



Superintendencia de Puertos y Transporte
República de Colombia



Al contestar, favor citar en el asunto este
No. de Registro 20165500753691



20165500753691

Bogotá, 12/08/2016

Señor
Representante Legal
TRANS UNISA ESPECIAL S.A.
CALLE 66A No. 17 - 16
BOGOTA - D.C.

Respetado (a) Señor (a)

Para su conocimiento y fines pertinentes de manera atenta me permito comunicarle que la Superintendencia de Puertos y Transporte, expidió la (s) resolución (s) Nos. **39225 de 12/08/2016 POR LA CUAL SE RESUELVE UN RECURSO DE REPOSICION DENTRO DE UNA INVESTIGACION ADMINISTRATIVA A ESA EMPRESA**, para lo cual le anexo fotocopias de la misma.

Sin otro particular.

VALENTINA RUBIANO RODRIGUEZ*
Coordinadora Grupo Notificaciones

Transcribio: FELIPE PARDO PARDO
Revisó: VANESSA BARRERA

GD-REG-27-V1-28-dic-2015

REPÚBLICA DE COLOMBIA



MINISTERIO DE TRANSPORTE
SUPERINTENDENCIA DE PUERTOS Y TRANSPORTE

RESOLUCIÓN No. **39225** DEL **12 AGO 2016**

Por la cual se resuelve el recurso de reposición interpuesto por la Empresa de Servicio de Transporte Público Terrestre Automotor Especial **TRANS UNISA ESPECIAL S.A.**, identificada con N.I.T. **800.211.011-9** contra la Resolución N° **018057** del **08 de septiembre de 2015**.

LA SUPERINTENDENTE DELEGADA DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE TERRESTRE AUTOMOTOR (E)

En ejercicio de las facultades legales y en especial las que le confieren el numeral 9 del artículo 44 del Decreto 101 del 2000, los numerales 9, 13 del artículo 14 del Decreto 1016 de 2000, los artículos 3 y 6 del Decreto 2741 de 2001. Parágrafo 5° del artículo 36 de la ley 1753 de 2015 y Decreto 174 de 2001 (Derogado por el Decreto 348 de 2015, compilado por el Decreto Único Reglamentario 1079 de 2015).

CONSIDERANDO

Que la Autoridad de Tránsito y Transporte en cumplimiento de sus funciones emitió y trasladó a esta entidad el Informe Único de Infracción de Transporte N° 13755053 del 16 de octubre de 2012 impuesto al vehículo de placa SKL-738 por haber transgredido el código de infracción número 589 de la Resolución 10800 de 2003. Proferida por el Ministerio de Transporte.

Mediante resolución N° 011360 del 25 de junio de 2015 la Superintendencia Delegada de Tránsito y Transporte Terrestre Automotor inició investigación administrativa contra la empresa **TRANS UNISA ESPECIAL S.A.**, identificada con N.I.T. 800.211.011-9, por transgredir presuntamente el literal e) del artículo 46 de la Ley 336 de 1996, en concordancia con lo normado en el código 589 de la resolución N° 10800 de 2003 que indica: *"Cuando se compruebe que el equipo no reúne las condiciones técnico mecánicas requeridas para su operación"*. En concordancia con el código de infracción N° 520 *"Permitir la prestación del servicio en vehículos sin las necesarias condiciones de seguridad"*. Dicho acto administrativo quedó notificado aviso el 15 de julio de 2015 a la empresa investigada, quienes presentaron los correspondientes descargos con el radicado N° 2015-560-054581-2.

Por Resolución N° 018057 del 08 de septiembre de 2015 la Superintendencia Delegada de Tránsito y Transporte Terrestre Automotor sancionó a la empresa **TRANS UNISA ESPECIAL S.A.**, identificada con N.I.T. 800.211.011-9, con multa de 10 SMMMLV por haber transgredido el literal e) del artículo 46 de la Ley 336 de 1996 por incurrir en la conducta descrita en el artículo 1° de la Resolución 10800 de 2003 y lo señalado en el código de infracción 589. En concordancia con el código de infracción N° 520. Esta Resolución quedó notificada por aviso el 28 de septiembre de 2015 a la empresa Investigada.

Por la cual se resuelve el recurso de reposición interpuesto por la Empresa de Servicio de Transporte Público Terrestre Automotor Especial TRANS UNISA ESPECIAL S.A., identificada con N.I.T. 800.211.011-9 contra la Resolución N° 018057 del 08 de septiembre de 2015.

Que mediante oficio radicado con N° 2015-560-073602-2 del 08 de octubre de 2015, la empresa sancionada por intermedio de su Representante Legal interpuso recurso de reposición y en subsidio apelación contra la Resolución antes mencionada.

ARGUMENTOS DEL RECORRENTE

El Representante Legal de la empresa sancionada solicita se decrete la revocatoria, de la Resolución N° 018057 del 08 de septiembre de 2015 con base en los siguientes argumentos:

1. *Manifiesta. "Como podemos ver, la Superintendencia de Puertos y Transporte, deberá suspender, el trámite de la presente investigación, en cuanto a la aplicación de la multa a mi representada, dada la pérdida de fuerza ejecutoria del Artículo 26 del Decreto 3366 de 2.003, fundamento jurídico de la misma. Ahora bien, de continuarse con dichos trámites los mismos estarán viciados de nulidad".*
2. *Aduce. "Ahora veamos, cuando de condiciones de seguridad se trata y teniendo en cuenta que el literal a) del artículo 26 del Decreto 3366 de 2.003, no señala de manera taxativa, dichas condiciones de seguridad, además esta resolución, simplemente se limita a transcribir el contenido del literal a) del artículo 26 del Decreto 3366 de 2.003, sin precisar cuáles fueron esas condiciones de seguridad, sin las cuales la empresa presuntamente permitió la prestación del servicio por parte del vehículo de placas SKL-738. Es decir en ninguno de sus apartes señala cuáles son esas condiciones sin las cuales se prestaba servicio por parte de este vehículo, para el día de la elaboración del comparendo".*
3. *"Todo lo anterior nos permite concluir que deberá tenerse en cuenta lo dispuesto en el Código Nacional de Transito, en la Resolución 17777 del 08 de Noviembre de 2.002 y en el concepto expedido por el Ministerio de Transporte, con el fin de exonerar de responsabilidad a mi representada por una la presunta comisión de una conducta que en ningún momento vulnera ninguna norma de transporte, por lo que deberá adelantarse la investigación respectiva por infracción a las normas de tránsito, contra el poseedor, propietario y conductor del vehículo de placas SKL-738."*
4. *"Ahora bien, en cumplimiento de lo dispuesto en el Código Nacional de Transito, en cuanto a que la revisión tecno mecánica garantiza el buen funcionamiento del vehículo, mi representada estableció un programa de control, para que todos y cada uno de los vehículos vinculados a la empresa, cumplan con la obligación de adelantar la revisión tecno mecánica, señalada en los artículos anteriores. Es así como el vehículo de placas SKL-738, adelanto la revisión tecno mecánica, según consta en certificación de revisión tecno mecánica y de gases, que se allega, la cual fue aprobada, con lo que se demuestra que en cuanto a las condiciones de seguridad señaladas en la normas, el vehículo de placas SKL-738, aprobó la revisión tecno mecánica, como muestra del cumplimiento de las mismas, la cual se allegan con el presente escrito, mediante certificación No. 9096500".*
5. *"No existe ningún tipo de prueba técnica o cualquier otra, que permita establecer las condiciones reales condiciones del vehículo y de manera concreta su estado, para la fecha de la elaboración del comparendo que origino la apertura de la presente investigación".*
6. *"Otro aspecto que no por tratarse en este último, resulta menos importante y que debo advertir, afectara el normal curso de esta investigación, como lo es que SE*

