



Bogotá, 28/06/2017

Al contestar, favor citar en el asunto, este
No. de Registro 20175500667161



20175500667161

Señor

Representante Legal y/o Apoderado(a)

SERVICIOS INTEGRADOS PARA EL TRANSPORTE ESCOLAR EMPRESARIAL Y TURISTICO S.A.
CARRERA 16 No. 70 A -74 302
BOGOTA - D.C.

ASUNTO: NOTIFICACIÓN POR AVISO

De manera atenta, me permito comunicarle que la Superintendencia de Puertos y Transporte, expidió la(s) resolución(es) No(s) **25806** de **14/06/2017** por la(s) cual(es) se **RESUELVE 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.

Diana C. Merchan B.

DIANA CAROLINA MERCHAN BAQUERO
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.

(25806) 14 JUN 2017

POR LA CUAL SE RESUELVE EL RECURSO DE APELACIÓN INTERPUESTO EN CONTRA DE LA RESOLUCIÓN N° 15117 DEL 28 DE MAYO DE 2016, POR MEDIO DE LA CUAL SE SANCIONÓ A LA EMPRESA DE TRANSPORTE DE AUTOMOTOR SERVICIOS INTEGRADOS PARA EL TRANSPORTE ESCOLAR EMPRESARIAL Y TURISTICO SA SERVITUR SA, IDENTIFICADA CON NIT 8300171147.

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

Que mediante Informe Único de Infracción de Transporte N° 13755875 del 12 junio de 2013, se le impone Informe Único de Infracciones de Transporte al Vehículo de placa SOF-286, por haber transgredido presuntamente el código de infracción número 590 de la Resolución 10800 de 2003, proferida por el Ministerio de Transporte.

Que mediante Resolución No. 017300 del 30 de octubre de 2014 la Superintendencia Delegada de Tránsito y Transporte Terrestre Automotor inició investigación administrativa contra la empresa de servicio público de transporte automotor SERVICIOS INTEGRADOS PARA EL TRANSPORTE ESCOLAR EMPRESARIAL Y TURISTICO SA SERVITUR SA, IDENTIFICADA CON NIT 8300171147, por transgredir presuntamente el literal d) del artículo 46 de la Ley 336 de 1996, en concordancia con lo normado en el código 590 de la Resolución No. 10800 de 2003, que indica: (...) *Cuando se compruebe que el equipo está prestando un servicio no autorizado, entendiéndose como aquel servicio que se presta a través de un vehículo automotor de servicio público sin el permiso o autorización correspondiente para la prestación del mismo; o cuando este se preste contrariando las condiciones inicialmente otorgadas (...)*. Dicho acto administrativo fue notificado a la empresa investigada el 06 de noviembre de 2014.

La empresa investigada presentó los correspondientes descargos mediante radicado No. 2014-560-073682-2 del 21 de noviembre de 2014.

Que mediante Resolución N° 15117 DEL 28 DE MAYO DE 2016 la Superintendencia Delegada de Tránsito y Transporte Terrestre Automotor sancionó a la empresa de servicio público de transporte de pasajeros automotor SERVICIOS INTEGRADOS PARA EL TRANSPORTE ESCOLAR EMPRESARIAL Y TURISTICO SA SERVITUR SA, IDENTIFICADA CON NIT 8300171147, con multa de 10 SMMLV por haber transgredido el literal d) 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 código 590 de la Resolución No. 10800 de 2003, que indica: (...) *Cuando se compruebe que el equipo está prestando un servicio no autorizado, entendiéndose como aquel servicio que se presta a través de un vehículo automotor de servicio público sin el permiso o autorización correspondiente para la prestación del mismo; o cuando este se preste contrariando las condiciones inicialmente otorgadas (...)*. Y en consonancia a la vez con el código de infracción No. 531 de la misma resolución (...) *prestar el servicio público de transporte en otra modalidad de servicio (...)*. Esta Resolución quedó notificada el 31 de mayo de 2016 a la empresa Investigada.

Que mediante oficio radicado con N° 2016-560-040970-2, la empresa sancionada por intermedio de su Representante Legal, interpuso recurso de reposición y en subsidio apelación contra la Resolución antes mencionada.

Mediante Resolución No. 54788 del 11 de octubre de 2016, se resolvió el recurso de reposición haciendo una modificación que obedeció a un error meramente formal y confirmó los demás artículos de la resolución recurrida, así como concedió el recurso de apelación.

2 5 8 0 6

14 JUN 2017

ARGUMENTOS DEL RECURRENTE

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

1. *comparendo es la simple orden formal para que el presunto infractor se presente ante la autoridad, dentro de la apertura de investigación administrativa y no constituye una Prueba para sancionar, lo cual se desconoce de plano en el fallo impugnado.*
2. *En conclusión, la Superintendencia de Puertos y Transporte, no cuenta con la mas mínima prueba para adoptar una decisión en contra de mi representada; por el contrario, está vulnerando el debido proceso, el principio de legalidad, el principio de contradicción, la presunción de inocencia y la normatividad legal que rige sobre la materia, haciendo evidente el ánimo de sancionar a ultranza; aduce que el administrado debe probar su inocencia y desconoce que es la Superintendencia sobre quien recae la carga de probar la responsabilidad del administrado. La resolución aludida, reclama reiteradamente que la investigada no probó su inocencia,*

CONSIDERACIONES DEL DESPACHO

COMPETENCIA

La competencia del juez de segunda instancia se encuentra circunscrita por los parámetros de inconformidad contenidos en el recurso de apelación, de conformidad con lo señalado por la jurisprudencia unificada de la Sala Plena de la Sección Tercera, y el principio de congruencia.¹

"(..)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 recurrente 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 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 litis que han quedado fijados con la decisión proferida por el a quo"².

