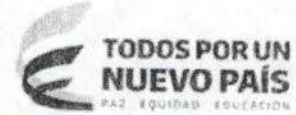




Superintendencia de Puertos y Transporte
República de Colombia



Bogotá, 04/09/2017

Al contestar, favor citar en el asunto, este
No. de Registro **20175500995051**



20175500995051

Señor
Representante Legal y/o Apoderado(a)
TRANSPORTES BETANIA S.A.
KM. 6 VIA CAJICA - ZIPAQUIRA
CAJICA - CUNDINAMARCA

ASUNTO: NOTIFICACIÓN POR AVISO

De manera atenta, me permito comunicarle que la Superintendencia de Puertos y Transporte, expidió la(s) resolución(es) No(s) 39957 de 22/08/2017 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 resolutive del acto administrativo que se anexa con el presente aviso.

Sin otro particular.

Diana C. Merchan B.

DIANA CAROLINA MERCHAN BAQUERO
Coordinadora Grupo Notificaciones

Anexo: Lo enunciado.
Transcribió: Yoana Sanchez**

1997



1997

1997

1997

The following information is provided for your information. This information is not intended to be used as a substitute for professional advice. The information is provided for your information only. The information is not intended to be used as a substitute for professional advice. The information is provided for your information only.

$$a^2 + b^2 = c^2$$

The following information is provided for your information. This information is not intended to be used as a substitute for professional advice. The information is provided for your information only.

$$a^2 + b^2 = c^2$$

The following information is provided for your information. This information is not intended to be used as a substitute for professional advice. The information is provided for your information only.

$$a^2 + b^2 = c^2$$

The following information is provided for your information. This information is not intended to be used as a substitute for professional advice. The information is provided for your information only.

1997



asa

MINISTERIO DE TRANSPORTE
SUPERINTENDENCIA DE PUERTOS Y TRANSPORTE

RESOLUCIÓN No.

()

39957 27 AGO 2017

POR LA CUAL SE RESUELVE EL RECURSO DE APELACIÓN INTERPUESTO EN CONTRA DE LA RESOLUCIÓN N° 23071 DEL 22 DE JUNIO DE 2016, POR MEDIO DE LA CUAL SE SANCIONÓ A LA EMPRESA DE TRANSPORTE PÚBLICO TERRESTRE AUTOMOTOR DE CARGA TRANSPORTES BETANIA S.A. IDENTIFICADA CON NIT No. 832006831 - 1.

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 autoridad vial competente en cumplimiento de sus funciones emitió y trasladó a esta entidad, el Informe Único de Infracción de Transporte (IUIT) No. 392336 del 12 de septiembre de 2013, impuesto al vehículo de placas SKN - 621.

Mediante Resolución No. 25182 del 27 de noviembre de 2015, se inició investigación administrativa en contra de la empresa de transporte público terrestre automotor de carga TRANSPORTES BETANIA S.A IDENTIFICADA CON NIT No. 832006831 - 1., 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.

Mediante escrito con radicado No. 2015-560-093500 - 2 del 30 de diciembre de 2015 la empresa investigada presentó descargos.

A través Resolución No. 23071 del 22 de junio de 2016, se resolvió la investigación administrativa en contra de la empresa, sancionándola con multa de CINCO (05) SMLMV, para la época de la comisión de los hechos, equivalente a DOS MILLONES NOVECIENTOS CUARENTA Y SIETE MIL QUINIENTOS PESOS M/CTE (\$2.947.500,00).

Mediante radicado No. 2016-560-069584-2 del 26 de agosto de 2016 la empresa investigada interpuso recursos de reposición y en subsidio de apelación.

Mediante Resolución No. 53869 del 06 de octubre de 2016 se resolvió el recurso de reposición, confirmando la sanción y concediendo el recurso de apelación.

ARGUMENTOS DEL RECURRENTE

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

1. Alcance probatorio IUIT / Diferencia entre IUIT y Comparendo / Ley especial de Código Nacional de Tránsito Terrestre.
2. Manifiesto de carga / Proposición de rompimiento del nexo contractual configurativo de responsabilidad exclusiva del sujeto transportador.

1/6 X

POR LA CUAL SE RESUELVE EL RECURSO DE APELACIÓN INTERPUESTO EN CONTRA DE LA RESOLUCIÓN N° 23071 DEL 22 DE JUNIO DE 2016, POR MEDIO DE LA CUAL SE SANCIONÓ A LA EMPRESA DE TRANSPORTE PÚBLICO TERRESTRE AUTOMOTOR DE CARGA TRANSPORTES BETANIA S A IDENTIFICADA CON NIT No. 832006831 - 1.

