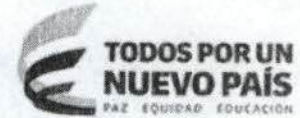




Superintendencia de Puertos y Transporte
República de Colombia



Al contestar, favor citar en el asunto, este
No. de Registro **20175500957621**

Bogotá, 28/08/2017



20175500957621

Señor
Representante Legal y/o Apoderado(a)
TRANSPORTES EL CONDOR LTDA
AUTOPISTA FLORIDABLANCA TORRE 2 OFICINA 803 ANILLO VIAL KILOMETRO 2176 CENTRO
NATURA
FLORIDABLANCA - SANTANDER

ASUNTO: NOTIFICACIÓN POR AVISO

De manera atenta, me permito comunicarle que la Superintendencia de Puertos y Transporte, expidió la(s) resolución(es) No(s) 38816 de 15/08/2017 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 resolutoria 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**

REPÚBLICA DE COLOMBIA



MINISTERIO DE TRANSPORTE
SUPERINTENDENCIA DE PUERTOS Y TRANSPORTE

RESOLUCIÓN No.
(038816) 15 AGO 2017

POR LA CUAL SE RESUELVE EL RECURSO DE APELACIÓN INTERPUESTO EN CONTRA DE LA RESOLUCIÓN N° 33809 DEL 25 DE JULIO DE 2016, POR MEDIO DE LA CUAL SE SANCIONÓ A LA EMPRESA DE TRANSPORTE PÚBLICO TERRESTRE AUTOMOTOR DE CARGA TRANSPORTES CONDOR LIMITADA. CON NIT 860.067.802 - 9.

EL SUPERINTENDENTE DE PUERTOS Y TRANSPORTE

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

HECHOS Y ACTUACIÓN ADMINISTRATIVA

La Policía de Carreteras en cumplimiento de sus funciones emitió y trasladó a esta entidad, el Informe Único de Infracción de Transporte No. 230171 del 29 de Diciembre de 2013, impuesto al vehículo de placas TEW-164.

Mediante Resolución No. 04676 del 29 de Enero de 2016, inició investigación administrativa en contra de la empresa de transporte público terrestre automotor de carga TRANSPORTES CONDOR LIMITADA. CON NIT 860-067-802 - 9, por presunta transgresión de lo dispuesto por la Resolución No. 10800 de 2003, artículo 1, código 560 "Permitir, facilitar, estimular, propiciar, autorizar, o exigir el transporte de mercancías con peso superior al autorizado, sin portar el permiso correspondiente", en concordancia con lo normado en el literal d) del artículo 46 de la Ley 336 de 1996.

La empresa investigada, mediante oficio radicado No. 2016-560-016598-2 de fecha 03 de marzo de 2016, presentó oficio de descargos en contra la Resolución No. 04676 de fecha 29 de Enero de 2016, mediante la cual se inició la respectiva investigación administrativa, en la cual argumento:

"TRANSPORTES CONDOR LIMITADA. NO RECONOCE RESPONSABILIDAD ALGUNA POR LA PRESUNTA INFRACCIÓN DE TRANSPORTE que se investiga en su contra, por cuanto solo autorizó y permitió el cargue del peso permitido por la norma legal correspondiente".

A través Resolución No. 33808 del 25 de julio de 2016, se resolvió la investigación administrativa en contra de la empresa TRANSPORTES CONDOR LIMITADA. CON NIT 860-067-802 - 9., sancionándola con multa de 5 SMLMV, para la época de la comisión de los hechos, equivalente a DOS MILLONES NOVECIENTOS CUARENTA Y SIETE MIL QUINIENTOS PESOS (\$2.947.500)

Mediante oficio radicado No. 2016-560-068584-2 del 24 de agosto de 2016, la empresa investigada interpuso recurso de reposición y en subsidio apelación.

Mediante Resolución No. 55870 del 13 de octubre de 2016 se resolvió el recurso de reposición, confirmando la sanción, y se concedió el recurso de apelación.

POR LA CUAL SE RESUELVE EL RECURSO DE APELACIÓN INTERPUESTO EN CONTRA DE LA RESOLUCIÓN N° 33808 DEL 25 DE JULIO DE 2016, POR MEDIO DE LA CUAL SE SANCIONÓ A LA EMPRESA DE TRANSPORTE PÚBLICO TERRESTRE AUTOMOTOR DE CARGA TRANSPORTES CONDOR LIMITADA, CON NIT 860.067.802 - 9.

ARGUMENTOS DEL RECURRENTE

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

(...)
 ATIPICIDAD DE LA CONDUCTA ENDILGADA - TRANSPORTES CONDOR LIMITADA NO RECONOCE RESPONSABILIDAD ALGUNA POR LAS PRESUNTAS INFRACCIONES DE TRANSPORTE, REFERIDAS EN LA INVESTIGACIÓN QUE SE ATACA.

(...)
 SOLICITUD DE APRECIACIÓN DE LA PRUEBA, PARA ABSTENERSE DE SANCIONAR A TRANSPORTES CONDOR LIMITADA.

(...)
 VIOLACIÓN AL DEBIDO PROCESO DERIVADO DE LA FALTA DE APLICACIÓN ESTRICTA DEL PROCEDIMIENTO PREVISTO PARA LA IMPOSICIÓN DE SANCIONES EN MATERIA ADMINISTRATIVA.

(...)
 FALTA MOTIVACIÓN DE LA RESOLUCIONES BASE DE LA INVESTIGACIÓN, LO CUAL GENERA LA NULIDAD DE ACTO ADMINISTRATIVO QUE SE IMPUGNA.

(...)
 ATIPICIDAD DE LA CONDUCTA ENDILGADA POR CUANTO NO ESTA TIPIFICADA CON CARGO A LA EMPRSA DE TRANSPORTE.

(...)
 VIOLACIÓN AL DEBIDO PROCESO, POR TANTO, NO SE DECRETARON LAS PRUEBAS PERTINENTES PARA DEMOSTRAR LA NO RESPONSABILIDAD DE MI REPRESENTADO

(...)
 NO ESTA PROBADA LA CALIBRACIÓN DE LA BASCULA DONDE SE REGISTRO EL PRESUNTO SOBREPESO, PORQUE LA ENTIDAD NO DECRETO LAS PRUEBAS TENDIENTES A DEMOSTRAR ESTE PUNTO, INCURRIENDO EN UNA VIOLACIÓN AL DEBIDO PROCESO.

(...)"

CONSIDERACIONES DEL DESPACHO

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

En la presente actuación la Superintendencia Delegada de Tránsito y Transporte Terrestre Automotor inició investigación administrativa con ocasión del informe de infracciones de transporte No 2017-10800 impuesto al vehículo de placas TEW-164, por infringir presuntamente el literal d) del artículo 46 de la Ley 336 de 1996, en concordancia con lo normado en el código 560 del artículo 1 de la Resolución Nro.10800 de 2003 que prescribe: "Permitir, facilitar, estimular, propiciar, autorizar, o exigir el transporte de mercancías con peso superior al autorizado, sin portar el permiso correspondiente".

