



Bogotá, 01/12/2016

Al contestar, favor citar en el asunto, este
No. de Registro **20165501273091**



Señor
Representante Legal y/o Apoderado(a)
COOPERATIVA DE TRANSPORTADORES UNIDOS DE BOYACA
CARRERA 3 No. 51C - 31
BUENAVENTURA - VALLE DEL CAUCA

ASUNTO: NOTIFICACIÓN POR AVISO

De manera atenta, me permito comunicarle que la Superintendencia de Puertos y Transporte, expidió la(s) resolución(es) No(s) **63812** de **23/11/2016** por la(s) cual(es) se **RESUELVE UN RECURSO DE APELACION DENTRO DE** una investigación administrativa a esa empresa.

De conformidad con el artículo 69 de la Ley 1437 de 2011 por la cual se expide el Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo, se remite para lo pertinente copia íntegra de la(s) resolución(es) en mención, precisando que las mismas quedarán debidamente notificadas al finalizar el día siguiente a la fecha de entrega del presente aviso en el lugar de destino.

Adicionalmente, me permito informarle que los recursos que legalmente proceden y las autoridades ante quienes deben interponerse los mismos, se relacionan a continuación:

Procede recurso de reposición ante el Superintendente de Puertos y Transporte dentro de los 10 días hábiles siguientes a la fecha de notificación.

SI NO

Procede recurso de apelación ante el Superintendente de Puertos y Transporte dentro de los 10 días hábiles siguientes a la fecha de notificación.

SI NO

Procede recurso de queja ante el Superintendente de Puertos y Transporte dentro de los 5 días hábiles siguientes a la fecha de notificación.

SI NO

Si la(s) resolución(es) en mención corresponden a una(s) apertura de investigación, procede la presentación de descargos, para cuya radicación por escrito ante la Superintendencia de Puertos y Transporte cuenta con el plazo indicado en la parte resolutive del acto administrativo que se anexa con el presente aviso.

Sin otro particular.

VALENTINA RUBIANO RODRIGUEZ
Coordinadora Grupo Notificaciones

Anexo: Lo enunciado.

Transcribió: Yoana Sanchez**

C:\Users\karolleal\Desktop\ABRE.odt

1



MINISTERIO DE TRANSPORTE
SUPERINTENDENCIA DE PUERTOS Y TRANSPORTE

RESOLUCIÓN No.

60812

23 NOV 2016

POR LA CUAL SE RESUELVE EL RECURSO DE APELACIÓN INTERPUESTO EN CONTRA DE LA RESOLUCIÓN N° 22383 DEL 05 DE NOVIEMBRE DEL 2015, POR MEDIO DE LA CUAL SE SANCIONÓ A LA EMPRESA DE TRANSPORTE PÚBLICO TERRESTRE AUTOMOTOR DE CARGA COOPERATIVA DE TRANSPORTADORES UNIDOS DE BOYACA. CON NIT No. 800168408-5.

EL SUPERINTENDENTE DE PUERTOS Y TRANSPORTE

En ejercicio de las facultades legales y en especial las que le confieren los artículos 41, 42 y 44 del Decreto 101 del 2000, los numerales 3 y 13 del artículo 7 y numerales 9 y 13 del artículo 14 del Decreto 1016 de 2000, modificados por el Decreto 2741 de 2001, Ley 105 de 1993, Ley 336 de 1996, procede a desatar el recurso interpuesto, para lo cual tendrá en cuenta los siguientes:

HECHOS Y ACTUACIÓN ADMINISTRATIVA

La Policía de Carreteras en cumplimiento de sus funciones emitió y trasladó a esta entidad, el Informe Único de Infracción de Transporte No. 229803 del 05 de Junio del 2013, impuesto al vehículo de placas TAU-679.

Mediante Resolución No. 017518 del 05 de noviembre del 2014, se abrió investigación administrativa en contra de la EMPRESA DE TRANSPORTE PÚBLICO TERRESTRE AUTOMOTOR DE CARGA COOPERATIVA DE TRANSPORTADORES UNIDOS DE BOYACA. CON NIT No. 800168408-5, por presunta transgresión del código 560 del artículo 1 de la Resolución No. 10800 de 2003, "Permitir, facilitar, estimular, propiciar, autorizar, o exigir el transporte de mercancías con peso superior al autorizado, sin portar el permiso correspondiente", en concordancia con lo normado en el literal d) del artículo 46 de la Ley 336 de 1996, el cual fue notificado a través de aviso del 25 de noviembre de 2014.

Mediante escrito con radicado No. 2015-560-076756-2 del 09 de diciembre del 2014, la empresa investigada presentó descargos.

A través Resolución No. 22383 del 05 de noviembre del 2015, se resolvió la investigación administrativa en contra de la empresa, sancionándola con multa de dos punto cinco (2,5) SMLMV, para la época de la comisión de los hechos, es decir para el año 2013, equivalente a UN MILLÓN CUATROCIENTOS SETENTA Y TRES MIL SETECIENTOS CINCUENTA PESOS (\$1,473,750), acto administrativo notificado por aviso 28 de noviembre de 2015.

Mediante radicado No. 2015-560-088018-2 del 07 de diciembre del 2015, la empresa investigada interpuso recursos de reposición y de apelación.

Mediante Resolución No. 029163 del 11 de julio del 2016, se resolvió el recurso de reposición, confirma la resolución 22383 del 05 de noviembre del 2015, y se concedió el recurso de apelación.

ARGUMENTOS DEL RECORRENTE

Este Despacho subsume en las siguientes valoraciones lo manifestado por el recurrente en los siguientes términos:

1. Indicó sobre el carácter que le dan de plena prueba del Informe Único De Infracción De carga puesto que es susceptible de ser desvirtuado en el proceso judicial respectivo.
2. Falta de legitimación por pasiva: excepción de la responsabilidad de las empresas de servicio público de carga, dado que la empresa puede vincular a un vehículo para el transporte de carga, y esta solo expide el manifiesto de carga.

POR LA CUAL SE RESUELVE EL RECURSO DE APELACIÓN INTERPUESTO EN CONTRA DE LA RESOLUCIÓN N° 22383 DEL 05 DE NOVIEMBRE DEL 2015, POR MEDIO DE LA CUAL SE SANCIONÓ A LA EMPRESA DE TRANSPORTE PÚBLICO TERRESTRE AUTOMOTOR DE CARGA COOPERATIVA DE TRANSPORTADORES UNIDOS DE BOYACA, CON NIT N°. 800182403-5.

