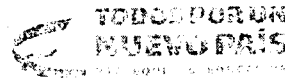




Superintendencia de Puertos y Transporte
República de Colombia



Al contestar, favor citar en el asunto este
No de Registro 20175500160531



Bogotá, 01/03/2017

Señor
Representante Legal
OPERADORA PORTUARIA DEL CARIBE S.A.S.
CARRERA 12 No. 84 - 12 OFICINA 703
BOGOTA - D.C.

Respetado (a) Señor (a)

Para su conocimiento y fines pertinentes de manera atenta me permito comunicarle que la Superintendencia de Puertos y Transporte, expidió la (s) resolución (s) Ncs. 4801 de 01/03/2017 POR LA CUAL SE RESUELVE UN RECURSO DE REPOSICION DENTRO DE UNA INVESTIGACION ADMINISTRATIVA A ESA EMPRESA, para lo cual le anexo fotocopias de la misma.

Sin otro particular.

Diana C. Merchan B.

DIANA CAROLINA MERCHAN BAQUERO*
Coordinadora Grupo Notificaciones

Transcribio: FELIPE PARDO PARDO
Revisó: VANESSA BARRERA

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

REPÚBLICA DE COLOMBIA



Libertad y Orden

MINISTERIO DE TRANSPORTE
SUPERINTENDENCIA DE PUERTOS Y TRANSPORTE

RESOLUCIÓN No. 4801 DEL 01 MAR 2017

Por la cual se resuelve el recurso de reposición interpuesto por la empresa OPERADORA PORTUARIA DEL CARIBE S.A.S. CARIBBSA PORT, identificada con NIT No. 806.004.895-4 contra la Resolución No. 075616 del 22 de Diciembre de 2016

EL SUPERINTENDENTE DELEGADO DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE

En ejercicio de las facultades legales y en especial las que le confiere el numeral 3 y 9 del artículo 44 del Decreto 101 de 2000; los numerales 9 y 13 del artículo 14 del Decreto 1016 de 2000; los artículos 3, 4 y 10 del Decreto 2741 de 2001, parágrafo 5° del artículo 36 de la ley 1753 de 2015 y el artículo 9 del Decreto 173 de 2001

CONSIDERANDO

La Superintendencia Delegada de Tránsito y Transporte mediante Resolución No. 015482 del 19 de Mayo de 2016 ordenó abrir investigación administrativa contra la empresa OPERADORA PORTUARIA DEL CARIBE S.A.S. CARIBBSA PORT, con base en el informe único de infracción al transporte No. 347918 del 05 de Mayo de 2014, por transgredir presuntamente el literal d) del artículo 46 de la Ley 336 de 1996, en concordancia con lo normado en el código 560 de la resolución No. 10800 de 2003 que indica: *"Permitir, facilitar, estimular, propiciar, autorizar o exigir el transporte de mercancías con peso superior al autorizado, sin portar el permiso correspondiente"* la cual fue notificada personalmente 25 de Mayo de 2016.

La empresa OPERADORA PORTUARIA DEL CARIBE S.A.S. CARIBBSA PORT, presentó los correspondientes descargos con radicado No. 2016-560-039359-2 del 10 de Junio de 2016, presentados por el Señor JAVIER MAURICIO PERDOMO VENEGAS actuando en calidad de representante legal de la empresa.

Mediante la resolución No. 075616 del 22 de Diciembre de 2016 se declaró responsable a la empresa OPERADORA PORTUARIA DEL CARIBE S.A.S. CARIBBSA PORT, y se impuso multa de CINCO (05) SALARIOS MÍNIMOS

RESOLUCIÓN No. DEL

Por la cual se resuelve el recurso de reposición interpuesto por la empresa OPERADORA PORTUARIA DEL CARIBE S.A.S. CARIBBSA PORT, identificada con NIT No. 806.004.895-4 contra la Resolución No. 075616 del 22 de Diciembre de 2016

LEGALES MENSUALES VIGENTES; la cual fue notificada personalmente el 03 de Enero de 2017.

El día 18 de Enero de 2017 con radicado No. 2017-560-006511-2 la empresa OPERADORA PORTUARIA DEL CARIBE S.A.S. CARIBBSA PORT, radicó el recurso de reposición y en subsidio de apelación contra la Resolución No. 075616 de 22 de Diciembre de 2016, interpuesto por el Señor JAVIER MAURICIO PERDOMO VENEGAS actuando en calidad de representante legal de la empresa.

ARGUMENTOS DEL RECORRENTE

EL Señor JAVIER MAURICIO PERDOMO VENEGAS, actuando en calidad de representante legal de la empresa investigada solicita se revoque la Resolución No. 075616 de 2016, teniendo en cuenta los siguientes argumentos de defensa:

1. Manifiesta el recurrente que se incurrió en una indebida interpretación y argumentación contradictoria, pues la empresa no puede ser totalmente responsable de la operación de transporte; al expedir el manifiesto de carga; pues dentro de la ley 105 de 1993; se encuentran diferentes actores de la cadena de transporte; por ende al manifestar que puede ser la única responsable es nugatorio del derecho al debido proceso.
2. Argumenta que no se realizó el correspondiente estudio probatorio; pues solo se enunciaron las pruebas, lo que hace que la entidad incurra en defecto fáctico por la no valoración de las pruebas.

Por otra parte, igualmente aduce que se incurre en violación por vía de hecho; por la omisión de decreto de las pruebas que dan certeza sobre la exactitud de la báscula.

Igualmente, solicita que se aprecie la prueba para abstenerse de sancionar a la empresa, pues se cuentan con los documentos que ampararon el transporte de mercancías; en los cuales se evidencia que el peso autorizado por el remitente y el peso permitido por la empresa.

Además, indica que la entidad cuenta con los medios para darle veracidad a los documentos aportados, como lo es el tiquete de báscula y le tiquete de báscula aportado por el remitente.

3. Solicita que se aplique el principio de inocencia; con el manifiesto de carga que demuestra que la empresa no es la responsable del sobrepeso presentado.
4. Solicita que se declare la nulidad y se dé el correspondiente archivo del IUIT, por no cumplir con los requisitos de diligenciamiento conforme a

Por la cual se resuelve el recurso de reposición interpuesto por la empresa OPERADORA PORTUARIA DEL CARIBE S.A.S. CARIBBSA PORT, identificada con NIT No. 806.004.895-4 contra la Resolución No. 075616 del 22 de Diciembre de 2016

la resolución 10800 de 2003, pues esta prueba no sustenta la acción sancionatoria, pues contiene repisados ilegibles, no se identificó e individualizó plenamente el sujeto sobre el cual recayó la responsabilidad; y no se identifica el procedimiento legal al cual se incluyó, toda vez que no se indica por qué se realizó el sobrepeso por segunda vez.

5. Indica la recurrente que se presentó una atipicidad de la conducta endilgada, puesto que la empresa no reconoce ninguna de las conductas descritas en el código de infracción 560, y al no endilgar una sola conducta; se viola el principio de legalidad.

De esa manera, indica que debe la entidad valorar en debida forma para abstenerse de sancionar a la empresa; se debe tener en cuenta el seguimiento y control al vehículo de placas SXV-609.

6. Argumenta una falsa motivación de la resolución recurrida; toda vez que no se encuentran los motivos por los cuales se inició investigación administrativa; dentro del mismo acto; solo se tiene en cuenta el Informe Único de Infracción de Transporte, y el tiquete de báscula, y la entidad no garantiza la veracidad de éste último. En ese orden de ideas considera la defensa; que si no se indica de acuerdo a lo expuesto que conducta especifica la conducta; se fundó falsamente el acto.
7. Solicita que se aplique lo previsto en la normatividad de la Superintendencia de Industria y Comercio sobre metrología, pues no hay certeza que el instrumento haya estado calibrado.

Indica que no existe certeza sobre el estado de la báscula donde se registró el sobrepeso.