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

POR LA CUAL SE RESUELVE EL RECURSO DE APELACIÓN INTERPUESTO EN CONTRA DE LA RESOLUCIÓN N° 33808 DEL 25 DE JULIO DE 2016, POR MEDIO DE LA CUAL SE SANCIONÓ A LA EMPRESA DE TRANSPORTE PÚBLICO TERRESTRE AUTOMOTOR DE CARGA TRANSPORTES CONDOR LIMITADA, CON NIT 860.067.802 - 9.

"...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."

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."²

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

"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 exija la ley -citra petita- (...)"

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

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

¹ Consejo de Estado, Sección Tercera, sentencia del 29 de agosto del 2008, Exp. 14638
² Consejo de Estado, Sección Tercera, sentencia del 1° de abril de 2009, Exp. 32.800, M.P. Ruth Stella Correa Palacio.
³ Corte Suprema de Justicia, Sala de Casación Civil, M.P. Ruth Marina Díaz, expediente No. 05001-3103-001-2002

POR LA CUAL SE RESUELVE EL RECURSO DE APELACIÓN INTERPUESTO EN CONTRA DE LA RESOLUCIÓN N° 33808 DEL 25 DE JULIO DE 2016, POR MEDIO DE LA CUAL SE SANCIONÓ A LA EMPRESA DE TRANSPORTE PÚBLICO TERRESTRE AUTOMOTOR DE CARGA TRANSPORTES CONDOR LIMITADA, CON NIT 860.067.802 - 9.

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."

El principio de legalidad, en términos generales, como la ha sostenido la Corte Constitucional en Sentencia C-564 de 2000:

"...puede concretarse en dos aspectos el primero, a que exista una ley previa que determine la conducta objeto de sanción y, el segundo, en la precisión que se emplee en ésta para determinar la conducta o hecho objeto de reproche y la sanción que ha de imponerse; aspecto éste de gran importancia, pues con él se busca recortar al máximo la facultad discrecional de la administración en ejercicio del poder sancionatorio que le es propio, precisión que se predica no sólo de la descripción de la conducta, sino de la sanción misma."

De la anterior cita, se pueden extraer las siguientes conclusiones: En el derecho sancionatorio administrativo uno de sus principios es el de la legalidad, lo que conlleva a sostener que la conducta descrita como infracción y su respectiva sanción están previamente definidas con absoluta claridad en la Ley; ahora es de tener presente que el principio de legalidad en materia del derecho administrativo sancionador es menos estricto que en materia del derecho penal a pesar de estar sujeto a las garantías propias del debido proceso señalado en el artículo 29 de la Constitución Política varia su aplicación y no puede aplicarse con la misma severidad (Corte Constitucional en sentencia C-616 de 2002).

PRINCIPIO DE LEGALIDAD DE LA SANCION-Exigencias.

El principio de legalidad de las sanciones exige: (i) que el señalamiento de la sanción sea hecho directamente por el legislador; (ii) que este señalamiento sea previo al momento de comisión del ilícito y también al acto que determina la imposición de la sanción; (iii) que la sanción se determine no sólo previamente, sino también plenamente, es decir que sea determinada y no determinable. Obviamente, esto no impide que el legislador diseñe mecanismos que permitan la gradación de la sanción, como el señalamiento de toques máximos o mínimos."

En sentencia C-922 de 2011 la Corte señaló:

"6. Así pues, la Constitución prohíbe que alguien sea juzgado conforme a normas sustanciales que definan penas, que no sean preexistentes al acto que se imputa. Esta prohibición, aplicable en primer lugar a los juicios penales, resulta extensiva a todos los procedimientos administrativos en los que se pretenda la imposición de una sanción. En efecto, reiterada jurisprudencia constitucional ha señalado que en el derecho administrativo sancionador son aplicables mutatis mutandi las garantías superiores que rigen en materia penal, entre ellas el principio de legalidad de las infracciones y de las sanciones, conforme a la cual nadie puede ser sancionado administrativamente sino conforme a normas preexistentes que tipifiquen la contravención administrativa y señalen la sanción correspondiente."

Así por ejemplo, en la Sentencia C-386 de 1996, la Corte dijo:

"El derecho disciplinario es una modalidad de derecho sancionatorio, por lo cual los principios del derecho penal se aplican, mutatis mutandi, en este campo, pues la particular consagración de garantías sustanciales y procesales a favor de la persona investigada se realiza en aras del respeto de los derechos fundamentales del individuo en comento, y para controlar la potestad sancionadora del Estado. Ahora bien, uno de los principios esenciales en materia sancionatoria es el de la tipicidad, según el cual las faltas disciplinarias no sólo deben"

POR LA CUAL SE RESUELVE EL RECURSO DE APELACIÓN INTERPUESTO EN CONTRA DE LA RESOLUCIÓN N° 33808 DEL 25 DE JULIO DE 2016, POR MEDIO DE LA CUAL SE SANCIONÓ A LA EMPRESA DE TRANSPORTE PÚBLICO TERRESTRE AUTOMOTOR DE CARGA TRANSPORTES CONDOR LIMITADA, CON NIT 860.067.802 - 9.

estar descritas en norma previa sino que, además, la sanción debe estar predeterminada."

Aunque el aparte transcrito se refiere específicamente al derecho disciplinario como parte del derecho administrativo sancionador, las consideraciones recaen sobre este último en general. Posteriormente, en el mismo sentido anterior, en otro fallo la Corte especificó:

"La sanción administrativa, como respuesta del Estado a la inobservancia por parte de los administrados de las obligaciones, deberes y mandatos generales o específicos que se han ideado para el adecuado funcionamiento y marcha de la administración entre otros, y consecuencia concreta del poder punitivo del Estado, no debe ser ajena a los principios que rigen el derecho al debido proceso. Por tanto, debe responder a criterios que aseguren los derechos de los administrados. En este sentido, se exige, entonces, que la sanción esté contemplada en una norma de rango legal-reserva de ley-, sin que ello sea garantía suficiente, pues, además, la norma que la contiene debe determinar con claridad la sanción, o por lo menos permitir su determinación mediante criterios que el legislador establezca para el efecto. Igualmente, ha de ser razonable y proporcional, a efectos de evitar la arbitrariedad y limitar a su máxima expresión la discrecionalidad de que pueda hacer uso la autoridad administrativa al momento de su imposición. En otros términos, la tipificación de la sanción administrativa resulta indispensable como garantía del principio de legalidad."

De esta manera se tiene que en el derecho administrativo sancionatorio rige el principio de legalidad de las sanciones, conforme al cual toda infracción debe ser castigada de conformidad con normas preexistentes al hecho que se atribuye al sancionado."

PRINCIPIO DE OFICIOSIDAD DE LA PRUEBA

Sobra mencionar que quien pretende demostrar le incumbe probar; sin embargo, en materia de la actuación administrativa, es preciso hacer las siguientes consideraciones sobre la carga de la prueba.