3. Señaló respecto de la caducidad de la acción sancionatoria, teniendo en cuenta que la fecha de ocurrencia de los hechos es el día fecha 05 de junio de 2013 fecha de elaboración del informe único de infracciones de carga No 229803 y el término para interponer los recurso de Reposición y en subsidio apelación contra la resolución sancionatoria No No22383 del 05 de Noviembre de 2015 y en que exista resolución en firme es necesario dar aplicación al fenómeno de la caducidad en el momento de resolver el recurso de Reposición y conceder el respectivo recurso subsidiario de Apelación.
4. Solicitó que se exonere a mi representada del cargo imputado en las resoluciones No 2288 y 10 número 17518 del 05 de noviembre de 2015. Como consecuencia de lo anterior se ordena el archívo definitivo de las presentes diligencias.

CONSIDERACIONES DEL DESPACHO

De conformidad con lo establecido en el numeral 18 del artículo 7° del Decreto 1016 de 2000, este Despacho es competente para conocer del presente recurso de apelación.

En la presente actuación la Superintendencia Delegada de Tránsito y Transporte Terrestre Automotor abrió investigación administrativa con ocasión del informe de infracciones de transporte N° 229803 del 05 de Junio del 2013, impuesto al vehículo de placas TAU-879, por infringir presuntamente el literal d) del artículo 46 de la Ley 336 de 1996, en concordancia con lo normado en el código 560 del artículo 1 de la Resolución Nro.10800 de 2003 que prescribe: *"Permitir, facilitar, estimular, propiciar, autorizar, o exigir el transporte de mercancías con peso superior al autorizado, sin portar el permiso correspondiente"*.

"... el recurso de apelación se encuentra limitado a los aspectos -por el- indicados, consideración que cobra mayor significado en el sub lite si se tiene presente que en cuanto corresponde a los demás aspectos del fallo impugnado, incluyendo la declaratoria de responsabilidad de la entidad demandada, la propia apelante manifiesta su conformidad y sostiene que esos otros aspectos de la sentencia de primera instancia merecen ser confirmados.

"... mediante el recurso de apelación se ejerce el derecho de impugnación contra una determinada decisión judicial -en este caso la que contiene una sentencia-, por lo cual corresponde al actor acudir a confrontar los argumentos que el juez de primera instancia consideró para tomar su decisión, con sus propias consideraciones o apreciaciones, para efectos de solicitarle al juez de superior jerarquía funcional que decida sobre los puntos o asuntos que se plantean ante la segunda instancia. Lo anterior es de conformidad con lo establecido en la parte inicial del artículo 357 del C. de P. C."

"Esta Sala ha delimitado el estudio del recurso de alzada -y con ello la competencia del juez ad quem- a los motivos de inconformidad que exprese el recurrente, según lo reflejan las siguientes puntualizaciones: "Ninguna precisión resultaría necesario efectuar en relación con el régimen de responsabilidad aplicable a las circunstancias del caso concreto, ni en cuanto a la concurrencia, en el mismo, de los elementos constitutivos del régimen respectivo, habida cuenta que el recurso de apelación incoado por la entidad demandada no controvierte tales extremos y la parte actora no recurrió la sentencia de primera instancia, de manera que los referidos, son puntos de la lite que han quedado fijados con la decisión proferida por el *a quo*."

Y precisó: "De conformidad con el principio de congruencia, el superior, cuando resuelva el recurso de apelación, sólo le es permitido emitir un pronunciamiento en relación con los aspectos recurridos de la providencia del inferior, razón por la cual la potestad del juez en este caso se encuentra limitada a confrontar lo decidido con lo impugnado en el respectivo recurso y en el evento en que ejerciera las facultades que posee en virtud del mismo, se configurará la causal de nulidad prevista en el numeral 2 del artículo 140 del Código de Procedimiento Civil, relativa a la falta de competencia funcional."

"La Corte Suprema de Justicia, en sentencia de 4 de agosto de 2010,³ también puntualizó que la competencia del juez de segunda instancia se encuentra limitada por el alcance del respectivo recurso de alzada:

¹ Consejo de Estado, Sección Tercera, sentencia del 29 de agosto de 2008, Exp. 14538

² Consejo de Estado, Sección Tercera, sentencia del 1° de abril de 2009, Exp. 32 890, M.P. Ruth Stella Correa Palacios

³ Corte Suprema de Justicia, Sala de Casación Civil, M.P. Ruth Marina Díaz, expediente No. 05001-3103-001-2002

POR LA CUAL SE RESUELVE EL RECURSO DE APELACIÓN INTERPUESTO EN CONTRA DE LA RESOLUCIÓN N° 22383 DEL 05 DE NOVIEMBRE DEL 2015, POR MEDIO DE LA CUAL SE SANCIONÓ A LA EMPRESA DE TRANSPORTE PÚBLICO TERRESTRE AUTOMOTOR DE CARGA COOPERATIVA DE TRANSPORTADORES UNIDOS DE BOYACA, CON NIT No. 800168408-5.

"Al tenor del artículo 305 del Código de Procedimiento Civil, en armonía con el artículo 368, ejusdem, el fallo debe estar en consonancia con los hechos y las pretensiones aducidos en la demanda, y con las excepciones propuestas por el accionado, o que el juez ha debido reconocer de oficio, de modo que si el juzgador deja de pronunciarse sobre lo que en esa medida le corresponde, o se extralimita, quien resulte afectado con ese pronunciamiento constitutivo de un error '*in procedendo*', para enmendarlo cuenta con la referida causal de casación. En reciente decisión la Corporación reiteró que concordante con el principio dispositivo, el postulado de la congruencia supone 'una labor comparativa indispensable entre el contenido de fondo de la relación jurídico procesal y lo resuelto por el juzgador en el respectivo fallo, con el fin de establecer una de las tres causas de ocurrencia de la anomalía en cuestión: La de ser la resolución impertinente por ocuparse con alcance dispositivo de extremos no comprendidos en la relación jurídicoprocesal (*extra petita*); la de ser la resolución excesiva por proveer a más de lo que el demandante pide (*ultra petita*); y en fin, la de ser deficiente por dejar de proveer, positiva o negativamente, acerca de puntos integrantes de la demanda o sobre las excepciones que, además de aparecer probadas, hayan sido alegadas por el demandado cuando así lo exija la ley (*citra petita*) (...)"