RESOLUCIÓN No. DEL

Por la cual se resuelve el recurso de reposición interpuesto por la Empresa de Servicio de Transporte Público Terrestre Automotor Especial TRANS UNISA ESPECIAL S.A., identificada con N.I.T. 800.211.011-9 contra la Resolución N° 018057 del 08 de septiembre de 2015.

DESCONOCIÓ EL CONTENIDO DEL INCISO SEGUNDO DEL ARTÍCULO 48 DEL LA LEY 1437 DE 2.011, DADO QUE NO SE CORRIÓ TRASLADO PARA ALEGATOS DE CONCLUSIÓN".

7. *Termina solicitando la recepción del testimonio del agente, el conductor del vehículo y allega copia simple de la revisión técnico mecánica N° 9096500.*

Por lo tanto, este Despacho procede a pronunciarse en los siguientes términos;

CONSIDERACIONES DEL DESPACHO

Revisado el acervo probatorio de la presente actuación administrativa, este Despacho procede a resolver de fondo de acuerdo a lo contemplado en el artículo 79 del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo, entrando a analizar las pruebas que reposan en el expediente, así como los argumentos del recurrente con base en el recurso interpuesto dentro de los términos legalmente establecidos, por el Representante Legal de la empresa TRANS UNISA ESPECIAL S.A., identificada con N.I.T. 800.211.011-9 contra la Resolución N° 018057 del 08 de septiembre de 2015 mediante la cual se sancionó a la precitada empresa con multa de 10 SMMLV; para tal fin a continuación se analizarán los argumentos de defensa:

DE LAS PRUEBAS

Es de acotar que respecto a la apreciación y valoración de las pruebas se debe esgrimir que el valor por sí mismo se debe basar en las reglas de la lógica, la ciencia y la sana crítica, de conformidad con las normas del Código General del Proceso en su Artículo 176 establece "(...) *Las pruebas deberán ser apreciadas en conjunto, de acuerdo con las reglas de la sana crítica, sin perjuicio de las solemnidades prescritas en la ley sustancial para la existencia o validez de ciertos actos. El juez expondrá siempre razonadamente el mérito que le asigne a cada prueba (...)*"

No obstante es de recordar que el Código de Procedimiento Civil fue derogado por el artículo 626 de la ley 1564 de 2012 (Actual Código de General del Proceso) el cual preceptúa en su artículo 168 el tema del rechazo de plano de la prueba "(...) *El juez rechazará, mediante providencia motivada, las pruebas ilícitas, las notoriamente impertinentes, las inconducentes y las manifiestamente superfluas o inútiles (...)*".

Entre las mencionadas vemos que se solicita la recepción del testimonio del agente de policía que expidió el IUIT, cabe aclarar que realmente sería un desgaste procesal sin razón alguna llamar al agente que conoció del hecho acaecido el 16 de octubre de 2012, pues dichos hechos que el mismo percibió, fueron los que plasmó en el IUIT base de la presente investigación, por lo tanto si el memorialista hace una valoración sistemática de dicho documento, podrá observar en la parte final del mismo, que el agente firma bajo la gravedad del juramento, en este sentido deberá preguntarse el recurrente, ¿qué sentido tendría llamar a declarar al ya citado?, si dicha declaración igual se hace bajo la gravedad del juramento y en donde lo único que logrará el mismo es que el agente se ratifique en los hechos que plasmó en el documento público, por lo tanto para este Despacho le resultaría inútil la práctica de dicho procedimiento. En cuanto al llamado al conductor del vehículo debe preguntarse el memorialista ¿si resulta útil el mismo pues toda vez que según nuestros principios constitucionales nadie está obligado a declarar en su contra?, pues así dicho conductor no se inculpará y la presente se tornaría un procedimiento tedioso sin razón lógica, por ende este Despacho se sostendrá en las razones expuestas en el

Por la cual se resuelve el recurso de reposición interpuesto por la Empresa de Servicio de Transporte Público Terrestre Automotor Especial TRANS UNISA ESPECIAL S.A., identificada con N.I.T. 800.211.011-9 contra la Resolución N° 018057 del 08 de septiembre de 2015.

fallo sancionatorio, de igual forma respecto a la declaración del propietario del vehículo.

De lo anterior, se manifiesta que la prueba testimonial, que en este caso que apunta a desvirtuar la veracidad de lo consignado en el Informe Único de Infracciones de Transporte No. 13755053, no resulta apta para desvirtuar el contenido de un Documento Público¹ como lo es el mencionado Informe, a menos que se acompañe de otro tipo de pruebas que lleven al convencimiento de la existencia de los documentos que soportaban la operación de los vehículos.

En cuanto a la copia de la revisión técnico mecánica y de gases N° 9096500, se debe decir que aunque la misma es una prueba conducente no logra desvirtuar los hechos que la autoridad de transporte percibió, toda vez que es precisamente la labor que cumple dicha persona al corroborar las condiciones reales en las que se preste el servicio, como se expondrá más adelante la empresa no solo debe velar por contar con los documentos que soporten la operación al día, sino que además debe ser diligente y prever posibles afectaciones en la adecuada prestación del servicio.