8. Argumenta que la sanción impuesta no se encuentra dentro de los principios de gradualidad.

Solicita que se apliquen los preceptos de la sentencia c 160 de 1988 y el concepto 1311 de 2008 emitido por la oficina Jurídica del Ministerio de Transporte, sobre la aplicación de sanciones

9. Manifiesta que existió la debida diligencia, por tanto solicita se exonere; pues la infracción fue ocasionada por un tercero a una causa extraña a la empresa.

PRUEBAS APORTADAS POR LA EMPRESA

- Copia del manifiesto de carga y la correspondiente remesa
- Las que obran en el expediente

Por la cual se resuelve el recurso de reposición interpuesto por la empresa OPERADORA PORTUARIA DEL CARIBE S.A.S. CARIBBSA PORT, identificada con NIT No. 806.004.895-4 contra la Resolución No. 075616 del 22 de Diciembre de 2016

PRUEBAS SOLICITADAS POR LA EMPRESA

- Solicita que se oficie a la Superintendencia de Industria y Comercio para que indique cuales son los procedimientos para calibrar las básculas de pesaje.
- Se oficie a la Superintendencia de Industria y Comercio para que certifique para la época de los hechos; si la báscula se encontraba calibrada y si la misma cumple con los procedimientos y tiempos establecidos en la norma de metrología.
- Se oficie al ONAC, para que certifique e indique cuales es el organismo encargado de los procesos de calibración de de las básculas
- Se oficie al Ministerio de Transporte para que certifique la información respecto del manifiesto de carga objeto del IUIT, y certifique el peso registrado y cumplido; así como los datos reportados por el generador
- Se oficie a la Dirección de Tránsito y Transporte para que certifique el instructivo que consta en la circular 007 y explique la orden impartida a los agentes de policía.
- Se nombre y designe un perito para que efectúe un peritaje sobre los daños causados a la infraestructura de las carreteras del Estado con el presunto sobrepeso.

CONSIDERACIONES DEL DESPACHO

Revisado el acervo probatorio de la presente actuación administrativa, este Despacho procede a resolver de fondo con base en las pruebas que reposan en el expediente de acuerdo a lo contemplado en el artículo 79 del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo, entrando a analizar los argumentos del recurrente, así:

Como primera medida es importante dejar en claro que el artículo 79 del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo indica que: *"Los recursos de reposición y de apelación deberán resolverse de plano, a no ser que al interponerlos se haya solicitado la práctica de pruebas, o que el funcionario que ha de decidir el recurso considere necesario decretarlas de oficio."* Así las cosas, toda vez que dentro del expediente reposa suficiente material probatorio para llegar a una decisión de fondo conforme a derecho, no se solicitaran pruebas de oficio y serán consideradas las pruebas aportadas al expediente.

1. Inicialmente; en relación con el nexo jurídico de responsabilidad, recae sobre la empresa, que expide el manifiesto de carga, es decir que sobre la adecuación de la conducta, este Despacho indica que el Decreto 173 de 2001 "por el cual se reglamenta el Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor de Carga." Es la normatividad que aplica en el caso de las empresas cuya habilitación otorgada por el Ministerio obedece a la modalidad de carga; puesto que fue expedido en ejercicio de las facultades propias de la ley 336 de 1996; en ese orden de ideas dispone en los

Por la cual se resuelve el recurso de reposición interpuesto por la empresa OPERADORA PORTUARIA DEL CARIBE S.A.S. CARIBBSA PORT, identificada con NIT No. 806.004.895-4 contra la Resolución No. 075616 del 22 de Diciembre de 2016

términos de la legalidad, el sujeto que desarrollará plenamente dicho servicio público.

"(..)Artículo 6o. Servicio público de transporte terrestre automotor de carga. Es aquel destinado a satisfacer las necesidades generales de movilización de cosas de un lugar a otro, en vehículos automotores de servicio público a cambio de una remuneración o precio, bajo la responsabilidad de una empresa de transporte legalmente constituida y debidamente habilitada en esta modalidad, excepto el servicio de transporte de que trata el Decreto 2044 del 30 de septiembre de 1988. (...)" (Subrayado fuera de texto)

En ese sentido, la simple interpretación de la disposición jurídica, nos remite a endilgar responsabilidad sobre la empresa a la cual el Ministerio de Transporte le delegó la responsabilidad de transportar mercancías dentro del territorio nacional; todo ello en el marco del transporte como servicio público esencial en el Estado.

Bajo ese entendido; el sustento probatorio de la investigación; es decir el Informe Único de Infracción de Transporte trae consigo la empresa transportadora de la carga sobre la cual recae la responsabilidad.

Lo anterior teniendo en cuenta lo sostenido en los artículos 7° y 22 del Decreto 173 de 2001, la responsabilidad se imputa a la empresa que expide el manifiesto de carga, veamos:

"(..) ARTÍCULO 7 MANIFIESTO DE CARGA.- Es el documento que ampara el transporte de mercancías ante las distintas autoridades, por lo tanto, debe ser portado por el conductor del vehículo durante todo el recorrido. Se utilizará para llevar las estadísticas del transporte público de carga por carretera dentro del territorio nacional

Artículo 22. CONTRATO DE VINCULACIÓN. El contrato de vinculación del equipo, se registrará por las normas del derecho privado, debiendo contener como mínimo las obligaciones, derechos y prohibiciones de cada una de las partes, su término, causales de terminación y preavisos requeridos para ello, así como aquellas condiciones especiales que permiten definir la existencia de prórrogas automáticas y los mecanismos alternativos de solución de conflictos al que sujetarán las partes.

Igualmente, el clausulado del contrato deberá contener los ítems que conformarán los pagos y cobros a que se comprometen las partes y su periodicidad. De acuerdo con ésta, la empresa expedirá al propietario del vehículo un extracto que contenga en forma discriminada exacta los rubros y montos por cada concepto.

Parágrafo. Las empresas de Transporte Público y los propietarios de los vehículos podrán vincular los equipos transitoriamente para la

Por la cual se resuelve el recurso de reposición interpuesto por la empresa OPERADORA PORTUARIA DEL CARIBE S.A.S. CARIBBSA PORT, identificada con NIT No. 806.004.895-4 contra la Resolución No. 075616 del 22 de Diciembre de 2016

movilización de la carga, bajo la responsabilidad de la empresa que expide el manifiesto de carga. (...) (Subrayado fuera de texto)

De esa manera; y atendiendo a lo diligenciado por el Agente de Tránsito y Transporte en el Informe Único de Infracción de Transporte N° 347918 en la casilla 16 Observaciones a saber:

"(...) se moviliza con 110 kilogramos de sobrepeso de Villavicencio Bogotá, transporta crudo manifiesto de carga 1261-01 fecha 01 de Agosto de 2014 empresa CARIBBSA PORT Guía N° 140-80043846-1 fecha 03 de Mayo de 2014 empresa GEOPARK anexo recibo de báscula N° 3253840 (...)"

Conforme lo anterior, es claro, que la responsabilidad no puede recaer en otra que la empresa que expide el manifiesto de carga, independientemente de los controles que ésta ejerza, para que no se transgreda la ley y el ordenamiento jurídico por su causa; por tanto el responsable del transporte de mercancías efectuado el día 05 de Mayo de 2015; fue la empresa OPERADORA PORTUARIA DEL CARIBE S.A.S. CARIBBSA PORT, identificada con NIT No. 806.004.895-4.

Por otra parte, no le otorga razón este Despacho, al recurrente, al solicitar la aplicación del artículo 9 de la ley 105 de 1993; toda vez que desde ningún punto de vista, puede la empresa transportadora, escudarse en el hecho de un tercero, en este caso el remitente o generador de la carga, ya que quien tiene la responsabilidad frente al Estado es la empresa legalmente habilitada por éste para la prestación del servicio público esencial de transporte de carga, lo que la coloca en una posición especial, ya que es a ésta a quien se le ha encomendado la responsabilidad de prestar dicho servicio y dada la connotación que tienen los servicios públicos, al ser una actividad económica que compromete la satisfacción de las necesidades básicas de la población, y por ello mismo la eficacia de ciertos derechos fundamentales, la intervención del Estado en la actividad de los particulares que asumen empresas dedicadas a este fin es particularmente intensa, y su prestación se somete a especial regulación y control; obligaciones que claramente no tiene el remitente con el Estado, dada la diversidad de actividades económicas que desarrollan.

