna"*.

OCTAVO: Que de conformidad con lo dispuesto en el artículo 2 y numeral 2 del artículo 3 de la Ley 105 de 1993, en concordancia con el inciso primero del artículo 5 de la Ley 336 de 1996, el transporte es un servicio público esencial bajo la regulación del Estado que implica la prevalencia del interés general sobre el particular, especialmente, en cuanto a la garantía a todos los habitantes del territorio nacional de la adecuada prestación del servicio que permita el ejercicio del derecho fundamental a la libertad de locomoción, circulación o movilidad previsto en el artículo 24 de la Constitución Política, preponderancia que también ha sido reconocida en diferentes pronunciamientos de la Corte Constitucional, por ejemplo, en las Sentencias C-450 de 1995, C-885 de 2010, T-604 de 1992, T-987 de 2012 y T-202 de 2013, en las que se destaca la protección especial que debe existir por parte del Estado.

Asimismo, en el sector transporte la seguridad y la integridad de los usuarios es prioridad esencial dentro de la prestación del servicio público esencial de transporte, así como de los servicios conexos y complementarios que se prestan a través de la infraestructura dispuesta para tal fin. Esto lo dejó en claro el legislador en el artículo 2 de la Ley 105 de 1993, en los artículos 2 y 3 de la Ley 336 de 1996 y en el artículo 3 de la Ley 1682 de 2013.

NOVENO: Que el artículo 3 de la Ley 336 de 1996 establece: *"...en la regulación del transporte público las autoridades competentes exigirán y verificarán las condiciones de seguridad, comodidad y accesibilidad requeridas para garantizarle a los habitantes la eficiente prestación del servicio básico y de los demás niveles que se establezcan al interior de cada modo..."*

DÉCIMO: Que el numeral 1 del artículo de la Ley 105 de 1993 dispuso que el acceso al transporte implica que el usuario pueda transportarse a través del medio y modo que escoja en buenas condiciones de acceso, comodidad, calidad y seguridad. Asimismo, que los usuarios sean informados sobre los medios y modos de transporte que le son ofrecidos y las formas de su utilización.

DÉCIMO PRIMERO: Que el artículo 9 de la Ley 105 de 1993 señaló quienes pueden ser sujetos de las sanciones por violación a las normas y regulaciones del sector transporte, según las disposiciones que rigen en cada modo, así: i) los operadores del servicio público de transporte y los de los servicios especiales, ii) las personas que conduzcan vehículos, iii) las personas que utilicen la infraestructura de transporte, iv) las personas que violen o faciliten la violación de las normas, v) las personas propietarias de vehículos o equipos de transporte y vi) las empresas de servicio público.

RESOLUCIÓN No 10025 **DE** 03/10/2024
Por la cual se imparten unas órdenes administrativas

DÉCIMO SEGUNDO: Que el artículo 2 de la Ley 1682 de 2013 dispone que la infraestructura del transporte es un sistema de movilidad integrado por un conjunto de bienes tangibles, intangibles y aquellos que se encuentren relacionados con este, el cual está bajo la vigilancia y control del Estado, y se organiza de manera estable para permitir el traslado de las personas, los bienes y los servicios, el acceso y la integración de las diferentes zonas del país y que propende por el crecimiento, competitividad y mejora de la calidad de la vida de los ciudadanos.

DÉCIMO TERCERO: Que el artículo 3 de la Ley 1682 del 2013 determina: *"Características de la infraestructura del transporte. La infraestructura de transporte como sistema se caracteriza por ser inteligente, eficiente, multimodal, segura, de acceso a todas las personas y carga, ambientalmente sostenible, adaptada al cambio climático y vulnerabilidad, con acciones de mitigación y está destinada a facilitar y hacer posible el transporte en todos sus modos."*

DÉCIMO CUARTO: Que el artículo 42 del Decreto 101 de 2000, modificado por el artículo 4 del Decreto 2741 de 2001 precisó que; *"Estarán sometidas a inspección, vigilancia y control de la Supertransporte, exclusivamente para el ejercicio de la delegación prevista en los artículos 40, 41 y 44 de este decreto o en las normas que lo modifiquen, las siguientes personas naturales o jurídicas:*

- "1. Las personas jurídicas con o sin ánimo de lucro, las empresas unipersonales y las personas naturales que presten el servicio público de transporte.*
- 2. Las entidades del Sistema Nacional de Transporte, establecidas en la ley 105 de 1993, excepto el Ministerio de Transporte, en lo relativo al ejercicio de las funciones que en materia de transporte legalmente les corresponden.*
- 3. Los concesionarios, en los contratos de concesión destinados a la construcción, rehabilitación, operación y/o mantenimiento de la infraestructura de transporte en lo relativo al desarrollo, ejecución y cumplimiento del contrato, sobre los cuales se ejercerá inspección y vigilancia.*
- 4. Los operadores portuarios.*
- 5. Las personas jurídicas con o sin ánimo de lucro, las empresas unipersonales y las personas naturales que presten servicios de instrucción y capacitación del servicio público de transporte.*
- 6. Las demás que determinen las normas legales".*

DÉCIMO QUINTO: Que la Superintendencia de Transporte en observancia de la delegación de que trata el artículo 4 del Decreto 2409 de 2018 ejerce las funciones de vigilancia, inspección y control que le corresponden al Presidente de la República como suprema autoridad administrativa en materia de tránsito, transporte y su infraestructura velando por el libre acceso, seguridad y legalidad del transporte, en aras de contribuir a una logística eficiente del sector.

DÉCIMO SEXTO: Que de acuerdo con el artículo 5 del Decreto 2409 de 2018 son funciones de la Superintendencia de Transporte –entre otras- ordenar y/o decretar medidas especiales o provisionales a través de acto administrativo de carácter particular y cuando así proceda, para que se adopten los correctivos necesarios por los prestadores del servicio de transporte, los puertos, las concesiones o infraestructura, servicios conexos, y los demás sujetos previstos en la ley en busca de garantizar la debida prestación del servicio público de transporte, así como la correcta operación de los servicios conexos en puertos, concesiones e infraestructura, siempre privilegiando la protección de los derechos de los usuarios en los términos señalados en la normativa vigente.

RESOLUCIÓN No 10025 **DE** 03/10/2024
Por la cual se imparten unas órdenes administrativas

DÉCIMO SEPTIMO: Que el artículo 19 del Decreto 2409 del 2018 determinó que dentro de las funciones de la Dirección de Investigaciones de Concesiones e Infraestructura se encuentra la de analizar la información que reciba de la Dirección de Promoción y Prevención de Concesiones e Infraestructura, con el propósito de dar inicio o no a una investigación administrativa por infracción al régimen normativo correspondiente, decretar medidas especiales, provisionales y las demás contenidas en la ley y/u ordenar a los infractores la modificación o terminación de las conductas que sean contrarias a las disposiciones relacionados con los contratos de concesión y/o de los servicios conexos destinados a la construcción, rehabilitación, operación, explotación, así como a la construcción y/o al mantenimiento de la infraestructura vial, aeroportuaria y férrea.

DÉCIMO OCTAVO: Que la Unidad Administrativa Especial de la Aeronáutica Civil (Aerocivil) mediante resolución 3876 de 4 de agosto de 2010, otorgó el contrato de concesión Nro. 10000078 OK - 2010, licitación pública número 10000001 - OL - 2010 a la sociedad Aeropuertos de Oriente S.A.S NIT. Nro. 900.373.778-6, para que el concesionario realice la administración, operación, explotación comercial, mantenimiento y modernización del aérea concesionada de los aeropuertos Camilo Daza de la ciudad de Cúcuta - Norte de Santander, Palonegro de la Ciudad de Bucaramanga - Santander, Yariguíes de Barrancabermeja, Alfonso López Pumarejo de la ciudad de Valledupar - Cesar, Simón Bolívar de la ciudad de Santa Marta y Almirante Padilla de la ciudad de Riohacha, La Guajira.

DÉCIMO NOVENO: Que el proceso de subrogación del Contrato de Concesión Nro. 10000078-OK-2010 inició mediante la Resolución Nro. 05801 del 23 de octubre de 2013 proferida por la Unidad Administrativa Especial de la Aeronáutica Civil - Aerocivil y culminó el 26 de diciembre de 2023, con la firma de representantes legales de la Agencia Nacional de Infraestructura - ANI y la Unidad Administrativa Especial de la Aeronáutica Civil - Aerocivil del acta de entrega y recibo del contrato de concesión Nro. 10000078-OK-2010

HECHOS Y ACTUACIÓN ADMINISTRATIVA

VIGÉSIMO: El 23 de junio de 2024, la Dirección de Promoción y Prevención de Concesiones e Infraestructura remite a la Dirección de Investigaciones de Concesiones e Infraestructura el memorando Nro. 20247300072363, en el cual somete para estudio merito, la problemática presentada en el Aeropuerto Internacional Palonegro de Lebrija (Santander) por las restricciones para recoger pasajeros en dicha terminal a los vehículos automotores habilitados en la modalidad de transporte individual que no se encuentren asociados al Consorcio Taxi Aeropuerto identificado con NIT 901569480-3.

Situación que, ha derivado no solo afectación a los usuarios que arriban a la terminal aérea pues no se garantiza la libre escogencia de los servicios de transporte terrestre en la modalidad que desean para salir de la infraestructura de transporte. Sino que, además, ha tenido como consecuencias riñas entre los conductores de vehículos tipo individual y colectivo en la infraestructura y situaciones de pregoneo por diferentes tipos de transporte, entre estos, el transporte ilegal quienes ofrecen servicios a los usuarios sometiendo a los

RESOLUCIÓN No 10025 DE 03/10/2024
Por la cual se imparten unas órdenes administrativas

pasajeros a caminar largos recorridos desde la zona de llegadas hasta las inmediaciones del terminal para ser transportados.

VIGÉSIMO PRIMERO: El 30 de enero de 2024 se llevó a cabo reunión Con Aeropuertos del Oriente S.A.S. con el objetivo de socializar y encontrar soluciones sobre los hechos que afectan el acceso al transporte público terrestre en sus diferentes modalidades. Adicionalmente, reiterar las competencias de las Superintendencia de Transporte frente al concesionario. Resaltándoles que la no entrega de información que se solicite en el marco de las funciones puede constituir una obstrucción de la actuación administrativa.

VIGÉSIMO SEGUNDO: El 15 de mayo de 2024, se realizó reunión entre las partes interesadas en atención a las quejas presentadas ante la Superintendencia de Transporte, en donde intervinieron la concesión que administra el Aeropuerto Internacional Palonegro Aeropuertos de Oriente S.A.S., representantes del gremio de transporte individual y especial y las autoridades de tránsito y de transporte. En esta se expuso con mayor ahínco la problemática por parte de cada una de las partes.

VIGÉSIMO TERCERO: El 12 y 13 de junio de 2024, la Superintendencia asistió a la mesa de trabajo y primer recorrido programado por la Agencia Nacional de Infraestructura, los administradores de la infraestructura de transporte denominada "Aeropuerto Internacional de Palonegro" y el Consorcio del Contrato de Concesión. Tal y como se puede observar en la evidencia fotográfica que integra el expediente se recorrieron las siguientes zonas:

- Zona de plataforma
- Zona de ingreso a la plataforma
- Señalización de zona ingresó a plataforma y túnel
- Zona de parqueo de taxis del consorcio
- Zona tomada por suelos de vehículos de servicio especial para parqueo
- Paso vehicular de entrada a la infraestructura del Aeropuerto Internacional Palonegro de la Ciudad de Bucaramanga

VIGÉSIMO CUARTO: El 14 de junio de 2024, se realizó mesa de trabajo interinstitucional convocada por la Gobernación de Santander en la que se trataron diferentes asuntos asociados con la problemática del aeropuerto "Palonegro". En esta se generaron unos compromisos frente a los controles por parte de los agentes de tránsito y DITRA. Asimismo, se determinó que se evaluarían posibles soluciones para atender la situación de imposibilidad de accesos al túnel de la infraestructura aeroportuaria por vehículos automotores que no hicieran parte del consorcio.

VIGÉSIMO QUINTO: Mediante oficio Nro. 20247400517291 del 19 de junio de 2024, esta Dirección requirió a la sociedad Aeropuertos de Oriente S.A.S., identificada con NIT. Nro. 900.373.778-6, para que:

"(...)1. Remita por medio digital copia de los planos del Aeropuerto Internacional de Palonegro el cual fue entregado por la Unidad Administrativa Especial de la aeronáutica Civil (Aerocivil) mediante contrato de concesión número 10000078 OK - 2010, licitación pública número 10000001 - OL - 2010, tal y como se precisó en mesa de trabajo celebrada los días 12 y 13 de junio de 2024

RESOLUCIÓN No 10025 DE 03/10/2024
Por la cual se imparten unas órdenes administrativas

2. *Relacione las empresas de transporte terrestre habilitadas –todas las modalidades- que tienen como destino, origen o tránsito por las inmediaciones o instalaciones del Aeropuerto Palonegro. Para el efecto, se requiere que remita las resoluciones de habilitación de las que tenga conocimiento de estas empresas.*

3. *Informe con cuales de estas empresas de transporte el concesionario tiene o ha tenido vínculo contractual alguno para la prestación del servicio de transporte terrestre con origen o destino de la infraestructura aérea.*

4. *Informe la(s) empresa(s) con las que en la actualidad tiene convenio para prestar el servicio de transporte público terrestre, suministrando la Razón Social y Nit de cada una de ellas.*

5. *Informe el estimado de pasajeros que se movilizan (llegadas y salidas) diariamente por la infraestructura aérea.*

6. *Remita los conceptos técnicos y pronunciamiento de distintas autoridades que determinan o manifiestan que la infraestructura de túnel del aeropuerto está catalogada como una infraestructura crítica.*

7. *Informe si dentro del contrato de concesión, alguno de sus documentos anexos y/o el Plan de Seguridad Aeroportuaria se especifican puntos de control en las vías de acceso al aeropuerto. En caso afirmativo remita copia de este, en donde se permita evidenciar de forma detallada, la ubicación de los puntos de control en el aeropuerto y/o lugares aledaños. Además, explique la logística empleada para realizar dichos controles de acceso.*

8. *En el evento de que alguna vía de acceso al aeropuerto requiera controles de acceso por parte del concesionario, indique si existen prestadores de servicio público terrestre de pasajeros que tengan permitido estacionarse en dicha vía controlada, de ser así justifique los motivos por los cuales los vehículos señalados tienen permitido estacionarse.*

9. *Informe si dentro del contrato de concesión y/o alguno de sus documentos anexos se especifica la ubicación para que las empresas de los distintos medios de transporte terrestre de pasajeros puedan desarrollar su actividad económica, esto es, dejar y recoger pasajeros. En caso afirmativo remita copia de este, en donde se permita evidenciar de forma detallada, la ubicación de los lugares señalados para cada medio de transporte terrestre de pasajeros.*

10. *Aclare el motivo por el cual presuntamente se exige a los taxistas miembros del consorcio estar carnetizados, especificando si realiza cobros por dicho concepto y por qué valor.*

11. *Señale si el concesionario cuenta con puntos de información en donde los usuarios de la infraestructura puedan conocer la ubicación específica para acceder a cada medio de transporte terrestre de pasajeros, allegue soportes que permitan corroborar lo informado, en caso de no contar con estos, indique a través de que medios garantizan que los usuarios accedan a la información necesaria para escoger de manera libre, voluntaria e informada el medio de transporte a través del cual desea moverse.*

Para atender este requerimiento cuenta con un término de cinco (5) días hábiles, contados a partir del día siguiente al recibo del presente oficio. La omisión al suministro de la información requerida por esta Superintendencia podrá dar lugar a las actuaciones administrativas de conformidad con el régimen sancionatorio previsto para tal fin, en las normas que regulan el sector. (...)