Y precisó: *"De conformidad con el principio de congruencia, al superior, cuando resuelve 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 exceda 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"³.*

¹Consejo de Estado – Sala de lo Contencioso Administrativo – Sección Tercera – Sala Plena, Consejero Ponente: Mauricio Fajardo Gómez, Sentencia de Unificación Jurisprudencial del 09 de febrero de 2012. Radicación No.: 500012331000199706093 01 (21.060). Actor: Reinaldo Idárraga Valencia y otros. Demandado: Nación – Ministerio de Defensa – Ejército.

²Consejo de Estado, Sección Tercera, sentencia del 29 de agosto del 2008, Exp. 14638.

³Consejo de Estado, Sección Tercera, sentencia del 1° de abril de 2009, Exp. 32.800, M.P. Ruth Stella Correa Palacio.

2/13

POR LA CUAL SE RESUELVE EL RECURSO DE APELACIÓN INTERPUESTO EN CONTRA DE LA RESOLUCIÓN N° 15117 DEL 28 DE MAYO DE 2016, POR MEDIO DE LA CUAL SE SANCIONÓ A LA EMPRESA DE TRANSPORTE DE AUTOMOTOR SERVICIOS INTEGRADOS PARA EL TRANSPORTE ESCOLAR EMPRESARIAL Y TURISTICO SA SERVITUR SA, IDENTIFICADA CON NIT 8300171147.

La Corte Suprema de Justicia, en sentencia de 4 de agosto de 2010⁴, también puntualizó que la competencia del juez de segunda instancia se encuentra limitada por el alcance del respectivo recurso de alzada:

"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 jurídico procesal (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 exige la ley (citra petita) (...).

Frente a los argumentos expuestos por el recurrente es preciso señalar que el acto administrativo por el cual abrió investigación administrativa a la empresa investigada, lo hizo con fundamento en las pruebas que reposa en el expediente como lo son el Informe de Infracciones de transporte No. 13755875 del 12 junio de 2013.

En dichas pruebas se evidencia que el vehículo referenciado, cometió una infracción a la norma de transporte correspondiente al código 590 de la Resolución 10800 del 2003, registrada por el agente de policía en la casilla 7 y 16 – *transporta losa los P Yohhanna Cristancho 52897814 Nury moreno 31795644 al Sr Cesar Orlando Garzon (..) y cobra pasaje individual*, que establece: *"Permitir, facilitar, estimular, propiciar, autorizar, o exigir el transporte de mercancías con peso superior al autorizado, sin portar el permiso correspondiente"*.

DIFERENCIA ENTRE COMPARENDO –ORDEN FORMAL DE NOTIFICACIÓN- E INFORME DE INFRACCIONES DE TRANSPORTE

La Ley 769 del 2002, *"Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones"*, en su artículo 2 define Comparendo: *"Orden formal de notificación para que el presunto contraventor o implicado se presente ante la autoridad de tránsito por la comisión de una infracción"*. Así mismo, el Decreto 3366 del 2003, *"Por el cual se establece el régimen de sanciones por infracciones a las normas de Transporte Público Terrestre Automotor y se determinan unos procedimientos"*, en su artículo 54 define Informe de infracciones de transporte: *"Los agentes de control levantarán las infracciones a las normas de transporte en el formato que para el efecto reglamentará el Ministerio de Transporte. El informe de esta autoridad se tendrá como prueba para el inicio de la investigación administrativa correspondiente"*.

En ese orden de ideas, se observa que el primero hace referencia al formato de Comparendo Único Nacional de Tránsito que se utiliza cuando los sujetos destinatarios de esta norma son infractores a las normas de tránsito los cuales tienen un procedimiento policivo. El segundo, establece que cuando las empresas de servicio público de transporte terrestre automotor, violen o faciliten la violación a las normas de transporte, la autoridad competente debe utilizar el formato de Informe de Infracciones de Transporte, los cuales tienen un procedimiento administrativo.

De conformidad con lo anterior, el Presidente de la Republica, como suprema autoridad administrativa – Artículo 115 de la Constitución Nacional- facultó al Ministerio de Transporte para que reglamentara el artículo 54 del Decreto 3366 de 2003 – Decreto por medio del cual se desarrolla las Leyes 105 de 1993 y 336 de 1996- , el cual se encuentra vigente de conformidad con el anteriormente

⁴Corte Suprema de Justicia, Sala de Casación Civil, M.P. Ruth Marina Díaz, expediente No. 05001-3103-001-2002

nombrado fallo del Consejo de Estado; por tal razón, el Ministerio de Transporte en uso de sus facultades constitucionales y legales reglamentó el formato para el informe de infracción de transporte mediante la Resolución 010800 de 2003, la cual se encuentra vigente dentro del ordenamiento jurídico colombiano.