Adicionalmente, se precisa que es la empresa de transporte terrestre automotor; la que decide el vehículo adecuado para la prestación del servicio; por tanto es ésta la que pacta las condiciones económicas del contrato de transporte; en ese sentido el propietario coloca a disposición de la empresa el vehículo; y posteriormente es el conductor el encargado de la guarda de los bienes transportados; hasta que arriben al destinatario.

Bajo esas precisiones; la que debe responder por la cantidad de mercancía transportada es la empresa habilitada por el Ministerio de Transporte; puesto que el Estado pone a su disposición las carreteras el país y supervisa el peso o volumen de las mercancías; a través de los instrumentos de medición ubicados para tal fin.

Por la cual se resuelve el recurso de reposición interpuesto por la empresa OPERADORA PORTUARIA DEL CARIBE S.A.S. CARIBBSA PORT, identificada con NIT No. 806.004.895-4 contra la Resolución No. 075616 del 22 de Diciembre de 2016

2. En lo relacionado con la violación al debido proceso, y el procedimiento para aplicar las sanciones; alegada por la defensa; este Despacho luego de revisar la resolución de fallo N° 75616 de 2016; se observa que se dio el correspondiente análisis probatorio tanto las pruebas aportadas a la investigación; como las pruebas obrantes en el expediente.

Igualmente, se debe tener en cuenta que la ley 1437 de 2001, indica en el artículo 211 "(...) se aplicarán en materia probatoria las normas del Código de Procedimiento Civil.(...)" No obstante es de recordar que el Código de Procedimiento Civil fue derogado por el artículo 626 de actual Código de General del Proceso el cual dispone "(...) El juez rechazará, mediante providencia motivada, las pruebas ilícitas, las notoriamente impertinentes, las inconducentes y las manifiestamente superfluas o inútiles (...)".

Es por lo anterior que tener en cuenta los conceptos de conducencia pertinencia utilidad y apreciar la validez de las pruebas es un estudio propio de este Despacho.

En relación con la Conducencia, esta se tiene como la idoneidad jurídica que tiene la prueba para demostrar un supuesto de hecho.

Respecto de la Pertinencia se debe entender como la relación de facto entre los hechos que se pretenden demostrar con el empleo del medio de prueba solicitado y el tema objeto de prueba dentro del proceso

Finalmente la *Utilidad* de la prueba, concierne a llevar al proceso pruebas que presten algún servicio al proceso o aporte algún elemento nuevo que aclare el supuesto de hecho de la investigación, entonces se colige respecto de la utilidad de la prueba, que esta debe producir un provecho desde el punto de vista procesal, es decir, que debe prestar algún servicio al juez que deba ser tomada dentro del proceso y ayuda a obtener la convicción del juzgador respecto de los hechos sobre los cuales se fundamentó un determinada investigación.¹

Así mismo, el Doctor, Parra Quijano, señalo en su obra Manual de Derecho Probatorio que "(...) en principio las pruebas impertinentes e inconducentes o inútiles pero puede suceder que a pesar de que la prueba sea pertinente y conducente resulte inútil.

Los casos de inutilidad son:

- a) cuando se llevan pruebas encaminadas a demostrar hechos contrarios a una presunción de derecho, esto es, de la llamadas *jure et de jure* las que no admiten pruebas en contrario,
- b) cuando se trata de demuestra el hecho presumido sea por presunción *jure et de jure* o *juris tantum*, cuando no se está discutiendo aquel;
- c) cuando el hecho este plenamente demostrado dentro del proceso y se pretende con otras pruebas demostrarlo (...);

¹ DEVIS HECHANDIA Hernando, Teoría General de la Prueba, Tomo I, Capítulo 4, Editorial Biblioteca Jurídica Dike, Bogotá, 1993

RESOLUCIÓN No. DEL

Por la cual se resuelve el recurso de reposición interpuesto por la empresa OPERADORA PORTUARIA DEL CARIBE S.A.S. CARIBBSA PORT, identificada con NIT No. 806.004.895-4 contra la Resolución No. 075616 del 22 de Diciembre de 2016

d) cuando se trata de desvirtuar lo que ha sido el objeto del juzgamiento y ha hecho tránsito a cosa juzgada o en el evento de que se trata de demostraciones con otras pruebas, lo ya declarado en la sentencia que ha hecho tránsito a cosa juzgada”.²

De acuerdo a lo anterior esta Delegada, aplicará lo dispuesto en el artículo 176 del Código General de Proceso que reza:

“(...) Artículo 176. Apreciación de las pruebas.

Las pruebas deberán ser apreciadas en conjunto, de acuerdo con las reglas de la sana crítica, sin perjuicio de las solemnidades prescritas en la ley sustancial para la existencia o validez de ciertos actos. (...)”

Ahora, el manifiesto de carga N° 126101 aportado dentro del recurso de reposición y en subsidio de apelación, este Despacho considera pertinente establecer que 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 de transporte 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 (...).” (Subrayado fuera de texto)

Igualmente respecto del citado manifiesto el Consejo de Estado, Sala de Consulta y Servicio Civil, en concepto 1240 de 1999 expresó:

“(...) el manifiesto de carga se define como el documento que ampara el transporte de mercancías ante las distintas autoridades (...)”.

² PARRA QUIJANO, Jairo. Manual de Derecho Probatorio. Décima Tercera Edición, Bogotá, 2002, Ps. 144 y 145.

Por la cual se resuelve el recurso de reposición interpuesto por la empresa OPERADORA PORTUARIA DEL CARIBE S.A.S. CARIBBSA PORT, identificada con NIT No. 806.004.895-4 contra la Resolución No. 075616 del 22 de Diciembre de 2016

Por lo cual debe ser portado por el conductor del vehículo durante todo el recorrido. El manifiesto es expedido directamente por la empresa de transporte de carga y la hace responsable del cumplimiento de las obligaciones que surjan tanto de la operación como del contrato de transporte

En relación a este mismo planteamiento, el Ministerio de Transporte en varios conceptos expresó:

"(...) al efectuarse el servicio particular o privado de transporte terrestre automotor de carga el conductor debe exhibir a la autoridad de tránsito y transporte la correspondiente factura de compraventa de la mercancía y/o remisión, que demuestre que su titularidad corresponde a quien hace este transporte, o la prueba de que la carga se generó dentro del ámbito de las actividades del particular y que además es el propietario del respectivo vehículo (...)"³

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.

Ahora, en el caso en concreto, se establece que la Superintendencia de Puertos y Transporte; inspecciona, vigila y controla; la totalidad de la operación de transporte, y no solo el Despacho que realice la empresa, toda vez que la misma, está propensa a diferentes acontecimientos propios del transporte; durante el trayecto de la mercancía a través del territorio nacional.

Consecuentemente, es mediante la habilitación que realiza el Estado a través del Ministerio de Transporte; que éste puede ejercer control sobre la empresa que preste el servicio público terrestre automotor de carga; transporte que no solo se presta dentro de la ejecución de una sola obligación contractual; sino en el desarrollo de múltiples obligaciones; es decir, tanto el despacho hacia el destino de la mercancía; como todo su viaje y final entrega al destinatario de la misma.

Es por ello, que no basta probar una sola actividad dentro de la particularidad del transporte; como lo demuestra el manifiesto de carga, sino que la actividad probatoria de la empresa debe ser de tal forma, que demuestre ampliamente que se llevó a cabo un transporte completo; ajustado al ordenamiento legal, en especial a la normatividad propia del transporte de carga.