*"La Carga de la Prueba deriva del onus probandi que es una expresión latina del principio jurídico que señala quién está obligado a probar un determinado hecho ante los tribunales. Su fundamento radica en un viejo aforismo de derecho que expresa que lo normal se presume, lo anormal se prueba. Por tanto, quien invoca algo que rompe el estado de normalidad, debe probarlo "affirmanti incumbit probatio": a quien afirma, incumbe la prueba, quiere decir con este aforismo es que la carga o el trabajo de probar un enunciado debe recaer en aquel que rompe el estado de normalidad. El que afirma poseer una nueva verdad sobre un tema."*⁴

De allí, que la carga de la prueba implica una autorresponsabilidad, por su conducta en el proceso, el disponer que si no aparece en éste la prueba de los hechos que lo benefician recibirá una decisión desfavorable, debido a la inactividad probatoria.

Así las cosas, los actos dictados por la administración gozan de una presunción de legitimidad conforme a la cual, se estima que los mismos se encuentran apegados a derecho, hasta que no se demuestre lo contrario; de allí que, para enervar sus efectos corresponderá al accionante presentar la prueba en contrario de esa presunción atendiendo el principio de la presunción de veracidad del acto administrativo que dice:

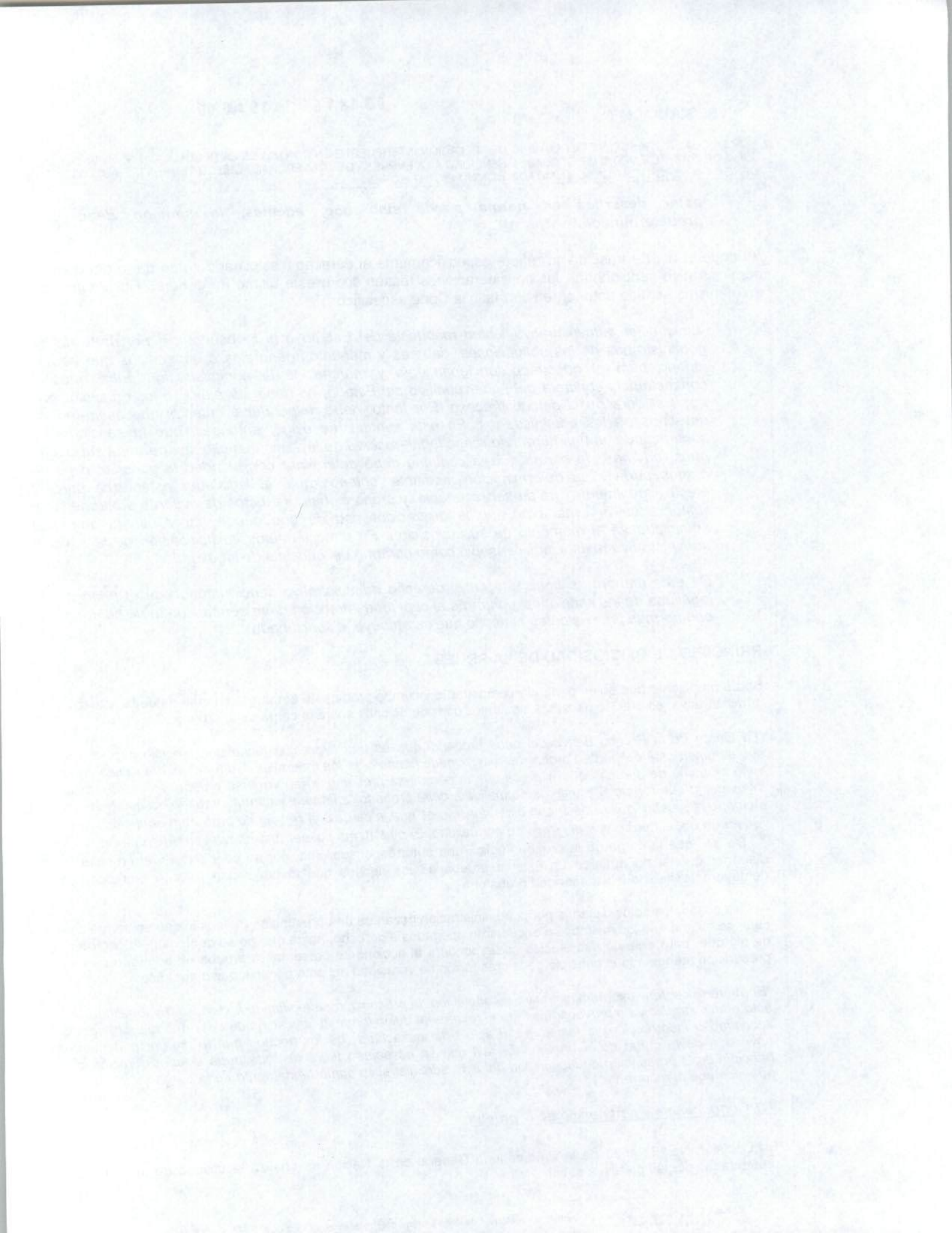
*"En materia contencioso administrativa de anulación, la presunción de legitimidad, veracidad y legalidad del acto administrativo va a provocar que sea el recurrente quien tenga la obligación de desvirtuarla probando la ilegalidad o incorrección, la falsedad del acto o la inexactitud de los hechos que le dieron fundamento (inversión de la carga de la prueba). De allí que se ha dejado fuera de toda duda la consideración del principio de la presunción de legitimidad del acto administrativo como fundamento de la carga de la prueba que incumbe al recurrente."*⁵

1.1 Conducencia y pertinencia de la prueba

En Decisión No.161-4533 de la Procuraduría General de la Nación se analiza la utilidad de las pruebas presentadas por las partes, a saber:

⁴ PARRA Quijano, Jairo. Manual de Derecho Probatorio. Ediciones Librería del Profesional. 17ª Edición 2009

⁵ Rafael Radall Madrid. Manual de Derecho Probatorio. Ediciones Librería del Profesional. 17ª Edición 2009



“Así mismo, es preciso hacer referencia a principios importantes por medio de los cuales tales diferencias cobran su verdadero significado. La conducencia es «la idoneidad legal que tiene la prueba para demostrar un determinado hecho» y la pertinencia «es la adecuación entre los hechos que se pretenden llevar al proceso» y los hechos que son tema de la prueba en éste»; pero también puede ocurrir que las pruebas conducentes y pertinentes pueden ser rechazadas por resultar inútiles para el proceso, así «la prueba es inútil cuando sobra, por no ser idónea, no en sí misma, sino con relación a la utilidad que le debe prestar al proceso», que éste solo puede recaudar las pruebas necesarias para el pronunciamiento del fallo».”

En cuanto a la conducencia de las pruebas, la misma entidad comunico

Es importante recordar en el tópico aquí tratado, sobre los parámetros razonables para el decreto y práctica de pruebas.....«la conducencia y la eficacia de los medios probatorios son principios que informan la práctica de las pruebas. Como es sabido, la conducencia de la prueba, es la aptitud legal o jurídica que tiene ésta, para convencer al fallador sobre el hecho a que se refiere. Este requisito, como lo ha sostenido la doctrina y la jurisprudencia, persigue un fin que apunta a la economía procesal, evitando que se entorpezca y dificulte la actividad probatoria con medios que de antemano se sabe que no prestarán servicio alguno al proceso».