Ahora bien, revisando el expediente objeto de la presente investigación se observa que el Policía de Carreteras en cumplimiento de sus funciones emitió y trasladó a esta entidad la Orden De Comparendo Nacional De Infracciones De Transporte No. 13755875 del 12 de junio de 2013, impuesto al vehículo de placas SOF-286, en el que se evidencia que el vehículo en mención cometió una infracción a la norma de transporte la cual es competencia de esta Superintendencia.

Este despacho advierte que el mencionado formato hace referencia a Infracciones De Transporte, el cual es coherente con la infracción a la norma de transporte allí registrada, es decir, que en el formato no se evidencia en ninguna parte ya sea en el nombre o en su contenido la palabra tránsito y tampoco la infracción consignada corresponde a tránsito. Diferente fuera, que el formato allegado por la autoridad competente se llamara Comparendo Único Nacional de Tránsito o que la infracción registrada correspondiera al sector de tránsito.

Por lo anteriormente anotado, queda claro que a pesar de que a simple vista el nombre del formato es diferente, si se analiza el mismo el nombre sigue siendo infracciones de transporte, lo cual es coherente con la normatividad anteriormente señalada, motivo por el cual la presente investigación goza de legalidad.

En ese orden de ideas, la presente investigación se aperturó y se sancionó de acuerdo con la prueba que obra en el expediente esto es la Orden De Comparendo Nacional De Infracciones De Transporte No. 13755875, que goza de legalidad, autenticidad y conduce a la certeza de la infracción a la norma de transporte cometida.

Por otro lado, este Despacho advierte que la actuación en primera instancia se desarrolló bajo los parámetros establecidos en la Ley 1437 de 2011, respetando las garantías previas y las posteriores del debido proceso administrativo.

Al respecto, la Corte Constitucional afirmó⁵:

“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 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 aparezcan consecuencias para los administrados.

⁵ Corte Constitucional. Sentencia C-034/14. M.P. María Victoria Calle Correa.

13

RESOLUCIÓN No. 25806 DEL 14 JUN 2017

POR LA CUAL SE RESUELVE EL RECURSO DE APELACIÓN INTERPUESTO EN CONTRA DE LA RESOLUCIÓN N° 15117 DEL 28 DE MAYO DE 2016, POR MEDIO DE LA CUAL SE SANCIONÓ A LA EMPRESA DE TRANSPORTE DE AUTOMOTOR SERVICIOS INTEGRADOS PARA EL TRANSPORTE ESCOLAR EMPRESARIAL Y TURISTICO SA SERVITUR SA, IDENTIFICADA CON NIT 8300171147.

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.

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 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. De 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 los cargos y los recursos de ley a que tenía derecho: iii) **legalidad de la Prueba**, en virtud del artículo 257 del Código General del Proceso por medio del cual se establece 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 procede el recurso de apelación ante el Superintendente de Puertos y Transporte, la alzada fue concedida al investigado mediante la resolución No. 52631 del 03 de octubre de 2016 y vii) **favorabilidad**, por cuanto se está dando aplicación al literal d) artículo 46 de la Ley 336 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 el Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo, por lo cual el acto está motivado de forma correcta y con total apego a la ley.

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.

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 del Código General del Proceso "*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, 39, 31, y 32 del Decreto 173 de 2001.

RESOLUCIÓN No. 25806 DEL 14 JUN 2017

POR LA CUAL SE RESUELVE EL RECURSO DE APELACIÓN INTERPUESTO EN CONTRA DE LA RESOLUCIÓN N° 15117 DEL 28 DE MAYO DE 2016, POR MEDIO DE LA CUAL SE SANCIONÓ A LA EMPRESA DE TRANSPORTE DE AUTOMOTOR SERVICIOS INTEGRADOS PARA EL TRANSPORTE ESCOLAR EMPRESARIAL Y TURISTICO SA SERVITUR SA, IDENTIFICADA CON NIT 8300171147.

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 administrativa ya sea imponiendo una sanción o absolviendo, que también lleva implícito el desatar 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 Transporte fue expedido en estricto cumplimiento de un deber legal.

Ahora bien, el Decreto 174 de 2001, reglamenta el transporte público terrestre automotor de especial, en los artículos 1 a 6, señala objeto y principios, ámbito de aplicación, define la actividad transportadora, transporte público y privado, Transporte privado, servicio público de transporte terrestre automotor de pasajeros. En los artículos 9 y 10 señala las autoridades competentes para conocer sobre el servicio público de transporte terrestre automotor de pasajero y el control, vigilancia e inspección a cargo de la Superintendencia de Puertos y Transportes, amén de que este tiene un carácter esencial de un servicio público.

Así mismo el artículo 9 de la Ley 336 de 1996 señala:

"El servicio público de transporte dentro del país tiene un alcance nacional y se prestará por empresas, personas naturales o jurídicas, legalmente constituidas de acuerdo con las disposiciones colombianas y debidamente habilitadas por la autoridad de transporte competente..."