Igualmente, en lo concerniente al estudio de las remesas terrestres de carga aportadas, documentos que sustentan el manifiesto de carga; el otro documento aportado; se encuentra descrito en el decreto 173 de 2001:

³ Ministerio de Transporte, Oficina Asesora Jurídica, Concepto No. 17087 del 2 de mayo de 2005:

Por la cual se resuelve el recurso de reposición interpuesto por la empresa OPERADORA PORTUARIA DEL CARIBE S.A.S. CARIBBSA PORT, identificada con NIT No. 806.004.895-4 contra la Resolución No. 075616 del 22 de Diciembre de 2016

"(...) Artículo 30. Remesa terrestre de carga. Además del manifiesto de carga, el transportador autorizado está obligado a expedir una remesa terrestre de carga de acuerdo con lo señalado en los artículos 1018 y 1019 del Código de Comercio, en la cual constarán las especificaciones establecidas en el artículo 1010 del mismo código, proporcionadas por el remitente, así como las condiciones generales del contrato de transporte. (...)" (Subrayado fuera de texto)

Bajo ese entendido; la remesa no es un documento único y suficiente dentro del transporte de las mercancías que requieran la expedición del manifiesto de carga; en ese sentido es importante recalcar que no se constituye en plena prueba para la administración; teniendo en cuenta que igualmente, no demuestra la totalidad de la totalidad del recorrido, es decir la operación de la empresa, y el cumplimiento de sus obligaciones en el trayecto.

De acuerdo a lo indicado; no logra la empresa demostrar por medio del documento aportado; que desarrolló toda la actividad comercial bajo esos parámetros expuestos, puesto que no se demostró la totalidad de la operación transportadora llevada a cabo.

En relación con la Hoja de Ruta, este Despacho indica que ésta solo logra demostrar que el vehículo cumplió con el trayecto trazado para el cumplimiento del contrato de transporte realizado; es decir que efectivamente pase por los lugares determinados; y no ejecute de forma diferente a lo pactado la actividad comercial.

Por otra parte, en lo concerniente a la Guía Única del Transporte de carga, este Despacho considera pertinente analizar que la misma no hace la indicación expresa acerca del peso que se comprometió a transportar la empresa de transporte de carga; igualmente, la misma demuestra las condiciones en las cuales se pactó inicialmente el transporte, igualmente la misma fue expedida cinco días antes de la detección de la comisión de la infracción; toda vez que la misma no demuestra enteramente la operación de transporte; teniendo en cuenta la que no demuestra con inmediatez la forma en la cual se desarrolló el transporte de mercancías.

En relación con la prueba sobre el registro nacional de remolques; con el cual se demuestra la capacidad total de la carga; este Despacho considera tal prueba inconducente, toda vez que si bien la misma demuestra la cantidad de carga, no prueba que la empresa haya mantenido las condiciones propias del trayecto, de acuerdo a las disposiciones propias del transporte de carga por carretera.

En lo concerniente al oficio dirigido hacia el Ministerio de Transporte; para que certifique la veracidad de la información reportada; este Despacho indica que dicha prueba es impertinente e inconducente; toda vez que al allegar la empresa la prueba documental que permitió endilgar responsabilidad sobre la empresa de transporte; reafirmó las condiciones se sustentó la operación de transporte.

Por la cual se resuelve el recurso de reposición interpuesto por la empresa OPERADORA PORTUARIA DEL CARIBE S.A.S. CARIBBSA PORT, identificada con NIT No. 806.004.895-4 contra la Resolución No. 075616 del 22 de Diciembre de 2016

En cuanto a las manifestaciones acerca, del estado de las básculas ubicadas en el territorio nacional, es preciso indicar que la Delegada de Tránsito y Transporte; no es la entidad competente respecto de los procesos técnicos y administrativos que se surtan ante ellas; por tanto se acoge a se acoge a lo dispuesto por el artículo 11 de la Resolución 4100 de 2004 que indica:

"(...) las disposiciones sobre pesos por eje y peso bruto vehicular exclusivamente serán controladas mediante el pesaje de los vehículos en basculas diseñadas y construidas para tal fin, las cuales deberán tener la respectiva certificación del centro de metrología de la Superintendencia de Industria y Comercio, SIC, de acuerdo con el Sistema nacional de Normalización, Certificación y metrología (...)"

Actualmente dichas funciones fueron asignadas Al ORGANISMO NACIONAL DE ACREDITACION DE COLOMBIA ONAC, de acuerdo a lo dispuesto en el Decreto 4738 de 2008, de acuerdo al régimen de Transición propuesto en el artículo 5 numeral 3. Funciones confirmadas mediante Resolución 1471 de 2014. Por lo anterior, si se tenía algún reclamo sobre el funcionamiento de la báscula, acerca de las certificaciones de calibración y/o procedimientos de las Básculas o demás procesos o sujetos involucrados en el mantenimiento y calibraciones, la investigada debió elevar queja ante la entidad encargada, ya que esta información sobrepasa de la órbita de la competencia de esta Delegada.

No obstante, si la empresa investigada, desea conocer la información en relación con la calibración de las básculas; la Superintendencia de Puertos y Transporte habilitó para conocimiento del Gremio el link <http://www.supertransporte.gov.co/index.php/la-entidad/363-cert-basculas>.

Esta prueba, se reitera es inconducente, toda vez que el objeto de la presente actuación administrativa, no versa acerca de las condiciones técnicas de los instrumentos de medición ubicados en el territorio nacional, sino sobre la diligencia y las actuaciones propias de las empresas habilitadas para prestar el servicio de carga por carretera; de acuerdo a las obligaciones adquiridas en gracia de la celebración del contrato de transporte.

En relación con la solicitud de designación del auxiliar de justicia este Despacho considera esta prueba inconducente, dado que dentro del expediente obran documentales con fuerza probatoria de documento autentico, es por ello que designar un auxiliar de la justicia para determinar el daño antijurídico que pudo sufrir en Estado, no procede toda vez que en las funciones administrativas de este Despacho, no se llevan a cabo por el daño producido sino por el amparo a bienes jurídicos de los demás administrados, y es así como se protegen los intereses colectivos de los particulares del Territorio Nacional.

Efectivamente la imposición de la sanción administrativa no recae sobre el daño que haya sufrido la infraestructura, sino sobre los bienes jurídicos de

Por la cual se resuelve el recurso de reposición interpuesto por la empresa OPERADORA PORTUARIA DEL CARIBE S.A.S. CARIBBSA PORT, identificada con NIT No. 806.004.895-4 contra la Resolución No. 075616 del 22 de Diciembre de 2016

especial protección que debe proteger de las conductas no ajustadas que se pueden presentar dentro del gremio transportador; tal como lo ha indicado la Corte Constitucional "(...) es través del derecho administrativo sancionador se pretende garantizar la preservación y restauración del ordenamiento jurídico, mediante la imposición de una sanción que no sólo repruebe sino que también prevenga la realización de todas aquellas conductas contrarias al mismo. Se trata, en esencia, de un poder de sanción ejercido por las autoridades administrativas que opera ante el incumplimiento de los distintos mandatos que las normas jurídicas imponen a los administrados y aún a las mismas autoridades públicas (...)"⁴ Es por ello que designar un auxiliar que determine el daño; no aportaría elementos que desvirtúen la responsabilidad de la empresa dentro del sobrepeso presentado en el transporte de mercancías del día 05 de Mayo de 2014.

3. Acerca de la aplicación del principio de inocencia; y el manifiesto de carga, este Despacho; no encuentra dentro del acervo probatorio de la investigación adelantada, el manifiesto que soportó la operación mercantil de transporte el día 05 de Mayo de 2014; es decir que si la empresa actúa de manera pasiva dentro de la carga probatoria prevista, no puede la Administración llegar a la certeza sobre las condiciones en las cuales la empresa habilitada, permitió y demás; que se llevara a cabo el transporte de mercancías; en los siguientes términos:

"(...) La presunción de inocencia va acompañada de otra garantía: "el in dubio pro administrado", toda vez que si el Estado no cumple con la carga probatoria que le corresponde y existen dudas razonables respecto de la responsabilidad de quien está siendo objeto de investigación, la única respuesta posible es la exoneración.