Al citar lo anterior sobre la carga dinámica de la prueba no se pretende vulnerar el principio de inocencia como lo manifiesta el recurrente, lo que se buscaba con esto es que la empresa anexara los documentos que exige la norma para prestar el servicio no autorizado y de esta manera darle la razón y eximirlo, ya que como bien explicaba anteriormente, el recurrente debe propender un papel activo dentro del debate probatorio.

Conforme a lo anterior, podemos concluir que las infracciones a las normas del transporte, contravenciones y las sanciones respectivas están establecidas en 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 éste, 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.

Igualmente, el artículo 51 del Decreto 3366 de 2003 establece el procedimiento para imponer sanciones, el cual reza: “de conformidad con lo previsto en el Título 1 Capítulo IX de la Ley 336 de 1996, el procedimiento para la imposición de las sanciones de multa y de suspensión o cancelación de la habilitación o del permiso de operación es el siguiente:

Cuando se tenga conocimiento de la comisión de una infracción a las normas de transporte, la autoridad competente abrirá investigación en forma inmediata mediante resolución motivada contra la cual no procede recurso alguno, y deberá contener:

- 1. Relación de las pruebas aportadas o allegadas que demuestren la existencia de los hechos.*
- 2. Los fundamentos jurídicos que sustenten la apertura y desarrollo de la investigación.*
- 3. Traslado por un término de diez (10) días al presunto infractor, para que por escrito responda a los cargos formulados y solicite las pruebas que considere pertinentes, las que se apreciarán de conformidad con las reglas de la sana crítica”*

Vale la pena resaltar que la investigada solicita se expida certificado respecto a la calibración de la báscula, para lo cual se le reitera al recurrente que, en el territorio nacional, es preciso indicar 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 deben 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 (SYNOMET)”

POR LA CUAL SE RESUELVE EL RECURSO DE APELACIÓN INTERPUESTO EN CONTRA DE LA RESOLUCIÓN N° 33808 DEL 25 DE JULIO DE 2016, POR MEDIO DE LA CUAL SE SANCIONÓ A LA EMPRESA DE TRANSPORTE PÚBLICO TERRESTRE AUTOMOTOR DE CARGA TRANSPORTES CONDOR LIMITADA. CON NIT 860.067.802 - 9.

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 o demás procesos o sujetos involucrados en el mantenimiento y calibraciones, la investigada debió elevar queja ante la **entidad encargada**, ya que esta información se encuentra por fuera de la órbita de esta entidad.

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 el link <http://www.supertransporte.gov.co/index.php/la-entidad/363-cert-basculas>.

En conclusión, el argumento concerniente a la vulneración al debido proceso a la investigada carece de fundamento alguno, toda vez que la carga probatoria para desvirtuar las actuaciones indilgadas por esta entidad, va ligada a la empresa investigada y no a la Superintendencia de Puertos y Transporte.

Ahora bien, frente al argumento de falsa motivación de las Resoluciones expedidas en esta investigación administrativa, me permito informar que frente a la afirmación esgrimida por el actor consistente en decir que existe una atipicidad de la acción por la cual se investiga y ahora se sanciona a la de la empresa de transporte público terrestre automotor de carga TRANSPORTES CONDOR LIMITADA. CON NIT 860.067.802 - 9, es pertinente analizar lo siguiente:

La Corte Constitucional en sentencia C-099 de 2003 M.P. Dr. Jaime Córdoba Triviño, afirma que el "principio de tipicidad se realiza a través de la descripción completa, clara e inequívoca del precepto (praeceptum legis) y de la sanción (sanctio legis). "El precepto es la orden de observar un determinado comportamiento, es decir de no realizar algo o de cumplir determinada acción; la sanción es la consecuencia jurídica que debe seguir a la infracción del precepto"⁶

Es de anotar que la infracción de la cual se le está acusando a la empresa de transporte público terrestre automotor de carga TRANSPORTES CONDOR LIMITADA. CON NIT 860.067.802 - 9, si se encuentra tipificada; la Resolución No. 10800 de 2003, artículo 1, código 560 reza "*Permitir, facilitar, estimular, propiciar, autorizar, o exigir el transporte de mercancías con peso superior al autorizado, sin portar el permiso correspondiente*", en concordancia con lo normado en el literal d) del artículo 46 de la Ley 336.

Teniendo en cuenta lo anterior, se puede establecer de manera clara que la conducta si está tipificada claramente dentro del ordenamiento jurídico. Por esta razón, no se puede decir que existe una atipicidad en la acción por la que se investiga a la empresa de transporte público terrestre automotor de carga TRANSPORTES CONDOR LIMITADA. CON NIT 860.067.802 - 9, en la medida que incumplió el deber de controlar los vehículos con los cuales desarrolla su actividad de transporte.

En el caso en concreto, la sanción está sustentada en las pruebas legalmente aportadas al expediente, como lo son el Informe de Infracciones de Transporte No. 230171 del 29 de diciembre de 2013 y el tiquete de báscula No. 000123 expedida por la Báscula CALARCA del mismo día y año.

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

⁶ Corte Constitucional, Sentencia C-099 de 2003. Magistrado Ponente, Jaime Córdoba Triviño

POR LA CUAL SE RESUELVE EL RECURSO DE APELACIÓN INTERPUESTO EN CONTRA DE LA RESOLUCIÓN N° 33808 DEL 23 DE JULIO DE 2016, POR MEDIO DE LA CUAL SE SANCIONÓ A LA EMPRESA DE TRANSPORTE PÚBLICO TERRESTRE AUTOMOTOR DE CARGA TRANSPORTES CONDOR LIMITADA, CON NIT 860.067.802 - 9.

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.

Es menester aclarar que el Decreto 3366 de 2003 ha sufrido nulidades a diversos artículos de su contenido normativo, sin embargo, en los artículos 54, 45 y 46-, no han sufrido de suspensión de nulidad, por lo tanto, cuentan con vigencia para reglamentar el procedimiento que nos aborda.

Luego entonces, en el ejercicio de sus funciones la actividad del servidor público (Autoridades de tránsito y transporte) que expide el comparendo se hace bajo el principio de legalidad, es decir la facultad o función debe estar predeterminada, así como también la infracción cometida, pues debe haber certidumbre normativa previa sobre la infracción o sanción, por lo tanto ella no es arbitraria se hace con base en un ordenamiento legal, solicitando al conductor del vehículo automotor que debe portar entre otros documentos el manifiesto de carga, licencia de conducción, tarjeta de propiedad etc., según los artículos 27 modificado por el artículo 4 del Decreto 1499 de 2009, 28 modificado por el artículo 4 del Decreto 1842 de 2007; 29, 30, 31, y 32 del Decreto 173 de 2001 – compilado en el Decreto 1079 de 2015-.

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 Tránsito y Transporte fue expedido en estricto cumplimiento de un deber legal.