VIGÉSIMO SEXTO: A través de radicado 20245341265962 del 28 de junio de 2024, la sociedad Aeropuertos de Oriente S.A.S identificada con NIT. Nro. 900.373.778-6, dio respuesta al requerimiento Nro. 20247400517291, en el siguiente sentido:

"(...)En atención a su comunicación relacionada en el asunto, de manera atenta nos permitimos dar respuesta a cada uno de los puntos citados, así:

1. *Remita por medio digital copia de los planos del Aeropuerto Internacional de Palonegro el cual fue entregado por la Unidad Administrativa Especial de la*

RESOLUCIÓN No 10025 **DE** 03/10/2024
Por la cual se imparten unas órdenes administrativas

aeronáutica Civil (Aerocivil) mediante contrato de concesión número 10000078 OK - 2010, licitación pública número 10000001 - OL - 2010, tal y como se precisó en mesa de trabajo celebrada los días 12 y 13 de junio de 2024

Respuesta: *mediante el enlace de Google Drive relacionado en el anexo del presente documento, se comparten los planos del Aeropuerto Internacional Palonegro.*

2.Relacione las empresas de transporte terrestre habilitadas -todas las modalidades- que tienen como destino, origen o tránsito por las inmediaciones o instalaciones del Aeropuerto Palonegro. Para el efecto, se requiere que remita las resoluciones de habilitación de las que tenga conocimiento de estas empresas.

Respuesta: *mediante el enlace de Google Drive relacionado en el anexo del presente documento, se comparte la lista de las empresas de transporte terrestre habilitadas que prestan servicios desde y hacia el Aeropuerto Internacional Palonegro. En lo que respecta a la solicitud de las resoluciones de habilitación de estas empresas, se informa que no contamos con dichos documentos; no obstante, los mismos fueron solicitados a las respectivas empresas y esperamos suministrarlos en la medida que sean aportados.*

3.Informe con cuales de estas empresas de transporte el concesionario tiene o ha tenido vínculo contractual alguno para la prestación del servicio de transporte terrestre con origen o destino de la infraestructura aérea.

Respuesta: *El Concesionario Aeropuertos de Oriente S.A.S., no ha establecido vínculos contractuales con el fin de prestar servicio de transporte con origen o destino al Aeropuerto Palonegro, con ninguna de las empresas listadas en el ítem anterior; el vínculo contractual existente es con un operador logístico denominado Consorcio Taxi Aeropuerto, el cual, tiene por objeto, coordinar la prestación del servicio público en el Aeropuerto Internacional Palonegro. Dicha coordinación debe darse sobre todas las modalidades y debe vincular aquellos vehículos que deseen prestar sus servicios en el aeropuerto, sin distinción de la empresa a la que se encuentre vinculado, siempre que se dé cumplimiento a la normativa vigente para la prestación del servicio en la modalidad a la cual se encuentre habilitado.*

4.Informe la(s) empresa(s) con las que en la actualidad tiene convenio para prestar el servicio de transporte público terrestre, suministrando la Razón Social y Nit de cada una de ellas.

Respuesta: *Como se mencionó en la respuesta anterior, el concesionario Aeropuertos de Oriente S.A.S., no tiene vínculos contractuales o convenios con ninguna de las empresas listadas en el numeral 2 de la presente comunicación; el vínculo contractual existente es el celebrado con el Consorcio Taxi Aeropuerto como operador logístico para la prestación del servicio público de transporte en el Aeropuerto Internacional Palonegro.*

En razón a lo anterior, nos permitimos relacionar la información del Operador Logístico Consorcio Taxi Aeropuerto:

Razón social: Consorcio Taxi Aeropuerto NIT: 901569480-3

5.Informe el estimado de pasajeros que se movilizan (llegadas y salidas) diariamente por la infraestructura aérea.

Respuesta: *En el Aeropuerto Internacional Palonegro, en promedio, se movilizan diariamente entre 2.900 y 3.500 pasajeros llegando y un número similar de pasajeros saliendo.*

RESOLUCIÓN No 10025 DE 03/10/2024
Por la cual se imparten unas órdenes administrativas

6. Remita los conceptos técnicos y pronunciamiento de distintas autoridades que determinan o manifiestan que la infraestructura de túnel del aeropuerto está catalogada como una infraestructura crítica.

Respuesta: mediante el enlace de Google Drive relacionado en el anexo del presente documento, se comparte el concepto emitido por el comando de la Policía Metropolitana de Bucaramanga y acta del Comité de Seguridad del Aeropuerto Internacional Palonegro.

7. Informe si dentro del contrato de concesión, alguno de sus documentos anexos y/o el Plan de Seguridad Aeroportuaria se especifican puntos de control en las vías de acceso al aeropuerto. En caso afirmativo remita copia de este, en donde se permita evidenciar de forma detallada, la ubicación de los puntos de control en el aeropuerto y/o lugares aledaños. Además, explique la logística empleada para realizar dichos controles de acceso.

Respuesta: El Concesionario Aeropuertos de Oriente S.A.S., dentro de su objeto no tiene definido como obligación el control de las vías; el alcance del Contrato de Concesión 10000078-OK-2010 en este sentido, define las actividades de mantenimiento de las vías de circulación vehicular definidas dentro de las áreas concesionadas. No obstante, el RAC 160 Plan Nacional de Seguridad Aeroportuaria, sí define controles de acceso a áreas restringidas y controles de seguridad como la identificación del personal que desarrolla una actividad de manera permanente en las áreas públicas y restringidas de los aeropuertos.

8. En el evento de que alguna vía de acceso al aeropuerto requiera controles de acceso por parte del concesionario, indique si existen prestadores de servicio público terrestre de pasajeros que tengan permitido estacionarse en dicha vía controlada, de ser así justifique los motivos por los cuales los vehículos señalados tienen permitido estacionarse.

Respuesta: Dentro de las vías de circulación vehicular se encuentra la vía que conduce al punto de control de no pasajeros y al área de llegada de pasajeros, dicha validación se realiza por medio de una talanquera automática, mediante la cual se habilita el acceso vehicular para estos dos puntos; el primero en razón al control necesario de vehículos y equipos requeridos dentro de la operación en áreas de movimiento y el segundo, debido a que en el área de llegada de pasajeros también se encuentra ubicada la infraestructura crítica para el aeropuerto como lo son la subestación eléctrica y el tanque de combustible, entre otros; por tal razón, los vehículos que accedan a estos dos puntos deben estar plenamente identificados.

Entre los vehículos que circulan por este lugar, se encuentran:

- Vehículos requeridos en áreas de movimientos de aeronaves los cuales cuentan con permisos permanentes de acceso a áreas restringidas.
- Vehículos para pasajeros con movilidad reducida, los cuales previamente han coordinado el ingreso con el personal de seguridad del aeropuerto y/o con la Policía Aeroportuaria. Para estos vehículos se encuentra demarcada una posición de parqueo donde podrá recoger al pasajero bajo esta condición.
- Ambulancias requeridas para pasajeros o usuarios que requieran este servicio. Para estos vehículos también existe una posición demarcada donde podrán recoger a la persona que así lo requiera.
- Vehículos requeridos por personas que se encuentren bajo una condición especial de seguridad, este grupo de vehículos son plenamente identificados por la Policía Aeroportuaria y por el personal de seguridad del aeropuerto, coordinando su ingreso y ubicación.
- Vehículos de servicio público. Estos vehículos previamente han sido verificados en el cumplimiento de los requisitos establecidos por la autoridad de tránsito, esta

RESOLUCIÓN No 10025 DE 03/10/2024

Por la cual se imparten unas órdenes administrativas

verificación es realizada por el Consorcio Taxi Aeropuerto, para estos vehículos los conductores que acceden, deben contar con permiso de acceso al aeropuerto, procedimiento definido dentro del adjunto 7 al RAC 160 (Plan nacional de seguridad aeroportuaria).

- La premisa fundamental, que aplica para todos los casos, es lograr la plena identificación de los vehículos y las personas que acceden a este lugar.

9. Informe si dentro del contrato de concesión y/o alguno de sus documentos anexos se especifica la ubicación para que las empresas de los distintos medios de transporte terrestre de pasajeros puedan desarrollar su actividad económica, esto es, dejar y recoger pasajeros. En caso afirmativo remita copia de este, en donde se permita evidenciar de forma detallada, la ubicación de los lugares señalados para cada medio de transporte terrestre de pasajeros.

Respuesta: mediante el enlace de Google Drive relacionado en el anexo del presente documento, se comparte la obligación contractual establecida en el Apéndice F "Especificaciones Técnicas de Operación", acerca de la ubicación para los vehículos de servicio público de transporte de pasajeros (Individual/colectivo).

10. Aclare el motivo por el cual presuntamente se exige a los taxistas miembros del consorcio estar carnetizadas, especificando si realiza cobros por dicho concepto y por qué valor.

Respuesta: Respecto a lo solicitado, es preciso aclarar que la expedición de permisos de acceso al Aeropuerto Internacional Palonegro que sirve a la ciudad de Bucaramanga, es un procedimiento regulado en los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia - RAC 160¹ e incorporado en el Plan de Seguridad del Aeropuerto. Por otra parte, en cumplimiento del Contrato de Concesión N° 10000078-OK-2010, específicamente en el numeral 4.2.2 del Apéndice C, el cual hace parte integral del mismo, la expedición de permisos, tiene como finalidad la de cumplir con un sistema de identificación aeroportuaria que le permita al concesionario garantizar los servicios de seguridad y control dentro de las áreas concesionadas.

En referencia al cobro realizado por concepto de la expedición de los permisos de acceso al aeropuerto, informamos que estas tarifas están fijadas conforme a lo definido en la Resolución 2066 de 2010, la cual establece:

Título I Parte general. Artículo 2:

"(...) El concesionario de los Aeropuertos de Nororienté se encuentra autorizado a cobrar a los pasajeros, explotadores de aeronaves y demás usuarios de los aeropuertos a los que refiere esta resolución, las tasas y los derechos que aquí se contemplan (...)"

Título IV Derechos de expedición de carné Artículo 25, literal D, cita:

"(...) Artículo 25 la tarifa del derecho de expedición de carné es de:

d) Uno punto cinco (1.5) salarios mínimos diarios legales vigentes cuando la vigencia sea mayor a treinta (30) días calendario (...)"

Por lo anterior, las tarifas aplicadas para los ingresos regulados a partir del 25 de enero de 2024, por concepto de expedición de permisos con vigencia mayor a 30 días, es de Sesenta y Cinco Mil Pesos M/Cte. (\$65.000), dando cumplimiento a lo previsto por el Título VII Indexación de tarifas, de la Resolución 2066 del 26 de abril de 2010.

11. Señale si el concesionario cuenta con puntos de información en donde los usuarios de la infraestructura puedan conocer la ubicación específica para acceder

RESOLUCIÓN No 10025 DE 03/10/2024
Por la cual se imparten unas órdenes administrativas

a cada medio de transporte terrestre de pasajeros, allegue soportes que permitan corroborar lo informado, en caso de no contar con estos, indique a través de qué medios garantizan que los usuarios accedan a la Información necesaria para escoger de manera libre, voluntaria e informada el medio de transporte a través del cual desea moverse.

Respuesta: *En el Aeropuerto Internacional Palonegro, se cuenta con una oficina de servicio de atención al usuario, ubicada en el área pública del segundo piso del edificio terminal, donde los pasajeros y usuarios en general pueden obtener información sobre los diferentes servicios y facilidades con las que cuenta el Aeropuerto.*

VIGÉSIMO SÉPTIMO: Mediante oficio Nro. 20247400617691 del 26 de julio de 2024, esta Dirección requirió a la sociedad Aeropuertos de Oriente S.A.S identificada con NIT. Nro. 900.373.778-6, para que:

"1. Informe ¿cuáles son las zonas de áreas de seguridad restringidas en el Aeropuerto Internacional de Palonegro y que están incluidas en el plan de seguridad aprobado por la Aerocivil, basadas en la evolución de riesgo de seguridad?"

2. Informe si los taxis tienen acceso a las zonas restringidas o críticas por razones operacionales, de acuerdo con las sugerencias emitidas por la policía nacional, sobre la infraestructura crítica del Aeropuerto Internacional de Palonegro".