Ahora bien, se procederá a realizar un análisis jurídico del documento que dio origen a la investigación administrativa, con el fin de establecer la validez de los datos consignados y su mérito y alcance probatorio, que dio como resultado la sanción impuesta a la empresa de servicio público de transporte terrestre automotor de carga en comento.

De concordancia con la doctrina jurídica procesal, en lo atinente con la apreciación de las pruebas, es decir, de la actividad intelectual del juzgador para determinar su valor de convicción sobre la certeza o ausencia de ésta, el sistema de la sana crítica o persuasión racional, el cual rige los códigos modernos, como lo es el de procedimiento civil y administrativo, donde el juzgador debe establecer por sí mismo el valor de las pruebas con base en las reglas de la lógica, la ciencia y la experiencia. Por tal razón, este sistema requiere de una motivación, que se plasma en las razones que el juzgador ha tenido para determinar el valor de las pruebas.

Así las cosas, si se concibe la conducencia como la capacidad legal que tiene la prueba para demostrar cierto hecho, es entonces fundamental analizarla y referirse a ella dentro del proceso administrativo, de tal forma que no genere duda en el juzgador al momento de tomar una decisión.

En el caso en concreto, la sanción está sustentada en las pruebas legalmente aportadas al expediente, como lo son el Informe de Infracciones de Transporte No. 229803 del 05 de Junio del 2013, y el tiquete de báscula No. 000203 expedida en la estación de pesaje de báscula Calarcá del mismo día, mes y año.

Si bien es cierto, el Informe de Infracciones de Transporte es un documento público, al que la ley le otorga la presunción de autenticidad, mientras no se compruebe lo contrario mediante tacha de falsedad, en los términos del artículo 257 "*Los documentos públicos hacen fe de su otorgamiento, de su fecha y de las declaraciones que en ellos haga el funcionario que los autoriza*".

Ahora bien, el artículo 54 del Decreto 3366 del 21 de noviembre de 2003, señala que los agentes de control deberán levantar las infracciones a las normas de transporte en el formato que para el efecto reglamentará el Ministerio de Transporte y, que este informe se tendrá como prueba para el inicio de la investigación, es así como mediante Resolución Nro. 10800 de 2003, el Ministerio reglamentó el formato para el informe de infracciones de transporte de que trata el citado artículo.

Luego entonces, en el ejercicio de sus funciones la actividad del servidor público (autoridades de tránsito y transporte) que expide el comparendo se hace bajo el principio de legalidad, es decir la facultad o función debe estar predeterminada, así como también la infracción cometida, pues debe haber certidumbre normativa previa sobre la infracción o sanción, por lo tanto ella no es arbitraria se hace con base en un ordenamiento legal, solicitando al conductor del vehículo automotor que debe portar entre otros documentos el manifiesto de carga, licencia de conducción, tarjeta de propiedad etc., según los artículos 27 modificado por el artículo 4 del Decreto 1499 de 2009; 28 modificado por el artículo 4 del Decreto 1842 de 2007; 29, 30, 31, y 32 del Decreto 173 de 2001.

El acto administrativo fue expedido por mandato legal, es deber de la Superintendencia Delegada de Tránsito y Transporte de esta Entidad, de conformidad con lo dispuesto en los numerales 9 y 13 del Decreto 1016 de 2000, emitir el acto administrativo por medio del cual se falla una investigación

POR LA CUAL SE RESUELVE EL RECURSO DE APELACIÓN INTERPUESTO EN CONTRA DE LA RESOLUCIÓN N° 22233 DEL 05 DE NOVIEMBRE DEL 2015, POR MEDIO DE LA CUAL SE SANCIONÓ A LA EMPRESA DE TRANSPORTE PÚBLICO TERRESTRE AUTOMOTOR DE CARGA COOPERATIVA DE TRANSPORTADORES UNIDOS DE BOYACA, CON NIT No. 800168408-5.

administrativa ya sea imponiendo una sanción o absolviendo, que también lleve implícito el desestimar los recursos de ley u otra acción que contra él se interpongan.

De otra parte, la formación del acto administrativo estuvo acorde con el ordenamiento jurídico superior, de tal suerte que no es contrario a la normatividad vigente que regula la actividad de la Superintendencia Delegada de Tránsito y Transporte fue expedido en estricto cumplimiento de un deber legal.

Así las cosas, es necesario reiterar, que obran las pruebas pertinentes que permiten determinar que el vehículo de placas TAU-679, que está vinculado a la EMPRESA DE TRANSPORTE PÚBLICO TERRESTRE AUTOMOTOR DE CARGA COOPERATIVA DE TRANSPORTADORES UNIDOS DE BOYACA, CON NIT No. 800168408-5, sin que exista prueba en contrario que contravenga tales hechos.

Ahora bien, en el caso concreto el vehículo encausado es un 3G3, para los que se estableció un peso máximo vehicular de 52,000 Kg con un margen de tolerancia positiva de 1300 Kg, es decir, que según lo indicado en el tiquete de bascula No. 000203 expedida en la estación de pesaje de báscula Calarcá del mismo día, mes y año, allegado al plenario, el vehículo transportaba un peso total de 53,350, con sobrepeso de 50 Kg.

Así las cosas, para esta Superintendencia es claro que una vez despachado el vehículo de carga, toda la operación del transporte es responsabilidad de la empresa que cargó el vehículo y existió el respectivo manifiesto de carga.

De acuerdo a lo anterior, es necesario mencionar lo establecido en el artículo 167 del Código General del proceso en el que se prevé: *"Incumbe a las partes probar el supuesto de hecho de las normas que consagran el efecto jurídico que ellas persiguen."*, es decir el investigado (administrado), debe demostrar durante la actuación administrativa *"...que actuó diligentemente o que el acaecimiento de los hechos se dio por una causa extraña (fuerza mayor, caso fortuito o intervención de un tercero)."*⁴.

Es decir frente a las pruebas obrantes como lo son: el Informe Único de Infreción de Transporte N° 229803 del 05 de Junio del 2013, impuesto al vehículo de placas TAU-679, y el tiquete de bascula No. 000203 expedida en la estación de pesaje de báscula Calarcá del mismo día, mes y año, la empresa investigada, debe demostrar la no realización de los hechos que dieron origen a la infreción.