Así las cosas, es necesario reiterar, que obran las pruebas pertinentes que permiten determinar que el vehículo de placas TEW-164, que está vinculado a la EMPRESA DE TRANSPORTE PÚBLICO TERRESTRE AUTOMOTOR DE CARGA TRANSPORTES CONDOR LIMITADA, CON NIT 860.067.802 - 9., sin que exista prueba en contrario que contravenga tales hechos.

Ahora bien, en el caso concreto el vehículo encausado es un 3S3, para los que se estableció un peso máximo vehicular de 52.000 con un margen de tolerancia positiva de 1300Kg, es decir, que según lo indicado en el ticket de bascula CALARCA, allegado al plenario, el vehículo transportaba un sobrepeso de 110kg.

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

En consecuencia, se hace necesario para la administración en aras de garantizar el derecho fundamental al debido proceso que rige en toda actuación administrativa dar cumplimiento a lo dispuesto por el ordenamiento constitucional por lo que los argumentos expuesto por el actor no son de recibo.

Ahora bien, respecto de la falsa motivación del acto administrativo alegado por el accionante, es pertinente resaltar que éste se configura cuando para fundamentar el acto se dan razones engañosas, simuladas, contrarias a la realidad. La motivación de un acto implica que la manifestación de la administración tiene una causa que la justifica, y ella debe obedecer a criterios de legalidad, certeza de los hechos, debida calificación jurídica y apreciación razonable.

POR LA CUAL SE RESUELVE EL RECURSO DE APELACIÓN INTERPUESTO EN CONTRA DE LA RESOLUCIÓN N° 33808 DEL 25 DE JULIO DE 2016, POR MEDIO DE LA CUAL SE SANCIONÓ A LA EMPRESA DE TRANSPORTE PÚBLICO TERRESTRE AUTOMOTOR DE CARGA TRANSPORTES CONDOR LIMITADA. CON NIT 860.067.802 - 9.

La Sala de lo Contencioso Administrativo del Consejo de Estado en sentencia de 9 de octubre de 2003 con Radicación número: 76001-23-31-000-1994-09988-01, Consejero Ponente Dr. Germán Rodríguez Villamizar definió el concepto de falsa motivación así:

"La falsa motivación se presenta cuando la situación de hecho que sirve de fundamento al acto administrativo, se revela inexistente, o cuando existiendo unos hechos, éstos han sido calificados erradamente desde el punto de vista jurídico, generándose en la primera hipótesis, el error de hecho, y en la segunda, el error de derecho, como modalidades diferentes de la falsa motivación"

De otro lado, en lo que atañe a la carga probatoria de la citada causal de anulación, el Consejo de Estado en la precitada sentencia, expresó lo siguiente:

"La falsa motivación, quien la aduce tiene la carga de la prueba, es decir, de demostrar la falsedad o inexactitud en los motivos que explicita o implícitamente sustentan el acto administrativo respectivo, habida cuenta de la presunción de legalidad de que se hallan revestidos los actos administrativos"

De acuerdo con los antecedentes jurisprudenciales transcritos, se pueden extraer las siguientes conclusiones:

- a) La falsa motivación, como vicio de ilegalidad del acto administrativo, puede estructurarse cuando en las consideraciones de hecho o de derecho que contiene el acto, se incurre en un error de hecho o de derecho, ya sea porque los hechos aducidos en la decisión son inexistentes o, cuando existiendo éstos son calificados erradamente desde el punto de vista jurídico. En el primer caso, se genera el error de hecho y, en el segundo, el error de derecho.
- b) Quien impugna un acto administrativo bajo el argumento de encontrarse falsamente motivado, tiene la carga probatoria (onus probandi) de demostrarlo, dado que sobre los actos de la administración gravita una presunción de legalidad que debe ser desvirtuada por quien pretenda impugnarlos.

En este orden de ideas, este Despacho considera que todas las actuaciones realizadas a lo largo del proceso, gozan de pleno respaldo legal, por lo tanto, los argumentos aducidos por el recurrente no poseen fundamentación alguna.

En el caso de los sujetos de sanción, 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". (Negritas fuera del texto)

POR LA CUAL SE RESUELVE EL RECURSO DE APELACIÓN INTERPUESTO EN CONTRA DE LA RESOLUCIÓN N° 33808 DEL 25 DE JULIO DE 2016. POR MEDIO DE LA CUAL SE SANCIONÓ A LA EMPRESA DE TRANSPORTE PÚBLICO TERRESTRE AUTOMOTOR DE CARGA TRANSPORTES CONDOR LIMITADA. CON NIT 860.067.802 - 9.

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.

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

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

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

El Consejo de Estado ha manifestado al respecto:

"Quienes operan los equipos mediante los cuales se presta el servicio, trátense de conductores asalariados o de propietarios de tales equipos, lo hacen en nombre de la empresa, actúan en

RESOLUCIÓN No. DEL

POR LA CUAL SE RESUELVE EL RECURSO DE APELACIÓN INTERPUESTO EN CONTRA DE LA RESOLUCIÓN N° 33808 DEL 25 DE JULIO DE 2016, POR MEDIO DE LA CUAL SE SANCIONÓ A LA EMPRESA DE TRANSPORTE PÚBLICO TERRESTRE AUTOMOTOR DE CARGA TRANSPORTES CONDOR LIMITADA, CON NIT 860.067.802 - 9.

representación de ella y, por consiguiente, tienen una responsabilidad in vigilando respecto del comportamiento de ellos en el desarrollo de su actividad”⁷.

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 este Despacho sostiene que al analizar los hechos presentados en el Informe Único de Infracciones de Transporte, la investigada cometió una conducta reprochable al dejar que el vehículo transitara con peso mayor al permitido, tal como se evidencia en el certificado de báscula y el IUIT.

Toda vez, que los argumentos del investigado tienden a pretender exonerarse de responsabilidad bajo los supuestos que los hechos indilgados al mismo no fueron cometidos directamente por él, se le itera las teorías sostenidas por las altas cortes, en cuanto a la responsabilidad es de la empresa de transporte.

En este sentido la Honorable Corte Constitucional sostiene:

“En el Código Civil regulan el tema de la responsabilidad civil extracontractual por el hecho ajeno. Este tipo de responsabilidad civil es la que se imputa por disposición de la ley a una persona que a pesar de no ser la causante inmediata del daño, está llamada a repararlo por la presunción de culpa que sobre ella pesa, la cual, según un sector de la doctrina acogido por nuestro ordenamiento civil, se funda en el incumplimiento del deber de vigilar, elegir o educar – culpa in vigilando, culpa in eligendo- al causante inmediato del daño, con quien de acuerdo con los supuestos previstos en las normas, tiene una relación de cuidado o dependencia.

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

Al margen de esta discusión y de los diferentes alcances que se dejan expresados en esta providencia, se observa que la responsabilidad por el hecho ajeno tiene un fundamento común en la 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 indirecta”⁸.