No obstante lo anterior, es indispensable señalar que los principios de presunción de inocencia y de "in dubio pro administrado", admiten modulaciones en derecho administrativo sancionatorio que incluso podría conducir a su no aplicación, es decir procedimientos administrativos sancionatorios en los que se parte de la regla inversa: se presume la culpabilidad, de forma tal que la carga de la prueba se desplaza al presunto infractor y para que éste no sea declarado responsable 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). No se trata de un régimen de responsabilidad objetiva sino de una reasignación de la carga probatoria, la responsabilidad sigue siendo subjetiva porque como se desprende de lo afirmado existe la posibilidad de exoneración comprobando un comportamiento ajustado al deber objetivo de cuidado⁵. (...)"

⁴ Corte Constitucional, Magistrado Ponente, GABRIEL EDUARDO MENDOZA MARTELO, Referencia: expediente D-7928, Sentencia 401 de 2010 del veintiséis (26) de mayo de dos mil diez (2010)

⁵ Cfr. Corte Constitucional. Sentencia C – 595 del 27 de julio de 2010. M. P. Jorge Iván Palacio Palacio.

Por la cual se resuelve el recurso de reposición interpuesto por la empresa OPERADORA PORTUARIA DEL CARIBE S.A.S. CARIBBSA PORT, identificada con NIT No. 806.004.895-4 contra la Resolución No. 075616 del 22 de Diciembre de 2016

Es entonces propio, precisar que la administración ha permitido que la vigilada, se pronunciara dentro de las oportunidades procesales, y demostrara su diligencia y encadenado a ello, su inocencia frente a los cargos propuestos por la Delegada, lo cual no sucedió en el presente caso, puesto que las pruebas aportadas por la misma, no lograron demostrar de manera efectiva, el correcto actuar dentro de sus obligaciones como empresa habilitada para el transporte terrestre automotor de carga.

4. En relación con la nulidad propuesta, debido al diligenciamiento del IUIT; este Despacho observa que la misma no procede, ya que dentro del documento, no se encuentran enmendaduras; ni correcciones en los datos diligenciados.

Así mismo, se observa; como ya se indicó anteriormente, dentro de la casilla 16 Observaciones; que se indicó claramente la empresa que expidió el manifiesto de carga, diligenciado "CARIBBSA PORT" siendo ésta la empresa que expidió el manifiesto de carga.

Igualmente, se acota que de acuerdo a la naturaleza de la mercancía, no se realizó el correspondiente trasbordo, y prueba de ello es la ausencia del tiquete de báscula de verificación; con el cual se permitiría continuar con el trayecto.

5. En lo relacionado con la atipicidad; este Despacho indica que, la investigación iniciada de acuerdo al informe de Infracción de Transporte N° 347918 de 05 de Mayo de 2014; se dio por la infracción al régimen de transporte en Colombia, es por ello que la entidad, no puede hacer un juicio de valor acerca de una conducta en específico de las contempladas en el código de infracción, toda vez que pudieron ser distintos los modos, bajos los cuales actuó la empresa.

Ahora bien, la posibilidad de dejar abierta la comisión de la conducta; permite claramente que la empresa dentro de su defensa pueda probar de manera amplia su correcto actuar frente a las obligaciones que le impone el Estado como empresa habilitada para prestar el servicio público terrestre automotor de carga.

En ese sentido, no pretende la superintendencia encasillar una conducta determinada hacia la empresa investigada, toda vez que la misma puede cumplir diversos roles de responsabilidad; frente a un despacho de mercancías.

Es por ello, que este Despacho no le otorga razón a la recurrente, obedeciendo a que esta Delegada no adelanta actuaciones en sentido exegético literal de las normas violadas, sino por la responsabilidad que recae sobre la empresa contra la cual se adelanta la investigación.

Adicionalmente a lo mencionado; este Despacho indica que como parte del principio del debido proceso se desprende el principio de legalidad, el cual indica que cuando de una actuación administrativa se desglose la facultad

RESOLUCIÓN No. DEL

Por la cual se resuelve el recurso de reposición interpuesto por la empresa OPERADORA PORTUARIA DEL CARIBE S.A.S. CARIBBSA PORT, identificada con NIT No. 806.004.895-4 contra la Resolución No. 075616 del 22 de Diciembre de 2016

para imponer sanciones, es porque la misma ha sido otorgada por la Ley. Es decir, para el ejercicio de esa potestad opera el principio de la tipicidad administrativa, esto es que la conducta sancionable, así como la consecuente sanción, deben estar de manera inequívoca, clara y expresamente definidas por el legislador, pues no se trata de una potestad discrecional sino reglada.

Constituye un principio eminentemente garantista de las actuaciones administrativas y con mayor razón, de aquellas que tienen connotación sancionatoria, en la medida que los ciudadanos o los administrados, en general, tienen derecho a conocer previamente cuales son las consecuencias que les acarrea la comisión de una conducta antijurídica en el ámbito del derecho administrativo, es decir, las normas tanto sustanciales como procesales deben ser preexistentes al acto que se imputa, acorde con el mandato *supra legal* contenido en el inciso 2º del artículo 29 de la Carta Política.

La Corte Constitucional, en Sentencia C-710 de 2001, al referirse a éste principio, señaló:

"(...) El principio constitucional de legalidad tiene una doble condición, de un lado es el principio rector del ejercicio del poder y del otro, es el principio rector del derecho sancionador. Como principio rector del ejercicio del poder se entiende que no existe facultad, función o acto que puedan desarrollar los servidores públicos que no esté prescrito, definido o establecido en forma expresa, clara y precisa en la ley. Este principio exige que todos los funcionarios del Estado actúen siempre sujetándose al ordenamiento jurídico que establece la constitución y lo desarrollan las demás reglas jurídicas (...)"

Bajo tal perspectiva, la potestad sancionadora y el principio de legalidad son conceptos jurídicos íntimamente relacionados, de suerte que dicha potestad sólo tiene justificación en la medida que se encuadre dentro del citado principio. De no ser así, el Estado estaría imposibilitado, por lo menos de manera legítima, para ejercer su poder de coerción toda vez que, conforme a la Carta Política, nadie podrá ser juzgado sino conforme a las leyes preexistentes al acto que se le imputa.

Entonces, el principio de legalidad presupone la existencia previa de una Ley que señale las conductas merecedoras de reproche y la consecuente sanción, pues no podría entenderse, a la luz del principio que se estudia, que la Administración, so pretexto de ejercer la titularidad de la potestad sancionatoria, tuviese igualmente la facultad para establecer las prohibiciones y las sanciones, sin duda ello es un tema de reserva de ley.

En efecto la Corte Constitucional, en Sentencia C-921 de 2001, precisó el alcance del principio de legalidad frente a la potestad sancionadora de la administración al señalar que si bien es cierto, el artículo 29 de la Carta prevé que éste rige tanto las actuaciones judiciales como las administrativas, y está integrado, a su vez, por otros dos principios: el de reserva legal y el de tipicidad, también lo es que en materia administrativa se predica una mayor

Por la cual se resuelve el recurso de reposición interpuesto por la empresa OPERADORA PORTUARIA DEL CARIBE S.A.S. CARIBBSA PORT, identificada con NIT No. 806.004.895-4 contra la Resolución No. 075616 del 22 de Diciembre de 2016

flexibilidad en su aplicación que la atribuida a los mismos principios en el derecho penal.