VIGÉSIMO OCTAVO: Por medio de radicado 20245341480162 del 09 de agosto de 2024, la sociedad Aeropuertos de Oriente S.A.S identificada con NIT. Nro. 900.373.778-6, dio respuesta al requerimiento Nro. 20247400617691, en el siguiente sentido:

"1. Informe ¿cuáles son las zonas de áreas de seguridad restringidas en el Aeropuerto Internacional de Palonegro y que están incluidas en el plan de seguridad aprobado por la Aerocivil, basadas en la evolución de riesgo de seguridad?"

Respuesta: *De acuerdo con lo que se encuentra definido la Resolución No. 02627 21 de diciembre de 2020 – Parte 160 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia (RAC 160) nos permitimos relacionar las siguientes definiciones:*

Área controlada. *Espacio en un aeropuerto o vinculado de alguna forma a la aviación civil, al que pueden tener acceso las personas o los vehículos; esta área está debidamente delimitada y separada de las áreas restringidas o de seguridad restringida y contará con uno o varios modos de control como vigilancia humana, por CCTV, control de acceso u otros y de forma extraordinaria o cuando lo considere el aeropuerto o las autoridades del Estado, sus controles podrán incrementarse o cambiar su uso.*

Zona o área de seguridad restringida. *Aquellas zonas o áreas de la parte aeronáutica de un aeropuerto identificadas como zonas de riesgo prioritarias, en las que, además de controlarse el acceso, se aplican otros controles de seguridad. Dichas zonas normalmente incluirán, entre otras cosas, todas las zonas de salida de pasajeros de la aviación comercial entre el punto de inspección y la aeronave; la plataforma, los locales de preparación de embarque de equipaje, incluidas las zonas en las que las aeronaves entran en servicio y están presentes el equipaje y la carga inspeccionados, los depósitos de carga, los centros de correo y los locales de la parte aeronáutica de servicios de provisión de alimentos y de limpieza de las aeronaves.*

RESOLUCIÓN No 10025 DE 03/10/2024
 Por la cual se imparten unas órdenes administrativas

Alineado a lo anterior el Plan de seguridad del aeropuerto en la tabla que se relaciona a continuación, describe las convenciones, el tipo de área y el nombre de estas, que son utilizados en el Aeropuerto Internacional Palonegro de Bucaramanga para la asignación de accesos a las zonas de seguridad pública o restringida del aeropuerto, de acuerdo con el sistema de identificación aeroportuaria.

Convención Áreas Aeropuerto.		
AREAS	NOMENCLATURA PROPUESTA	TIPO DE AREA
TODAS	T	Restringida /Publica
SALA DE ARRIBO/EQUIPAJES NACIONAL	BN	Restringida
SALA DE ARRIBO/EQUIPAJES INTERNACIONAL	BI	Restringida
SALA DE EMBARQUE NACIONAL	SN	Restringida
SALA DE EMBARQUE INTERNACIONAL	SI	Restringida
PLATAFORMA	P	Restringida
CENTRO DE EXTINCION DE INCENDIOS	EI	Restringida
TORRE DE CONTROL	TW	Restringida
PISTA	PI	Restringida
CENTRO DE ACOPIO	CA	Restringida
SUBESTACION ELECTRICAS	PE	Restringida
TERRAZAS	TE	Restringida
OFICINAS DE HANDLING	OH	Restringida
PTAP	PP	Restringida
PTAR	PR	Restringida
ESTACION DE COMBUSTIBLE	EC	Restringida
ZONA DE HANGARES	H	Restringida
PERIMETRO	ZP	Restringida
EQUIPAJES FACTURADO HBS	HB	Restringida
COUNTERS	MF	Publica Controlada
ZONA PUBLICA	AP	Publica

2. Informe si los taxis tienen acceso a las zonas restringidas o críticas por razones operacionales, de acuerdo con las sugerencias emitidas por la policía nacional, sobre la infraestructura crítica del Aeropuerto Internacional de Palonegro.

Respuesta: *El consorcio taxi aeropuerto no tiene acceso a zonas restringidas, sin embargo, el área del túnel es considerada área controlada por la cercanía de esta misma a la infraestructura crítica, este ingreso es utilizado para dos condiciones especiales: la circulación de los taxis controlados que se dirigen a la llegada de pasajeros, y los esquemas especiales de seguridad. Lo anterior, alineado a las recomendaciones realizadas por parte de la Policía Nacional condición revisada en el comité de seguridad de aeropuerto."*

VIGÉSIMO NOVENO: A través de oficio Nro. 20247400616831 del 26 de julio de 2024, de esta Dirección se requirió a la Aeronáutica Civil, para que:

"(...)1. Informe si las vías públicas en especial las del túnel del Aeropuerto Internacional de Palonegro son consideradas como parte de una infraestructura crítica y restringida, de acuerdo a los reglamentos aeronáuticos colombianos en especial el Rac 160?.

2. Informe ¿cuál es el último plan de seguridad que tienen aprobado del Aeropuerto Internacional de Palonegro? Adjuntar copia del mismo.

3. ¿Informe si la zona externa de la sala de llegada de pasajeros, o la sala de entrega de equipaje es una zona restringida?

4. Informe ¿si los taxis tienen acceso a las zonas restringidas o críticas por razones operacionales, de acuerdo con las sugerencias emitidas por la policía nacional, sobre la infraestructura crítica del Aeropuerto Internacional de Palonegro.(...)"

RESOLUCIÓN No 10025 **DE** 03/10/2024
Por la cual se imparten unas órdenes administrativas

TRIGÉSIMO: Mediante radicados 20245341433532 y 20245341433992 del 31 de julio de 2024, la Unidad Administrativa de la Aeronáutica Civil, dio respuesta al requerimiento Nro. 20247400616831, en el siguiente sentido:

"Atendiendo su requerimiento de información presentado en el oficio del asunto, nos permitimos dar respuesta a cada una de sus cuatro preguntas, así:

"1. Informe si las vías públicas en especial las del túnel del Aeropuerto Internacional de Palonegro son consideradas como parte de una infraestructura crítica y restringida, de acuerdo con los reglamentos aeronáuticos colombianos en especial el RAC 160."

Respuesta a su pregunta 1.

Conforme con lo establecido en el RAC 160 vigente a la fecha, la vía que en el aeropuerto de Bucaramanga identifican como túnel, de manera específica y como tal no es considerada infraestructura crítica, no obstante, lo anterior, en ese nivel de llegada de pasajeros se encuentran algunas instalaciones que además de ser consideradas como áreas o zonas de seguridad restringida, también son tenidas en cuenta como puntos vulnerables y deben considerarse como infraestructura crítica, que si se daña o destruye afectaría la normal operación del aeropuerto, entre ellas: subestaciones eléctricas tanto de la UAEAC como del operador del aeropuerto, transformadores eléctricos, cuartos técnicos y plantas eléctricas entre otros.

A la vía en comentario, de carácter ordinario el operador del aeropuerto le da manejo de área controlada con exclusiva circulación para vehículos de servicio público (taxis), ofreciendo así facilidad de transporte a los pasajeros que llegan al aeropuerto y otros vehículos que corresponden a operativos especiales y de escoltas de pasajeros llegando, que cuentan con esquema de seguridad personal.

"2. Informe cual es el último plan de seguridad que tienen aprobado del Aeropuerto Internacional de Palonegro. Adjuntar copia de este."

Respuesta a su pregunta 2.

El plan de seguridad de aeropuerto – PSA que a la fecha tiene aprobado el aeropuerto Palonegro de Bucaramanga, corresponde a la aprobación emitida mediante oficio 45002022027715 del 4 de agosto de 2022. Se adjunta en pdf.

"3. Informe si la zona externa de la sala de llegada de pasajeros, o la sala de entrega de equipaje es una zona restringida"

Respuesta a su pregunta 3.

Las salas o zonas de entrega de equipajes a los pasajeros tienen manejo de zona de seguridad restringida en los aeropuertos abiertos a la operación pública en Colombia. Para el caso que nos ocupa, el aeropuerto Palonegro de Bucaramanga dentro de su sistema de identificación asigna la nomenclatura BN y BI para los permisos aeroportuarios que se expiden a personas autorizando el ingreso a estas áreas restringidas.

La zona externa es área pública que permite de carácter ordinario circulación libre a las personas, pero, se da manejo de área controlada para los vehículos.

"4. Indique si los taxis tienen acceso a las zonas restringidas o críticas por razones operacionales, de acuerdo con las sugerencias emitidas por la policía nacional, sobre la infraestructura crítica del Aeropuerto Internacional de Palonegro."

RESOLUCIÓN No 10025 DE 03/10/2024
Por la cual se imparten unas órdenes administrativas

Respuesta a su pregunta 4.

La respuesta a esta pregunta está directamente relacionada con la que ya ofrecimos a su pregunta 1.

Adicionalmente, precisamos que, a las zonas de seguridad restringida solamente deben acceder los vehículos que obedezcan a una razón operacional y de seguridad de la aviación civil, previo el cumplimiento de los requisitos operacionales que se establezcan en el plan operativo o plan de operaciones del aeropuerto.

Para concluir, las sugerencias que presenta el señor comandante de la Policía Metropolitana de Bucaramanga como representante de una de las autoridades en el aeropuerto, autoridad que integra el comité de seguridad de aeropuerto – CSA, obedecen al desarrollo de las funciones asignadas en las secciones 160.315 y 160.330 del RAC 160. Esas sugerencias fueron acogidas por el CSA del aeropuerto Palonegro de Bucaramanga, en la reunión celebrada el 29 de mayo de 2024.

PRUEBAS

A continuación, se relacionan los documentos que son sustento de la decisión adoptada por esta Autoridad:

- 1.** Apéndice F. Del Contrato de Concesión número 10000078 OK – 2010, licitación pública número 10000001 - OL – 2010 entre la Unidad Administrativa Especial de la aeronáutica Civil (Aerocivil) y la sociedad Aeropuertos de Oriente S.A.S identificada con NIT. Nro. 900.373.778-6.
- 2.** Apéndice C. Del Contrato de Concesión número 10000078 OK – 2010, licitación pública número 10000001 - OL – 2010 entre la Unidad Administrativa Especial de la aeronáutica Civil (Aerocivil) y la sociedad Aeropuertos de Oriente S.A.S identificada con NIT. Nro. 900.373.778-6.
- 3.** Certificado de existencia y representación legal Aeropuertos de Oriente S.A.S identificada con NIT. Nro. 900.373.778-6.
- 4.** Oficio Nro. 20247400517291 del 19 de junio de 2024, de esta Dirección, mediante el cual, se requirió a la sociedad Aeropuertos de Oriente S.A.S identificada con NIT. Nro. 900.373.778-6.
- 5.** Acta de envío y entrega de correo electrónico del Oficio Nro. 20247400517291 identificada con número 135257.
- 6.** Oficio radicado 20245341265962 del 28 de junio de 2024, mediante el cual la sociedad Aeropuertos de Oriente S.A.S identificada con NIT. Nro. 900.373.778-6, dio respuesta al requerimiento Nro. 20247400517291.
- 7.** Oficio Nro. 20247400617691 del 26 de julio de 2024, de esta Dirección mediante el cual, se requirió a la sociedad Aeropuertos de Oriente S.A.S identificada con NIT. Nro. 900.373.778-6.
- 8.** Acta de envío y entrega de correo electrónico del Oficio Nro. 20247400617691 identificada con número 145046.
- 9.** Oficio radicado 20245341480162 del 09 de agosto de 2024, mediante el cual, la sociedad Aeropuertos de Oriente S.A.S identificada con NIT. Nro. 900.373.778-6, dio respuesta al requerimiento Nro. 20247400617691.
- 10.** Oficio Nro. 20247400616831 del 26 de julio de 2024, mediante el cual, esta Dirección requirió a la Aeronáutica Civil.
- 11.** Acta de envío y entrega de correo electrónico del Oficio Nro. 20247400616831 identificada con número 142787.
- 12.** Acta de envío y entrega de correo electrónico del Oficio Nro. 20247400616831 identificada con número 142788.

RESOLUCIÓN No 10025 **DE** 03/10/2024
Por la cual se imparten unas órdenes administrativas

13. Oficios radicados 20245341433532 y 2024534143399 del 31 de julio de 2024, mediante el cual, la Aeronáutica Civil, dio respuesta al requerimiento Nro. 20247400616831.
14. Actas de mesas de trabajo celebradas por las distintas autoridades y que integran el dossier.

Análisis del despacho

Para mayor claridad de la decisión a adoptar, esta se desarrollará en el siguiente orden: i) Del derecho de la libre elección del usuario, ii) Del servicio público de transporte, iii) De las zonas o áreas restringidas y controladas en el RAC 160, iv) De las medidas cautelares o especiales de urgencia en materia administrativa y la competencia de la SuperTransporte para expedirlas, v) Los destinatarios de las medidas cautelares, especiales o urgentes y, por último, vi) El caso en concreto.

i. Del derecho a la libre elección del usuario

Para empezar a dilucidar la necesidad que tiene esta Dirección para adoptar una medida de carácter urgente en el presente caso, es importante precisar qué, el artículo 3 de la Ley 105 de 1993, estableció dentro los principios del transporte público las condiciones de la libertad de acceso y las garantías para la movilización de personas por medio de los vehículos apropiados en condiciones de calidad y seguridad de los usuarios sujeto a una contraprestación económica.

El transporte público se rige por los siguientes principios:

"1. DEL ACCESO AL TRANSPORTE:

El cual implica:

- a. Que el usuario pueda transportarse a través del medio y modo que escoja en buenas condiciones de acceso, comodidad, calidad y seguridad.*
- b. Que los usuarios sean informados sobre los medios y modos de transporte que le son ofrecidos y las formas de su utilización.*
- c. Que las autoridades competentes diseñen y ejecuten políticas dirigidas a fomentar el uso de los medios de transporte, racionalizando los equipos apropiados de acuerdo con la demanda y propendiendo por el uso de medios de transporte masivo.*
- d. Que el diseño de la infraestructura de transporte, así como en la provisión de los servicios de transporte público de pasajeros, las autoridades competentes promuevan el establecimiento de las condiciones para su uso por los discapacitados físicos, sensoriales y psíquicos." (Subrayas propias)*

De esta manera, la Ley 105 de 1993, consagró el derecho que tienen los usuarios de poder transportarse a través del medio y modo que escoja en buenas condiciones de acceso, comodidad, calidad y seguridad.