3. Calibración báscula / Tolerancia positiva.
4. Análisis al sistema jurídico probatorio aplicable / Libertad en la valoración probatoria.
5. Hipotética transgresión a los principios de contradicción y defensa / presunta afectación al debido proceso.

De acuerdo a lo anterior, aduce la empresa investigada que no es responsable de la comisión de la conducta; debido a que esta solo despacho dentro de los límites de peso establecidos.

CONSIDERACIONES DEL DESPACHO

Una vez revisado el acervo probatorio y 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 incoado mediante escrito No. 2016 – 560 – 069584 - 2 de fecha 26 de agosto de 2016.

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. 392326, impuesto al vehículo de placas SKN - 621, 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:

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° 23071 DEL 22 DE JUNIO DE 2016, POR MEDIO DE LA CUAL SE SANCIONÓ A LA EMPRESA DE TRANSPORTE PÚBLICO TERRESTRE AUTOMOTOR DE CARGA TRANSPORTES BETANIA S A IDENTIFICADA CON NIT No. 832006831 - 1.

"...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- (...)"

En este orden de ideas se procederá a resolver el recurso incoado, estrictamente bajo la óptica de los numerales que integraron los argumentos planteados en el escrito de reposición y subsidio de apelación, siempre que no se avizora dentro del recurso de alzada puntos adicionales que guarden relación intrínseca con el objeto central de los argumentos expuestos por el apelante.

Así las cosas, se procederá a realizar un análisis jurídico de los documentos que dieron origen a la investigación administrativa, con el fin de establecer su mérito y alcance probatorio, esto es el tiquete de báscula y el informe único de infracciones de transporte (IUIT). A renglón seguido se estudiara la supuesta conducencia y pertinencia del "Manifiesto de carga.

1. 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. 392326 y el tiquete de báscula No. 1293 expedido por la Báscula de la estación de pesaje LIZAMA 2.

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.

Hay decir que el Informe de Infracciones de Transporte mencionado es un documento público al tenor del artículo 243 del nuevo Código General del Proceso:

"Son documentos los escritos, impresos, planos, dibujos, cuadros, mensajes de datos, fotografías, cintas cinematográficas, discos, grabaciones magnetofónicas, videograbaciones, radiografías, talones, contraseñas, cupones, etiquetas, sellos y, en general, todo objeto mueble que tenga carácter representativo o declarativo, y las inscripciones en lápidas, monumentos, edificios o similares.

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

Aunado lo anterior el artículo 244 del citado Código prescribe:

"Es auténtico un documento cuando existe certeza sobre la persona que lo ha elaborado, manuscrito, firmado, o cuando exista certeza respecto de la persona a quien se atribuya el documento.

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

También se presumirán auténticos los memoriales presentados para que formen parte del expediente, incluidas las demandas, sus contestaciones, los que impliquen disposición del derecho en litigio y los poderes en caso de sustitución.

POR LA CUAL SE RESUELVE EL RECURSO DE APELACIÓN INTERPUESTO EN CONTRA DE LA RESOLUCIÓN N° 23071 DEL 22 DE JUNIO DE 2016, POR MEDIO DE LA CUAL SE SANCIONÓ A LA EMPRESA DE TRANSPORTE PÚBLICO TERRESTRE AUTOMOTOR DE CARGA TRANSPORTES BETANIA S A IDENTIFICADA CON NIT No. 832006831 - 1.

Así mismo se presumen auténticos todos los documentos que reúnan los requisitos para ser título ejecutivo.

La parte que aporte al proceso un documento, en original o en copia, reconoce con ello su autenticidad y no podrá impugnarlo, excepto cuando al presentarlo alegue su falsedad. Los documentos en forma de mensaje de datos se presumen auténticos.

Lo dispuesto en este artículo se aplica en todos los procesos y en todas las jurisdicciones."

En ese orden, el artículo 257 de misma codificación en cuanto al alcance probatorio de dicho documento señala:

"Los documentos públicos hacen fe de su otorgamiento, de su fecha y de las declaraciones que en ellos haga el funcionario que los autoriza".

En esos términos, la autenticidad del documento público es un aspecto de suprema importancia, puesto que el mérito probatorio de tal documento está en función de su autenticidad y dado que el Informe de Infracción al Transporte (IUIT) fue aportado a la presente actuación en original, es decir, es auténtico, tiene valor probatorio, a causa de esto, es claro que de él se desprende unos hechos tales como: la empresa transportadora y la infracción cometida que se aprecia, circunstancias que en su conjunto invierten la carga de la prueba para la empresa, toda vez que es a ella a quien se le impone desvirtuar los mentados hechos que constituyen un indicio de su responsabilidad y deben tenerse como prueba al ser apreciados en su conjunto de acuerdo con las reglas de la sana crítica, pues guardan una armonía entre ellos.