⁷ Consejo de Estado, Sala de lo Contencioso Administrativo, Consejero Ponente Dr. Manuel Santiago Urueta Ayola expediente 25000-23-24-000-1999-0545-01(6792) del 21 de septiembre de 2001

⁸ Corte Constitucional Sentencia C-1235 del 29 de noviembre de 2005. M.P., Rodrigo Escobar Gil, consideración jurídica No. 3. 619

POR LA CUAL SE RESUELVE EL RECURSO DE APELACION INTERPUESTO EN CONTRA DE LA RESOLUCIÓN N° 33808 DEL 25 DE JULIO DE 2016, POR MEDIO DE LA CUAL SE SANCIONÓ A LA EMPRESA DE TRANSPORTE PÚBLICO TERRESTRE AUTOMOTOR DE CARGA TRANSPORTES CONDOR LIMITADA, CON NIT 860.067.802 - 9.

"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"⁹ "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 la cual la doctrina nacional propone que tan sólo sea necesaria la prueba de la culpa directamente responsable"¹⁰.

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 señaló¹¹:

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

Tendencia que, así mismo, dejó reseñada en el siguiente texto: "Desde luego haya que advertir que al momento de verificar contra quién se dirige la demanda de responsabilidad civil derivada del ejercicio de las actividades peligrosas, la cuestión debe ser examinada según quienes sean sus guardianes, perspectiva desde la cual se comprenden por pasiva todas aquellas personas naturales o jurídicas de quienes se pueda predicar potestad, uso, mando, control o aprovechamiento efectivo del instrumento mediante el cual se realizan aquellas actividades"¹².

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

⁹ Cfr. Sentencias T-327 de 2004 y C-692 de 2003

¹⁰ Javier Tamayo Jaramillo, "De la Responsabilidad Civil" Tomo I. Editorial Temis, Bogotá 1999, página 212

¹¹ 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

¹² Corte Suprema de Justicia, sala de casación civil y agraria. M.P., Trejos Bueno Silvio Fernando, sentencia 5220 del 26 de noviembre de 1995

POR LA CUAL SE RESUELVE EL RECURSO DE APELACIÓN INTERPUESTO EN CONTRA DE LA RESOLUCIÓN N° 33808 DEL 25 DE JULIO DE 2016, POR MEDIO DE LA CUAL SE SANCIONÓ A LA EMPRESA DE TRANSPORTE PÚBLICO TERRESTRE AUTOMOTOR DE CARGA TRANSPORTES CONDOR LIMITADA. CON NIT 860.067.802 – 9.

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.”*^{13,14}

Así, los planteamientos anteriormente expuestos, permiten establecer que la empresa de Transporte es quien se le impone la carga de ejercer control y vigilancia de la actividad que desarrollen sus equipos, es quien debe controlar la labor de vigilancia sobre el personal y el parque automotor y en general de las actividades propias de su objeto social, lo anterior dentro del marco legal, sin generar variaciones por circunstancias propias o de un tercero, por tal razón no se encuentra consolidado los eximentes de responsabilidad sea por caso fortuito, fuerza mayor o hecho exclusivo y atribuible a un tercero. Teniendo en cuenta, que al ser una persona jurídica que preste dicho servicio debe minimizar los riesgos y tomar medidas para prevenir las faltas.

La actividad económica desarrollada por parte de las empresas no se desarrolla de manera autónoma ni desinteresada a principios que hasta la Constitución Política consagran.

El servicio público de transporte es un servicio de carácter esencial bajo la regulación del Estado, inherente a la finalidad social y en interés del bien común. Al poseer estas características, el servicio público conserva un fin teleológico primario y la actividad económica debe complementarlo.

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

Es de resaltar que el artículo 6 del Estatuto de Transporte, definió la actividad transportadora, y el artículo 9 *ibidem*, dispone que el servicio será prestado únicamente por empresas de transporte públicas o privadas, formadas por personas naturales o jurídicas legalmente constituidas y autorizadas para tal fin; y que para efectos de la ejecución del servicio, se prevé la expedición de una habilitación o licencia de funcionamiento otorgada por la autoridad competente, que será conferida al solicitante, previo cumplimiento de ciertos requisitos relacionados con la organización, capacidad técnica y económica, accesibilidad, comodidad y seguridad, necesarios para garantizar a los usuarios una óptima, eficiente, continua e ininterrumpida prestación del servicio de transporte público; siendo reiterado en los Decretos 170 a 175 de 2001 –Compilados en el Decreto 1079 de 2015–, que el servicio público de transporte es aquél que se presta bajo la responsabilidad de una empresa de transporte legalmente constituida y debidamente habilitada, razones suficientes para no vincular a la presente investigación al generador de la carga.

Ahora bien, el Decreto 173 de 2001 –Compilados en el Decreto 1079 de 2015– en el parágrafo del artículo 22, permite la vinculación transitoria a saber:

¹³ *Ibidem*. Sentencia de casación civil No. 7627 del 20 de junio de 2005.

¹⁴ 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° 33808 DEL 25 DE JULIO DE 2016, POR MEDIO DE LA CUAL SE SANCIONÓ A LA EMPRESA DE TRANSPORTE PÚBLICO TERRESTRE AUTOMOTOR DE CARGA TRANSPORTES CONDOR LIMITADA, CON NIT 860.067.802 - 9.

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

Por tanto la empresa involucrada en la actuación administrativa adelantada, es la habilitada por el Estado para que desarrolle la actividad comercial de transporte de carga, dentro del territorio nacional; por tal razón, es ésta la llamada a responsabilizarse de los actos que se desarrolle en su actividad. La teoría de la causalidad adecuada, desarrollada en buena medida por el Consejo de Estado, se explica en razón, a "que el daño fue causado por el hecho o fenómeno que normalmente ha debido producirlo"; se ha exigido, en consecuencia, que ese hecho sea relevante y eficiente." El nexo causal, se conforma como la relación necesaria y eficiente entre el hecho generador del daño y el daño probado. Es este caso, el hecho dañoso se constituye como el supuesto factico de transportar más peso de carga de lo permitido, según la norma; y el daño probado, se configura en la contravención de una norma que contempla taxativamente la infracción al servicio público de transporte.

Según los hechos que originan la presente sanción, el sujeto que realizó la acción antijurídica, poseía la vigilancia y control de la empresa sancionada. La causa-efecto recae sobre esa función propia de la empresa, a responder por sus vinculados, estén o no, en una función delegada por la misma. La culpabilidad no se exonera, en relación con la ausencia de cumplimiento a un deber. Por lo precedente, la culpa hace parte intrínseca de la infracción cometida.

La responsabilidad subjetiva no tiene en cuenta el dolo por parte del infractor, por lo tanto, no es necesario que exista la intención de infringir el ordenamiento jurídico, en este caso, el propósito de llevar el exceso de peso en el vehículo. La infracción al transporte son precedentes y conocidas; en este caso, la imposición del código 560, contemplado en el Decreto 10800 de 2003, es específico para las empresas transportadoras.

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 afiliadora que para el caso que aquí nos compete pretende exonerarse.

Ahora bien, el literal c) del artículo 50 de la Ley 136 de 1996 le da la posibilidad al operador de solicitar aquellas pruebas que considere pertinentes, no siendo una obligación. En igual sentido, el artículo 51 del Decreto 3366 de 2003 contiene que "...presentados los descargos, y practicadas las pruebas decretadas si fuere del caso, se adoptará la decisión mediante acto administrativo motivado", es decir, que es facultativo del juzgador decretar o no las pruebas.