La citada norma en el artículo 10 dispone:

"Para los efectos de la presente ley se entiende por operador o empresa de transporte la persona natural o jurídica constituida como unidad de explotación económica permanente con los equipos, instalaciones y órganos de administración adecuados para efectuar el traslado de un lugar a otro de personas o cosas, o de unas y otras conjuntamente..."

De manera, que el transporte público terrestre automotor de pasajeros por carretera, no es un servicio que se presta sin la regulación del Estado todo lo contrario, está investido de amplias facultades para imponer las sanciones correspondientes cuando el mismo se presta sin la seguridad debida, las condiciones y requisitos necesarios por el carácter de transporte público que este conlleva, motivo por el cual primará el interés general sobre el particular porque solo así se garantiza la prestación del servicio y la protección a los usuarios.

Ahora bien, el artículo 54 del Decreto 3366 del 21 de noviembre de 2003, los agentes de control deberán levantar las infracciones a las normas de transporte en el formato que para el efecto reglamentó el Ministerio de Transporte y, este informe se tendrá como prueba para el inicio de la investigación; es así como mediante Resolución No. 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 autoridad de tránsito y transporte que expide el Informe Único de Infracción de Transporte lo hace bajo el principio de legalidad; significa que su facultad o función que le permite expedirlo debe estar predeterminada en la ley, como también la infracción cometida y la sanción aplicable. Así su imposición no es arbitraria, se hace con base en un ordenamiento legal, solicitando al conductor del vehículo automotor los documentos que debe portar, entre otros, la tarjeta de operación, según el artículo 52 del Decreto 174 de 2001.

En el caso de autos, el artículo 9° de la Ley 105 de 1993 señala:

"SANCIONES. SUJETOS DE LAS SANCIONES. Las autoridades que determinen las disposiciones legales impondrán sanciones por violación a las normas reguladoras del transporte, según las disposiciones especiales que rijan cada modo de transporte.

Podrán ser sujetos de sanción:

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

Las sanciones de que trata el presente artículo consistirán en:

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

En ese sentido, el artículo 46 de la ley 336 de 1996, señala: "Con base en la graduación que se establece en el presente artículo, las multas oscilarán entre 1 y 2000 salarios mínimos mensuales vigentes teniendo en cuenta las implicaciones de la infracción y procederán en los siguientes casos:

- a) Cuando el sujeto no le haya dado cumplimiento a la amonestación.
- b) En caso de suspensión o alteración parcial del servicio.
- c) En caso de que el sujeto no suministre la información que legalmente le haya sido solicitada y que no repose en los archivos de la entidad solicitante.
- d) Literal modificado por el artículo 96 de la Ley 1450 de 2011. El nuevo texto es el siguiente:> en los casos de incremento o disminución de las tarifas de prestación de servicios no autorizada, o cuando se compruebe que el equipo excede los límites permitidos sobre dimensiones, peso y carga.
- e) En todos los demás casos de conductas que no tengan asignada una sanción específica y constituyan violación a las normas del transporte.

PARÁGRAFO. Para la aplicación de las multas a que se refiere el presente artículo se tendrán en cuenta los siguientes parámetros relacionados con cada Modo de transporte:

- a. Transporte Terrestre: de uno (1) a setecientos (700) salarios mínimos mensuales vigentes;
- b. Transporte Fluvial: de uno (1) a mil (1000) salarios mínimos mensuales vigentes;
- c. Transporte Marítimo: de uno (1) a mil quinientos (1500) salarios mínimos mensuales vigentes;
- d. Transporte Férreo: de uno (1) a mil quinientos (1500) salarios mínimos mensuales vigentes.
- e. Transporte Aéreo: de uno (1) a dos mil (2000) salarios mínimos mensuales vigentes."

Bajo estas regulaciones, se infiere sin lugar a dudas que fue el legislador el que determinó quienes son sujetos de sanciones cuando infrinjan las normas de transporte estando sujetos al procedimiento y sanción consagrado en la Ley 336 de 1996, previsto en el artículo 46 de la citada norma.

Respecto del principio de legalidad, en sentencia C-211 de 2000, la Corte Constitucional ha señalado:

"...que el principio de legalidad de la sanción, como parte integrante del debido proceso, exige la determinación clara, precisa y concreta de la pena o castigo que se ha de imponer a quienes incurran en comportamientos, actos o hechos proscritos en la Constitución y la ley. Dichas sanciones además de ser razonables y proporcionadas, no deben estar prohibidas en el ordenamiento supremo. Tal principio que es rígido en cuanto se refiere a asuntos penales, no es tan estricto en materia administrativa pues, en este evento, la autoridad sancionadora cuenta con cierta discrecionalidad, que no arbitrariedad, en la interpretación y aplicación de las faltas y correctivos administrativos."

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.

POR LA CUAL SE RESUELVE EL RECURSO DE APELACIÓN INTERPUESTO EN CONTRA DE LA RESOLUCIÓN N° 15117 DEL 28 DE MAYO DE 2016, POR MEDIO DE LA CUAL SE SANCIONÓ A LA EMPRESA DE TRANSPORTE DE AUTOMOTOR SERVICIOS INTEGRADOS PARA EL TRANSPORTE ESCOLAR EMPRESARIAL Y TURISTICO SA SERVITUR SA, IDENTIFICADA CON NIT 8300171147.