Acerca de la suspensión y pérdida de fuerza ejecutoria que alega el representante de la investigada debemos expresar lo siguiente:

SUSPENSIÓN DECRETO 3366 DE 2003

Inicialmente es pertinente aclararle al memorialista que:

- Mediante el Auto del 24 de julio de 2008 de la Sección Primera del Consejo de Estado, radicado N° 2008-00098, Consejero Ponente el Dr. Marco Antonio V. Moreno, confirmó la suspensión provisional de los artículo 12, 13, 14, 16, 18, 19, 20,22, 24, 25, 26, 28, 30, 31, 32, 34, 36, 39, 40, 41, 42, 43, 44 y 57 del Decreto 3366 de 2003 del 21 de noviembre de 2003.
- A pesar de que contra el Decreto 3366 de 2003, se encontraba una suspensión, lo que implica que procede restrictivamente, dada la presunción de legalidad y ejecución directa del mismo, pues consiste en interrumpir la producción de los efectos que no se hayan causado.
- Obstante como ya lo había mencionado se realizó la suspensión pero de carácter provisional y solo para los artículos aducidos anteriormente y por lo tanto los demás artículos que hacen parte de este decreto siguen vigentes y de aplicación inmediata incluyendo el artículo 54 que goza de sus efectos así como también el artículo 52 del citado decreto que señala los documentos que soportan la operación de los equipos que para el transporte público terrestre automotor que es el caso que aquí nos compete.

Haciendo alusión a lo anteriormente planteado el Consejo de Estado ratifica la vigencia del *Artículo 45 y 46*, en cuanto a la aplicación de las sanciones contempladas en la Ley 336 de 1996.

De igual forma la *Sala de Consulta y Servicio Civil del Consejo de Estado Magistrada Ponente Susana Montes de Echeverri con Radicado N° 1454 de 16 Octubre de 2002*,

¹ Consejo de Estado, Sala de lo Contencioso Administrativo, Sección Cuarta, C.P. Dra. María Inés Ortiz Barbosa, Sentencia del 17 de julio de 2008, Radicación número 25000-23-27-000-2005-00495-01(16156)

RESOLUCIÓN No. DEL

Por la cual se resuelve el recurso de reposición interpuesto por la Empresa de Servicio de Transporte Público Terrestre Automotor Especial TRANS UNISA ESPECIAL S.A., identificada con N.I.T. 800.211.011-9 contra la Resolución N° 018057 del 08 de septiembre de 2015.

se pronunció respecto a las sanciones administrativas; de conformidad al capítulo noveno de la Ley 336 de 1996, en concordancia con la competencia atribuida a la Superintendencia de Puerto y Transporte y las autoridades de policía de transporte, en ejercicio de su función de control y vigilancia que la Constitución y la ley les atribuye como función presidencial, podrán como facultad derivada, imponer a quienes violen las normas a las que deben estar sujetos, según la naturaleza y la gravedad de la falta, las sanciones tipificadas por la ley previstos por el legislador para su procedencia, supuestos determinan y limitan la competencia de las autoridades administrativas de control y vigilancia.

La Corte Constitucional mediante *Sentencia C-490 de 1997 M.P Jorge Arango Mejía*, en cuanto al artículo 46 lo ha declarado exequible porque no es una norma contraria a la Constitución, ya que las sanciones, dentro de la escala prevista en el artículo en mención, deben ser razonables y proporcionales a la violación.

Por lo anterior queda claro que la *Resolución 10800 de 2003*, por la cual se reglamenta el formato para el informe de infracciones de transporte de que trata el *artículo 54 del Decreto 3366 2003*, en su artículo primero determina la codificación de las infracciones a las normas del transporte público terrestre automotor, continua vigente, por consiguiente, las conductas en ellas descritas son objeto de sanción, que de conformidad con las consideraciones de los *artículo 45 y 46 de la Ley 336 de 1996* deberán oscilar entre uno (1) a setecientos (700) salarios mensuales legales vigentes cuando se trate del transporte terrestre. (Ley 336 de 1996 Artículo 46. Parágrafo. Literal a)

En este orden de ideas, ya que el artículo 54 del decreto 3366 de 2003 no se encuentra suspendido, por ende el formato por el cual se establece el Informe Único de Infracciones de Transporte que se adopta por medio de la Resolución 10800 de 2003, se encuentra vigente, como en dicho formato se tipifican las conductas cometidas por los infractores de las normas de transporte en este caso terrestre, como el artículo 46 de la ley 336 de 1996 igual se encuentra vigente y como la sanción que se le aplicó a la investigada oscila entre 1 y 700 SMMLV según lo estipula la ley mencionada, se puede ver sin asomo de duda que dicho procedimiento sancionatorio ha sido llevado obedeciendo a los principios del derecho tales como la legalidad, la tipicidad y el debido proceso.

Por lo anteriores motivos no es posible acceder a los argumentos de la vigilada respecto al tema en cuestión porque al analizar los motivos anteriormente expuestos se puede inferir que en el caso que nos ocupa dicho decreto está plenamente vigente en lo concerniente a lo ya explicado, por lo tanto se puede hacer uso del mismo para poder tipificar las conductas sancionables por esta superintendencia.

DEL PRINCIPIO DE SEGURIDAD EN LA CONDUCTA INVESTIGADA

Para el presente caso, se tiene que el vehículo de placa SKL-738 que se encuentra vinculado a la empresa Transporte Público Terrestre Automotor TRANS UNISA ESPECIAL S.A, identificada con N.I.T. 800.211.011-9 según se observa en el diligenciamiento de la casilla 16 del Informe Único de Transporte se encontraba prestando el servicio de transporte con inobservancia de las condiciones de seguridad exigidas para la prestación de dicho servicio, dicha observación reza: "*condiciones técnicas mecánicas sillas sueltas*".

Así las cosas, luego de verificar que la empresa investigada se encuentra habilitada para desarrollar su objeto en la modalidad de transporte terrestre automotor

Por la cual se resuelve el recurso de reposición interpuesto por la Empresa de Servicio de Transporte Público Terrestre Automotor Especial TRANS UNISA ESPECIAL S.A., identificada con N.I.T. 800.211.011-9 contra la Resolución N° 018057 del 08 de septiembre de 2015.

habilitación otorgada mediante resolución N° 2442 del 09 de junio de 2002 tal y como se registra en el Ministerio de transporte, es claro que su actividad se encuentra limitada en virtud de la habilitación y autorización otorgada por dicho Ministerio como organismo encargado para evaluar las solicitudes y conceder las respectivas habilitaciones a las empresas que tienen como finalidad la prestación de un servicio esencial como es el transporte público en sus diferentes modalidades, habilitación sin la cual a la empresa no se le permitirá el ejercicio de la actividad transportadora.

Es importante manifestar que dicha habilitación se otorga siempre y cuando la empresa solicitante se adecue a las pautas y condiciones estipuladas por el Gobierno Nacional, es decir, la empresa transportadora para obtener habilitación y posteriormente prestar el servicio de transporte público en la modalidad a la cual aplicó, debe demostrar suficiencia en aspectos cruciales que garantizarán una adecuada prestación como lo es su capacidad económica, técnica, operativa, de seguridad, de personal, de los equipos mediante los cuales materializará su actividad, entre otras.