Dijo la Corte en la sentencia en comentario:

"(...) El principio de legalidad que rige tanto las actuaciones judiciales como las administrativas, está integrado, a su vez, por otros dos principios: el de reserva legal y el de tipicidad. De conformidad con el primero sólo el legislador está constitucionalmente autorizado para consagrar conductas infractoras de carácter delictivo, contravencional o correccional, establecer penas restrictivas de la libertad o sanciones de carácter administrativo o disciplinario, y fijar los procedimientos penales o administrativos que han de seguirse para efectos de su imposición. De acuerdo con el segundo, el legislador está obligado a describir la conducta o comportamiento que se considera ilegal o ilícito, en la forma más clara y precisa posible, de modo que no quede duda alguna sobre el acto, el hecho, la omisión o la prohibición que da lugar a sanción de carácter penal o disciplinario. Igualmente, debe predeterminedar la sanción indicando todos aquellos aspectos relativos a ella, esto es, la clase, el término, la cuantía, o el mínimo y el máximo dentro del cual ella puede fijarse, la autoridad competente para imponerla y el procedimiento que ha de seguirse para su imposición. Así las cosas, "el principio de reserva legal, implica en el Estado democrático de derecho, que él único facultado para producir normas de carácter penal es el legislador, pues además de ser esa su función natural en desarrollo del principio de división de poderes, en él se radica la representación popular, la cual es esencial en la elaboración de todas las leyes, pero muy especialmente en las de carácter penal.

Los principios que rigen en materia penal no son aplicables con la misma rigidez y rigurosidad al proceso administrativo disciplinario, de ahí que la Corte haya señalado en reiterada jurisprudencia, que los principios que rigen el derecho penal son aplicables mutatis mutandi (sic) al derecho disciplinario, lo cual encuentra justificación en la naturaleza y fines de uno y otro. "La no total aplicabilidad de las garantías del derecho penal al campo administrativo obedece a que mientras en el primero se protege el orden social en abstracto y su ejercicio persigue fines retributivos, preventivos y re socializadores, la potestad sancionatoria de la administración se orienta más a la propia protección de su organización y funcionamiento, lo cual en ocasiones justifica la aplicación restringida de estas garantías -quedando a salvo su núcleo esencial- en función de la importancia del interés público amenazado o desconocido.(...)" (Subrayado fuera de texto)

A partir de los parámetros señalados por la Corte Constitucional, al revisar la constitucionalidad de las normas sancionatorias de carácter administrativo, la Sala concluyó que:

- ✓ De conformidad con lo previsto en el artículo 29 de la Constitución es al legislador a quien le compete definir la tipicidad de las conductas

Por la cual se resuelve el recurso de reposición interpuesto por la empresa OPERADORA PORTUARIA DEL CARIBE S.A.S. CARIBBSA PORT, identificada con NIT No. 806.004.895-4 contra la Resolución No. 075616 del 22 de Diciembre de 2016

constitutivas de una sanción administrativa, por lo tanto, no es posible que la administración, so pretexto de aplicar la norma modifique elementos esenciales del tipo y por esta vía agrave la sanción prevista por el legislador.

- ✓ El principio de tipicidad a través del cual se garantiza la seguridad jurídica a los administrados se cumple en la medida en que el legislador defina los aspectos esenciales de la norma sancionatoria, es decir, que sea éste el que defina el sujeto activo, describa nítidamente la conducta y defina la sanción.
- ✓ La conducta y la sanción deben tener una relación proporcional y razonada de tal manera que conmine a los particulares a cumplir la ley para hacer efectivo los derechos y el interés público protegido en la disposición de que se trate.

Es de señalar que tal principio tiene excepciones, en ese sentido en materia contractual es riguroso en el caso de la Caducidad y algunas cláusulas exorbitantes, pues la Ley establece los supuestos que las configuran y los contratos que las incluyen.

Por otra parte, la mayoría de las sanciones provienen del contrato, con fundamento en las disposiciones de los Códigos Civil y de Comercio que permiten imponer sanciones en caso de incumplimientos; no obstante, se sigue respetando el principio de legalidad en el entendido en que el contrato define previamente la conducta objeto de reproche y la sanción a imponerse.

En ese orden ideas; no le otorga razón el Despacho a la recurrente, en atención a la atipicidad propuesta.

6. En relación a la falsa motivación propuesta por la defensa; en la cual indica que no se exponen los motivos; en los cuales se basa la administración para iniciar la investigación administrativa; y solo se hace referencia a las pruebas aportadas por la investigada; este Despacho precisa que la investigación se inició en base al Informe de Infracción de Transporte cual es un documento autentico de acuerdo a lo previsto en los artículos 243, 244 y 257 del Código General del Proceso que rezan:

(...) ARTÍCULO 243. DISTINTAS CLASES DE DOCUMENTOS. Párrafo 2 "Los documentos son públicos o privados. Documento público es el otorgado por el funcionario público en ejercicio de sus funciones o con su intervención. Así mismo, es público el documento otorgado por un particular en ejercicio de funciones públicas o con su intervención. Cuando consiste en un escrito autorizado o suscrito por el respectivo funcionario, es instrumento público; cuando es autorizado por un notario o quien haga sus veces y ha sido incorporado en el respectivo protocolo, se denomina escritura pública".

ARTÍCULO 244. DOCUMENTO AUTÉNTICO. "Es auténtico un documento cuando existe certeza sobre la persona que lo ha

Por la cual se resuelve el recurso de reposición interpuesto por la empresa OPERADORA PORTUARIA DEL CARIBE S.A.S. CARIBBSA PORT, identificada con NIT No. 806.004.895-4 contra la Resolución No. 075616 del 22 de Diciembre de 2016

elaborado, manuscrito, firmado, o cuando exista certeza respecto de la persona a quien se atribuya el documento.

Los documentos públicos y los privados emanados de las partes o de terceros, en original o en copia, elaborados, firmados o manuscritos, y los que contengan la reproducción de la voz o de la imagen, se presumen auténticos, mientras no hayan sido tachados de falso o desconocidos, según el caso

ARTÍCULO 257. ALCANCE PROBATORIO. *Los documentos públicos hacen fe de su otorgamiento, de su fecha y de las declaraciones que en ellos haga el funcionario que los autoriza. Las declaraciones que hagan los interesados en escritura pública tendrán entre estos y sus causahabientes el alcance probatorio señalado en el artículo 250; respecto de terceros se apreciarán conforme a las reglas de la sana crítica (...)*

La presunción de autenticidad hace referencia a la certeza existente sobre la persona que ha elaborado el documento, figura que encuentra sustento en el artículo 83 de la Constitución Política que indica: "*Las actuaciones de los particulares y de las autoridades públicas deberán ceñirse a los postulados de buena fe, la cual se presumirá en todas las gestiones que aquellos adelanten ante éstas*". De igual manera, el artículo 54 del Decreto 3366 de 2003 señala; los agentes de control levantarán las infracciones a las normas de transporte en el formato que para efecto reglamentará el Ministerio de Transporte y, que este informe se tendrá como prueba para el inicio de la investigación administrativa correspondiente.

Bajo lo descrito en la casilla 16; es necesario establecer que el agente de Tránsito y Transporte suscribe y adhiere el contenido del tiquete de báscula; dentro del Informe Único de Infracción de Transporte; es decir que el documento expedido en el Instrumento de medición; es ratificado con la rúbrica del funcionario.

7. En relación con las básculas, este Despacho indica que dentro de la presente actuación, ya se pronunciaron sobre la falta de competencia sobre dichos instrumentos de medición.