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.

Ahora bien, el Consejo de Estado ha manifestado 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"*⁶.

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 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

⁶ Consejo de Estado, Sala de lo Contencioso Administrativo, Consejo Ponente Dr. Manuel Santiago Urueta Ayola expediente 25000-23-24-000-1999-0545-01(6792) del 21 de septiembre de 2001

2 5 8 0 6 1 4 JUN 2017

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 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.

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

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.

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

POR LA CUAL SE RESUELVE EL RECURSO DE APELACIÓN INTERPUESTO EN CONTRA DE LA RESOLUCIÓN N° 15117 DEL 28 DE MAYO DE 2016, POR MEDIO DE LA CUAL SE SANCIONÓ A LA EMPRESA DE TRANSPORTE DE AUTOMOTOR SERVICIOS INTEGRADOS PARA EL TRANSPORTE ESCOLAR EMPRESARIAL Y TURISTICO SA SERVITUR SA, IDENTIFICADA CON NIT 8300171147.

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 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.

En este contexto, se tiene que por disposición del artículo 6° del Decreto 174 de 2001, el servicio público de transporte terrestre automotor en la modalidad a la cual pertenece a la empresa de servicio público de transporte de pasajeros automotor SERVICIOS INTEGRADOS PARA EL TRANSPORTE ESCOLAR EMPRESARIAL Y TURISTICO SA SERVITUR SA, IDENTIFICADA CON NIT 8300171147, se ejecuta bajo la responsabilidad de la empresa prestadora del servicio y para el caso en concreto, se le impone un deber de regular todas las actividades que realicen los agentes en cumplimiento de su objeto social, por esto, el recorrido realizado por el vehículo de placas SOF-286 el día que se impuso el Informe Único de Infracciones de Transporte No. 13754858, debió realizarse con la documentación requerida suministrada previamente al conductor por parte de la empresa a la cual se encuentra afiliado, de tal manera, que al momento de ser requerido por el agente de tránsito, portara todos los documentos que de acuerdo con la modalidad de servicio y radio de acción autorizado soportaran la operación del automotor como lo expone el artículo 52 del Decreto 3366 de 2003 citado en la Resolución recurrida.

Es aplicable al caso que nos ocupa lo expresado por el Consejo de Estado, Sala de lo Contencioso Administrativo, en Sentencia del 21 de septiembre de 2001 Radicado No. 25000-23-24-000-1999-0545-01(6792), Consejero Ponente Dr. Manuel Santiago Urueta Ayola:

"(...) de modo que si bien es cierto que en cada caso el vehículo no era conducido por la empresa como persona jurídica, sí lo era por personas afiliadas o vinculadas a ella y que por lo tanto hacen parte de la

¹¹ Corte Suprema de Justicia, sala de casación civil y agraria. M.P., Trejos Bueno Sandoval Fernando, sentencia 5220 del 26 de noviembre de 1999.
¹² Ibídem. 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 APELACIÓN INTERPUESTO EN CONTRA DE LA RESOLUCIÓN N° 15117 DEL 28 DE MAYO DE 2016, POR MEDIO DE LA CUAL SE SANCIONÓ A LA EMPRESA DE TRANSPORTE DE AUTOMOTOR SERVICIOS INTEGRADOS PARA EL TRANSPORTE ESCOLAR EMPRESARIAL Y TURISTICO SA SERVITUR SA, IDENTIFICADA CON NIT 8300171147.

25806 14 JUN 2017

misma, no pudiéndose alegar como excusa que algunos de los conductores son propietarios y que por ello la empresa no tiene injerencia sobre éstos, ya que tanto los propietarios como los conductores, son, para efectos del transporte, agentes de la empresa.

En lo concerniente a la responsabilidad que a la actora le pueda corresponder por tales hechos, la Sala encuentra acertadas las razones expuestas por la Administración y por el a quo, toda vez que la relación entre la empresa y los automotores vinculados a ella no es meramente nominal, sino material o real, en la medida de que los vehículos son el medio a través del cual ella desarrolla su objeto social, según la definición de empresa de transporte dada en el artículo 9° del Decreto 1787 de 1990; de modo que la actividad u operación de los automotores es la actividad de la empresa, de allí que tenga a su cargo el control de éstos. ...

Lo anterior significa también 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 (...).

Para el Despacho es clara la armonía que existe con los principios de tipicidad y legalidad en el acto administrativo que se recurre, existiendo plena correspondencia entre el contenido del informe de infracción y el artículo 46 de la Ley 336 de 1996, pues es con esta norma que debe existir la concordancia y no con otra, brindándole la oportunidad al infractor de ejercer el derecho de defensa con las garantías y derechos plenos de cada juicio.

En el *sub examine*, se tiene que al momento de la imposición de la orden de comparendo nacional de infracciones de transporte, el conductor del vehículo, prestaba un servicio no autorizado, configurándose claramente la infracción contenida en el código 590 de la Resolución Nro. 10800 de 2003.

