Al contestar, favor citar en el asunto, este
No. de Registro **20175501009101**

20175501009101

Bogotá, 06/09/2017

Señor
Representante Legal y/o Apoderado(a)
TANKER COLOMBIA SAS
CARRERA 24 No. 22-31 BARRIO ALARCON
BUCARAMANGA - 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) 40351 de 23/08/2017 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 [X]

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 [X]

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 [X]

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 resolutiva 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.
(40351) 23 AGO 2017

POR LA CUAL SE RESUELVE EL RECURSO DE APELACIÓN INTERPUESTO EN CONTRA DE LA RESOLUCIÓN N° 43447 DEL 30 DE AGOSTO DE 2017, POR MEDIO DE LA CUAL SE SANCIONÓ A LA EMPRESA DE TRANSPORTE PÚBLICO TERRESTRE AUTOMOTOR DE CARGA TANKER COLOMBIA S.A.S CON NIT 900.433.155-6

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. 355659 del 04 de enero de 2014, impuesto al vehículo de placas SXD675.

Mediante Resolución No. 27150 del 11 de diciembre de 2015, se inició investigación administrativa en contra de la empresa de transporte público terrestre automotor de carga TANKER COLOMBIA S.A.S CON NIT 900.433.155-6, 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 presentó descargos por medio del oficio 2015-560-093588-2 del 30 de diciembre de 2015.

A través Resolución No. 43447 del 30 de agosto de 2016, se resolvió la investigación administrativa en contra de la empresa, sancionándola con multa de 2 SMLMV, para la época de la comisión de los hechos, equivalente a UN MILLON DOSCIENTOS TREINTA Y DOS MIL PESOS ($1.232.000)

Mediante radicado No. 2016-560-074606-2 del 7 de septiembre de 2016, la empresa investigada interpuso recursos de reposición y de apelación.

Mediante Resolución No. 4962 del 03 de marzo de 2017 se resolvió el recurso de reposición, confirmando la sanción, y se concedió el recurso de apelación.

ARGUMENTOS DEL RECURRENTE

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

1) Violación al debido proceso.
2) Principio de legalidad

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. 355959 impuesto al vehículo de placas SXD675, por infringir presuntamente el literal d) del artículo 46 de la Ley 336 de 1996, en concordancia con lo normado en el código 560 del artículo 1 de la Resolución Nro. 10800 de 2003 que prescribe: *"Permitir, facilitar, estimular, propiciar, autorizar, o exigir el transporte de mercancías con peso superior al autorizado, sin portar el permiso correspondiente".*

> *"...el recurso de apelación se encuentra limitado a los aspectos -por el- indicados, consideración que cobra mayor significado en el sub lite si se tiene presente que en cuanto corresponde a los demás aspectos del fallo impugnado, incluyendo la declaratoria de responsabilidad de la entidad demandada, la propia apelante manifiesta su conformidad y sostiene que esos otros aspectos de la sentencia de primera instancia merecen ser confirmados.*
>
> *"...mediante el recurso de apelación se ejerce el derecho de impugnación contra una determinada decisión judicial –en este caso la que contiene una sentencia–, por lo cual corresponde al 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.*[1]
>
> *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*

---

[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

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 comento.

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

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

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

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

En el caso en concreto, la sanción está sustentada en las pruebas legalmente aportadas al expediente como lo son el Informe de Infracciones de Transporte No. 355659 del 05 de enero de 2014 y el tiquete de báscula No. 888105 expedida por la Báscula Bosconia del 04 de enero de 2014.

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

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

Es menester aclarar que el Decreto 3366 de 2003 ha sufrido nulidades a diversos artículos de su contenido normativo, sin embargo, en lo que formaliza las sanciones – artículos 54, 45 y 46-, no han sufrido de suspensión o 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, 39, 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 SXD675, está vinculado a la EMPRESA DE TRANSPORTE PÚBLICO TERRESTRE AUTOMOTOR DE CARGA TANKER COLOMBIA S.A.S CON NIT 900.433.155-6, 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 52.000Kg con un margen de tolerancia positiva de 1300Kg, es decir, que según lo indicado en el tiquete de bascula Bosconia, allegado al plenario, el vehículo transportaba un sobrepeso de 40Kg.

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 vehiculó y expidió 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.
En el caso de los sujetos de sanción, el artículo 9º 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.*

317

4. Las personas que violen o faciliten la violación de las normas.
5. Las personas propietarias de vehículos o equipos de transporte.
6. Las empresas de servicio público.