Este Despacho advierte que la actuación en primera instancia se desarrolló bajo los parámetros establecidos en la Ley 336 de 1996 y la Ley 1437 de 2011, respetando las garantías previas y las posteriores del debido proceso administrativo.

Es pertinente manifestar que los procedimientos contemplados en la Ley 336 de 1996, son de carácter especial y por lo tanto, surten efectos preferenciales ante las normas generales, ello, a lo referido en el tiempo de descargos.

Al respecto, la Corte Constitucional afirmó¹⁵:

"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. La 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

¹⁵ Corte Constitucional. Sentencia C-034/14. M.P. María Victoria Calle Correa.

RESOLUCIÓN No.

DEL

POR LA CUAL SE RESUELVE EL RECURSO DE APELACIÓN INTERPUESTO EN CONTRA DE LA RESOLUCIÓN N° 33808 DEL 25 DE JULIO DE 2016, POR MEDIO DE LA CUAL SE SANCIONÓ A LA EMPRESA DE TRANSPORTE PÚBLICO TERRESTRE AUTOMOTOR DE CARGA TRANSPORTES CONDOR LIMITADA. CON NIT 860.067.802 - 9.

recursos de la vía gubernativa y la jurisdicción contenciosa administrativa"

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

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

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

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

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

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

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.

POR LA CUAL SE RESUELVE EL RECURSO DE APELACIÓN INTERPUESTO EN CONTRA DE LA RESOLUCIÓN N° 33808 DEL 25 DE JULIO DE 2016, POR MEDIO DE LA CUAL SE SANCIONÓ A LA EMPRESA DE TRANSPORTE PÚBLICO TERRESTRE AUTOMOTOR DE CARGA TRANSPORTES CONDOR LIMITADA, CON NIT 860.067.802 - 9

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 adelanten 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, 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 sustentado 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 de los artículos 252 y 264 del Código de Procedimiento Civil por medio de los cuales 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 y fue concedido mediante resolución 52509 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 la Ley 1437 de 2011, por lo cual el acto administrativo está motivado de forma correcta y con total apego a la ley.

El proceso administrativo sancionatorio se desarrolla bajo los parámetros de lo mencionado anteriormente, se concede el principio del debido proceso en aras de garantizar el correcto trámite de lo preceptuado. Al momento de la apertura de la investigación, se inicia el derecho de contradicción y se permite aportar material probatorio con el fin de que sea evaluado según su conducencia y pertinencia.

El principio de legalidad de las sanciones exige: (i) que el señalamiento de la sanción sea hecho directamente por el legislador; (ii) que este señalamiento sea previo al momento de comisión del ilícito y también al acto que determina la imposición de la sanción; (iii) que la sanción se determine no ser

RESOLUCIÓN No. DEL

POR LA CUAL SE RESUELVE EL RECURSO DE APELACIÓN INTERPUESTO EN CONTRA DE LA RESOLUCIÓN N° 33808 DEL 25 DE JULIO DE 2016, POR MEDIO DE LA CUAL SE SANCIONÓ A LA EMPRESA DE TRANSPORTE PÚBLICO TERRESTRE AUTOMOTOR DE CARGA TRANSPORTES CONDOR LIMITADA, CON NIT 860.067.802 - 9.

previamente, sino también plenamente, es decir que sea determinada y no determinable. Obviamente, esto no impide que el legislador diseñe mecanismos que permitan la gradación de la sanción, como el señalamiento de topes máximos o mínimos."

En sentencia C-922 de 2011 la Corte señaló:

"6. Así pues, la Constitución prohíbe que alguien sea juzgado conforme a normas sustanciales que definan penas, que no sean preexistentes al acto que se imputa. Esta prohibición, aplicable en primer lugar a los juicios penales, resulta extensiva a todos los procedimientos administrativos en los que se pretenda la imposición de una sanción." En efecto, reiterada jurisprudencia constitucional ha señalado que en el derecho administrativo sancionador son aplicables mutatis mutandi las garantías superiores que rigen en materia penal, entre ellas la de legalidad de las infracciones y de las sanciones, conforme a la cual nadie puede ser sancionado administrativamente sino conforme a normas preexistentes que tipifiquen la contravención administrativa y señalen la sanción correspondiente. Así por ejemplo, en la Sentencia C-386 de 1996, la Corte dijo:

"El derecho disciplinario es una modalidad de derecho sancionatorio, por lo cual los principios del derecho penal se aplican, mutatis mutandi, en este campo, pues la particular consagración de garantías sustanciales y procesales a favor de la persona investigada se realiza en aras del respeto de los derechos fundamentales del individuo en comento, y para controlar la potestad sancionadora del Estado. Ahora bien, uno de los principios esenciales en materia sancionatoria es el de la tipicidad, según el cual las faltas disciplinarias no sólo deben estar descritas en norma previa sino que, además, la sanción debe estar predeterminada."

Aunque el aparte transcrito se refiere específicamente al derecho disciplinario como parte del derecho administrativo sancionador, las consideraciones recaen sobre este último en general. Posteriormente, en el mismo sentido anterior, en otro fallo la Corte especificó:

"La sanción administrativa, como respuesta del Estado a la inobservancia por parte de los administrados de las obligaciones, deberes y mandatos generales o específicos que se han ideado para el adecuado funcionamiento y marcha de la administración entre otros, y consecuencia concreta del poder punitivo del Estado, no debe ser ajena a los principios que rigen el derecho al debido proceso. Por tanto, debe responder a criterios que aseguren los derechos de los administrados. En este sentido, se exige, entonces, que la sanción esté contemplada en una norma de rango legal -reserva de ley-, sin que ello sea garantía suficiente, pues, además, la norma que la contiene debe determinar con claridad la sanción, o por lo menos permitir su determinación mediante criterios que el legislador establezca para el efecto. Igualmente, ha de ser razonable y proporcional, a efectos de evitar la arbitrariedad y limitar a su máxima expresión la discrecionalidad de que pueda hacer uso la autoridad administrativa al momento de su imposición. En otros términos, la tipificación de la sanción administrativa resulta indispensable como garantía del principio de legalidad."

De esta manera se tiene que en el derecho administrativo sancionatorio rige el principio de legalidad de las sanciones, conforme al cual toda infracción debe ser castigada de conformidad con normas preexistentes al hecho que se atribuye al sancionado.

Conforme a lo anterior, podemos concluir que las infracciones a las normas del transporte, contravenciones y las sanciones respectivas están establecidas en la Ley.

Sobra mencionar que quien pretende demostrar le incumbe probar; sin embargo, en materia de la actuación administrativa, es preciso hacer las siguientes consideraciones sobre la carga de la prueba.