Así mismo, la valoración de las pruebas se hace de acuerdo con lo señalado por el Consejo De Estado Sala De Lo Contencioso Administrativo Sección Cuarta, en la sentencia del 07 de febrero del 2013 Expediente N°: 2500023310002010-00162-01 (18797), mediante el cual indicó que: *"Lo primero que conviene decir es que, por esencia, la prueba judicial es un medio procesal que permite llevarle al juez el convencimiento de los hechos que son materia u objeto del proceso y, por ende, le permite tomar una decisión fundada en la realidad fáctica. Eso es lo que significa que la decisión judicial deba fundarse en las pruebas oportunamente aportadas al proceso."*

Para la admisión de las pruebas, la práctica y los criterios de valoración deben observarse las normas del Código de Procedimiento Civil, conforme lo establece el artículo 1581 del Decreto 01 de 1989 y algunas otras reglas propias del proceso en el que se decreten.

Las disposiciones del C.P.C. sobre el régimen probatorio indican que las pruebas deben referirse al asunto materia del proceso y que "el juez rechazará in limine las legalmente prohibidas o ineficaces, las que versen sobre hechos notoriamente impertinentes y las manifestaciones superfluas.

Lo anterior significa que para determinar si procede el decreto de las pruebas propuestas por las partes, el juez debe analizar si éstas cumplen con los requisitos legales, esto es, con los requisitos de conducencia, pertinencia, utilidad y legalidad. La conducencia consiste en que el medio probatorio propuesto sea adecuado para demostrar el hecho. La pertinencia, por su parte, se fundamenta en que el hecho a demostrar tenga relación con el litigio. La utilidad, a su turno, radica en que el hecho que se pretende demostrar con la prueba no esté suficientemente acreditado con otro. Finalmente, las pruebas además de tener las características mencionadas, deben estar permitidas por la ley. (Subrayado por fuera del original").

⁴ Cfr. Corte Constitucional. Sentencia C - 595 del 27 de julio de 2010. M. P. Jorge Iván Palacio Palacio.

Bajo las anteriores consideraciones, y una vez analizadas las pruebas aportadas a la presente actuación, la empresa investigada, no demostró la no realización de los hechos que dieron origen a la infracción.

El manifiesto de Carga se encuentra regulado el Decreto 1499 del 29 de Abril de 2009 "Por el cual se modifica y se derogan algunas disposiciones de los Decretos 173 del 5 de Febrero de 2001 y 1842 del 25 de Mayo de 2007", en su artículo 4°, expresamente consagra lo siguiente:

"(...) ARTICULO CUARTO: Modificar el artículo 27 del Decreto 173 de 2001, el cual quedará así:

ARTICULO 27.- MANIFIESTO DE CARGA- La empresa habilitada, persona natural o jurídica, expedirá directamente el manifiesto de carga para todo transporte terrestre automotor de carga que se preste como servicio público de radio de acción intermunicipal o nacional"

ARTÍCULO 28.- ADOPCIÓN DE FORMATO.- (...) El manifiesto de carga se expedirá en original y tres (3) copias, firmados por la empresa de transporte habilitada y por el propietario o conductor del vehículo. El original deberá ser portado por el conductor durante todo el recorrido; la primera copia será conservada por la empresa de transporte, la segunda copia deberá ser enviada por la empresa a la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales -DIAN- y la tercera copia deberá ser conservada por el propietario y/o conductor del vehículo. (...)"

Entonces, este sustenta el transporte de mercancías; ante las diferentes autoridades, significa esto que recae; esencialmente durante el trayecto que recorre la mercancía, a través de las carreteras del país; es decir que aclara el nexo entre los extremos contractuales; y de esa forma determinar la responsabilidad sobre la mercancía.

El manifiesto de carga no es una prueba conducente para este despacho, habida cuenta que, dicho documento contiene el peso con el que presuntamente el vehículo es despachado, pero al momento de ser pesado en la vía, se evidencia que está transportando con un peso mayor al permitido, circunstancia que se evidencia en el certificado de báscula, el cual es un documento público al igual que el IUIT. El manifiesto de carga representa una presunción sobre el peso que fue cargado, sin embargo, al determinarse lo descrito anteriormente y al expedirse el boleto por parte de la Báscula No. 000203 expedida en la estación de pesaje de báscula Calarcá del mismo día, mes y año, la presunción se desvirtúa en intensión de la violación taxativa de una norma.

DE LA RESPONSABILIDAD DE LA EMPRESA

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.

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.

POR LA CUAL SE RESUELVE EL RECURSO DE APELACIÓN INTERPUESTO EN CONTRA DE LA RESOLUCIÓN N° 23303 DEL 05 DE NOVIEMBRE DEL 2015, POR MEDIO DE LA CUAL SE SANCIONÓ A LA EMPRESA DE TRANSPORTE PÚBLICO TERRESTRE AUTOMOTOR DE CARGA COOPERATIVA DE TRANSPORTADORES UNIDOS DE BOYACA, CON NIT No. 800163408-5.

Es aplicable al caso que nos ocupa lo expresado por el Consejo de Estado, donde lo dicho conlleva 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 donde surge su facultad de ejercer control.

El Consejo de Estado ha manifestado al respecto:

*"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"*⁵.

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 338 de 1990 por lo tanto no se encuentra ningún motivo por el cual deba integrarse el Litisconsorcio necesario. En este sentido este Despacho 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 transitara con peso mayor al permitido, tal como se evidencia en el certificado de báscula y el IUT. 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, se reitera las teorías sostenidas por las altas cortes, en cuanto a la responsabilidad es de la empresa de transporte.

En este sentido la Honorable Corte Constitucional sostiene:

"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 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 responsabilidad 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 probable 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

⁵ Consejo de Estado, Sala de lo Contencioso Administrativo, Consejero Ponente Dr. Manuel Santiago Urueta Ayala, expediente 25000-23-24-000-1999-0545-01(6792) del 21 de septiembre de 2001

POR LA CUAL SE RESUELVE EL RECURSO DE APELACIÓN INTERPUESTO EN CONTRA DE LA RESOLUCIÓN N° 22383 DEL 05 DE NOVIEMBRE DEL 2015, POR MEDIO DE LA CUAL SE SANCIONÓ A LA EMPRESA DE TRANSPORTE PÚBLICO TERRESTRE AUTOMOTOR DE CARGA COOPERATIVA DE TRANSPORTADORES UNIDOS DE BOYACA, CON NIT No. 800168408-5.

*bajo un régimen de responsabilidad objetiva o uno de culpa presunta, o acaso razonada como responsabilidad directa o indirecta*⁶.

*"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" 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*⁸.

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.