Según lo expuesto y atendiendo al caso en concreto, resulta necesario establecer que la conducta, involucra el desconocimiento del principio de seguridad que para la materia es considerado como uno de los principios rectores esenciales que rigen el transporte público terrestre: contenidos en el Estatuto Nacional de Transporte ley 336 de 1996 en sus artículos 2^o y 3^o. De igual modo lo expone la Ley 105 de 1993 como uno de sus principios rectores en su artículo segundo⁴ y tercero⁵.

Así, se tiene que el hecho de que un vehículo que preste un servicio de transporte terrestre automotor considerado como esencial no esté en condiciones óptimas y presente falencias en su estructura no está cumpliendo con las condiciones de seguridad frente a posibles eventos generadores de hechos que atentan contra la vida de las personas que hacen uso del servicio público.

La seguridad, como principio y finalidad frente al servicio de transporte público terrestre automotor constituye una de las garantías principales y primordiales en su prestación, lo cual es claro que la misma genera una obligación para las empresas transportadoras que ofertan y ejecutan el servicio debido a su posición de garante del servicio como empresa habilitada.

En relación del carácter prioritario que supone la seguridad en la prestación como principio fundamental del transporte es pertinente citar pronunciamiento de la Corte

² Ley 336 de 1996. Artículo 2° - La seguridad especialmente la relacionada con la protección de los usuarios, constituye prioridad esencial en la actividad del sector y del sistema de transporte.

³ Ley 336 de 1996. Artículo 3° - Para los efectos pertinentes, 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, dándole la prioridad a la utilización de medios de transporte masivo. En todo caso, el Estado regulará y vigilará la industria del transporte en los términos previstos en los artículos 333 y 334 de la Constitución Política."

⁴ Ley 105 de 1993. Artículo 2° - Principios Rectores del Transporte. Artículo 2°.- Principios Fundamentales: "De la Seguridad: La seguridad de las personas constituye una prioridad del Sistema y del Sector Transporte. Reglamentado Decreto Nacional 1326 de 1998, Ver las Resoluciones del Min. Transporte 1282 y 1383 de 2012".

⁵ Ley 105 de 1993. Artículo 3° - Principios del transporte público. El transporte público es una industria encaminada a garantizar la movilización de personas o cosas por medio de vehículos apropiados a cada una de las infraestructuras del sector, en condiciones de libertad de acceso, calidad y seguridad de los usuarios sujeto a una contraprestación económica

Por la cual se resuelve el recurso de reposición interpuesto por la Empresa de Servicio de Transporte Público Terrestre Automotor Especial TRANS UNISA ESPECIAL S.A., identificada con N.I.T. 800.211.011-9 contra la Resolución N° 018057 del 08 de septiembre de 2015.

Constitucional en Sentencia C-033 del 29 de enero de 2014, M.P. Dr. Nilson Pinilla Pinilla, Ref. Expediente D-9753:

"En consecuencia, "las empresas habilitadas sólo pueden prestar el servicio con equipos matriculados o registrados para dicho servicio y previamente homologados ante el Ministerio de Transporte, según lo prevé el artículo 23 de la Ley 336 de 1996"; coincidiendo entonces el Consejo de Estado y la Corte Constitucional en que el servicio público de transporte presenta las siguientes características (está en negrillas en el texto original)⁶

(i) Su objeto consiste en movilizar personas o cosas de un lugar a otro, a cambio a una contraprestación pactada normalmente en dinero. ii) Cumple la función de satisfacer las necesidades de transporte de la comunidad, mediante el ofrecimiento público en el contexto de la libre competencia; iii) El carácter de servicio público esencial implica la prevalencia del interés público sobre el interés particular, especialmente en relación con la garantía de su prestación - la cual debe ser óptima, eficiente, continua e ininterrumpida -, y la seguridad de los usuarios - que constituye prioridad esencial en la actividad del sector y del sistema de transporte (ley 336/96, art. 2°). iv) Constituye una actividad económica sujeta a un alto grado de intervención del Estado;

(...)

Pues no solamente tiene una vital importancia para el desarrollo de la sociedad en general, sino que guarda una estrecha relación, como actividad riesgosa que es al emplear medios mecánicos de diversa índole, con la salvaguarda tanto de la vida e integridad de la personas, para lo cual debe priorizarse de forma esencial la seguridad de todos los actores relacionados con dicha actividad, bajo la máxima según la cual prima el interés general sobre el particular".

Por esto, es claro que es la empresa afiliadora es la responsable de todas y cada una de las conductas que se desplieguen en virtud de las actividades que comprenden su objeto social por ésta razón las condiciones de seguridad en este ámbito no son flexibles ni cuestionables ya que esta se concibe en el nivel más alto de la normativa del transporte como "directriz", es decir, como propósito constante y general de la actividad de transporte que consagra los requisitos o condiciones para el cumplimiento de ese objetivo y/o principio rector, con efectos benéficos para todos los intervinientes en la actividad.

En este sentido la empresa transportadora no puede simplemente pretender liberarse de su responsabilidad en el deber que la misma tiene de garantizar a los usuarios la prestación segura del servicio público de transporte con el simple hecho de acreditar vigente la revisión técnico mecánica de los equipos, y no solo con el hecho de acreditar la revisión bimensual que se le obliga a la misma según la Resolución 315 de 2013 y la Resolución 378 de 2013 proferidas por el Ministerio de Transporte, pues como bien se puede leer en dichos mandatos la empresa está obligada a ir más allá, en ser mas diligente y sobre todo ser preventiva y realizar mantenimientos correctivos a priori en cualquier tiempo con la finalidad de evitar cualquier falencia en el equipo:

"Resolución 378 de 2013

⁶ Sentencia Corte Constitucional en Sentencia C-033 del 29 de enero de 2014, M.P. Dr. Nilson Pinilla Pinilla, Ref. Expediente D-9753 que a su vez cita el Concepto 1740 de 2006 proferido por el Consejo de Estado, Sala de Consulta y Servicio Civil, C.P. Dr. Gustavo Aponte Santos

Por la cual se resuelve el recurso de reposición interpuesto por la Empresa de Servicio de Transporte Público Terrestre Automotor Especial TRANS UNISA ESPECIAL S.A., identificada con N.I.T. 800.211.011-9 contra la Resolución N° 018057 del 08 de septiembre de 2015.

Artículo 1°. Aclarar el artículo 3° de la Resolución 00315 del 6 de febrero de 2013, el cual quedará así:

"Artículo 3°. Mantenimiento de vehículos. El mantenimiento de los vehículos será preventivo y correctivo. El mantenimiento preventivo constituye la serie de intervenciones y reparaciones realizadas al vehículo con la finalidad de anticipar fallas o desperfectos; no podrá entenderse por mantenimiento preventivo las actividades de revisión o inspección. El mantenimiento correctivo es aquel que se ejecuta en cualquier momento al vehículo y ante la evidencia de una falla en cualquiera de sus componentes."