8. Respecto de las facultades para graduar la sanción, 3366 de 2003 y la gradualidad; las facultades para graduar la sanción, y la proporcionalidad con la cual se impuso la sanción; este Despacho no comparte la afirmación de la defensa, en lo referente a la ilegalidad; teniendo en cuenta que la ley 489 de 1998 determino que las Superintendencias son organismos creados por la ley, que cumplen funciones de inspección y vigilancia atribuidas por la ley, y que la dirección de estas estará a cargo del Superintendente, igualmente el Decreto 101 de 2000 determino que por medio del principio de Delegación determino que dentro de las funciones del Supertransporte están:

Por la cual se resuelve el recurso de reposición interpuesto por la empresa OPERADORA PORTUARIA DEL CARIBE S.A.S. CARIBBSA PORT, identificada con NIT No. 806.004.895-4 contra la Resolución No. 075616 del 22 de Diciembre de 2016

"(...) Artículo 44. FUNCIONES DELEGADAS EN LA SUPERTRANSPORTE. La Supertransporte cumplirá las siguientes funciones:

- 1. Velar por el desarrollo de los principios de libre acceso, calidad y seguridad, en la prestación del servicio de transporte.*
- 2. Inspeccionar, vigilar y controlar el cumplimiento de las normas internacionales, leyes, decretos, regulaciones, reglamentos y actos administrativos que regulen los modos de transporte, y aplicar las sanciones correspondientes, en los casos en que tal función no esté atribuida a otra autoridad.*
- 3. Inspeccionar, vigilar y controlar el cumplimiento de las normas nacionales de tránsito, y aplicar las sanciones correspondientes, en los casos en que tal función no esté atribuida a otra autoridad. (...)"*

Aunado a lo anterior., el decreto 1016 de 2000; "por el cual se modifica la estructura de la Superintendencia de Puertos y Transporte" reafirma las funciones propias y específicas de la entidad; disponiendo lo siguiente:

"(...) Artículo 4º. Funciones. La Superintendencia de Puertos y Transporte, además de las previstas en la Ley 01 de 1991, ejercerá las siguientes funciones:

[...]

- 4. Inspeccionar, vigilar y controlar el cumplimiento de las normas nacionales de tránsito y aplicar las sanciones correspondientes, en los casos en que tal función no esté atribuida a otra autoridad (...)*

Artículo 14. Superintendencia Delegada de Tránsito y Transporte. Son funciones de la Superintendencia Delegada de Tránsito y Transporte las siguientes:

[...]

- 13. Imponer las sanciones y expedir los actos administrativos a que diere lugar en desarrollo de la labor de inspección, control y vigilancia en materia de tránsito y transporte. (...)"*

De acuerdo a lo anterior, se hace necesario señalar que ciertamente la descripción de las conductas que constituyen infracciones de transporte y más específicamente la que establece el sobrepeso como contravención está consagrada en la Ley 336 de 1996, norma que tiene plena vigencia y por tanto plenos efectos jurídicos.

CAPÍTULO NOVENO **Sanciones y procedimientos**

"Artículo 46. Con base en la graduación que se establece en el presente artículo, las multas oscilarán entre 1 y 2.000 salarios mínimos mensuales vigentes teniendo en cuenta las implicaciones de la infracción y procederán en los siguientes casos:

RESOLUCIÓN No. DEL

Por la cual se resuelve el recurso de reposición interpuesto por la empresa OPERADORA PORTUARIA DEL CARIBE S.A.S. CARIBBSA PORT, identificada con NIT No. 806.004.895-4 contra la Resolución No. 075616 del 22 de Diciembre de 2016

a) (...)

b) <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 autorizados, o cuando se compruebe que el equipo excede los límites permitidos sobre dimensiones, peso o carga.

c) (...)

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;(...)"

Como vemos, la conducta está tipificada como contravención en la Ley 336 de 1996, la cual también, estatuye la correspondiente sanción por el hecho del sobrepeso. Sin embargo debe distinguirse que la consagración de las correspondientes sanciones a las conductas que previamente se han establecido como contravenciones, las cuales igualmente, están establecidas, para el caso en concreto, en el literal d) del artículo 46 de la Ley 336 de 1996. En este orden de ideas, el Decreto 3366 de 2003, es un desarrollo reglamentario que fijó unos marcos de sanción respecto a las conductas aludidas en la Ley 336 de 1996 para el caso concreto el sobrepeso, sin tener en cuenta que la misma ley tenía expresamente consagrada la sanción a imponer en los eventos de la conducta aquí investigada.

Conforme a lo anterior, esta entidad se encuentra facultada para aplicar las sanciones correspondientes, es decir, aplicar lo establecido en el capítulo IX del Estatuto Nacional del Transporte, en vista de lo anterior se expidió la circular para graduar las sanciones de acuerdo a cada caso específico, es decir, la sanción que procederá para los camiones, tracto-camiones con semirremolque en concordancia con el sobrepeso al momento de pasar por la estación de pesaje o bascula camionera. Con todo lo anterior, se reafirma que la Superintendencia de Puertos y Transporte no ha se ha extralimitado en sus funciones; pues la misma ley establece las sanciones a imponer desde 1 SMLMV hasta los 700 SMLMV.

Por ende se expidió el nuevo criterio de gradualidad alegado por la recurrente, sobre el oficio 20118100074403 sobre "justificación y adopción de tabla de criterios graduación sanciones por sobrepeso"; este Despacho indica que la Superintendencia de Puertos y Transporte expidió un nuevo oficio No. 20168000006083 de 18 de Enero de 2016 acorde a lo dispuesto en la resolución 4100 de 2004, modificada por la resolución 1782 de 2009, en el cual indica:

"(...) Con el objetivo de poner en sintonía, esta Superintendencia con los cambios económicos y sociales que atraviesa el país, se hace necesario replantear y fijar nuevos lineamientos para la imposición de sanciones que versan sobre el transporte de carga con peso superior al autorizado. Para tal efecto, es necesario modificar los criterios

Por la cual se resuelve el recurso de reposición interpuesto por la empresa OPERADORA PORTUARIA DEL CARIBE S.A.S. CARIBBSA PORT, identificada con NIT No. 806.004.895-4 contra la Resolución No. 075616 del 22 de Diciembre de 2016

establecidos en el memorando N° 20118100074403 de 14 de Septiembre de 2011 con el cual se justificó y se realizó la adopción de criterios de graduación de sanciones por sobrepeso. (...)

En ese horizonte, se reitera el principio de proporcionalidad cumple dos funciones i) en primer lugar sirve de criterio de acción, esto es; como sustento de las actuaciones de los distintos órganos del Estado, el cual se realiza con su observancia y aplicación a cada caso concreto ii) en segundo lugar es un criterio de control, pues debe adoptarlo el juez para efectos de evaluar la proporcionalidad de la respectiva actuación administrativa

Es así como el principio de proporcionalidad exige un juicio ex-ante y otro ex-post en relación con la decisión administrativa, más aún, cuando se trata del ejercicio de una potestad de naturaleza sancionatoria

De otra parte, la discrecionalidad es también un criterio que se debe tener en cuenta para la graduación de las sanciones, en el caso que nos ocupa por el transporte de carga con peso superior al autorizado, dado que la norma da a la fallador la facultad para elegir entre un mínimo y un máximo de rangos para imponer la sanción (...)"

Bajo estas circunstancias, las normas establecidas por la entidad no resultan desproporcionadas, si se tiene en cuenta la clase de bienes jurídicos de rango constitucional y fundamental que en realidad se ampara y que van desde la seguridad de las personas usuarias de la red vial nacional, hasta la misma vida de estas, y de todos los habitantes del territorio nacional.

En lo concerniente a la aplicación de los preceptos propios de la sentencia C 160 de 1998 y concepto 1311 de septiembre de 2008, emitido por el Ministerio de Transporte, sobre aplicación de sanción dentro de los respectivos procesos y gradualidad de las mismas, se hace necesario señalar que si bien la Ley 336 de 1996 es mediante la cual se adopta el Estatuto Nacional de Transporte es por medio de la Resolución No. 10800 de 2003 que por concordancia con la misma Ley "Por la cual se reglamenta el formato para el Informe de Infracciones de Transporte de que trata el artículo 54 del Decreto número 3366 del 21 de noviembre de 2003", luego no se puede considerar que no existe una norma que regule el caso y hacer un juicio a la ligera determinando que no existe normativa aplicable conforme al principio de gradualidad.