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 señaló⁹;

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 actividades¹⁰"

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

⁶ Corte Constitucional Sentencia C-1235 del 29 de noviembre de 2005. M.P., Rodrigo Escobar Gil, consideración jurídica No. 3.

⁷ Cfr. Sentencias T-327 de 2004 y C-592 de 2003

⁸ Javier Tamayo Jaramillo, "De la Responsabilidad Civil" Tomo I. Editorial Temis, Bogotá 1999, página 212.

⁹ 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

¹⁰ Corte Suprema de Justicia, sala de casación civil y agraria. M.P., Trejos Bueno Silvio Fernando, sentencia 5220 del 26 de noviembre de 1999.

POR LA CUAL SE RESUELVE EL RECURSO DE APELACIÓN INTERPUESTO EN CONTRA DE LA RESOLUCIÓN N° 20384 DEL 05 DE NOVIEMBRE DEL 2015, POR MEDIO DE LA CUAL SE SANCIONÓ A LA EMPRESA DE TRANSPORTE PÚBLICO TERRESTRE AUTOMOTOR DE CARGA COOPERATIVA DE TRANSPORTADORES UNIDOS DE BOYACA, CON NIT No. 800162408-5.

misma autorización que le confiere el Estado para operar la actividad, pública por demás, con 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.”¹¹ (Subrayado de la Sala).¹²

Así, los planteamientos anteriormente expuestos, permiten establecer que 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 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. La actividad económica desarrollada por parte de las empresas no se desarrolla de manera autónoma ni desinteresada a principios que hasta la Constitución Política consagran. El servicio público de transporte es un servicio de carácter esencial bajo la regulación del Estado, inherente a la finalidad social y en interés del bien común. Al poseer estas características, el servicio público conserva un fin teleológico primario y el provecho económico debe ser complementario.

Ahora bien, valga recordar también, que cuando se suscribe un contrato de vinculación o se expide un manifiesto de carga, es obligación de la empresa contratante la vigilancia y control de la actividad que desarrollen sus equipos, dentro del marco legal o contractual, sean propios o vinculados temporalmente, por tal razón, la empresa investigada, no puede pretender que se le exonere de su responsabilidad, pues al autorizarse a la empresa para que el servicio sea prestado por un tercero, se reitera, por medio de un contrato de vinculación o la expedición del manifiesto de carga, no se le está autorizando para que autónomamente ceda las responsabilidades y obligaciones que requieren la prestación del servicio público de carga.

Es de resaltar que el artículo 6 del Estatuto de Transporte, definió la actividad transportadora, y el artículo 9 *ibídem*, dispone que el servicio será prestado únicamente por empresas de transporte públicas o privadas, formadas por personas naturales o jurídicas legalmente constituidas y autorizadas por el Estado; y que para efectos de la ejecución del servicio, se prevé la expedición de una habilitación o licencia de funcionamiento otorgada por la autoridad competente, que será conferida al solicitante, previo cumplimiento de ciertos requisitos relacionados con la organización, capacidad técnica y económica, accesibilidad, comodidad y seguridad, necesarios para garantizar a los usuarios una óptima, eficiente, continua e ininterrumpida prestación del servicio de transporte público; siendo reiterado en los Decretos 170 a 175 de 2001, que el servicio público de transporte es aquél que se presta bajo la responsabilidad de una empresa de transporte legalmente constituida y debidamente habilitada, razones suficientes para no vincular a la presente investigación al generador de la carga.

Ahora bien, el Decreto 173 en el parágrafo del artículo 22, permite la vinculación transitoria a saber:

“(…) PARÁGRAFO.- Las empresas de Transporte Público y los propietarios de los vehículos podrán vincular los equipos transitoriamente para la movilización de la carga, bajo la responsabilidad de la empresa que expide el manifiesto de carga. (...)”

Por tanto la empresa involucrada en la actuación administrativa adelantada, es la habilitada por el Estado para que desarrolle la actividad comercial de transporte de carga, dentro del territorio nacional, por tal razón, es ésta la llamada a responsabilizarse de los actos que se desarrolle en su actividad.

Este Despacho advierte que la actuación en primera instancia se desarrolló bajo los parámetros establecidos en la Ley 336 de 1993 y la ley 1437 de 2011, respetando las garantías previas y las posteriores del debido proceso administrativo.

¹¹ *Ibidem*. Sentencia de casación civil No. 7627 del 20 de junio de 2005.

¹² Casación Rdo. 37285 del 13 de marzo de 2013.

Al respecto, la Corte Constitucional afirmó¹³:

“La jurisprudencia constitucional ha diferenciado entre las garantías previas y posteriores que implica el derecho al debido proceso en materia administrativa. Las garantías mínimas previas se relacionan con aquellas garantías mínimas que necesariamente deben cobijar la expedición y ejecución de cualquier acto o procedimiento administrativo, tales como el acceso libre y en condiciones de igualdad a la justicia, el juez natural, el derecho de defensa, la razonabilidad de los plazos y la imparcialidad, autonomía e independencia de los jueces, entre otras. De otro lado, las garantías mínimas posteriores se refieren a la posibilidad de cuestionar la validez jurídica de una decisión administrativa, mediante los recursos de la vía gubernativa y la jurisdicción contenciosa administrativa”

Es pertinente aclarar que en ningún momento la Superintendencia Delegada de Tránsito y Transporte terrestre Automotor en la primera instancia, ha conculcado norma Constitucional alguna, basta con el análisis de la jurisprudencia la cual determina los parámetros del debido proceso administrativo, tal como se presenta en la sentencia T-1082/2012, la cual señala:

“5. El derecho fundamental al debido proceso administrativo de conformidad con el artículo 29 Superior.-

El artículo 29 de la Constitución Política consagra el derecho fundamental al debido proceso, de conformidad con el cual “toda clase de actuaciones judiciales y administrativas” deben desarrollarse con respeto de las garantías inherentes al derecho fundamental del debido proceso. De conformidad con el texto constitucional, el debido proceso tiene un ámbito de aplicación que se extiende también a todas las actuaciones, procedimientos y procesos administrativos que aparejen consecuencias para los administrados.