El mantenimiento preventivo se realizará a cada vehículo en los periodos determinados por la empresa, para lo cual se garantizará como mínimo el mantenimiento cada dos (2) meses, llevando una ficha de mantenimiento donde consignará el registro de las intervenciones y reparaciones realizadas, indicando día, mes y año, centro especializado e ingeniero mecánico que lo realizó y el detalle de las actividades adelantadas durante la labor.

En la ficha de mantenimiento además, se relacionarán las intervenciones correctivas realizadas indicando día, mes y año, centro especializado y técnico que realizó el mantenimiento, detalle de las actividades adelantadas durante la labor de mantenimiento correctivo y lo aprobación de la empresa.

Las empresas de transporte deberán ajustar sus fichas físicas de mantenimiento a lo dispuesto en la presente resolución y conservar la de cada vehículo a disposición permanente de las autoridades de inspección, vigilancia y control de su operación".

(Subraya y negrilla fuera de texto)

Todo esto en el sentido que los automotores pueden presentar fallas sobrevinientes en cualquier tiempo después de realizarse bien sea la revisión técnico mecánica o la revisión bimensual. La investigada debe recordar que es su obligación poner por encima de cualquier beneficio económico y particular la seguridad de los usuarios de los servicios de transporte, realizando las actuaciones a que hubiere lugar para que dicho servicio se preste de manera correcta.

Toda vez, que los argumentos del investigado tienden a pretender exonerarse de responsabilidad bajo los supuestos que los hechos indilgados al mismo no fueron cometidos directamente por él, esta Delegada le expondrá las teorías sostenidas por las altas cortes y hará una conclusión sobre las mismas, con el fin de demostrarle al mismo y su vez al aplicarlas al caso en concreto, el por qué de su responsabilidad.

En este sentido la Honorable Corte Constitucional sostiene:

DE LA RESPONSABILIDAD DE LA EMPRESA PRESTADORA DEL SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE TERRESTRE AUTOMOTOR -Culpa in vigilando. Culpa in eligendo - Teoría del riesgo creado o riesgo beneficio - Régimen de responsabilidad objetiva - Responsabilidad directa, Responsabilidad indirecta.

"En el Código Civil regulan el tema de la responsabilidad civil extracontractual por el hecho ajeno. Este tipo de responsabilidad civil es la que se imputa por disposición de la ley a una persona que a pesar de no ser la causante inmediata del daño, está llamada a repararlo por la presunción de culpa que sobre ella pesa, la cual, según un sector de la doctrina acogido por nuestro

RESOLUCIÓN No. DEL

Por la cual se resuelve el recurso de reposición interpuesto por la Empresa de Servicio de Transporte Público Terrestre Automotor Especial TRANS UNISA ESPECIAL S.A., identificada con N.I.T. 800.211.011-9 contra la Resolución N° 018057 del 08 de septiembre de 2015.

ordenamiento civil, se funda en el incumplimiento del deber de vigilar, elegir o educar –culpa in vigilando, culpa in eligendo- al causante inmediato del daño, con quien de acuerdo con los supuestos previstos en las normas, tiene una relación de cuidado o dependencia.

El entendimiento de la modalidad de responsabilidad por el hecho ajeno ofrece alguna discusión en la doctrina, como quiera que bajo una comprensión más compleja se suele sostener que la responsabilidad en estos casos no tiene origen en la conducta de un tercero -responsabilidad indirecta-, sino en el incumplimiento del deber propio -responsabilidad directa -, cual es en cada caso el de vigilar, elegir o educar y que vendría a constituir la causa inmediata del daño.

Al margen de esta discusión y de los diferentes alcances que se dejan expresados en esta providencia, se observa que la responsabilidad por el hecho ajeno tiene un fundamento común en la necesidad ponderada por el legislador dentro de su amplia potestad de configuración política, de garantizar a la víctima la reparación del daño, en consideración a la previsible incapacidad física o patrimonial de quien lo ocasiona en forma inmediata y la relación de dependencia o cuidado de éste con el civilmente responsable. Fundamento que a la postre no sufre alteración alguna si la institución jurídica es entendida bajo un régimen de responsabilidad objetiva o uno de culpa presunta, o acaso razonada como responsabilidad directa o indirecta⁷.

“En nuestro régimen, en todo caso, la presunción de culpa comporta un reproche a la permisividad, tolerancia o negligencia de la persona que por tener bajo su cuidado o dependencia a otra, ostenta lo que en el argot jurídico se denomina una “posición de garante”⁸ “y, por ello, el deber de tratar de impedir que aquél actúe ocasionando daños a terceros con su conducta. Así estructurado, es lo cierto que la lectura de la norma a pesar de la presunción que conlleva parecería exigir la prueba de la culpa del causante mediato frente a lo cual la doctrina nacional propone que tan sólo sea necesaria la prueba de la culpa del directamente responsable”⁹.

Por su parte la Honorable Corte Suprema de Justicia aduce:

“La responsabilidad, en uno y otro caso, surge de la presunción de que quien tiene a su cargo al causante directo del daño, no ejerce en forma adecuada el deber de vigilancia y control, luego subordinación y vigilancia son elementos propios de esta forma de responsabilidad civil.

De igual forma existe tal presunción para el “guardián” de ciertas actividades consideradas como peligrosas y para el “custodio” del instrumento mediante el cual éstas se realizan, debido al riesgo que entraña para terceros la utilización de determinados bienes en su ejecución, como acontece por ejemplo en la conducción de vehículos automotores; responsabilidad consagrada en el artículo 2356 de la Codificación Sustantiva Civil.

La guarda, vale decir, el poder de mando sobre la cosa, que se materializa tanto en la capacidad de dirección, manejo y control, como cuando de ella se obtiene lucro o provecho económico, de la cual deriva la presunción de responsabilidad civil, puede ser material o jurídica, sin que resulte relevante si se es o no propietario del bien sobre el que aquella se ejerce.

⁷ Corte Constitucional Sentencia C-1235 del 29 de noviembre de 2005. M.P., Rodrigo Escobar Gil, consideración jurídica No. 3.

⁸ Cfr. Sentencias T-327 de 2004 y C-692 de 2003

⁹ Javier Tamayo Jaramillo, “De la Responsabilidad Civil” Tomo I. Editorial Temis, Bogotá 1999, página 212.

Por la cual se resuelve el recurso de reposición interpuesto por la Empresa de Servicio de Transporte Público Terrestre Automotor Especial TRANS UNISA ESPECIAL S.A., identificada con N.I.T. 800.211.011-9 contra la Resolución N° 018057 del 08 de septiembre de 2015.