Así mismo, el estado está obligado a garantizar la adecuada prestación del servicio de transporte a través de las autoridades administrativas que tienen la función específica de ejercer la vigilancia, inspección y control del transporte, en aras de satisfacer esas condiciones de seguridad, calidad y libre escogencia.

RESOLUCIÓN No 10025 DE 03/10/2024
Por la cual se imparten unas órdenes administrativas

Aunado a lo anterior, el artículo 5 de la Ley 336 de 1996, dispone que el carácter de servicio público esencial bajo la regulación del Estado que la ley le otorga a la operación de las empresas de transporte público implicará la prelación del interés general sobre el particular, especialmente en cuanto a la garantía de la prestación del servicio y a la protección de los usuarios, conforme con los derechos y obligaciones que señale el reglamento para cada modo, nodo y medio.

Ahora bien, en ese orden de ideas, existe un vínculo estrecho entre el acceso al transporte y los derechos fundamentales que se deben proteger al momento de garantizar a los usuarios la escogencia del transporte que prefiera, expresado en la decisión autónoma de dirigirse hacia donde se plazca, que dependen de contar con la infraestructura y servicios adecuados para lograr esa movilidad.

La Corte en su jurisprudencia, ha señalado que *"... las actividades de las empresas de transporte por tierra, mar y aire indudablemente son servicios públicos esenciales, porque están destinadas a asegurar la libertad de circulación (art. 24 C.P.), o pueden constituir medios necesarios para el ejercicio o la protección de otros derechos fundamentales (vida, salud, educación, trabajo, etc.)"*¹

Así las cosas, se debe garantizar a los usuarios el derecho de la libre elección del medio en el cual se quiera transportar, lo que implica que deben de existir las posibilidades de elegir libremente el servicio de transporte dentro de las opciones ofrecidas, según sus necesidades, sin que nadie interfiera en su decisión.

ii. Del servicio público de transporte.

La operación del transporte es un servicio público y está bajo la regulación del estado, el cual ejerce vigilancia, inspección y control a través de las autoridades competentes, así mismo, está obligado a garantizar la prestación eficiente a todos los usuarios, como está establecido el artículo 365 de la Constitución política:

"ARTICULO 365. *Los servicios públicos son inherentes a la finalidad social del Estado. Es deber del Estado asegurar su prestación eficiente a todos los habitantes del territorio nacional.*

Los servicios públicos estarán sometidos al régimen jurídico que fije la ley, podrán ser prestados por el Estado, directa o indirectamente, por comunidades organizadas, o por particulares. En todo caso, el Estado mantendrá la regulación, el control y la vigilancia de dichos servicios. Si por razones de soberanía o de interés social, el Estado, mediante ley aprobada por la mayoría de los miembros de una y otra cámara, por iniciativa del Gobierno decide reservarse determinadas actividades estratégicas o servicios públicos, deberá indemnizar previa y plenamente a las personas que, en virtud de dicha ley, queden privadas del ejercicio de una actividad lícita."

En el presente caso es pertinente manifestar que en la sentencia T-604 de la Corte Constitucional se hace alusión a la prestación de los servicios públicos, en donde se manifiesta que la función social de las empresas concesionarias o proveedoras de transporte de la respectiva prestación de servicios deberán de

¹ Corte Constitucional, sentencia C-450/95.

RESOLUCIÓN No 10025 DE 03/10/2024

Por la cual se imparten unas órdenes administrativas

tener en cuenta el cumplimiento responsable, continuo y regular, que depende de la adecuada prestación del servicio público, el incumplimiento de las obligaciones por parte de estas es sancionado por la ley. Así:

"Tratándose de servicios públicos, con mucha mayor razón la función social de la empresa es un postulado constitucional que implica obligaciones para las empresas concesionarias o proveedoras de la respectiva prestación. Los transportadores particulares deben tener en cuenta que del cumplimiento responsable - continuo y regular - del transporte depende la adecuada prestación de este servicio público. El incumplimiento de las obligaciones por parte de la empresa transportadora es sancionado por la ley, pudiendo la autoridad competente imponer multas, suspender o cancelar la licencia de funcionamiento, según la gravedad del hecho. Los derechos al trabajo, al estudio, a la libre circulación, a la recreación y al libre desarrollo de la personalidad resultan amenazados como consecuencia de la prestación discontinua e irregular del servicio de transporte. "

Por otra parte, el artículo 4 de la Ley 472 de 1998, en el cual se desarrolla el artículo 88 de la constitución política de Colombia, introdujo un listado enunciativo de derechos e intereses colectivos y en su literal j), incluyó, dentro de estos "El acceso a los servicios públicos y a que su prestación sea eficiente y oportuna", por lo tanto, goza de especial protección del Estado.

La normativa que rige el sector trae inmerso un gran despliegue de principios que rigen la actividad de transporte. Estos, están expresados como valores superiores del ordenamiento jurídico encaminados a perseguir determinados fines del sector, como lo es el libre acceso en la prestación del servicio inherente a la infraestructura de transporte que tiene diferentes componentes a considerar, así: i) Que el usuario y la carga pueda transportarse a través del medio y modo de transporte selecto en buenas condiciones de acceso, comodidad, calidad, oportunidad, continuidad y seguridad; ii) Que los usuarios sean informados sobre los medios y modos de transporte que le son ofrecidos y las formas de su uso de acuerdo con las reglamentación aplicable para cada caso, iii) Que el diseño de la infraestructura de transporte cuente con condiciones para su uso por personas en condición de discapacidad; y, iv) Que los proyectos de infraestructura y los servicios de transporte cuenten con cobertura y disposiciones que permitan el acceso de todas las personas.

iii. De las zonas o áreas de seguridad restringida de conformidad con lo establecido en el RAC160.

En primera medida resulta necesario traer a colación las siguientes definiciones establecidas en el RAC 160, sección 160.005:

"Área controlada. Espacio en un aeropuerto o vinculado de alguna forma a la aviación civil, al que pueden tener acceso las personas o los vehículos; esta área está debidamente delimitada y separada de las áreas restringidas o de seguridad restringida y contará con uno o varios modos de control como vigilancia humana, por CCTV, control de acceso u otros y de forma extraordinaria o cuando lo considere el aeropuerto o las autoridades del Estado, sus controles podrán incrementarse o cambiar su uso.

Área pública (Zona sin restricciones). Espacio de un aeropuerto a la que tiene acceso el público, o a la cual, el acceso, de forma ordinaria, no está restringido.

RESOLUCIÓN No 10025 DE 03/10/2024
Por la cual se imparten unas órdenes administrativas

Control de seguridad de la aviación civil. *Conjunto de medidas, procedimientos y técnicas aplicadas por un aeropuerto o explotador de aeronaves u otra parte interesada conforme al RAC 160 a quien le compete, de forma directa o por intermedio de empresas de seguridad especializadas contratadas o por la Policía Nacional, en cumplimiento de lo previsto en el RAC 160, para controlar el acceso de personas o vehículos a las áreas de seguridad restringidas, así como para prevenir que se introduzcan a las aeronaves o aeropuertos armas, explosivos u otros artefactos, objetos, materias o sustancias peligrosos que puedan utilizarse para cometer actos de interferencia ilícita.*

Equipo de seguridad. *Dispositivos de carácter especializado que se utilizan, individualmente o como parte de un sistema de seguridad, en la prevención o detección de actos de interferencia ilícita en la aviación civil y sus instalaciones y servicios.*

Evaluación de vulnerabilidades. *Valoración de las necesidades en materia de seguridad, incluyendo la identificación de los puntos vulnerables que podrían aprovecharse para cometer un acto de interferencia ilícita.*

Inspección. *Aplicación de medios técnicos o de otro tipo destinados a identificar y/o detectar armas, explosivos u otros artefactos, objetos o sustancias peligrosos que puedan utilizarse para cometer actos de interferencia ilícita.*

Partes interesadas. *Persona u organización, departamentos, agencias y otros órganos del Estado, los explotadores de aeropuertos y aeronaves, los proveedores de servicios de tránsito aéreo y otras entidades involucradas o responsables de la implementación de los diversos aspectos del programa nacional de seguridad de la aviación civil, citados en el RAC 160.105.*

Puesto o punto de inspección - (filtro). *Lugar en donde se realiza la inspección. (véase definición de inspección.*

Punto vulnerable. *Toda instalación en un aeropuerto o conectada con el mismo que, en caso de ser dañada o destruida, perjudicaría seriamente el funcionamiento normal de un aeropuerto.*

Sistema de identificación. *Conjunto de documentos, equipos, plataformas (software) y procedimientos de control sobre la expedición y uso de estos, utilizados para permitir el acceso de personas y/o vehículos al aeropuerto, a la parte aeronáutica o a la zona de seguridad restringida y para quienes realizan actividades de carácter permanente en las áreas públicas.*

Sistema de Permisos. *Un sistema de permisos está constituido por tarjetas o por otros documentos expedidos a las personas empleadas en los aeropuertos o a quienes por otras razones necesiten permiso para tener acceso al aeropuerto, a la parte aeronáutica, a la zona de seguridad restringida y para su permanencia en las áreas públicas en desarrollo de sus labores. Su objetivo es identificar a las personas y facilitar el acceso. También se expiden permisos a vehículos para fines similares.*

Zona de pasajeros. *Espacios e instalaciones en tierra proporcionados para el despacho de pasajeros. Incluye plataformas, edificios de pasajeros, estacionamientos de vehículos y caminos relacionados con estos fines.*

Zona o área de seguridad restringida. *Aquellas zonas o áreas de la parte aeronáutica de un aeropuerto identificadas como zonas de riesgo prioritarias, en las que, además de controlarse el acceso, se aplican otros controles de seguridad. Dichas zonas normalmente incluirán, entre otras cosas, todas las zonas de salida de pasajeros de la aviación comercial entre el punto de inspección y la aeronave;*

RESOLUCIÓN No 10025 DE 03/10/2024
Por la cual se imparten unas órdenes administrativas

la plataforma, los locales de preparación de embarque de equipaje, incluidas las zonas en las que las aeronaves entran en servicio y están presentes el equipaje y la carga inspeccionados, los depósitos de carga, los centros de correo y los locales de la parte aeronáutica de servicios de provisión de alimentos y de limpieza de las aeronaves."

Zona de seguridad restringida privada: *Es aquella área de seguridad restringida a cargo del tenedor de espacio en aeropuertos o de predio colindante con autorización para uso aeronáutico o aeroportuario, que cuenta con controles de seguridad de la aviación civil bajo responsabilidad de estos, previo a ingresar a esta zona desde sus áreas públicas o administrativas."*

En relación con los controles de seguridad, el RAC 160 en sus secciones 160.115 y 160.300 dispuso:

160.115 Seguridad y facilitación

(a) Los controles y procedimientos que se apliquen en materia de seguridad de la aviación civil evitarán, en la medida de lo posible, causar interferencia o demora, o causarán la menor que sea posible a las actividades de la aviación civil, siempre que no se comprometa la eficacia de esos controles y procedimientos

160.300 Responsabilidad de la Seguridad de la aviación civil en el aeropuerto (...)

(d) Conforme con lo previsto en este RAC, el Gerente, Administrador de un aeropuerto o Gerente de concesionario de un aeropuerto público con operación comercial regular, por sí mismo, o por intermedio de la persona a quien designe para la operación de seguridad de la aviación civil en un aeropuerto, debe desempeñar unas funciones específicas mínimas las cuales se describen a continuación.

(...)

(32) Establecer un sistema de identificación de personas y vehículos para controlar el ingreso a las zonas o áreas de seguridad restringida y a las áreas públicas y asimismo para las áreas controladas, cuando así se determine en su PSA.

(33) Diseñar, expedir y controlar los permisos del sistema de identificación. (34) Impedir el acceso no autorizado a la parte aeronáutica o las zonas de seguridad restringidas, a personas y vehículos.

(...)

(36) Inspeccionar y aplicar otros controles de seguridad apropiados a los vehículos a los que se conceda acceso a la parte aeronáutica o las zonas de seguridad restringidas, junto con sus ocupantes y artículos contenidos en los mismos, de forma ordinaria y aleatoria aplicando el principio de imprevisibilidad.

(37) Verificar el permiso del vehículo y sus ocupantes en los puestos de inspección designados antes de permitir el acceso a las zonas de la parte aeronáutica o zonas de seguridad restringidas.

Ahora bien, con relación a las zonas o áreas de seguridad restringida el RAC 160, en su sección 160.400 estableció:

"(c) En cada aeropuerto que preste servicios a la aviación civil, se establecerán como zonas de seguridad restringidas, las designadas por la UAEAC y basándose en la evaluación de riesgos de seguridad que realice dicha autoridad y demás autoridades nacionales competentes, podrán designarse adicionalmente otras de manera temporal o definitiva."

"(e) El aeropuerto y demás partes interesadas conforme a la sección 160.105 que les compete, deben delimitar claramente las áreas públicas de las restringidas e

RESOLUCIÓN No 10025 DE 03/10/2024

Por la cual se imparten unas órdenes administrativas

implementar una separación física entre las citadas áreas cuando se amerite, asegurándose que no pasen o ingresen personas, objetos o similares sin estar debidamente autorizados e inspeccionados; para el efecto, asignará elementos y mecanismos de control efectivos en esos puntos.