Las sanciones de que trata el presente artículo consistirán en:

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

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

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

PARÁGRAFO. Para la aplicación de las multas a que se refiere el presente artículo se tendrán en cuenta los siguientes parámetros relacionados con cada Modo de transporte:
a. Transporte Terrestre: de uno (1) a setecientos (700) salarios mínimos mensuales vigentes;
b. Transporte Fluvial: de uno (1) a mil (1000) salarios mínimos mensuales vigentes;
c. Transporte Marítimo: de uno (1) a mil quinientos (1500) salarios mínimos mensuales vigentes.
d. Transporte Férreo: de uno (1) a mil quinientos (1500) salarios mínimos mensuales vigentes
e. Transporte Aéreo: de uno (1) a dos mil (2000) salarios mínimos mensuales vigentes."

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

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

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

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

De igual forma, si se presenta una infracción en desarrollo de la prestación del servicio público de transporte, la responsabilidad se le atribuye a la empresa afiladora del equipo que presta el servicio, sin

perjuicio de que la misma pueda iniciar las acciones procedentes en contra de quien materialmente hubiese ejecutado la infracción.

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, trátese de conductores asalariados o de propietarios de tales equipos, lo hacen en nombre de la empresa, actúan en representación de ella y, por consiguiente, tienen una responsabilidad in vigilando respecto del comportamiento de ellos en el desarrollo de su actividad"*[4].

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*

[4] 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

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.

"En nuestro régimen, en todo caso, la presunción de culpa comporta un reproche por 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"[6] "y, por ello, el deber de tratar de impedir que aquél actúe ocasionando daños a terceros con su conducta. Así estructurado, es lo cierto que la lectura de la norma a pesar de la presunción que conlleva parecería exigir la prueba de la culpa del causante mediato frente a lo cual la doctrina nacional propone que tan sólo sea necesaria la prueba de la culpa del directamente responsable"[7].

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 señaló[8];

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

Tendencia que, así mismo, dejó reseñada en el siguiente texto: "Desde luego haya que advertir que al momento de verificar contra quién se dirige la demanda de responsabilidad civil derivada del ejercicio de las actividades peligrosas, la cuestión debe ser examinada según quienes sean sus guardianes, perspectiva desde la cual se comprenden por pasiva todas aquellas personas naturales o jurídicas de quienes se pueda predicar potestad, uso, mando, control o aprovechamiento efectivo del instrumento mediante el cual se realizan aquéllas actividades[9]"

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

[5] Corte Constitucional Sentencia C-1235 del 29 de noviembre de 2005. M.P., Rodrigo Escobar Gil, consideración jurídica No. 3
[6] Cfr. Sentencias. T-327 de 2004 y C-692 de 2003
[7] Javier Tamayo Jaramillo, "De la Responsabilidad Civil" Tomo I. Editorial Temis, Bogotá 1999, página 212.
[8] 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
[9] Corte Suprema de Justicia, sala de casación civil y agraria. M.P., Trejos Bueno Silvio Fernando, sentencia 5220 del 26 de noviembre de 1999.

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."*[10]"[11]

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 *ibídem*, dispone que el servicio será prestado únicamente por empresas de transporte públicas o privadas, formadas por personas naturales o jurídicas legalmente constituidas y autorizadas 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:

[10] Ibidem. Sentencia de casación civil No. 7627 del 20 de junio de 2005.
[11] Casación Rdo. 37285 del 13 de marzo de 2013.

"(...) 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, sin ir exigido, en consecuencia, que ese hecho sea relevante y eficiente." El nexo causal, se conforma con 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 del 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 cumplimento 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. Las infracciones 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 afiladora 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 afirmó[12]:

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

[12] Corte Constitucional. Sentencia C-034/14. M.P. María Victoria Calle Correa.

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 anáiisis 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.*
>
> *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.*

617

*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, celeridad, imparcialidad y publicidad, **(ii)** sin diferencia de la potestad sancionadora por la vía judicial; **(iii)** se encuentra sujeta al control judicial; y **(iv)** debe cumplir con las garantías mínimas del debido proceso.*

Así las cosas, en el curso de la investigación administrativa siempre se le respetó el derecho al debido proceso al investigado, así: **I) Publicidad,** ya que se ha comunicado y notificado todo el trámite administrativo en virtud de lo consagrado en el Capítulo Quinto de la Ley 1437 de 2011. **II) Contradicción,** por cuanto se dio traslado al investigado para que presentara los debidos descargos y las pruebas que sustentaran su posición. En ese sentido, la resolución por la cual se abrió la investigación administrativa contra la vigilada, ha cumplido con los requisitos exigidos por la Ley 1437 de 2011, ya que se ha hecho una relación de las pruebas aportadas, la apertura y ahora el fallo de la investigación ha sido sustentada jurídicamente y se ha dispuesto el traslado para que el investigado responda a los cargos y los recursos de ley a que tenía derecho: **III) Legalidad de la Prueba,** en virtud 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 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 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 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 trascrito 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:

> *"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."*

Conforme a lo expuesto este Despacho,

RESUELVE:

Artículo 1: CONFIRMAR la Resolución No. 43447 del 30 de agosto de 2016, por medio de la cual se impuso sanción a la EMPRESA DE TRANSPORTE PÚBLICO TERRESTRE AUTOMOTOR DE CARGA TANKER COLOMBIA S.A.S CON NIT 900.433.155-6, correspondiente a DOS (2) SMMLV para la época de los hechos, equivalente a UN MILLON DOSCIENTOS TREINTA Y DOS MIL PESOS ($1.232.000), por las razones expuestas en el presente acto en su parte considerativa.

Parágrafo Único: Para efectos del pago de la multa el sancionado deberá comunicase a las líneas telefónicas: (57-1) 2693370 y Línea gratuita nacional 01 8000915615, donde le será generado el recibo de pago con código de barras en el cual se detallará el valor a cancelar. El pago 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 Transporte al representante legal o a quién haga sus veces de la EMPRESA DE TRANSPORTE PÚBLICO TERRESTRE AUTOMOTOR DE CARGA TANKER COLOMBIA S.A.S CON NIT 900.433.155-6 en la Carrera 24 # 22-31, Barrio Alarcón en la ciudad de Bucaramanga-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 de la vía gubernativa.

NOTIFÍQUESE Y CÚMPLASE

Dada en Bogotá D.C., a los
40351 23 AGO 2017

JAVIER JARAMILLO RAMÍREZ
Superintendente de Puertos y Transporte.

Proyectó: Camilo Andrés Becerra Pava – Abogado-
Revisó: Lorena Carvajal Castillo– Jefe Oficina Asesora Jurídica

Superintendencia de Puertos y Transporte
República de Colombia

Libertad y Orden

TODOS POR UN NUEVO PAÍS
PAZ EQUIDAD EDUCACIÓN

Al contestar, favor citar en el asunto este No. de Registro 20175500936271

20175500936271

Bogotá, 23/08/2017

Señor
Representante Legal y/o Apoderado (a)
TANKER COLOMBIA SAS
CARRERA 24 No. 22-31 BARRIO ALARCON
BUCARAMANGA - 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) 40351 de 23/08/2017 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: ELIZABETHBULLA
Revisó: RAISSA RICAURTE / ANGELA M VELEZ GOMEZ
C:\Users\elizabethbulla\Desktop\RESOLUCIONES 2017\23-08-2017\MEMORANDO_20173000179873_JURIDICA\CITAT 40323.odt

Servicios Pr
Nacionales S
NIT 900 062917-9
DG 25 G 95 A 55
Línea Nal: 01 8000 111 210

REMITENTE

Nombre/ Razón Social
SUPERINTENDENCIA DE PUERTOS Y TRANSPORTES - PUERTOS Y TRANS

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

Ciudad:BOGOTA D.C.

Departamento:BOGOTA D.C.

Código Postal:

Envío:RN821419483CO

DESTINATARIO

Nombre/ Razón Social:
TANKER COLOMBIA SAS

Dirección:CARRERA 24 No. 22-31 BARRIO ALARCON

Ciudad:BUCARAMANGA

Departamento: SANTANDER

Código Postal:680002488

Fecha Pre-Admisión:
08/09/2017 14:16:27

Min. Transporte Lic de carga 000200

Motivos de Devolución

- 1 2 Desconocido
- 1 2 Rehusado
- 1 2 Cerrado
- 1 2 Fallecido
- 1 2 Fuerza Mayor
- 1 2 Dirección Errada
- 1 2 No Reside
- 1 2 No Existe Número
- 1 2 No Reclamado
- 1 2 No Contactado
- 1 2 Apartado Clausurado

Fecha 1er DIA MES AÑO R D
11 SEP 2017

Nombre del distribuidor:
Jhon Alexander Maurique
C.C. No. 1.095.916.204

C.C.

Centro de Distribución:

Observaciones:

Fecha 2do DIA MES AÑO R D
12 SEP 2017

Nombre del distribuidor:
Jhon Alexander Manrique
C.C. No. 1.095.916.204

C.C.

Centro de Distribución:

Observaciones:

FALLADA DIRECCION NO EXISTE