De igual forma, esta Corporación en su Sala Civil se ocupó de definir el contenido y alcance del concepto de "guardián" en actividades peligrosas, así como la posibilidad de que exista una "guarda compartida" entre la empresa transportadora y el propietario del automotor con el cual se ejerce aquella, en un caso donde se discutía la responsabilidad civil de las sociedades transportistas cuyo negocio es operar y explotar los vehículos que de otras personas vinculan, al respecto señaló¹⁰;

Y sobre este particular, propicio al caso ventilado, la jurisprudencia colombiana, de antaño, acuñó la concepción del guardián del bien con el que se cumple dicha actividad, planteando que es la persona "(...) física o moral que, al momento del percance, tuviere sobre el instrumento generador del daño un poder efectivo e independiente de dirección, gobierno o control, sea o no dueño, y siempre que en virtud de alguna circunstancia de hecho no se encontrare imposibilitado para ejercitar ese poder" (G.J. T. CXLII, pág. 188).

Tendencia que, así mismo, dejó reseñada en el siguiente texto: "Desde luego haya que advertir que al momento de verificar contra quién se dirige la demanda de responsabilidad civil derivada del ejercicio de las actividades peligrosas, la cuestión debe ser examinada según quienes sean sus guardianes, perspectiva desde la cual se comprenden por pasiva todas aquellas personas naturales o jurídicas de quienes se pueda predicar potestad, uso, mando, control o aprovechamiento efectivo del instrumento mediante el cual se realizan aquéllas actividades"¹¹

Situación bien diferente es la de la empresa de transporte a la cual se encuentra inscrito el vehículo con el cual se causa el daño, pues como lo tienen bien definido las Salas de Casación Penal y Civil de la Corte, en tales eventos la persona jurídica debe responder civilmente "en cuanto afiliadoras para la prestación regular del servicio a su cargo, independientemente de que no tengan la propiedad del vehículo respectivo, ostentan el calificativo de guardianas de las cosas con las cuales se ejecutan las actividades propias de su objeto social, "no sólo porque obtienen aprovechamiento económico como consecuencia del servicio que prestan con los automotores así vinculados sino debido a que, por la misma autorización que le confiere el Estado para operar la actividad, pública por demás, son quienes de ordinario ejercen sobre el automotor un poder efectivo de dirección y control, dada la calidad que de tenedoras legítimas adquieren a raíz de la afiliación convenida con el propietario o poseedor del bien, al punto que, por ese mismo poder que desarrollan, son las que determinan las líneas o rutas que debe servir cada uno de sus vehículos, así como las sanciones a imponer ante el incumplimiento o la prestación irregular del servicio, al tiempo que asumen la tarea de verificar que la actividad se ejecute previa la reunión integral de los distintos documentos que para el efecto exige el ordenamiento jurídico y las condiciones mecánicas y técnicas mediante las cuales el parque automotor a su cargo debe disponerse al mercado."¹² (Subrayado de la Sala)."¹³

Así, los planteamientos anteriormente expuestos, permiten establecer que a la empresa de Transporte es quien se le impone la carga de ejercer control y vigilancia de la actividad que desarrollen sus equipos; es quien debe controlar la labor de vigilancia

¹⁰ Corte Suprema de Justicia. Sentencia de casación civil No. S- 25-02-2002 del 25 de febrero de 2002, expediente 6762. M-P. Jorge Santos Ballesteros

¹¹ Corte Suprema de Justicia, sala de casación civil y agraria. M.P., Trejos Bueno Silvio Fernando, sentencia 5220 del 26 de noviembre de 1999.

¹² Ibidem. Sentencia de casación civil No. 7627 del 20 de junio de 2005.

¹³ Casación Rdo. 37285 del 13 de marzo de 2013.

Por la cual se resuelve el recurso de reposición interpuesto por la Empresa de Servicio de Transporte Público Terrestre Automotor Especial TRANS UNISA ESPECIAL S.A., identificada con N.I.T. 800.211.011-9 contra la Resolución N° 018057 del 08 de septiembre de 2015.

sobre el personal y el parque automotor y en general de las actividades propias de su objeto social, lo anterior dentro del marco legal, sin generar variaciones por circunstancias propias o de un tercero, por tal razón no se encuentra consolidado los eximentes de responsabilidad sea por caso fortuito, fuerza mayor o hecho exclusivo y atribuible a un tercero. Teniendo en cuenta, que al ser una persona jurídica que preste dicho servicio debe minimizar los riesgos y tomar medidas para prevenir las faltas.

DEL CASO EN CONCRETO EN EL SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE TERRESTRE AUTOMOTOR.

Es preciso indicar que no es posible eximir a la empresa sobre su responsabilidad directa en los temas relacionados al transporte ya que la ley permite a las empresas de transporte público y a los propietarios de vehículos, vincular a los equipos para la prestación de servicio público de transporte bajo la responsabilidad de la empresa afiladora que para el caso que aquí nos compete pretende exonerarse.

Respecto al tema el artículo 6° de los Decretos 171, 174 y 175 de 2001, que tratan sobre el servicio público de transporte terrestre automotor de pasajeros por carretera, especial y mixto, respectivamente, expresamente citan sobre la citada responsabilidad que recae directamente sobre las empresas.

Pues si bien es cierto, la empresa debe asumir una actitud diligente frente a la actividad de sus afiliados al momento de prestar el servicio, ya que esta clase de situaciones conllevan a cuestionar el ejercicio de control efectivo que está ejerciendo la empresa sobre sus afiliados, por ende es de tener en cuenta que el Estado confió en la misma cuando ésta fue habilitada para operar, toda vez que la empresa en su momento demostró la suficiente capacidad para cumplir con el propósito para el cual fue creada y con esta clase de situaciones se está demostrando lo contrario.

Aunado a lo anterior, este despacho reitera que la habilitación otorgada por el Estado a las empresas para prestar dicho servicio, obliga a las mismas a asumir su responsabilidad en el cumplimiento con las expectativas propias del servicio, surgiendo para él un deber jurídico de realizar un compartimento adecuado frente a la actividad como vigía.

De igual forma, si se presenta una infracción en desarrollo de la prestación del servicio público de transporte, la responsabilidad se le atribuye a la empresa afiladora del equipo que presta el servicio, sin perjuicio de que la misma pueda iniciar las acciones procedentes en contra de quien materialmente hubiese ejecutado la infracción.

Es aplicable al caso que nos ocupa lo expresado por el Consejo de Estado, donde ha sido enfático al decir que los vehículos son el medio por el cual la empresa desarrolla su objeto social, es decir que la actividad u operación de los automotores es la actividad de la empresa, de allí desprende su facultad de ejercer control.