"(f) Se consideran áreas o zonas de seguridad restringidas, las siguientes:

- (1) Las áreas de movimiento del aeropuerto (pistas de aterrizaje y despegue de aeronaves, calles de rodaje, plataformas, etc.)
- (2) Punto de inspección de personas (pasajeros y no pasajeros).
- (3) Zonas de salida de pasajeros de la aviación comercial entre el punto de inspección y la aeronave.
- (4) Áreas o locales de preparación de embarque de equipaje o zona de selección de equipaje o sistema de manejo de equipajes, incluidas las zonas en las que las aeronaves entran en servicio y están presentes el equipaje o la carga inspeccionados o área de protección alrededor de las aeronaves (diamante de seguridad).
- (5) Depósitos de carga (bodegas) después de la aplicación de los controles de seguridad de la aviación civil y demás áreas que se consideren sensibles para la operación de seguridad dentro de la bodega.
- (6) Centro de monitoreo de CCTV, sitios en donde opere el sistema de identificación aeroportuario, centro de gestión de crisis, archivo de documentos de seguridad; para los sitios citados en este subpárrafo (6) normalmente se aplicarán controles de acceso de forma tal que se permita ingresar únicamente a personas debidamente autorizadas y ante el incremento del nivel de riesgo o por definición del gerente o administrador de aeropuerto se aplicarán controles adicionales como la inspección a quienes ingresen y lo que lleven consigo.
- (7) Centros de correo.
- (8) Locales de la parte aeronáutica, de servicios de provisión de alimentos y de limpieza de aeronaves.
- (9) Dependencias de comunicaciones y ayudas a la navegación aérea y servicios de protección al vuelo que sirvan a la operación del aeropuerto, dentro de las que se incluyen pero sin limitarse a: torre de control, salas de control de tránsito aéreo, salas de radar, centrales de comunicaciones aeronáuticas, cabinas de sonido, conmutador telefónico, estaciones de energía, ayudas a la navegación aérea, casas de plantas eléctricas, centrales de seguridad, dependencias o instalaciones de información aeronáutica, meteorológica y las demás que cumplan funciones similares, etc.
- (10) Estación de Bomberos.
- (11) Hangares de empresas aéreas u organizaciones de mantenimiento ubicadas dentro de la zona restringida.
- (12) Acueductos o áreas destinadas para depósito y almacenamiento de agua o combustibles que sirvan al aeropuerto.
- (13) Áreas de inspección de personas, equipajes, carga o correo.

RESOLUCIÓN No 10025 DE 03/10/2024
Por la cual se imparten unas órdenes administrativas

(14) Las demás que conforme al resultado de una evaluación de riesgos realizada por las autoridades competentes a nivel nacional defina la UAEAC”.

(h) Las partes interesadas conforme al RAC 160.105 aplicantes, de acuerdo con los Apéndices y Adjuntos correspondientes establecerán sistemas de identificación de personas y vehículos para impedir el acceso no autorizado a las zonas de la parte aeronáutica y las zonas de seguridad restringidas. Se verificará la identidad en los puestos de inspección designados antes de permitir el acceso a las zonas de la parte aeronáutica y a las zonas de seguridad restringidas.

(j) El Gerente, Administrador aeroportuario o Gerente del concesionario de aeropuerto público con operación regular de manera directa o por intermedio del personal asignado a las labores de seguridad de la aviación civil o de compañías de vigilancia debidamente acreditadas por la autoridad competente y contratadas para tal fin, debe asegurarse de controlar el ingreso de personas o vehículos a la parte aeronáutica o las zonas de seguridad restringidas del aeropuerto, conforme con lo previsto en los Apéndices y Adjuntos correspondientes.

Por su parte, respecto del control de acceso e inspección de vehículos a estas zonas el RAC 160 en su sección 160.800, literal (B), estableció:

160.800 Control de acceso e Inspección de vehículos

(B) Únicamente los vehículos que obedezcan a una razón operacional y de seguridad de la aviación civil, podrán ser autorizados con carácter permanente, por la dependencia de seguridad del aeropuerto para entrar en una zona de seguridad restringida, previo cumplimiento de los requisitos operacionales establecidos en el Plan Operativo o Plan de operaciones del aeropuerto aprobado por el área competente de la UAEAC”.

160.810 Registro del ingreso de vehículos

(a) La dependencia de seguridad del aeropuerto debe elaborar y conservar registro físico o electrónico de los vehículos que circulan por sus puntos de control de acceso (de entrada y de salida) a las áreas restringidas.

En relación con lo anterior, se tiene que se debe mantener un registro de los vehículos que circulan por los puntos de acceso a las zonas de seguridad restringida y aquellos que están autorizados para ingresar, deben tener una razón relacionada con la operación y/o la seguridad de la aviación civil.

IV) De las medidas cautelares o especiales de urgencia en materia administrativa² y la competencia de la Superintendencia de Transporte para expedirlas.

La Constitución Política en el artículo 209 previó dentro de los principios de la función administrativa, que posteriormente se desarrollaron por el artículo 3 del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo, el de eficacia, y este obedece a que las actuaciones de la administración deben buscar la efectividad del derecho material que pretende proteger. Para esto, la administración cuenta con un gran abanico de procedimientos y de posibles decisiones que dependiendo de la particularidad del caso se pueden adoptar. Tal es el caso de las cautelas administrativas o medidas especiales de urgencia que tienen como propósito la adopción de remedios efectivos y ejecutables para

² Las cautelas administrativas. Sus características y su práctica en el ejercicio de las funciones a cargo de la Superintendencia de Industria y Comercio. Memorias del XV Congreso de Derecho Procesal, año 2015, págs. 723 y ss.

RESOLUCIÓN No 10025 **DE** 03/10/2024
Por la cual se imparten unas órdenes administrativas

suspender o superar la posible afectación que llegue a perturbar en gran medida la debida prestación de servicio público de transporte, la libertad de acceso y la libre escogencia del medio de transporte en que deseen los usuarios transportarse.

Es así como, con observancia de las facultades legalmente delegadas en la Superintendencia de Transporte como máxima autoridad administrativa en el sector transporte, el legislador otorgó responsabilidades y cargas en consideración al desempeño de sus funciones. Esto con el fin de que sea la entidad de inspección, vigilancia y control, quien en cumplimiento de sus competencias ordene medidas eficaces, ciertas y proporcionales que brinden soluciones a las problemáticas que aquejan al usuario al momento de escoger en que transportarse a través del medio y modo que mejor se acomode a su situación, brindándole buenas condiciones de acceso, comodidad, calidad y seguridad.

Ahora bien, doctrinariamente se ha establecido que la justificación para la adopción de cautelas administrativas – autónomas o accesorias- suponen la salvaguarda del interés general, el cual se podría ver menoscabado si se está a la espera del agotamiento de un procedimiento administrativo.

Al punto, sea del caso precisar que las medidas administrativas de carácter autónomo que producen efectos cautelares tienen como finalidad mitigar o eliminar los efectos de una conducta que, aun cuando puede ser lícita, genera riesgos para los bienes jurídicos protegidos y que se pueden llegar a proteger por intermedio de una actuación autorizada por la ley, aun cuando las decisiones adoptadas resulten restrictivas en forma proporcional de un derecho del destinatario de esta.

De igual forma, cabe recordar que el Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo establece que el procedimiento administrativo sancionatorio podrá iniciarse de oficio o por solicitud de cualquier persona. Ahora, hay un punto en el que es el titular de la competencia el que establece cual es la acción adoptar teniendo en cuenta los hechos que revisten el asunto sometido a su conocimiento y la disposición o adopción de otros mecanismos mediante el cual la autoridad administrativa disponga ejercer funciones con miras a la protección del interés general, deberán ser adecuadas a los fines de la norma que las autoriza y proporcionales a los hechos que le sirven de causa.

En el mismo sentido, no obstante que el artículo 50 de la Ley 336 de 1996 dispone: "*(...)sin perjuicio de lo dispuesto por normas especiales sobre la materia, cuando se tenga conocimiento de la comisión de una infracción a las normas de transporte, la autoridad competente abrirá investigación en forma inmediata mediante resolución motivada (...)*", lo cierto es que tratándose de cautelas administrativas o medidas especiales urgentes la investigación administrativa no se constituye como requisito de procedibilidad para aquellas y, en cualquier caso, nótese que la actividad investigativa no comporta por sí misma un remedio a la afectación que se pretende conjurar.

Por lo tanto, las medidas a ordenar en la presente resolución de ninguna manera implican un prejuzgamiento en aquellas investigaciones que se lleguen a adelantar o de aquellas que de manera concomitante se inicien junto con el presente acto administrativo, si es que así fuera.

RESOLUCIÓN No 10025 DE 03/10/2024
Por la cual se imparten unas órdenes administrativas

Por otra parte, la implementación de cautelas accesorias tiene por objeto asegurar las resultas del proceso administrativo sancionatorio, pero conservan la característica de ser medidas orientadas a la salvaguarda del interés general y no del derecho subjetivo de quien pudiera tener interés en la actuación administrativa. Dicho de otro modo, los móviles para su adopción siguen correspondiendo al riesgo sobre el bien jurídico en abstracto, por efecto de la mora en el agotamiento del procedimiento administrativo. De ninguna manera, la satisfacción de una pretensión subjetiva.

Es por lo anterior, que no está de más decir que las autoridades administrativas pueden ejercer la facultad de decretar medidas cautelares o de urgencia para conjurar el riesgo y otorgar protección al derecho que tienen los usuarios que sean informados sobre los medios, modos de transporte que le son ofrecidos, las formas de su utilización y de su libre escogencia, en este caso, pues es a través de ella que se puede lograr de forma definitiva la erradicación de una conducta o, por lo menos, la mitigación de ella.

Téngase en cuenta, que la decisión de adoptar este tipo de actuaciones no obedece a un capricho de la administración, sino más bien a la necesidad de dar prevalencia al interés general, que se está viendo

El Consejo de Estado en Sentencia SU-913/09 del Magistrado Ponente, Dr. Juan Carlos Henao Pérez ha tratado en su ponencia lo referente a la proporcionalidad y congruencia al momento de decretar una medida cautelar, al tenor mencionó:

"Estos son: el periculum in mora y el fumes boni iuris, los cuales deben aparecer de forma concurrente para asegurar la proporcionalidad y congruencia de la medida. El primero, periculum in mora, tiene que ver con el riesgo de que al no adoptarse la medida cautelar sobrevenga un perjuicio o daño mayor del que se expone en la demanda, que, de no precaverse, transforme en tardío el fallo definitivo. Tiene igualmente que ver con un temor fundado de que el derecho se frustre o sufra menoscabo durante la sustanciación del proceso. El segundo, fumes boni iuris, aduce a un principio de veracidad en cuanto a la afectación del derecho invocado como fundamento de la pretensión principal. Estos dos principios, asegura la doctrina, deben operar de manera concurrente, al punto que la falta de uno de estos elementos debe dar lugar a que: i. se rechace la medida cautelar ó ii. se otorgue la medida, pero de manera limitada. Por ejemplo, si el valor de la causa en juicio ejecutivo es proporcionalmente mínimo a la solvencia del demandado, la medida carecerá de periculum in mora, caso en el cual no habrá necesidad de hacer juicio alguno sobre el principio fumes boni iuris, pues de plano resulta innecesaria la medida".

Sobre este asunto en particular, la Sala Plena de lo Contencioso Administrativo de esta Corporación, en providencia de 17 de marzo de 2015,³ señaló:

"La doctrina también se ha ocupado de estudiar, en general, los criterios que deben tenerse en cuenta para el decreto de medidas cautelares, los cuales se sintetizan en el fumes boni iuris y periculum in mora. El primero, o apariencia de buen derecho, se configura cuando el Juez encuentra, luego de una apreciación provisional con base en un conocimiento sumario y juicios de verosimilitud o probabilidad, la posible existencia de un derecho. El segundo, o perjuicio de la

³ Consejo de Estado, Sala Plena de lo Contencioso Administrativo, providencia de 17 de marzo de 2015, C.P. Sandra Lisset Ibarra Vélez, radicación núm. 11001- 03-15-000-2014-03799-00.

RESOLUCIÓN No 10025 DE 03/10/2024
Por la cual se imparten unas órdenes administrativas

mora, exige la comprobación de un daño ante el transcurso del tiempo y la no satisfacción de un derecho”.

De ese mismo modo, la Sección Tercera, en auto de 13 de mayo de 2015⁴, sostuvo:

*“Lo anterior quiere significar que el marco de discrecionalidad del Juez no debe entenderse como de arbitrariedad, razón por la cual le es exigible a esté la adopción de una decisión judicial suficientemente motivada, conforme a los materiales jurídicos vigentes y de acuerdo a la realidad fáctica que la hagan comprensible intersubjetivamente para cualquiera de los sujetos protagonistas del proceso y, además, que en ella se refleje la pretensión de justicia, razón por la cual es dable entender que en el escenario de las medidas cautelares, el Juez se enfrenta a la exposición de un razonamiento en donde, además de verificar los elementos tradicionales de procedencia de toda cautela, es decir el fumus boni iuris y el periculum in mora, debe proceder a un estudio de ponderación y sus sub principios integradores de idoneidad, necesidad y proporcionalidad stricto sensu, ya que se trata, antes que nada, de un ejercicio de razonabilidad”.*⁵ (Negrillas no son del texto).

5. Ordenar a los infractores la modificación o terminación de las conductas que sean contrarias a las disposiciones relacionados con los contratos de concesión y/o de los servicios conexos destinados a la construcción, rehabilitación, operación, explotación, así como a la construcción y/o al mantenimiento de la infraestructura vial, aeroportuaria y férrea.

6. Decretar medidas especiales, provisionales y las demás contenidas en la ley”.

⁴ Consejo de Estado, Sala de lo Contencioso Administrativo, Sección Tercera, providencia de 13 de mayo de 2015, C.P. doctor Jaime Orlando Santofimio Gamboa, radicación núm. 11001-03-26-000-2015-00022-00 (53057)

⁵ Sobre la aplicación de la proporcionalidad, la misma providencia indicó:

“(…) Se ha sostenido en anteriores ocasiones:

(…) La discrecionalidad, en cuanto fenómeno con trascendencia jurídica, se concibe como un margen permitido de acción a las autoridades de cualquiera de los poderes públicos, en los eventos en que debiendo adoptar una decisión, el marco de sujeción a su actuación establecido por el ordenamiento jurídico resulta a todas luces indeterminado, correspondiéndole construir la decisión y, por lo tanto, las consecuencias jurídicas de la misma, bajo consideraciones objetivas de acatamiento y respeto al orden jurídico y a sus principios estructurantes.