5.1 En primer lugar, esta Corporación ha recabado en que el derecho fundamental al debido proceso se encuentra protegido en normas de derecho internacional y consagrado en instrumentos tales como la Declaración Universal de Derechos Humanos – art. 10 y 11-, la Declaración Americana de Derechos y Deberes del Hombre – art. XVIII y XXVI-, El Pacto Internacional de Derechos Civiles y Políticos (PIDCP) –art.14 y 15-, y la Convención Americana sobre Derechos Humanos –art.8-, y ha sido desarrollado por la jurisprudencia de órganos internacionales, tales como la Corte Interamericana de Derechos Humanos, la cual ha establecido que el principio del debido proceso se aplica también a los procedimientos de carácter civil y administrativo, jurisprudencia que esta Corte ha reconocido constituye un pauta hermenéutica relevante en el proceso de interpretación, aplicación y determinación del alcance de los derechos constitucionales.

5.2 La jurisprudencia de esta Corporación también se ha pronunciado de manera pacífica y consolidada acerca del contenido, elementos y características del derecho al debido proceso, el cual es considerado uno de los pilares fundamentales del Estado Social y constitucional de Derecho. Entre los elementos más importantes del debido proceso, esta Corte ha destacado: (i) la garantía de acceso libre y en igualdad de condiciones a la justicia, con el fin de lograr una pronta resolución judicial; (ii) la garantía de juez natural; (iii) las garantías inherentes a la legítima defensa; (iv) la determinación y aplicación de trámites y plazos razonables; (v) la garantía de imparcialidad; entre otras garantías.

5.3 En materia administrativa, la jurisprudencia de esta Corte ha establecido que los principios generales que informan el derecho fundamental al debido proceso se aplican igualmente a todas las actuaciones administrativas que desarrolle la administración pública en el cumplimiento de sus funciones y realización de sus objetivos y fines, de manera que se garantice: (i) el acceso a procesos justos y adecuados; (ii) el principio de legalidad y las formas administrativas previamente establecidas; (iii) los principios de contradicción e imparcialidad; y (iv) los derechos fundamentales de los asociados. Todas estas garantías se encuentran encaminadas a garantizar el correcto y adecuado ejercicio de la función pública administrativa, de conformidad con los preceptos constitucionales, legales o reglamentarios vigentes y los derechos de los ciudadanos, con el fin de evitar posibles actuaciones abusivas o arbitrarias por parte de la administración a través de la expedición de actos administrativos que resulten lesivos de derechos o contrarios a los principios del Estado de Derecho. Igualmente, esta Corporación ha sostenido que estas garantías inherentes al debido proceso administrativo constituyen un contrapeso al poder del Estado en las actuaciones que desarrolle frente a los particulares.

¹³ Corte Constitucional. Sentencia C-034/14. M.P. María Victoria Calle Correa.

6 8 1 3

POR LA CUAL SE RESUELVE EL RECURSO DE APELACIÓN INTERPUESTO EN CONTRA DE LA RESOLUCIÓN N° 22823 DEL 05 DE NOVIEMBRE DE 2015, POR MEDIO DE LA CUAL SE SANCIONÓ A LA EMPRESA DE TRANSPORTE PÚBLICO TERRESTRE AUTOMOTOR DE CARGA COOPERATIVA DE TRANSPORTADORES UNIDOS DE BOYACA, CON NIT No. 800162403-5.

De otra parte, la jurisprudencia de esta Corte ha expresado que de la aplicación del principio del debido proceso administrativo se derivan consecuencias importantes, tanto para los asociados, como para la administración pública.

Desde la perspectiva de los asociados, de este derecho se desprenden las garantías de (i) conocer las actuaciones de la administración; (ii) pedir y controvertir las pruebas; (iii) ejercer con plenitud su derecho de defensa; (iv) impugnar los actos administrativos, y (v) gozar de las demás garantías establecidas en su beneficio.

En lo que respecta a la administración, todas las manifestaciones del ejercicio de la función pública administrativa se encuentran cobijadas por el debido proceso, tales como (i) la formación y ejecución de los actos administrativos; (ii) las peticiones presentadas por los particulares; y (iii) los procesos que se adelantan contra la administración por los ciudadanos en ejercicio legítimo de su derecho de defensa.

Finalmente, es de acotar que el principio del debido proceso administrativo cobra una especial relevancia constitucional cuando se trata del desarrollo de la facultad sancionadora de la administración pública. En esta manera, cuando la Carta consagra el debido proceso administrativo, reconoce implícitamente la facultad que corresponde a la Administración para imponer sanciones. En punto a este tema, la jurisprudencia constitucional ha expresado que la potestad sancionadora de la Administración persigue: (i) la realización de los principios constitucionales que gobiernan la función pública, de conformidad con el artículo 209 de la Carta, esto es, igualdad, moralidad, eficacia, economía, celeridad, imparcialidad y publicidad; (ii) se diferencia de la potestad sancionadora por la vía judicial; (iii) se encuentra sujeta al control judicial; y (iv) debe cumplir con las garantías mínimas del debido proceso.

Así las cosas, en el curso de la investigación administrativa siempre se le respetó el derecho al debido proceso al investigado, así: **I) Publicidad**, ya que se ha comunicado y notificado todo el trámite administrativo en virtud de lo consagrado en el Capítulo Quinto de la Ley 1437 de 2011; **II) Contradicción**, por cuanto se dio traslado al investigado para que presentara los debidos descargos y las pruebas que sustentaran su posición. En ese sentido, la resolución por la cual se abrió la investigación administrativa contra la vigilada, ha cumplido con los requisitos exigidos por la Ley 1437 de 2011, ya que se ha hecho una relación de las pruebas aportadas, la apertura y ahora el fallo de la investigación ha sido sustentada jurídicamente y se ha dispuesto el traslado para que el investigado responda a las cargos y los recursos de ley a que tenía derecho; **III) Legalidad de la Prueba**, en virtud de los artículos 263 y 264 del Código de Procedimiento Civil por medio de los cuales se estableció la legalidad y presunción de autenticidad de los documentos públicos como medios de prueba. **IV) In dubio pro investigado**, en virtud de las pruebas que reposan en el expediente, se ha podido determinar una certeza, más allá de toda duda razonable, acerca de la responsabilidad de la investigada, por lo tanto, no hay aplicación del principio *in dubio pro investigado*; **V) Juez natural**, teniendo en cuenta los artículos 27, 41 y 42 de la Ley 1ª de 1991, el numeral 9 del artículo 44 del decreto 101 de 2000, los artículos 3 y 6 del decreto 2741 de 2001 y los numerales 11 y 16 del artículo 8 de la misma norma, la Superintendencia de Puertos y Transporte es la entidad competente para juzgar a la investigada; **VI) Doble instancia**, considerando que contra la resolución proceda el recurso de apelación ante el Superintendente de Puertos y Transporte, la alzada fue concedida al investigado mediante la resolución No. 029163 del 11 de julio de 2016, y **VII) Favorabilidad**, por cuanto se está dando aplicación al literal d) artículo 46 de la Ley 550 de 1996, modificado por el artículo 96 de la Ley 1450 de 2011.