Un aparte muy importante que se debe tener presente es que:

"Quienes operan los equipos mediante los cuales se presta el servicio, trátense de conductores asalariados o de propietarios de tales equipos, lo hacen en nombre de la empresa, actúan en representación de ella y, por consiguiente, tienen una responsabilidad in vigilando respecto del comportamiento de ellos en el desarrollo de su actividad"¹⁴.

¹⁴ Consejo de Estado, Sala de lo Contencioso Administrativo, Consejero Ponente Dr. Manuel Santiago Urueta Ayola, expediente 25000-23-24-000-1999-0545-01(6792) del 21 de septiembre de 2001

Por la cual se resuelve el recurso de reposición interpuesto por la Empresa de Servicio de Transporte Público Terrestre Automotor Especial TRANS UNISA ESPECIAL S.A., identificada con N.I.T. 800.211.011-9 contra la Resolución N° 018057 del 08 de septiembre de 2015.

Por lo anterior, es errado afirmar que la empresa prestadora de un servicio de transporte público automotor terrestre y el conductor de sus vehículos afiliados ejecutan la prestación del servicio de manera independiente o desligada sin existir entre sí estrecha relación de las conductas desplegadas por ambos, ya que éstas deben enfocarse a una misma finalidad, que es la adecuada prestación del servicio público de transporte y el cumplimiento de las normas reguladoras del servicio, de lo cual la empresa legalmente constituida es garante.

Bajo estas circunstancias, siguiendo el tenor de la jurisprudencia sentada por la Corte Constitucional, la Corte Suprema de Justicia y el Consejo de Estado, al respecto, se puede afirmar que el tema que le compete a la Superintendencia de Puertos y Transporte, es la de iniciar investigación administrativa a los garantes de la prestación del servicio público de transporte terrestre y sin vincular bajo ninguna circunstancia a los propietarios, poseedores o tenedores de vehículos de transporte público terrestre automotor en ninguna de sus modalidades, ya que la interpretación que hace el Consejo de Estado al respecto es de carácter vinculante y de estricto cumplimiento, en concordancia a la Ley 336 de 1996 por lo tanto no se encuentra ningún motivo por el cual deba integrarse el Litisconsorcio necesario.

En este sentido esta delegada sostiene que al analizar los hechos presentados en el Informe Único de Infracciones de Transporte, la investigada cometió una conducta reprochable al dejar que el vehículo de placas SKL-738, transitara el día de dicha infracción incumpliendo los requisitos necesarios a tener en cuenta en este tipo de servicio, por ende y teniendo en cuenta lo planteado anteriormente quedan sin piso jurídico los argumentos presentados por la investigada al atribuirle la culpa exclusivamente al conductor, poseedor o tenedor del vehículo pretendiendo exonerarse de su responsabilidad.

SOBRE LOS ALEGATOS DE CONCLUSIÓN

En la medida que el recurrente expresa que en la presente investigación se debería realizar la etapa probatoria contenida en el artículo 48 del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo. Ley 1437 de 2011, se debe manifestar:

El artículo 51 del Decreto 3366 de 2003 por el cual se adelanta el presente procedimiento sancionatorio especial reza:

"Artículo 51. Procedimiento para imponer sanciones. De conformidad con lo previsto en el Título I Capítulo IX de la Ley 336 de 1996, el procedimiento para la imposición de las sanciones de multa y de suspensión o cancelación de la habilitación o del permiso de operación, es el siguiente:

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 procede recurso alguno, y deberá contener:

- 1. Relación de las pruebas aportadas o allegadas que demuestren la existencia de los hechos.*
- 2. Los fundamentos jurídicos que sustenten la apertura y desarrollo de la investigación.*

RESOLUCIÓN No. DEL

Por la cual se resuelve el recurso de reposición interpuesto por la Empresa de Servicio de Transporte Público Terrestre Automotor Especial TRANS UNISA ESPECIAL S.A., identificada con N.I.T. 800.211.011-9 contra la Resolución N° 018057 del 08 de septiembre de 2015.

3. Traslado por un término de diez (10) días al presunto infractor, para que por escrito responda a los cargos formulados y solicite las pruebas que considere pertinentes, las que se apreciarán de conformidad con las reglas de la sana crítica.

Presentados los descargos, y practicadas las pruebas decretadas si fuere del caso, se adoptará la decisión mediante acto administrativo motivado. Esta actuación se someterá a las reglas sobre vía gubernativa señaladas en Código Contencioso Administrativo.

(Subraya y negrilla fuera de texto)

Como se puede leer el procedimiento sancionatorio que se aplica en la presente no obliga a esta Superintendencia a abrir el proceso a etapa probatoria.

En mérito de lo expuesto este Despacho,

RESUELVE

ARTICULO PRIMERO: CONFIRMAR en todas sus partes la Resolución N° 018057 del 08 de septiembre de 2015 que falla la investigación administrativa adelantada contra la empresa TRANS UNISA ESPECIAL S.A., identificada con N.I.T. 800.211.011-9, por lo expuesto en la parte motiva del presente acto.

ARTICULO SEGUNDO: Conceder el recurso de apelación solicitado por la sancionada y envíese el expediente al despacho del Superintendente de Puertos y Transporte para lo de su competencia.

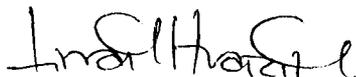
ARTICULO TERCERO: Comunicar el contenido de la presente resolución, por conducto de la Secretaría General de la Superintendencia de Puertos y Transporte, al Representante Legal o a quién haga sus veces de la empresa TRANS UNISA ESPECIAL S.A., identificada con N.I.T. 800.211.011-9, en su domicilio principal en la ciudad de Bogotá D.C. En la dirección calle 66a 17-16. Correo Electrónico. **centrocortessf@hotmail.com**, dentro de la oportunidad, en forma y términos consagrados en los artículos 66 y siguientes del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo. Copia de la comunicación a que se refiere el precitado artículo y la constancia de envío y recibo de la misma, deberá ser remitida a la Superintendencia Delegada de Tránsito y Transporte Terrestre Automotor para que forme parte del respectivo expediente, así como también del acto de notificación personal o del aviso, según el caso.