(…)

El asunto resulta elemental: allí donde el Juez Administrativo no esté gobernado por reglas, lo más posible es que la actuación se soporte en principios o mandatos de optimización, luego la proporcionalidad y ponderación no son metodologías extrañas en la solución de conflictos y en la reconducción de la actividad de la jurisdicción contencioso-administrativa al cumplimiento material de los postulados del Estado social de derecho. En todo caso, la proporcionalidad y la ponderación no representan ni la limitación, ni el adelgazamiento de los poderes del juez administrativo, sino que permiten potenciar la racionalidad y la argumentación como sustento de toda decisión judicial. Cabe, entonces, examinar cómo se sujeta la actividad discrecional del juez administrativo a las reglas de la ponderación, como expresión más depurada del principio de proporcionalidad”

En consecuencia, la observancia de este razonamiento tripartito conlleva a sostener que en la determinación de una medida cautelar, que no es más que la adopción de una medida de protección a un derecho en el marco de un proceso judicial, el Juez debe tener en cuenta valoraciones de orden fáctico referidas a una estimación de los medios de acción a ser seleccionados, cuestión que implica i) que la medida decretada sea adecuada para hacer frente a la situación de amenaza del derecho del afectado (idoneidad); ii) que, habida cuenta que se trata de una decisión que se adopta al inicio del proceso judicial o, inclusive, sin que exista un proceso formalmente establecido, la medida adoptada sea la menos lesiva o invasora respecto del marco competencial propio de la administración pública (necesidad) y, por último, es necesario iii) llevar a cabo un razonamiento eminentemente jurídico de ponderación, en virtud del cual se debe determinar de manera doble el grado de afectación o no satisfacción de cada uno de los principios contrapuestos (…) que ordena analizar si se encuentra justificado que la satisfacción de uno de los principios afecte al otro (…)”(Subrayas fuera del texto original).

RESOLUCIÓN No 10025 DE 03/10/2024
Por la cual se imparten unas órdenes administrativas

Es la Superintendencia de Transporte, como máxima autoridad administrativa en materia de transporte y su infraestructura, representada en este caso por la Dirección de Investigaciones de Concesiones e Infraestructura, la competente para adoptar las medidas especiales de urgencia que se requieran en los asuntos sometidos a su conocimiento.

V) Los destinatarios de las medidas cautelares o especiales urgentes

Ahora bien, debe tenerse en cuenta que el sector transporte cuenta con un régimen sancionatorio expreso y claro y, del mismo modo, en la normatividad se encuentra establecido quienes son las entidades que conforman el sector y el Sistema Nacional del Transporte y aquellos sujetos que pueden ser objeto de sanción por parte de las autoridades.

Es de resaltar que los sujetos que pueden ser objeto de sanción ya sea porque infringen directamente la normatividad del sector o porque facilitan su inobservancia también pueden soportar órdenes administrativas que procuren la protección de los bienes jurídicos que se encuentran bajo la tutela de la Superintendencia de Transporte.

Asimismo, esta Autoridad cuenta con facultades para instruir y ordenar a las entidades que conforman el sector y el Sistema Nacional del Transporte, con excepción del Ministerio del Transporte, el cumplimiento de la normatividad que les resulte aplicable.

Es razón de lo anterior, la Ley 105 de 1993 en su artículo 1 establece:

"Artículo 1. Sector y Sistema Nacional del Transporte: *Conforman el Sistema de Nacional de Transporte, para el desarrollo de las políticas de transporte, además de los organismos indicados en el inciso anterior, los organismos de tránsito y transporte, tanto terrestre, aéreo y marítimo e infraestructura de transporte de las entidades territoriales y demás dependencias de los sectores central o descentralizado de cualquier orden, que tengan funciones relacionadas con esta actividad."*

Así mismo, el artículo 9 de la Ley 105 de 1993⁶ establece cuáles son las personas y empresas que pueden estar sujetas a la imposición de sanciones por infracciones a las normas sobre el transporte público y cuales son dichas sanciones. Dice esta norma legal:

"Artículo 9. Sujetos de las sanciones. *Las autoridades que determinen las disposiciones legales impondrán sanciones por violación a las normas reguladoras del transporte, según las disposiciones especiales que rijan cada modo de transporte.*

Podrán ser sujetos de sanción:

- 1. Los operadores del servicio público de transporte y los de los servicios especiales.*
- 2. Las personas que conduzcan vehículos.*
- 3. Las personas que utilicen la infraestructura de transporte.*
- 4. Las personas que violen o faciliten la violación de las normas.*
- 5. Las personas propietarias de vehículos o equipos de transporte.*
- 6. Las empresas de servicio público.*

⁶ Por la cual se dictan disposiciones básicas sobre el transporte, se redistribuyen competencias y recursos entre la Nación y las Entidades Territoriales, se reglamenta la planeación en el sector transporte y se dictan otras disposiciones.

RESOLUCIÓN No 10025 DE 03/10/2024
Por la cual se imparten unas órdenes administrativas

Las sanciones de que trata el presente artículo consistirán en:

- 1. Amonestación.*
- 2. Multas.*
- 3. Suspensión de matrículas, licencias, registros o permisos de operación.*
- 4. Cancelación de matrículas, licencias, registros o permisos de operación.*
- 5. Suspensión o cancelación de la licencia de funcionamiento de la empresa transportadora. (...)"*
- 6. Inmovilización o retención de vehículos (...)"*.

Lo anterior para precisar que el ejercicio de las facultades sancionatorias y de impartir órdenes e instrucciones con las que cuenta la Supertransporte no solo recaen sobre el universo de vigilados, sino también sobre todas aquellas personas naturales o jurídicas que bien pueden participar o no de la actividad del transporte, infringen directamente la normatividad del sector y/o facilitan su inobservancia.

Ahora bien, en cuanto al universo de vigilados de la Supertransporte, el artículo 42 del citado Decreto 101 de 2000, artículo 4 del Decreto 2741 de 2001 -vigente- estableció los sujetos sobre los cuales se ejerce las funciones de inspección, vigilancia y control, en virtud de la delegación presidencial de tales funciones en relación con el servicio público de transporte. Esta norma dispone lo siguiente:

"Artículo 42. *Sujetos de la inspección, vigilancia y control delegados. Modificado por el artículo 4 del Decreto 2741 de 2001. El nuevo texto es el siguiente: Estarán sometidas a inspección, vigilancia y control de la Supertransporte, exclusivamente para el ejercicio de la delegación prevista en los artículos 40, 41 y 44 de este decreto o en las normas que lo modifiquen, las siguientes personas naturales o jurídicas:*

- 1. Las personas jurídicas con o sin ánimo de lucro, las empresas unipersonales y las personas naturales que presten el servicio público de transporte.*
- 2. Las entidades del Sistema Nacional de Transporte, establecidas en la ley 105 de 1993, excepto el Ministerio de Transporte, en lo relativo al ejercicio de las funciones que en materia de transporte legalmente les corresponden.**
- 3. Los concesionarios, en los contratos de concesión destinados a la construcción, rehabilitación, operación y/o mantenimiento de la infraestructura de transporte en lo relativo al desarrollo, ejecución y cumplimiento del contrato, sobre los cuales se ejercerá inspección y vigilancia.*
- 4. Los operadores portuarios.*
- 5. Las personas jurídicas con o sin ánimo de lucro, las empresas unipersonales y las personas naturales que presten servicios de instrucción y capacitación del servicio público de transporte.*
- 6. Las demás que determinen las normas legales. (...)" (Negrillas propias)*

Por su parte, el último pronunciamiento de la Sala de Consulta y Servicio Civil del Consejo de Estado, del 20 de abril de (2021) promovido dentro del proceso con número de radicación: 11001-03-06-000-2020-00226-00 y que se pronunció sobre el conflicto negativo de competencias administrativas suscitado entre la Superintendencia de Transporte y la Superintendencia de Sociedades, enfatizó:

"(...)De otra parte, se destaca de la normativa citada, que en efecto, el ejercicio de las facultades sancionatorias de la Superintendencia de Transporte puede recaer en personas que no necesariamente están sometidas a la inspección, vigilancia y control de dicha autoridad, pues tales facultades están previstas para todos aquellos que incurran en la violación a las normas reguladoras del transporte, sean

RESOLUCIÓN No 10025 DE 03/10/2024
Por la cual se imparten unas órdenes administrativas

entidades vigiladas por la Superintendencia de Transporte o no, sean personas naturales o personas jurídicas.

De esta manera, las personas naturales o jurídicas que eventualmente presten el servicio de transporte, sin cumplir con los requisitos exigidos por la ley para el efecto, son sujetos del ejercicio de funciones administrativas sancionatorias en la medida en que existe una afectación al interés público. No obstante, esta circunstancia no implica que sean entidades vigiladas de la Superintendencia de Transporte de conformidad con la ley.

(...)

Así las cosas, es preciso concluir que las facultades administrativas sancionatorias de la Superintendencia de Transporte y las demás que le haya conferido la ley, pueden ser adoptadas respecto de todas las personas naturales o jurídica que violen la normativa del sector transporte, sean estas entidades vigiladas por dicha autoridad o no. (...)"

En conclusión, teniendo en cuenta que la actividad del transporte constituye un servicio público que ha de prestarse en forma permanente, regular y continua, dada la función económica que con ella se cumple y, además, por cuanto resulta indispensable para el desarrollo de las demás actividades de los usuarios y la efectividad de derechos fundamentales, tanto si se trata del desplazamiento de mercancías de un lugar a otro, como en el transporte de pasajeros, ante la inminente afectación de estos derechos la Superintendencia de Transporte debe hacer uso de sus facultades como autoridad en la materia y ordenar que se adopten las medidas correctivas necesarias a todos aquellos sujetos que, como en este caso, con su acción y/u omisión puedan estar facilitando el desconocimiento de la normatividad de transporte o permitiendo que se afecte la seguridad, no solo de los usuarios de la infraestructura, sino también de los mismos que promuevan la afectación y demás actores involucrados.

V) Del caso en concreto

Este Despacho procederá a realizar un análisis jurídico de las situaciones descritas en el presente acto administrativo sin que implique ningún prejuzgamiento respecto de un eventual proceso sancionatorio. Además, téngase en cuenta que al momento de analizar la procedencia de una orden administrativa la autoridad se obliga considerar el grado de sacrificio que se impone al sujeto pasivo de la misma, frente al nivel de protección al interés general de los usuarios de la terminal aérea.

En este sentido, lo primero en destacar es que, aunque se haya suscrito el contrato de concesión 10000078OK-2010 entre la Aerocivil y la empresa Aeropuertos de Oriente S.A.S., posteriormente subrogado a la Agencia Nacional de Infraestructura, ANI-, el cual tiene por objeto la administración, operación y explotación comercial del área concesionada, ello no implica que en virtud del ejercicio de tales obligaciones contractuales se puede ir en contra o desconocer el interés general que rige la actividad de transporte.

Este Superintendencia de Transporte, en diferentes pronunciamientos, ha resaltado que aun cuando los administradores y/u operadores de infraestructura de transporte rigen su actividad en el marco del cumplimiento de las obligaciones contractuales. Estas actividades siempre deben encontrarse amparadas y articuladas con los postulados constitucionales y legales que protegen el interés general. Dada la primacía de este principio constitucional.

RESOLUCIÓN No 10025 DE 03/10/2024
Por la cual se imparten unas órdenes administrativas

Es de ahí que, ante situaciones en las que las condiciones de la prestación de servicio resultan menoscabadas por decisiones de la administración u operación, esta Superintendencia adelanta actuaciones desde la promoción y prevención, como, por ejemplo, mesas de trabajo, inspecciones y acompañamiento, con el objetivo de encontrar una solución ecuaníme y ajustada a derecho.

En los casos en los que este tipo de actuaciones preventivas no logran su propósito -como es el caso-, se migran para las actuaciones de control que sean necesarias, como impartir órdenes administrativas o iniciar las investigaciones administrativas como medidas sancionatorias para la cesación de las conductas infractoras.

En el presente caso, estos esfuerzos de promoción y prevención de esta Autoridad y otras como la Gobernación de Santander han resultado infructuosas dado que a la fecha el operador de la infraestructura de transporte aéreo argumenta que al ser una infraestructura crítica el túnel, su acceso debe ser controlado. Por lo tanto, ha mantenido la operación de la misma forma.

No obstante, es de conocimiento de esta Autoridad como las riñas constantes entre los conductores de los vehículos, la generación de informalidad e ilegalidad del transporte, acciones de pregoneo por parte de conductores de vehículos que ubican su carro afuera y desvían pasajeros, haciéndolos caminar largas distancias desde la zona de llegada hasta las inmediaciones del aeropuerto donde estacionan los vehículo, entre otros, ha afectado el orden, la convivencia dentro y alrededor de las instalaciones y la seguridad de los usuarios, funcionarios e incluso de los mismos conductores.

Es en razón de lo anterior que, analizando la información suministrada por el operador de la infraestructura aeroportuaria, se requirió a la Unidad Administrativa Especial de la Aeronáutica Civil, quien por medio de la Directora de Autoridad a la Seguridad de la Aviación Civil de mediante radicado 20245341433992 del 31 de julio de 2024 (fls 200 al 202), frente a la infraestructura aeroportuaria categorizada como crítica indicó:

Conforme con lo establecido en el RAC 160 vigente a la fecha, la vía que en el aeropuerto de Bucaramanga identifican como túnel, de manera específica y como tal no es considerada infraestructura crítica, no obstante, lo anterior, en ese nivel de llegada de pasajeros se encuentran algunas instalaciones que además de ser consideradas como áreas o zonas de seguridad restringida, también son tenidas en cuenta como puntos vulnerables y deben considerarse como infraestructura crítica, que si se daña o destruye afectaría la normal operación del aeropuerto, entre ellas: subestaciones eléctricas tanto de la UAEAC como del operador del aeropuerto, transformadores eléctricos, cuartos técnicos y plantas eléctricas entre otros.