En síntesis, la primera instancia ha respetado todas las garantías procesales que están consagradas en la Constitución Política y la Ley 1437 de 2011, por lo cual el acto administrativo está revestido de forma correcta y con total apego a la ley.

CADUCIDAD DE LA ACCIÓN SANCIONATORIA

En cuanto a la presunta caducidad de la facultad sancionatoria, es claro que este fenómeno jurídico es entendido como la pérdida de la potestad sancionadora de la administración dentro del término fijado por la ley y se configura cuando se dan dos supuestos, el transcurso del tiempo y la no notificación del acto administrativo.

El Consejo de Estado se ha pronunciado al respecto en diversas ocasiones respecto de lo anterior. Véase:

POR LA CUAL SE RESUELVE EL RECURSO DE APELACIÓN INTERPUESTO EN CONTRA DE LA RESOLUCIÓN N° 22383 DEL 05 DE NOVIEMBRE DEL 2015, POR MEDIO DE LA CUAL SE SANCIONÓ A LA EMPRESA DE TRANSPORTE PÚBLICO TERRESTRE AUTOMOTOR DE CARGA COOPERATIVA DE TRANSPORTADORES UNIDOS DE BOYACA. CON NIT No. 800168408-5.

"La caducidad de la facultad sancionatoria de la Administración acontece, cuando ha transcurrido un término legalmente previsto para imponer una sanción sin que la entidad haya actuado en tal sentido, mientras que la ejecutoria de un acto administrativo, tiene que ver con la definición de la obligación a cargo del administrado para que la Administración pueda hacerlo cumplir. El momento dentro del cual se deben proferir los actos administrativos, es un aspecto que tiene que ver con la competencia temporal de la Administración y como sus pronunciamientos se presumen legales, sólo mediante el ejercicio de las acciones legales se puede desvirtuar esa presunción y demostrar que la actuación de la Administración fue extemporánea, pero mientras no se acuda a la jurisdicción y se obtenga una decisión en esos términos, los actos administrativos una vez en firme, son aptos para que la Administración pueda hacerlos cumplir."

Así las cosas, una vez analizado el material probatorio y las actuaciones dentro de la investigación administrativa, este despacho pudo constatar lo siguiente: i). los hechos que originaron la sanción ocurrieron el **05 de Junio del 2013**, los cuales quedaron consignados en el IUIT No. 229803. ii). la investigación se abrió el 05 de noviembre del 2014, mediante la resolución No. 017518. iii) El fallo sancionatorio fue consignado en la resolución No. 22383 del 05 de noviembre del 2015, y su notificación se surtió por aviso del 28 de noviembre de 2015 quedando surtida el **30 de noviembre de 2015**.

Entonces, es evidente que desde que se consumió el hecho que originó la investigación por parte de esta autoridad de inspección, vigilancia y control hasta que se emitió fallo sancionatorio y éste fue notificado, no transcurrieron los tres (3) años, por tal razón, no se configura el fenómeno jurídico la caducidad.

Ahora bien, en concordancia con el artículo 6 del Decreto 3366 de 2003, *"la imposición de la sanción caduca en el término de tres (3) años contados a partir de la comisión de la infracción"*.

En ese mismo sentido, el artículo 52 de Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo establece que:

"CADUCIDAD DE LA FACULTAD SANCIONATORIA. Salvo lo dispuesto en leyes especiales, la facultad que tienen las autoridades para imponer sanciones caduca a los tres (3) años de ocurrido el hecho, la conducta u omisión que pudiere ocasionarlas, término dentro del cual el acto administrativo que impone la sanción debe haber sido expedido y notificado. Dicho acto sancionatorio es diferente de los actos que resuelven los recursos, los cuales deberán ser decididos, so pena de pérdida de competencia, en un término de un (1) año contado a partir de su debida y oportuna interposición. Si los recursos no se deciden en el término fijado en esta disposición, se entenderán fallados a favor del recurrente, sin perjuicio de la responsabilidad patrimonial y disciplinaria que tal abstención genere para el funcionario encargado de resolver".

Con relación a la posición del Consejo de Estado sobre el momento en que opera la caducidad de la facultad sancionatoria, en su último pronunciamiento ha señalado "(..), en la necesidad de unificar las posturas de las Secciones sobre el tema, asunto que precisamente constituyó el motivo para que el presente proceso fuera traído por importancia jurídica a la Sala Plena, a continuación se explicarán las razones esenciales por las cuales se considera que la tesis de recibo y que debe imperar es la que proclama que la sanción disciplinaria se impone cuando concluye la actuación administrativa al expedirse y notificarse el acto administrativo principal, decisión que resuelve de fondo el proceso disciplinario. Es este el acto que define la conducta investigada como constitutiva de falta disciplinaria. En él se concreta la expresión de la voluntad de la administración. Por su parte, los actos que resuelven los recursos interpuestos en vía gubernativa contra el acto sancionatorio principal no pueden ser considerados como los que imponen la sanción porque corresponden a una etapa posterior cuyo propósito no es ya emitir el pronunciamiento que éste incluye la actuación sino permitir a la administración que éste sea revisado a instancias del administrado."**[1](la negrilla es nuestra)**.

Como consecuencia de lo anterior, para este Despacho los argumentos del recurrente no son de recibo, ni desvirtúan los hechos por los cuales fue sancionado en primera instancia, por lo que se mantiene lo ordenado en la Resolución No. 22383 del 05 de noviembre del 2015, de conformidad con lo expuesto en el presente acto.

Conforme a lo expuesto este Despacho,

6/6

11/12

POR LA CUAL SE RESUELVE EL RECURSO DE APELACIÓN INTERFUERTO EN CONTRA DE LA RESOLUCIÓN N° 22383 DEL 05 DE NOVIEMBRE DEL 2015, POR MEDIO DE LA CUAL SE SANCIONÓ A LA EMPRESA DE TRANSPORTE PÚBLICO TERRESTRE AUTOMOTOR DE CARGA COOPERATIVA DE TRANSPORTADORES UNIDOS DE BOYACA, CON NIT No. 800168408-5.