En ese orden de ideas, al no contar con los documentos que sustentan la operación del vehículo, se materializa igualmente la prestación de un servicio para el cual no está autorizado, en virtud de lo establecido por el Decreto 3366 de 2003 en el artículo 53, que a su tenor reza:

“Artículo 53. Servicio no autorizado. Entiéndase por servicio no autorizado, el que se realiza a través de un vehículo automotor de servicio público, sin el permiso o autorización correspondiente para la prestación del mismo; o cuando este se preste contrariando las condiciones inicialmente otorgadas”.

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. 15117 DEL 28 DE MAYO DE 2016.

Conforme a lo expuesto este Despacho,

RESUELVE:

Artículo 1: CONFIRMAR en todas sus partes la Resolución No. 15117 DEL 28 DE MAYO DE 2016, por medio de la cual se impuso sanción a la empresa de servicio público de transporte de pasajeros automotor especial SERVICIOS INTEGRADOS PARA EL TRANSPORTE ESCOLAR EMPRESARIAL Y TURISTICO SA SERVITUR SA, IDENTIFICADA CON NIT 8300171147, al pago de una multa de DIEZ (10) SMMLV, para la época de la comisión de los hechos, equivalente a Cinco Millones Ochocientos Noventa y Cinco Mil Pesos (\$5.895.000), por las razones expuestas en el presente acto en su parte considerativa.

Parágrafo Único: Para efectos del pago de la multa el sancionado deberá dentro de los cinco (5) días hábiles siguientes a la fecha en que quede en firme esta providencia, de conformidad con lo establecido en el artículo 37 del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo, comunicarse a las líneas telefónicas: (57-1) 2693370 y Línea gratuita nacional 01 8000915615, donde le será generado el recibo de pago con código de barras en el cual se detallará el valor a cancelar. El pago

RESOLUCIÓN No.

DEL 25806

14 JUN 2017

POR LA CUAL SE RESUELVE EL RECURSO DE APELACIÓN INTERPUESTO EN CONTRA DE LA RESOLUCIÓN N° 15117 DEL 28 DE MAYO DE 2016, POR MEDIO DE LA CUAL SE SANCIONÓ A LA EMPRESA DE TRANSPORTE DE AUTOMOTOR SERVICIOS INTEGRADOS PARA EL TRANSPORTE ESCOLAR EMPRESARIAL Y TURISTICO SA SERVITUR SA, IDENTIFICADA CON NIT 8300171147.

deberá realizarse en el Banco de Occidente a favor de la Superintendencia de Puertos y Transporte en la cuenta corriente No. 223-03504-9.

Artículo 2: NOTIFICAR personalmente, dentro de los cinco (5) días siguientes a su expedición, el contenido de la presente resolución, a través de la Secretaria General de la Superintendencia de Puertos y Transportes, al representante legal o a quién haga sus veces de la empresa de servicio público de transporte de pasajeros automotor SERVICIOS INTEGRADOS PARA EL TRANSPORTE ESCOLAR EMPRESARIAL Y TURISTICO SA SERVITUR SA, IDENTIFICADA CON NIT 8300171147, en la Carrera 16 No. 70ª -74 302 en la ciudad de Bogotá D.C, de conformidad con los, 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.