Los actos dictados por la administración gozan de una presunción de legitimidad conforme a la cual se estima que los mismos se encuentran apegados a derecho hasta que no se demuestre lo contrario; de allí que, para enervar sus efectos corresponderá al accionante presentar la prueba en contrario de esa presunción atendiendo el principio de la presunción de veracidad del acto administrativo que dice:

POR LA CUAL SE RESUELVE EL RECURSO DE APELACIÓN INTERPUESTO EN CONTRA DE LA RESOLUCIÓN N° 33808 DEL 25 DE JULIO DE 2016, POR MEDIO DE LA CUAL SE SANCIONÓ A LA EMPRESA DE TRANSPORTE PÚBLICO TERRESTRE AUTOMOTOR DE CARGA TRANSPORTES CONDOR LIMITADA, CON NIT 860.067.802 - 9.

"En materia contencioso administrativa de anulación, la presunción de legitimidad, veracidad y legalidad del acto administrativo va a provocar que sea el recurrente quien tenga la obligación de desvirtuarla probando la ilegalidad o incorrección, la falsedad del acto o la inexactitud de los hechos que le dieron fundamento (inversión de la carga de la prueba). De allí que se ha dejado fuera de toda duda la consideración del principio de la presunción de legitimidad del acto administrativo por el fundamento de la carga de la prueba que incumbe al recurrente."

Conforme a lo expuesto este Despacho,

RESUELVE:

Artículo 1: CONFIRMAR la Resolución No. 33808 del 25 de julio de 2016, por medio de la cual se impuso sanción a la EMPRESA DE TRANSPORTE PÚBLICO TERRESTRE AUTOMOTOR DE CARGA TRANSPORTES CONDOR LIMITADA, CON NIT 860-067-802 - 9, correspondiente a CINCO (5) SMMLV para la época de los hechos, equivalente a DOS MILLONES NOVECIENTOS CUARENTA Y SIETE MIL QUINIENTOS PESOS (\$2.947.500), 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 87 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 se será generado el recibo de pago con código de barras en el cual se detallará el valor a cancelar. El pago 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 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 quien haga sus veces de la EMPRESA DE TRANSPORTE PÚBLICO TERRESTRE AUTOMOTOR DE CARGA TRANSPORTES CONDOR LIMITADA, CON NIT 860-067-802 - 9, en su domicilio principal en la ciudad de Cúcuta - Norte de Santander, esto es, Av. 2ª 99 101 102 y a la dirección aportada en el recurso de reposición y en subsidio apelación Autopista Floridablanca Torre 2, Oficina 803, Anillo vial Kilómetro 2176, Centro Natura, en la Ciudad de Floridablanca - Santander., en su defecto se surtirá la notificación de conformidad con lo establecido en los artículos los artículo 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

10/3 88 1 6

15 AGO 2017

JAVIER JARAMILLO RAMÍREZ
Superintendente de Puertos y Transporte.

Proyectó: Santiago Andrés León Garzón - Abogado
Revisó: Lorena Carvajal Castillo - Jefe Oficina Asesora Jurídica



Superintendencia de Puertos y Transporte
República de Colombia



Al contestar, favor citar en el asunto este
No. de Registro 20175500900181



20175500900181

Bogotá, 15/08/2017

Señor
Representante Legal y/o Apoderado (a)
TRANSPORTES CONDOR LIMITADA ✓
AVENIDA 21 NO. 99-101/102 ✓
CUCUTA - NORTE DE SANTANDER ✓

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) 38816 de 15/08/2017 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 38791.odt

THE UNIVERSITY OF CHICAGO

PHYSICS DEPARTMENT

PHYSICS 341
LECTURE 10
THERMODYNAMICS

1. The first law of thermodynamics states that the change in internal energy of a system is equal to the heat added to the system minus the work done by the system.

2. For a process involving a gas, the work done by the gas is given by the area under the pressure-volume curve.

3. The second law of thermodynamics states that the entropy of an isolated system never decreases.

4. The Carnot cycle is the most efficient cycle operating between two heat reservoirs.

5. The efficiency of a Carnot engine is given by $1 - T_c/T_h$.

6. The entropy change for a reversible process is given by $dS = dQ_{rev}/T$.

7. The Boltzmann constant relates the average kinetic energy of particles to the temperature.



Superintendencia de Puertos y Transporte
República de Colombia



Al contestar, favor citar en el asunto este
No. de Registro 20175500910801



20175500910801

Bogotá, 17/08/2017

Señor

Representante Legal y/o Apoderado (a)
TRANSPORTES EL CONDOR LTDA
AUTOPISTA FLORIDABLANCA TORRE 2 OFICINA 803 ANILLO VIAL KILOMETRO 2176
CENTRO NATURA
FLORIDABLANCA - SANTANDER

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) 38816 de 15/08/2017 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 / ANGELA M VELEZ GOMEZ
C:\Users\elizabethbulla\Desktop\CITAT 38792.odt

1950

1950

1950

1950

1950

1950

1950

1950

1950

1950

1950

1950

1950

1950

1950

1950

Representante Legal y/o Apoderado
 TRANSPORTES EL CONDOR LTDA
 AUTOPISTA FLORIDABLANCA TORRE 2 OFICINA 803 ANILLO VIAL KILOMETRO
 2176 CENTRO NATURA
 FLORIDABLANCA - SANTANDER

472

Servicios Postales Nacionales S.A.
 NIT 900 062917-9
 DG 25 0 05 A 05
 Línea Nat. 31 8000 110 210

REMITENTE

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

Ciudad: BOGOTÁ D.C.

Departamento: BOGOTÁ D.C.

Código Postal: 11131139

Envío: RNB16144049CO

DESTINATARIO

Nombre/ Razón Social:
 TRANSPORTES EL CONDOR LTDA

Dirección: AUTOPISTA FLORIDABLANCA TORRE 2 OFICINA 803 ANILLO VIAL KIL
 Centro de Distribución: FLORIDABLANCA

Departamento: SANTANDER

Código Postal: 681004000

Fecha Pre-Admisión:

30/06/2017 15:58:13

No. Transporte Lic de carga: 0002201 del 2016
 No. TE. Rec Mensajería Express: 000667 del 05/11

472		Motivos de Devolución		1 2	Desconocido	1 2	No Existe Número
1 2	Dirección Errada	1 2	Rehusado	1 2	Cerrado	1 2	No Reclamado
1 2	No Reside	1 2	Fallecido	1 2	Fuerza Mayor	1 2	No Contactado
1 2	Fecha:	1 2	Fecha:	1 2	Fecha:	1 2	Apartado Clausurado
1 2	AÑO	1 2	AÑO	1 2	AÑO	1 2	
1 2	DIA	1 2	DIA	1 2	DIA	1 2	
1 2	MES	1 2	MES	1 2	MES	1 2	
1 2	AÑO	1 2	AÑO	1 2	AÑO	1 2	
Nombre del distribuidor:		Nombre del distribuidor:		Nombre del distribuidor:		Nombre del distribuidor:	
C.C.		C.C.		C.C.		C.C.	
Centro de Distribución:		Centro de Distribución:		Centro de Distribución:		Centro de Distribución:	
Observaciones:		Observaciones:		Observaciones:		Observaciones:	

02 SEP 2017

0002201 del 2016

000667 del 05/11

CALLE 37 #28B-21
 Tel: 2693370