RESUELVE:

Artículo 1: CONFIRMAR la Resolución No. 22383 del 05 de noviembre del 2015, por medio de la cual se impuso sanción a la EMPRESA DE TRANSPORTE PÚBLICO TERRESTRE AUTOMOTOR DE CARGA COOPERATIVA DE TRANSPORTADORES UNIDOS DE BOYACA, CON NIT No. 800168408-5, correspondiente a dos punto cinco (2,5) SMLMV, para la época de la comisión de los hechos, es decir, para el año 2013, equivalente a UN MILLÓN CUATROCIENTOS SETENTA Y TRES MIL SETECIENTOS CINCUENTA PESOS (\$1,473,750), por las razones expuestas en el presente acto en su parte considerativa.

PARÁGRAFO: La multa impuesta deberá ser consignada a nombre de la cuenta SUPERINTENDENCIA DE PUERTOS Y TRANSPORTE CONTRIBUCION -MULTAS ADMINISTRATIVAS del Banco del Occidente, Cuenta Corriente No. 223-03504-9, en efectivo, transferencia, PSE o cheque de garantía indicando el nombre, Nit y/o cédula de ciudadanía, y número de la Resolución por la cual se impuso la sanción. El pago debe ser subido al aplicativo TAUX, que se encuentra en la página de la Superintendencia de Puertos y Transporte www.supertransporte.gov.co

Artículo 2: NOTIFICAR personalmente, dentro de los cinco (5) días siguientes a su expedición, el contenido de la presente resolución, a través de la Secretaría General de la Superintendencia de Puertos y Transportes, al representante legal o a quien haga sus veces de la EMPRESA DE TRANSPORTE PÚBLICO TERRESTRE AUTOMOTOR DE CARGA COOPERATIVA DE TRANSPORTADORES UNIDOS DE BOYACA, CON NIT No. 800168408-5 en la CRA 3 N° 51C-31, en el municipio de BUENAVENTURA / VALLE DEL CAUCA, en su defecto se surtirá la notificación de conformidad con lo establecido en los artículos 66 y siguientes de la Ley 1437 de 2011.

Artículo 3: La presente Resolución rige a partir de la fecha de su notificación, y contra la misma no procede recurso alguno de la vía gubernativa.

Dada en Bogotá D.C., a los

6 3 8 1 2

2 0 NOV 2016

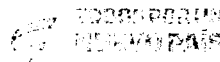
NOTIFÍQUESE Y CÚMPLASE

JAVIER JARAMILLO RAMÍREZ
Superintendente de Puertos y Transporte.

Proyectó: Diana Victoria Buchelli Rosero – Contratista- *DB*
Revisó: Juan Pablo Restrepo Castrillón – Jefe Oficina Asesora Jurídica- *CA* 12/12



Superintendencia de Puertos y
Transporte
República de Colombia



Al contestar, favor citar en el asunto,
este No. de Registro 20165501218911



20165501218911

Bogotá, 23/11/2016

Señor
Representante Legal y/o Apoderado (a)
COOPERATIVA DE TRANSPORTADORES UNIDOS DE BOYACA
CARRERA 3 No. 51C - 31
BUENAVENTURA - VALLE DEL CAUCA

ASUNTO: CITACION NOTIFICACION

Respetado(a) señor(a):

De manera atenta, me permito comunicarle que la Superintendencia de Puertos y Transporte, expidió la(s) resolución(es) No(s) **63812 de 23/11/2016** por la(s) cual(es) se **RESUELVE UN RECURSO DE APELACION DENTRO DE** una investigación administrativa a esa empresa.

En consecuencia, debe acercarse a la Secretaria General de esta Entidad, ubicada en la **Calle 37 No. 28B-21 Barrio Soledad** de la ciudad de Bogotá, con el objeto que se surta la correspondiente notificación personal; de no ser posible, ésta se surtirá por aviso de conformidad con el artículo 69 del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo.

En los eventos en que se otorgue autorización para surtir la notificación personal, se debe especificar los números de las resoluciones respecto de las cuales autoriza la notificación, para tal efecto en la página web de la entidad www.supertransporte.gov.co, link **"Resoluciones y edictos investigaciones administrativas"** se encuentra disponible un modelo de autorización, el cual podrá ser tomado como referencia. Así mismo se deberá presentar copia del decreto de nombramiento y acta de posesión, si es del caso.

En el caso que desee hacer uso de la opción de realizar el trámite de notificación electrónica para futuras ocasiones, usted señor(a) representante legal deberá diligenciar en su totalidad la autorización que se encuentra en el archivo Word anexo a la Circular 16 del 18 de junio de 2012 la cual se encuentra en la página web de la Entidad www.supertransporte.gov.co en el link **"Circulares Supertransporte"** y remitirlo a la **Calle 37 No. 28B-21 Barrio Soledad** de la ciudad de Bogotá.

Sin otro particular.

VALENTINA RUBIANO RODRIGUEZ*
Coordinadora Grupo Notificaciones
TRANSCRIBIO: FELIPE PARDO PARDO
REVISÓ: VANESSA BARRERA.

3

GD-REG-23-V2-29-Feb-2012

1

06 DIC 2016

DEVOLUCION

Representante Legal y/o Apoderado
COOPERATIVA DE TRANSPORTADORES UNIDOS DE BOYACA
CARRERA 3 No. 51C - 31
BUENAVENTURA - VALLE DEL CAUCA

no existe plan
VINSON VALENCIA NE
C. # 16.970.193 DES
JO 460 DR
NR

472
Servicios Postales
Nacionales S.A.
NT 500 052917-9
DS 25 G 95 A 55
Linea Nat: 01 8000 111 210

REMITENTE

Nombre/ Razón Social
SUPERINTENDENCIA DE PUERTOS
Y TRANSPORTES - Superintendenci

Dirección: Calle 37 No. 28B-21 Barrio
la soledad

Ciudad: BOGOTA D.C.

Departamento: BOGOTA D.C.

Código Postal: 111311395

Envío: RN679769451CO

DESTINATARIO

Nombre/ Razón Social:
COOPERATIVA DE
TRANSPORTADORES UNIDOS DE

Dirección: CARRERA 3 No. 51C - 31

Ciudad: BUENAVENTURA

Departamento: VALLE DEL CAUCA

Código Postal:

Fecha Pre-Admisión:
02/12/2016 14:13:16

No. Inscrición de carga 000200 del 20/05/2016
No. N. Ries Masivo Express 000657 del 03/03/2016