Respecto a la Facultad Sancionadora podemos afirmar que la Superintendencia de Puertos y Transporte expidió el oficio No. 20118100074403 del 10 de octubre del 2011, el cual puso en conocimiento al gremio a través de su página, en el cual indica: "El Sobrepeso en el transporte de carga. Bogotá, 10 de octubre de 2011. La Superintendencia de Puertos y Transporte, adoptó un nuevo modelo de gradualidad que será aplicado a empresas de transporte de carga que infrinjan la norma. De acuerdo a ciertos criterios objetivos, como el tipo de vehículo, el sobrepeso

Por la cual se resuelve el recurso de reposición interpuesto por la empresa OPERADORA PORTUARIA DEL CARIBE S.A.S. CARIBBSA PORT, identificada con NIT No. 806.004.895-4 contra la Resolución No. 075616 del 22 de Diciembre de 2016

detectado en el mismo, la afectación a la malla vial nacional y el margen de tolerancia, la Superintendencia de Puertos y Transporte estableció el modelo que determina el monto de la sanción (...). Posteriormente la Superintendencia de Puertos y Transporte expidió un nuevo oficio No. 2016800006083 de 18 de Enero de 2016 basado en la resolución 4100 de 2004, modificado por la resolución 1782 de 2009, el cual dejó sin efectos el oficio 20118100074403 sobre *"justificación y adopción de tabla de criterios graduación sanciones por sobrepeso"*

Luego, conforme a lo señalado en el Concepto 1311 de 2009 el cual indica que *"Finalmente vale resaltar que la autoridad local en materia de transporte es autónoma para imponer las sanciones que considere pertinentes y el Ministerio de Transporte no tienen facultad para determinar la nulidad los actos administrativos expedidos en cumplimiento de sus funciones (...)"*. Se encuentra acorde con la normativa y no carece de total validez el nuevo modelo de gradualidad establecido por la Superintendencia de Puertos y Transporte.

9. Finalmente, aduce la empresa que actuó con la debida diligencia; este Despacho indica que si bien las actuaciones administrativas, no obedecen a supuestos facticos similares, toda vez que los mismos pueden originarse o desarrollarse en situaciones infractoras distintas; debe la empresa que se arroga sobre sí, la responsabilidad sobre el transporte de mercancías, al solicitar la habilitación al Estado, y ejecutar su actividad comercial dentro del territorio nacional; debe demostrar su compromiso por el acatar la normatividad propia del transporte público terrestre automotor de carga.

Igualmente, este Despacho indica que el mismo no procede tal exoneración , toda vez que la empresa no demostró las condiciones totales en las cuales desarrolló el transporte de mercancías, es decir demostrar de manea suficiente que cumplió con las obligaciones propias impuestas dentro de su habilitación como empresa apta para prestar el servicio público terrestre automotor.

En este orden de ideas, toda vez que el la empresa OPERADORA PORTUARIA DEL CARIBE S.A.S. CARIBBSA PORT. no logró demostrar que no cometió la infracción impuesta a través de los medios probatorios aportados y obrantes en el expediente, se ha de confirmar la Resolución 075616 del 22 de Diciembre de 2016 mediante la cual fue sancionada.

En mérito de lo expuesto, esta Delegada,

RESUELVE

ARTICULO PRIMERO: Confirmar en todas sus partes la Resolución No. 075616 del 22 de Diciembre de 2016 con la cual se falla una investigación administrativa adelantada contra la empresa OPERADORA PORTUARIA DEL CARIBE S.A.S. CARIBBSA PORT, identificada con NIT No. 806.004.895-4, de conformidad con lo expuesto en la parte motiva del presente acto.

Por la cual se resuelve el recurso de reposición interpuesto por la empresa OPERADORA PORTUARIA DEL CARIBE S.A.S. CARIBBSA PORT, identificada con NIT No. 806.004.895-4 contra la Resolución No. 075616 del 22 de Diciembre de 2016

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

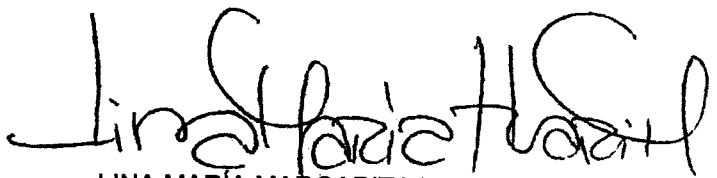
ARTÍCULO TERCERO: Comunicar el contenido de la presente resolución por conducto de la Secretaria General de la Superintendencia de Puertos y Transporte al Representante Legal y/o quien haga sus veces de la empresa OPERADORA PORTUARIA DEL CARIBE S.A.S. CARIBBSA PORT, identificada con NIT No. 806.004.895-4, en su domicilio principal en la ciudad de BOGOTA, D.C. / BOGOTA, en la CRA 12 NO. 84-12 OF 703, de conformidad con los artículos 66 y 67 del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo. Copia de la comunicación, deberá ser remitida a la Superintendencia Delegada de Tránsito y Transporte Terrestre Automotor para que forme parte del respectivo expediente.

Dada en Bogotá D. C, a los

4801

01 MAR 2017

COMUNÍQUESE Y CÚMPLASE,



LINA MARÍA MARGARITA HUARI MATEUS

Superintendente Delegado de Tránsito y Transporte Terrestre Automotor

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

Registro Mercantil

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

Razón Social	OPERADORA PORTUARIA DEL CARIBE S.A.S. - CARIBBSA PORT S.A.S.
Sigla	
Cámara de Comercio	BOGOTA
Número de Matrícula	0002129001
Identificación	NIT 806004895 - 7
Último Año Renovado	2016
Fecha de Matrícula	20110808
Fecha de Vigencia	99991231
Estado de la matrícula	ACTIVA
Tipo de Sociedad	SOCIEDAD COMERCIAL
Tipo de Organización	SOCIEDAD ANONIMA
Categoría de la Matrícula	SOCIEDAD ó PERSONA JURIDICA PRINCIPAL ó ESAL
Total Activos	2747884017.00
Utilidad/Perdida Neta	842025891.00
Ingresos Operacionales	0.00
Empleados	0.00
Afiliado	No



Actividades Económicas

- * 5224 - Manipulación de carga
- * 4923 - Transporte de carga por carretera

Información de Contacto

Municipio Comercial	BOGOTA, D.C. / BOGOTA
Dirección Comercial	CRA 12 NO. 84-12 OF 703
Teléfono Comercial	7957110
Municipio Fiscal	BOGOTA, D.C. / BOGOTA
Dirección Fiscal	CRA 12 NO. 84-12 OF 703
Teléfono Fiscal	7957111
Correo Electrónico	contabilidad@caribbsaport.com

Información Propietario / Establecimientos, agencias o sucursales

Tipo Id.	Número Identificación	Razón Social	Cámara de Comercio RM	Categoría	RM	RUP	ESAL	RNT
		CARIBBSA PORT	CARTAGENA	Sucursal				
		OPERADORA PORTUARIA DEL CARIBE S.A CARIBBSA PORT	CARTAGENA	Establecimiento				

Página 1 de 1

Mostrando 1 - 2 de 2

[Ver Certificado de Existencia y Representación Legal](#)

[Ver Certificado de Matrícula Mercantil](#)

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

[Representantes Legales](#)

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



CONFECAMARAS - Gerencia Registro Único Empresarial y Social Av. Calle 26 # 57-41 Torre 7 Of. 1501 Bogotá, Colombia



Superintendencia de Puertos y Transporte
República de Colombia



Al contestar, favor citar en el asunto este
No. de Registro 20175500160531



20175500160531

Bogotá, 01/03/2017

Señor
Representante Legal
OPERADORA PORTUARIA DEL CARIBE S.A.S.
CARRERA 12 No. 84 - 12 OFICINA 703
BOGOTA - D.C.

Respetado (a) Señor (a)

Para su conocimiento y fines pertinentes de manera atenta me permito comunicarle que la Superintendencia de Puertos y Transporte, expidió la (s) resolución (s) Nos. **4801 de 01/03/2017 POR LA CUAL SE RESUELVE UN RECURSO DE REPOSICION DENTRO DE UNA INVESTIGACION ADMINISTRATIVA A ESA EMPRESA**, para lo cual le anexo fotocopias de la misma.

Sin otro particular.

Diana C. Merchan B.

DIANA CAROLINA MERCHAN BAQUERO*
Coordinadora Grupo Notificaciones

Transcribio: FELIPE PARDO PARDO
Revisó: VANESSA BARRERA

B

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