A la vía en comento, de carácter ordinario el operador del aeropuerto le da manejo de área controlada con exclusiva circulación para vehículos de servicio público (taxis), ofreciendo así facilidad de transporte a los pasajeros que llegan al aeropuerto y otros vehículos que corresponden a operativos especiales y de escoltas de pasajeros llegando, que cuentan con esquema de seguridad personal. (subrayas propias)

Así las cosas, según lo indicado por la Aerocivil mediante radicado 20245341433992 del 31 de julio 2024, se tiene que la vía de acceso al túnel del Aeropuerto Internacional Palonegro no se considera como una infraestructura

RESOLUCIÓN No 10025 DE 03/10/2024
Por la cual se imparten unas órdenes administrativas

crítica, aunque en ella colinde con algunas instalaciones que son consideradas como áreas o zonas de seguridad restringida. Lo que a primera vista implicaría es una mayor responsabilidad por parte de los operadores de la infraestructura en los controles y seguridad de esas zonas restringidas.

Ahora, es incompresible para esta Superintendencia de Transporte que el operador de la infraestructura aeroportuaria determine que el acceso a este túnel deba ser controlado al ser una infraestructura crítica, pero los usuarios de la infraestructura -independientemente que sean o no pasajeros o funcionarios del aeropuerto con la respectiva acreditación- puedan descender al nivel del túnel por las rampas ubicadas en los extremos o el ascensor, sin control alguno. Muestra de ello, las fotografías del recorrido llevado a cabo en el mes de junio de 2024.

Por otra parte, las infraestructuras aeroportuarias zonas a las cuales los vehículos de transporte terrestre individual de pasajeros (taxis) no deberían tener acceso por ningún motivo, comoquiera que el ejercicio de la actividad económica de transporte terrestre de pasajeros que se moviliza desde o hacia el aeropuerto no se enmarca dentro de las actividades operacionales o de seguridad de la aviación que permitan el ingreso de dichos vehículos a estas zonas, en consecuencia no cumplirían con las condiciones del literal b de la sección 160.800 para considerarse vehículos con acceso a zonas de seguridad restringida.

De lo anterior se desprende que, aunque en la vía de acceso denominada Túnel colinda con infraestructuras críticas las cuales ameritan controles de seguridad, lo cierto es que túnel propiamente no tiene la naturaleza de ser considerado una infraestructura crítica. En este sentido, no encuentra esta Superintendencia de Transporte una justificación razonable para que esta vía de acceso solo pueda ser una vía de la que solo se sirvan aquellos vehículos que se encuentren afiliados al consorcio el Consorcio Taxi Aeropuerto.

Y es que, el principio de acceso al transporte establecido en el literal a) del numeral primero del artículo tercero de la Ley 105 de 1993 dispone que el usuario pueda transportarse a través del medio y modo que escoja en buenas condiciones de acceso, comodidad, calidad y seguridad. Asimismo, que sean informados sobre los medios y modos de transporte que le son ofrecidos y las formas de su utilización. Disposiciones legales de superior jerarquía que deben atender los operadores de infraestructura de transporte de acuerdo con sus responsabilidades.

De manera que, al permitir el acceso al túnel únicamente a los vehículos de transporte terrestre individual de pasajeros (taxis) que se encuentren asociados al mencionado consorcio, direccionando al usuario en su elección del servicio que desee emplear para salir del aeropuerto, es lo que reprocha esta Autoridad y la razón por la cual hoy se imparte esta medida administrativa. Téngase en cuenta que, el área de visión de los pasajeros a la llegada al terminal de transporte aéreo se limita únicamente a los vehículos vinculados a esta asociación sin que exista visión e información de aquellas otras modalidades de transporte o información de servicio que puede permitir al usuario hacer una elección consciente del medio o modalidad de transporte en la que desea transportarse.

RESOLUCIÓN No 10025 DE 03/10/2024
Por la cual se imparten unas órdenes administrativas

De otra parte, exigir a los conductores de vehículos de transporte terrestre individual de pasajeros (taxis) vincularse a un consorcio para poder ejercer su actividad económica imprime una carga que no es de orden legal y que no están en obligación de asumir, pues para su vinculación se exigen requisitos que no se encuentran contemplados en la norma para poder prestar el servicio de transporte el cual, además, ya fue autorizado por la autoridad.

Al respecto, resulta oportuno mencionar la Circular Externa número 2024400000307 del 4 de junio de 2024, expedida por la Dirección de Transporte y Transito del Ministerio de Transporte en donde destacaron que:

No puede dejarse de lado que la Ley 105 de 1993 considera al transporte público como una sola actividad (art. 3 principios del transporte público) que a pesar de dividirse en modos y dentro de éstos en modalidades, debe resultar accesible para los usuarios en el medio y modo que éstos escojan, no siendo dable restringir por ejemplo el acceso a un aeropuerto nacional o a uno internacional, que por su naturaleza, uso del suelo, mercado y costos de infraestructura no puede ser ofrecido sino en contados municipios o distritos, pues el acceso al servicio (art. 3 núm.. 1) ha de considerarse de manera paralela con la posibilidad de complementación asociada al transporte intermodal (numeral 8 ibidem). De tal manera que, no habiendo un servicio de pasajeros por carretera que pueda ofrecer servicio al aeropuerto, al menos debe ser dable para el usuario acceder a esa infraestructura con los límites territoriales ya planteados vía una modalidad que sí se ofrece en su municipio (la modalidad de servicio público de transporte individual). (subrayas propias)

Lo anterior implica que las únicas restricciones exigibles para prestar el servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en vehículos taxi, son aquellas establecidas en la normatividad del sector, bien sea mediante leyes, decretos o resoluciones expedidas por la autoridad competente, en consecuencia, imponer restricciones adicionales a las preestablecidas pone en peligro la efectiva prestación del servicio de transporte.

El operador del aeropuerto tiene la responsabilidad de garantizar la seguridad operativa, pero no puede implementar controles de acceso injustificados que vulneren los derechos de los usuarios y de los prestadores de servicio de transporte terrestre individual de pasajeros (taxis). Si bien debe cumplir con las obligaciones de seguridad establecidas en la normativa y los planes de seguridad aeroportuaria, esto no le otorga la facultad de restringir indebidamente el acceso. El concesionario debe encontrar un equilibrio entre las necesidades de seguridad y el derecho de los usuarios a acceder libremente al transporte. Debe buscarse una solución que proteja tanto la integridad del aeropuerto como los intereses legítimos de los pasajeros y los proveedores de servicios de taxi.

No obstante, dadas las circunstancias particulares de la vía en donde se ubican infraestructuras vulnerables susceptibles de actos de interferencia ilícita, resulta pertinente por parte del concesionario, desde su experticia, organizar y establecer controles que garanticen el desarrollo de la operación del aeropuerto en condiciones de seguridad y libre acceso.

En la organización y controles que establezca el administrador de la infraestructura, es indiscutible que los usuarios tienen el derecho legal de elegir libremente el modo de transporte que deseen para llegar o salir del aeropuerto. No se puede negar a los usuarios el uso de taxis no afiliados al Consorcio Taxi

RESOLUCIÓN No 10025 **DE** 03/10/2024
Por la cual se imparten unas órdenes administrativas

Aeropuerto, ya que esto sería inaceptable según la ley, a pesar de los controles de acceso necesarios en dicha vía.

En este punto, es importante recalcar que esta entidad no tiene la intención de que se omitan o pasen por alto los controles de seguridad que el concesionario considere pertinentes y necesarios en una infraestructura que podría considerarse vulnerable. Estos controles de seguridad son una parte fundamental de las obligaciones del concesionario y deben mantenerse sin excepción, sí así lo determina el operador de la infraestructura. Lo que se busca por esta Autoridad es que dichos controles de seguridad no sean un limitante o justificación para menoscabar derechos de los pasajeros como el del libre acceso o restricciones y cargas injustificadas para los conductores de los vehículos que no desean vincularse al Consorcio Taxi Aeropuerto, tal y como lo expusimos en líneas anteriores.

Es esta la razón por la que, si así se determina por el operador de la infraestructura aeroportuaria, los conductores de vehículos que quieran ingresar a esta infraestructura para servirse de la recogida de pasajeros deberán someterse a dichos controles y a las determinaciones que otorgue el operador de la infraestructura para la organización y articulación de dicha actividad. La seguridad aeroportuaria debe prevalecer por encima de cualquier otra consideración, pero siempre será exigible un alto nivel de administración y gerencia por parte de los operadores de la infraestructura para lograr articular todas aquellas situaciones propias de la operación, como es el caso.

Con base en lo anterior, este despacho procederá a impartir las siguientes órdenes administrativas,

RESUELVE:

Artículo 1: ORDENAR al Concesionario Aeropuertos de Oriente S.A.S. identificado con NIT 900.373.778 de forma inmediata elimine cualquier forma de direccionamiento o vulneración al derecho de libre elección que tienen los pasajeros que arriban a la terminal de transporte aérea a la hora de elegir el tipo de transporte terrestre en el cual desea transportarse para salir de la terminal aérea. Sea este o no perteneciente al Consorcio Taxi Aeropuerto.

Artículo 2: ORDENAR al Concesionario Aeropuertos de Oriente S.A.S. de forma inmediata busque y ejecute una solución ajustada a la leyes, reglamentos aeronáuticos y en general atendiendo las consideraciones expuestas en este acto administrativo, de forma tal que protejan la seguridad del aeropuerto, así como los intereses legítimos de los pasajeros y los proveedores de servicios de transporte terrestre en cualquiera de sus modalidades, con independencia que se encuentren o no vinculados al Consorcio Taxi Aeropuerto.

En el evento de que, por razones de seguridad, se requiera generar una carnetización, la misma deberá otorgarse sin costo a todos aquellos prestadores de servicio público de transporte terrestre de pasajeros que tengan derecho a transitar por la vía de acceso al túnel del aeropuerto Palo Negro.

En cualquier caso, los protocolos de seguridad implementados no pueden contemplar medidas que vulneren los principios del sector transporte tales como el de seguridad, calidad, continuidad, libre acceso, oportunidad y eficiencia, los

RESOLUCIÓN No 10025 **DE** 03/10/2024
Por la cual se imparten unas órdenes administrativas

cuales son indispensables para garantizarle a los usuarios de la terminal aérea la eficiente prestación del servicio.

Artículo 3: ORDENAR al Concesionario Aeropuertos de Oriente S.A.S., identificado con NIT 900.373.778, para que dentro de los diez (10) días hábiles siguientes al recibo de la notificación del presente acto administrativo remita las evidencias acreditar el cumplimiento de estas órdenes aquí impartidas.

Artículo 4: ORDENAR a todos los interesados en disponer y/o utilizar la infraestructura del Aeropuerto Internacional de Palo Negro para el ejercicio de su actividad transportadora que deberán cumplir con las medidas implementadas por el Concesionario Aeropuertos de Oriente SAS, con el propósito de garantizar la calidad, continuidad, libre acceso, oportunidad, eficiencia y seguridad operacional de la mencionada terminal aérea.

Artículo 5: De conformidad con lo previsto en el artículo 90 de la Ley 1437 de 2011, el incumplimiento a estas órdenes podrá dar lugar a la imposición de multas sucesivas entre uno (1) y quinientos (500) salarios mínimos mensuales legales vigentes en contra del infractor, mientras permanezca en rebeldía, sin perjuicio de las acciones policivas y/o de otra índole que resulten procedentes.

Artículo 6: NOTIFICAR la presente Resolución a través de la Secretaría General de la Superintendencia de Transporte al concesionario Aeropuertos de Oriente S.A.S., identificado con NIT 900.373.778, teniendo en cuenta, especialmente, lo previsto por el artículo 56 y siguientes del CPACA y/o normativa que se encuentre rigiendo lo correspondiente a la notificación de actos administrativos.

Para estos efectos, de acuerdo con la información del Registro Único Empresarial – RUES, la empresa Aeropuertos de Oriente S.A.S., identificada con NIT 900.373.778, acepta y autoriza las notificaciones de forma electrónica, la cual se realizará al correo: notificaciones@aerooriente.com.co

Una vez surtida la correspondiente notificación, está deberá ser remitida a la Dirección de Investigaciones de Concesiones e Infraestructura para que forme parte del expediente que conforma la presente investigación.

Artículo 7: COMUNICAR la presente Resolución a través de la Secretaría General de la Superintendencia de Transporte a la Agencia Nacional de Infraestructura -ANI.

Artículo 8: PUBLICAR la presente orden administrativa en la página electrónica de la Superintendencia de Transporte y de la concesión Aeropuertos de Oriente S.A.S., con el objetivo de que la conozcan otras personas naturales interesadas o afectadas de quienes se desconoce información, de conformidad con lo dispuesto por los artículos 68 y 69 de la Ley 1437 de 2011. La correspondiente evidencia de la publicación por los dos medios deberá ser remitida a la Dirección de Investigaciones de Concesiones e Infraestructura para que forme parte del expediente en el que reposa el presente procedimiento.

RESOLUCIÓN No 10025 **DE** 03/10/2024
Por la cual se imparten unas órdenes administrativas

Artículo 9: ADVERTIR que contra la presente Resolución no procede recurso alguno, de conformidad con lo establecido en el artículo 50 de la Ley 336 de 1996⁷.

Dada en Bogotá, D.C., a los.

NOTIFIQUESE, PUBLÍQUESE Y CÚMPLASE



Firmado digitalmente por GARCIA PEÑARANDA OSIRIS MARINA
Fecha: 2024.10.03 16:31:55 -05'00'

Osiris Marina García Peñaranda
Directora de Investigaciones de Concesiones e Infraestructura

Notificar

Aeropuertos de Oriente S.A.S.
Representante legal o quien haga sus veces
NIT. 900.373.778
notificaciones@aeroorient.com.co
Calle 91 No. 11 – 29, PS 7
Bogotá D.C.

Agencia Nacional de Infraestructura
contactenos@ani.gov.co
Calle 24A No. 59 – 42, Edificio T3, Torre 4, Piso 2
Bogotá D.C.