NOTIFÍQUESE Y CÚMPLASE

Dada en Bogotá D.C., a los

25806

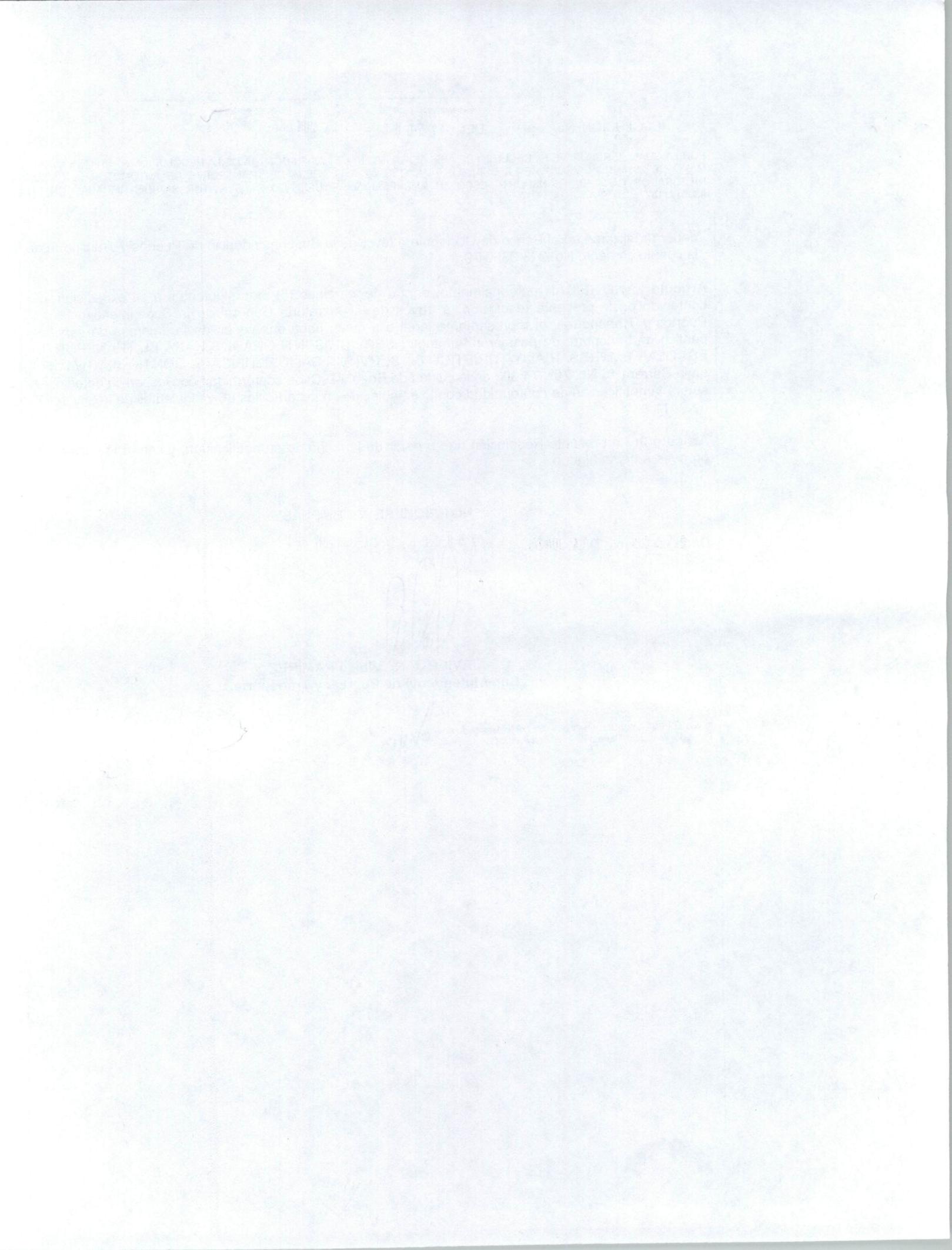
14 JUN 2017


JAVIER JARAMILLO RAMÍREZ
Superintendente de Puertos y Transporte.

Revisó: LORENA CARVAJAL CASTILLO – Jefe Oficina Asesora Jurídica-
Proyectó: John Jairo Barrera B. – Oficina Jurídica

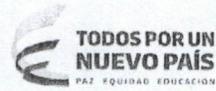
13/13

7/7 





Superintendencia de Puertos y Transporte
República de Colombia



Al contestar, favor citar en el asunto este
No. de Registro 20175500613501



Bogotá, 16/06/2017

Señor

Representante Legal y/o Apoderado (a)

**SERVICIOS INTEGRADOS PARA EL TRANSPORTE ESCOLAR EMPRESARIAL Y
TURISTICO S.A.**

CARRERA 16 No. 70 A -74 302

BOGOTA - D.C.

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) ~~25806~~ de 14/06/2017 por la(s) cual(es) se **RESUELVE RECURSO DE APELACION DENTRO DE** una(s) investigación(es) administrativa(s) 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.

Diana C. Merchan B.