3 9 2 2 5

1 2 AGO 2016

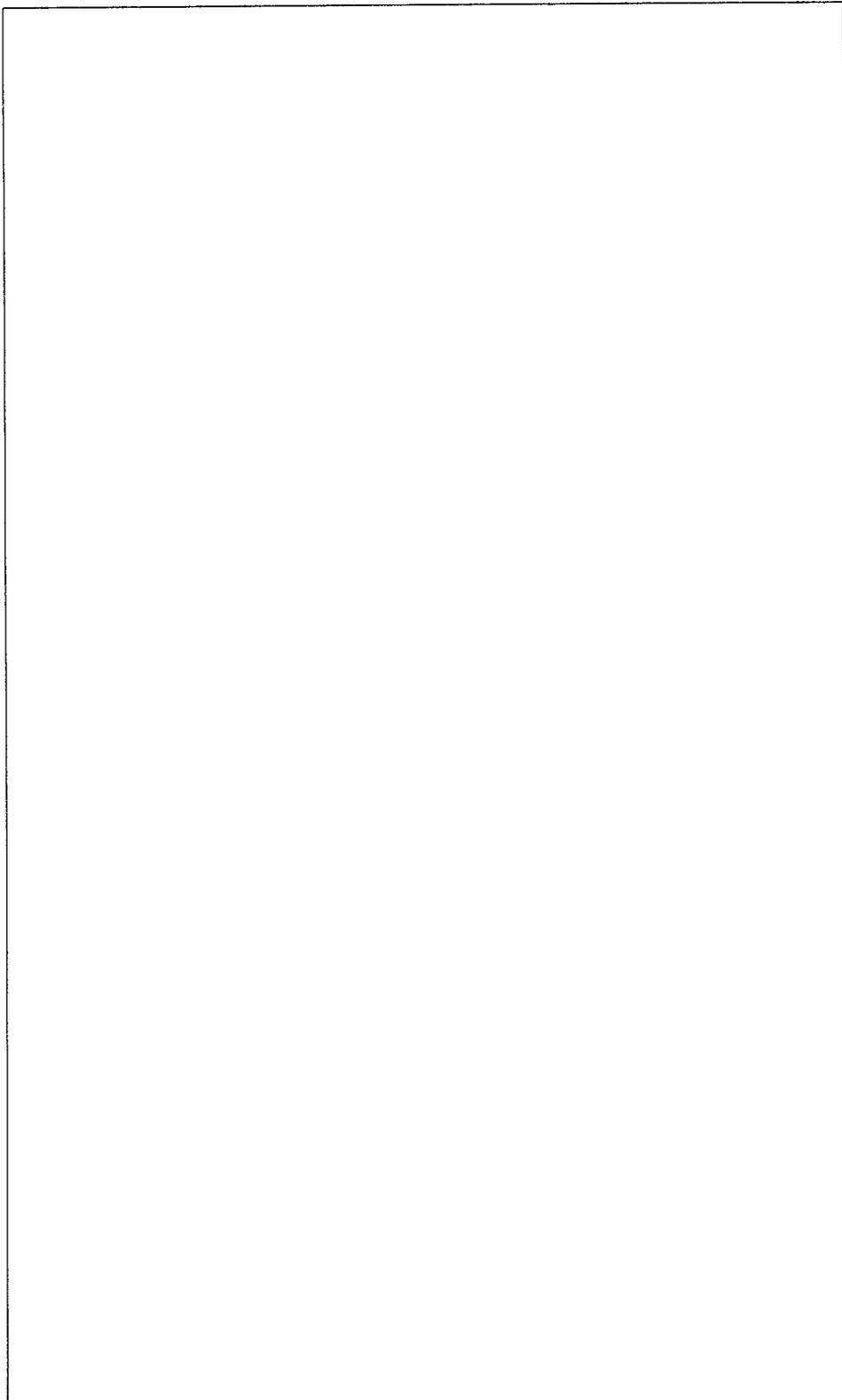
Dada en Bogotá D. C., a los,

COMUNÍQUESE Y CUMPLASE.



LINA MARÍA MARGARITA HUARI MATEUS

Superintendente Delegada de Tránsito y Transporte Terrestre Automotor (E)



[Consultas](#) [Estadísticas](#) [Veedurias](#) [Servicios Virtuales](#)

Registro Mercantil

La siguiente información es reportada por la cámara de comercio y es de tipo informativo.

Razón Social	TRANS UNISA ESPECIAL S A
Sigla	
Cámara de Comercio	BOGOTA
Número de Matrícula	0000571079
Identificación	NIT 800211011 - 9
Último Año Renovado	2016
Fecha de Matrícula	19931026
Fecha de Vigencia	20930924
Estado de la matrícula	ACTIVA
Tipo de Sociedad	SOCIEDAD COMERCIAL
Tipo de Organización	SOCIEDAD ANONIMA
Categoría de la Matrícula	SOCIEDAD ó PERSONA JURIDICA PRINCIPAL ó ESAL
Total Activos	1000000,00
Utilidad/Perdida Neta	0,00
Ingresos Operacionales	0,00
Empleados	0,00
Afiliado	No



Actividades Económicas

* 4921 - Transporte de pasajeros

Información de Contacto

Municipio Comercial	BOGOTA, D.C. / BOGOTA, D.C.
Dirección Comercial	calle66a 17-16
Teléfono Comercial	4569595
Municipio Fiscal	BOGOTA, D.C. / BOGOTA, D.C.
Dirección Fiscal	calle66a 17-16
Teléfono Fiscal	4569595
Correo Electrónico	centrocortessf@hotmail.com

Ver Certificado de Existencia y Representación Legal

Ver Certificado de Matricula Mercantil

Nota: Si la categoría de la matrícula es Sociedad ó Persona Jurídica Principal ó Sucursal por favor solicite el Certificado de Existencia y Representación Legal. Para el caso de las Personas Naturales, Establecimientos de Comercio y Agencias solicite el Certificado de Matrícula

Representantes Legales

[Contáctenos](#) | [¿Qué es el RUES?](#) | [Cámaras de Comercio](#) | [Cambiar Contraseña](#) | [Cerrar Sesión andreavalcarcel](#)



CONFECAMARAS - Gerencia Registro Único Empresarial y Social Carrera 13 No 26A - 47 of 502
Bogotá, Colombia

Ativos	Desconocido	No Existe Numero
Operacional	Pensado	No Reparado
	Cerrado	No Confiable
	Fallado	Acertado Casurado
Acción	Fuerza Mayor	
Modelo	Fecha Z	DIA
		MES
		ANO
Modelo	Nombre de Distribución	
Ducción:	Centro de Distribución:	
	Observaciones	



80.142.561
 481
 queda hoy
 15 05 pyek Blar en



REMITENTE
 Nombre/ Razón Social:
 SUPERINTENDENCIA DE
 PUERTOS Y TRANSPORTES -
 PUERTOS Y TRANS
 Dirección: Calle 37 No. 288-21 B
 la sociedad

Ciudad: BOGOTÁ D.C.
 Departamento: BOGOTÁ D.C.
 Código Postal: 11131139
 Envío: RN621224756CO

DESTINATARIO
 Nombre/ Razón Social:
 TRANS UNISA ESPECIAL S.A.
 Dirección: CALLE 66A No. 17 - 1
 Ciudad: BOGOTÁ D.C.

Departamento: BOGOTÁ D.C.
 Código Postal: 11122139
 Fecha Pre-Admisión:
 16/09/2016 15:33:15
 Más Información de carga: 01072011 44 1817