⁷ **Artículo 50.** Sin perjuicio de lo dispuesto por normas especiales sobre la materia, cuando se tenga conocimiento de la comisión de una infracción a las normas de transporte, la autoridad competente abrirá investigación en forma inmediata mediante resolución motivada contra la cual no cabrá recurso alguno

SERVICIOS POSTALES NACIONALES S.A.S certifica que ha realizado por encargo de **SUPERINTENDENCIA DE TRANSPORTE** identificado(a) con **NIT 800170433-6** el servicio de envío de la notificación electrónica, a través de su sistema de registro de ciclo de comunicación Remitente - Destinatario. Acreditado por el organismo nacional de acreditación (ONAC) con el código **16-ECD-004**.

Según lo consignado en los registros de SERVICIOS POSTALES NACIONALES S.A.S el mensaje de datos presenta la siguiente información:

Resumen del mensaje

Identificador del envío:	31163
Remitente:	SUPERINTENDENCIA DE TRANSPORTE - notificacionesenlinea@supertransporte.gov.co
Cuenta Remitente:	notificacionesenlinea@supertransporte.gov.co
Destinatario:	notificaciones@aerooriente.com.co - notificaciones@aerooriente.com.co
Asunto:	Notificación Resolución 20245330100255 de 03-10-2024.
Fecha envío:	2024-10-03 17:42
Documento adjunto:	Si
Estado actual:	Lectura del mensaje

Trazabilidad de notificación electrónica

Evento

Fecha Evento

Detalle

Estampa de tiempo al envío de la notificación

Fecha: 2024/10/03
Hora: 17:45:37

Tiempo de firmado: Oct 3 22:45:37 2024 GMT
Política: 1.3.6.1.4.1.31304.1.1.2.9.

El mensaje de datos se tendrá por expedido cuando ingrese en un sistema de información que no esté bajo control del iniciador o de la persona que envió el mensaje de datos en nombre de éste - **Artículo 23 Ley 527 de 1999**.

Acuse de recibo

Fecha: 2024/10/03
Hora: 17:45:38

Oct 3 17:45:38 cl-t205-282cl postfix/smtplib[26443]: 1862E124882A: to=<notificaciones@aerooriente.com.co> & gt;, relay=190.25.248.52[190.25.248.52]:25, delay=1.7, delays=0.11/0.02/1.1/0.42, dsn=2.6.0, status=sent (250 2.6.0 <30502a69a33939dada25d2e52206ea0a5428a2f20366b162e0d78bb95b74532a@correocertificado4-72.com.co> [InternalId=87952340287695, Hostname=EXCHANGEAERO.Aeropuertos.local] 19770 bytes in 0.195, 98,607 KB/sec Queued mail for delivery)

De acuerdo con el seguimiento y las validaciones realizadas por nuestro sistema, se ha confirmado la entrega del mensaje de datos en la fecha y hora señaladas por la respuesta del servidor del destinatario. Se certifica que el destinatario ha sido notificado para todos los efectos legales de acuerdo con las normas aplicables vigentes, especialmente el **Artículo 24 de la Ley 527 de 1999** y sus normas reglamentarias.

Nota: La respuesta recibida contiene la frase 'Queued mail for delivery' correspondiente al servicio de correo Microsoft Exchange, y tras certificar la ausencia de notificaciones de rechazo en las 48 horas posteriores al envío, constituyen evidencia suficiente para concluir que el mensaje ha sido entregado de manera satisfactoria al destinatario final.

Lectura del mensaje

Fecha: 2024/10/04
Hora: 08:50:16

Dirección IP: 181.53.12.222 No hay datos disponibles.
Agente de usuario: Mozilla/5.0 (Windows NT 10.0; Win64; x64) AppleWebKit/537.36 (KHTML, like Gecko) Chrome/129.0.0.0 Safari/537.36 Edg/129.0.0.0

De acuerdo con los artículos 20 y 21 de la Ley 527 de 1999 se presumirá que el destinatario ha recibido el mensaje, cuando el emisor del mismo recepcione el acuse de recibo que puede ser automatizado, en ese orden de ideas, el presente documento constituye acuse de recibo automatizado y constituye prueba de entrega del mensaje de correo electrónico así como sus archivos adjuntos en la fecha y hora indicadas anteriormente.

Importante: En el aparte Acuse de Recibo, en los casos en que aparece la frase "Queued mail for delivery" se debe a las características del servidor de correo electrónico Microsoft Exchange, en estos casos, si el mensaje no pudo ser entregado dicho servidor enviará una segunda respuesta indicando que no fue exitosa la entrega del mensaje, si no hay una segunda respuesta del servidor de correo electrónico, quiere decir que tu mensaje fue entregado satisfactoriamente por lo que este documento pasa a constituir acuse de recibo

Contenido del Mensaje

 Asunto: Notificación Resolución 20245330100255 de 03-10-2024.

 Cuerpo del mensaje:

ESTA ES UNA NOTIFICACIÓN Y COMUNICACIÓN AUTOMÁTICA, POR FAVOR NO RESPONDA ESTE MENSAJE

Señor(a)
Representante Legal

Aeropuertos de Oriente S.A.S.

En cumplimiento de la ley 1437 en sus artículos 56 y 67 del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo, se realiza la presente notificación del acto administrativo del asunto.

En el (los) documento(s) anexo(s) se remite copia Íntegra de la(s) resolución(nes) indicada (s) en el asunto del presente mensaje de datos y se le informa los recursos que legalmente proceden y las autoridades ante quienes deben interponerse los mismos, los cuales, se relacionan a continuación:

Contra la presente resolución no procede recurso alguno.

Los datos recogidos por la SUPERINTENDENCIA DE TRANSPORTE serán utilizados para adelantar los trámites y servicios propios de la entidad, todo ello de conformidad con lo previsto en el decreto 2409 de 2018. Su información personal siempre será tratada de manera adecuada respetando la confidencialidad necesaria y de acuerdo con las leyes, y dispuesto en el régimen de protección de datos personales.

Es importante indicar que los canales oficiales dispuestos para la presentación de sus escritos o cualquier solicitud relacionada con el contenido del acto administrativo, a través

de la página web de la entidad www.supertransporte.gov.co módulo de PQRSD. o radicarlo de forma presencial en la ventanilla única de radicación de la Superintendencia de Transporte ubicada en la dirección Diagonal 25 G # 95 A – 85 de la ciudad de Bogotá D.C.

NOTA: Para visualizar expediente por favor haga click en el siguiente enlace:

https://supertransporte-my.sharepoint.com/:b:/g/personal/julianacorredor_supertransporte_gov_co/EYjlyxx6iDRLIQ0loqfADXsBCqJ5yYnrRK8PM93HehHbfg?e=qajxOy&xodata=MDV8MDJ8Q2FtaWxvTWVyY2hhbkBzdXBicnRyYW5zcG9ydGUuZ292LmNvfGM2ZGU1ZDdiMjQ4MTRjY2U4NDczMDhkY2UzZmFkMmRjfDAyZjMzOGMyNWRmYTRjZTk5ZWQxMmU2ZjU1MjRjYzclfDB8MHw2Mzg2MzU5MTM5ODQzNjU4MjJ8VW5rbm93bnxUV0ZwYkda c2lzZDhleUpXSWpvaU1DNHdMakF3TURBaUxDSIFJam9pVjJsdU16SWIMQ0pCVGIJNklrMWhhV3dpTENKWFZDSTZnbnA9fDB8fHw%3d&sdata=aExoTWdFZVBjNDR2TEZERUxRUKFnQ2dHRzNGODcvNTk4WXJcHBzUIVST0%3d

Atentamente,

RICHARD ALEXANDER RODRIGUEZ RICO
Coordinador Grupo De Notificaciones

 Adjuntos

Nombre	Suma de Verificación (SHA-256)
10025.pdf	c8dc39f6fba8e00dbd9b0d004b332d8e7aabf4bffc57c1e656118dae59bd0aaf
1._RUES_ADO__SI_AUTORIZA.pdf	2e8a66904aa8b22b7ef0dda2ab2e91c85652a6027246b91ac11851e5f3a11ee5

 Descargas

Archivo: 10025.pdf **desde:** 181.53.12.222 **el día:** 2024-10-04 08:51:11

Archivo: 1._RUES_ADO__SI_AUTORIZA.pdf **desde:** 181.53.12.222 **el día:** 2024-10-04 08:51:13

De conformidad con el artículo 9 de la Ley 527 de 1999, la presente notificación electrónica como los documentos adjuntos a esta, son documentos íntegros, ya que es posible determinar que los mismos no han sido modificados ni alterados desde el momento en que fue enviado el mensaje de datos por parte del emisor del mensaje, por lo tanto dichos documentos tienen plena validez jurídica y probatoria.

www.4-72.com.co

SERVICIOS POSTALES NACIONALES S.A.S certifica que ha realizado por encargo de **SUPERINTENDENCIA DE TRANSPORTE** identificado(a) con **NIT 800170433-6** el servicio de envío de la notificación electrónica, a través de su sistema de registro de ciclo de comunicación Remitente - Destinatario. Acreditado por el organismo nacional de acreditación (ONAC) con el código **16-ECJ-004**.

Según lo consignado en los registros de SERVICIOS POSTALES NACIONALES S.A.S el mensaje de datos presenta la siguiente información:

Resumen del mensaje

Identificador del envío:	31164
Remitente:	SUPERINTENDENCIA DE TRANSPORTE - notificacionesenlinea@supertransporte.gov.co
Cuenta Remitente:	notificacionesenlinea@supertransporte.gov.co
Destinatario:	contactenos@ani.gov.co - contactenos@ani.gov.co
Asunto:	Comunicación Resolución 20245330100255 de 03-10-2024.
Fecha envío:	2024-10-03 17:43
Documento adjunto:	Si
Estado actual:	Acuse de recibo

Trazabilidad de notificación electrónica

Evento

Fecha Evento

Detalle

Estampa de tiempo al envío de la notificación

Fecha: 2024/10/03
Hora: 17:45:36

Tiempo de firmado: Oct 3 22:45:36 2024 GMT
Política: 1.3.6.1.4.1.31304.1.1.2.9.

El mensaje de datos se tendrá por expedido cuando ingrese en un sistema de información que no esté bajo control del iniciador o de la persona que envió el mensaje de datos en nombre de éste - **Artículo 23 Ley 527 de 1999**.

Acuse de recibo

Fecha: 2024/10/03
Hora: 17:45:39

Oct 3 17:45:39 cl-t205-282cl postfix/smtp[26837]: 8FCCE1248839: to=<contactenos@ani.gov.co>, relay=ani-gov-co.mail.protection.outlook.com[52.101.10.1]:25, delay=2.6, delays=0.05/0/0.24/2.3, dsn=2.6.0, status=sent (250 2.6.0 <6c10826a346427a05e512f1fcccd437dbc645ee914cb33ad941ad0eafd583049@correocertificado4-72.com.co> [InternalId=35257386547129, Hostname=PH7PR19MB6977.namprd19.prod.outlook.com] 28347 bytes in 0.247, 111.912 KB/sec Queued mail for delivery)

De acuerdo con el seguimiento y las validaciones realizadas por nuestro sistema, se ha confirmado la entrega del mensaje de datos en la fecha y hora señaladas por la respuesta del servidor del destinatario. Se certifica que el destinatario ha sido notificado para todos los efectos legales de acuerdo con las normas aplicables vigentes, especialmente el **Artículo 24 de la Ley 527 de 1999** y sus normas reglamentarias.

Nota: La respuesta recibida contiene la frase 'Queued mail for delivery' correspondiente al servicio de correo Microsoft Exchange, y tras certificar la ausencia de notificaciones de rechazo en las 48 horas posteriores al envío, constituyen evidencia suficiente para concluir que el mensaje ha sido entregado de manera satisfactoria al destinatario final.

De acuerdo con los artículos 20 y 21 de la Ley 527 de 1999 se presumirá que el destinatario ha recibido el mensaje, cuando el emisor del mismo recepcione el acuse de recibo que puede ser automatizado, en ese orden de ideas, el presente documento constituye acuse de recibo automatizado y constituye prueba de entrega del mensaje de correo electrónico así como sus archivos adjuntos en la fecha y hora indicadas anteriormente.

Importante: En el aparte Acuse de Recibo, en los casos en que aparece la frase "Queued mail for delivery" se debe a las características del servidor de correo electrónico Microsoft Exchange, en estos casos, si el mensaje no pudo ser entregado dicho servidor enviará una segunda respuesta indicando que no fue exitosa la entrega del mensaje, si no hay una segunda respuesta del servidor de correo electrónico, quiere decir que tu mensaje fue entregado satisfactoriamente por lo que este documento pasa a constituir acuse de recibo

✉ Contenido del Mensaje

📄 Asunto: Comunicación Resolución 20245330100255 de 03-10-2024.

📄 Cuerpo del mensaje:

ESTA ES UNA COMUNICACION AUTOMATICA POR FAVOR NO RESPONDA MENSAJE

Respetado (a) Señor (a)

Agencia Nacional de Infraestructura

Para su conocimiento y fines pertinentes de manera atenta me permito comunicarle que la Superintendencia de Transporte, expidió la resolución No. 10025 de 03/10/2024 por lo cual le adjunto copia de la misma.

En cumplimiento del artículo 67 del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo, se realiza la comunicación de acto administrativo del asunto.

Atentamente,

RICHARD ALEXANDER RODRIGUEZ RICO
Coordinador Grupo De Notificaciones

 Adjuntos

Nombre	Suma de Verificación (SHA-256)
10025.pdf	c8dc39f6fba8e00dbd9b0d004b332d8e7aabf4bffc57c1e656118dae59bd0aaf

 Descargas

--

De conformidad con el artículo 9 de la Ley 527 de 1999, la presente notificación electrónica como los documentos adjuntos a esta, son documentos íntegros, ya que es posible determinar que los mismos no han sido modificados ni alterados desde el momento en que fue enviado el mensaje de datos por parte del emisor del mensaje, por lo tanto dichos documentos tienen plena validez jurídica y probatoria.

www.4-72.com.co