DIANA CAROLINA MERCHAN BAQUERO*
COORDINADORA GRUPO NOTIFICACIONES

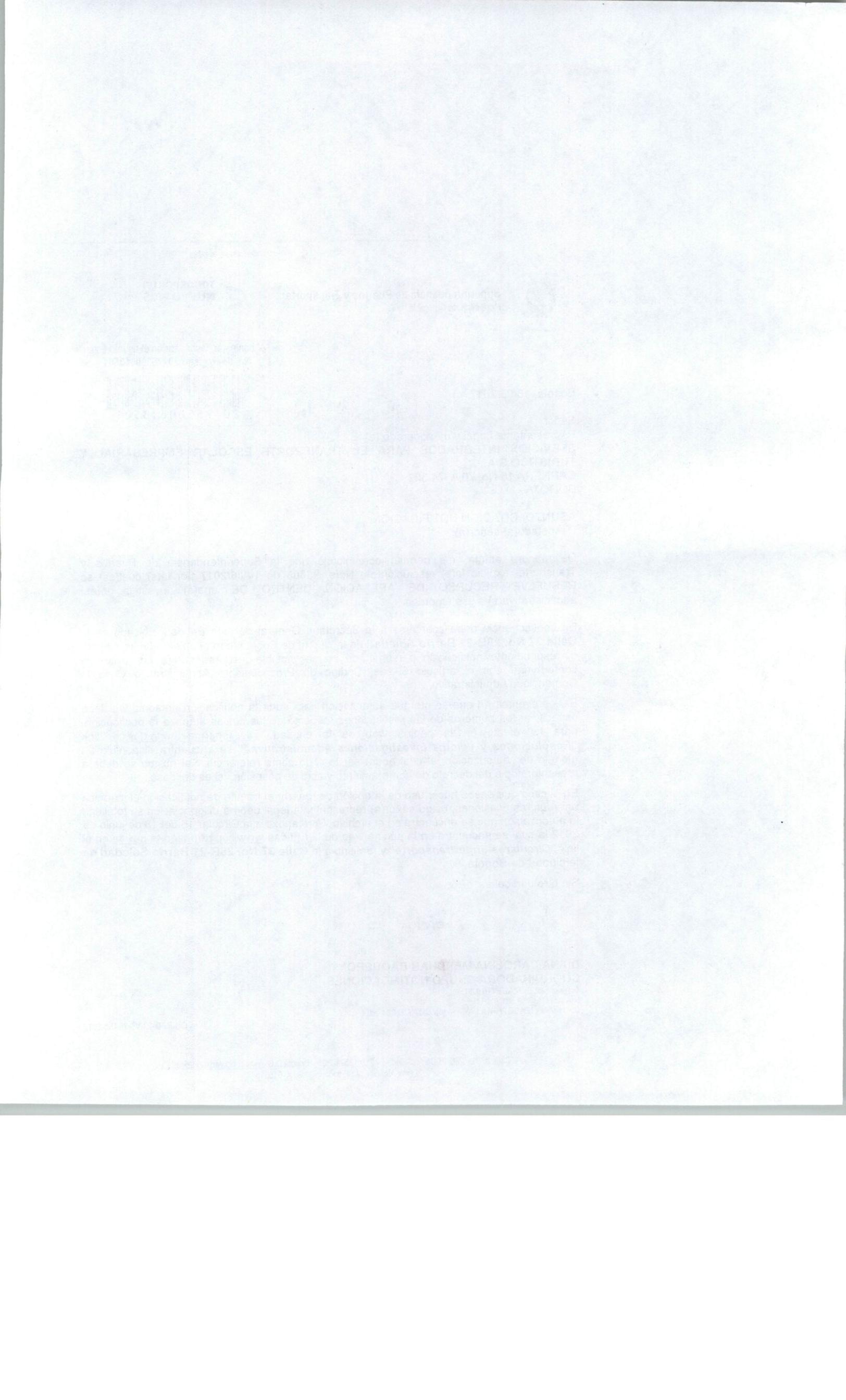
Transcribió: ELIZABETHULLA

Revisó: RAISSA RICAURTE

C:\Users\ELIZABETHULLA\Desktop\CITAT 25804.odt

GD-REG-23-V3-28-Dic-2015

3

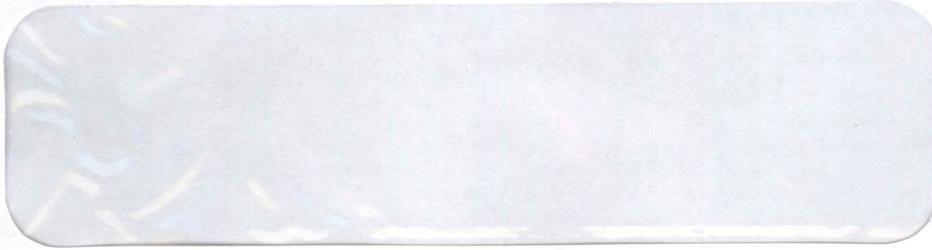




Libertad y Orden

Superintendencia de Puertos y Transporte

República de Colombia



Mi. INC. Res. Mensajería Express: 0016167 del 03

472

Servicios Postales Nacionales S.A.
NIT 900.062917-9
DG 25 G 85 A 55
Línea Nat. 01 8000 11 210

REMITENTE

Nombre/ Razón Social
SUPERINTENDENCIA DE PUERTOS Y TRANSPORTES - PUERTOS Y TRANS
Dirección: Calle 37 No. 28B-21 la soledad

Ciudad: BOGOTÁ D.C.

Departamento: BOGOTÁ D.C.

Código Postal: 11131136

Envío: RN783785949CO

DESTINATARIO

Nombre/ Razón Social:
SERVICIOS INTEGRADOS PAF TRANSPORTE ESCOLAR

Dirección: CARRERA 16 No. 70 302

Ciudad: BOGOTÁ D.C.

Departamento: BOGOTÁ D.C.

Código Postal: 11122141

Fecha Pre-Admisión:

30/06/2017 15:46:25

Mi. Transporte Lic de carga: 000200 del 20
Mi. INC. Res. Mensajería Express: 0016167 del 03

472	Motivos de Devolución	<input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2	Desconocido	<input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2	No Existe Número
		<input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2	Rehusado	<input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2	No Reclamado
		<input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2	Cerrado	<input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2	No Contactado
		<input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2	Fallecido	<input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2	Apartado Clausurado
	<input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2	Dirección Errada	<input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2	Fuerza Mayor	
	<input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2	No Reside			
Fecha 1:	Alejandro Martinez				
Nombre del distribuidor:	11 JUL 2017				
C.C.:	C.C. 80097472				
Centro de Distribución:	ed la dntto. Se trasladaron				
Observaciones:	p. vidrio				

Oficina Principal - Calle 63 No. 9A - 45 Bogotá D. C.

Dirección de Correspondencia - Superintendencia de Puertos y Transporte - Calle 37 No. 28B - 21 Bogotá D. C.

PBX: 3526700 - Bogotá D. C. Línea de atención al ciudadano: 018000 915615

www.supertransporte.gov.co