Sobre el tiquete de báscula, se encuentra que a folio No. 02 del expediente reposa copia simple del mismo, totalmente legible y claro. Pudiéndose observar el sobrepeso.

Ahora no se puede confundir el concepto de orden de comparendo al tránsito con el Informe único de infracciones al transporte IUIT, es necesario reiterar que son disímiles ya que son producto de normas distintas que están encaminadas a tratar asuntos que no poseen contenidos iguales. El IUIT posee normativa particular y no se relaciona con el comparendo por se de su naturaleza.

La Ley 769 de 2002 por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre, al respecto la Corte Constitucional sobre el tránsito terrestre ha sostenido:

"El transporte terrestre es una actividad social y económica que facilita la realización del derecho de libre movimiento y circulación, así como de derechos vinculados con la libertad económica y la iniciativa privada relacionada con la prestación del servicio público de transporte. Su ejercicio arriesga derechos fundamentales de los ciudadanos a la vida, la integridad y la seguridad, por el peligro que entraña la movilización a través de vehículos - velocidad de la movilización y contundencia de los mismos -. También impacta en derechos colectivos como el medio ambiente y el uso del espacio público (vgr. vías, calles, bahías, publicidad exterior, contaminación del aire, etc.). Como consecuencia de ello, es objeto de una fuerte regulación por el Legislador, al punto tal de que la Corte ha reconocido que es "legítima una amplia intervención policiva del Estado [en estas materias], con el fin de garantizar el orden, y proteger los derechos" de los ciudadanos.

Sobre la importancia de regulación de transporte terrestre la misma corporación ha sostenido:

"Esta Corporación ha resaltado la importancia de la regulación del transporte terrestre con el fin de asegurar el goce efectivo de la libertad de locomoción, que tiene una relevancia cardinal, al constituir una condición necesaria para el goce efectivo de otros derechos fundamentales, de tal manera que debe garantizarse su ejercicio en condiciones de seguridad".

De los extractos anteriores se puede inferir que el objeto de la Ley 336 de 1996 y el de la Ley 769 de 2002 son diferentes, la primera se encamina a la protección del entorno privado de transporte, esto es las garantías que deben revestir el comportamiento del transporte privado. Y la teleología de la segunda

POR LA CUAL SE RESUELVE EL RECURSO DE APELACIÓN INTERPUESTO EN CONTRA DE LA RESOLUCIÓN N° 23071 DEL 22 DE JUNIO DE 2016, POR MEDIO DE LA CUAL SE SANCIONÓ A LA EMPRESA DE TRANSPORTE PÚBLICO TERRESTRE AUTOMOTOR DE CARGA TRANSPORTES BETANIA S A IDENTIFICADA CON NIT No. 832006831 - 1.

normatividad esta empuntada al servicio público de transporte materia que nos convoca en el caso sub examine.

Es por lo anterior que no es de recibo el argumento expuesto por el actor sobre el particular, aduciendo que no es posible determinar por falta de claridad del hecho de sobrepeso.

2. Con respecto al segundo y último cargo, esto es, el de falta de apreciación e integración dentro del expediente del manifiesto de carga, como prueba capaz de desvirtuar o trivializar los hechos que constata el ticket de bascula No. 1293. Este despacho realizara tres precisiones, la primera sobre la mención legal del sistema probatorio en el ordenamiento jurídico colombiano y su respectiva ponderación, segundo hará mención sucinta a lo consagrado en nuestro ordenamiento jurídico con respecto al manifiesto de carga y su posibilidad de enervar, desvirtuar los hechos que retratan el ticket de bascula y el respectivo IUIT. Y tercero sobre la responsabilidad de las empresas legalmente constituidas de transporte de carga.

Sobre el manifiesto de carga es pertinente anotar que el mismo, se encuentra regulado por el Decreto 1499 del 29 de abril de 2009 "Por el cual se modifica y se derogan algunas disposiciones de los Decretos 173 del 05 de febrero de 2001 y 1842 del 25 de mayo de 2007", en su artículo 4°, expresamente consagro lo siguiente:

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

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

Más adelante la misma codificación agrega en el Artículo 28.-Adopcion De Formato.- El manifiesto de carga se expedirá en original y tres (03) copias, firmados por la empresa de transporte habilitada y por el propietario o conductor del vehículo. El original deberá ser aportado por el conductor durante todo el recorrido; la primera copia será conservada por la empresa de transporte, la segunda copia deberá ser enviada por la empresa a la DIAN y la tercera copia deberá ser conservada por el propietario y/o conductor del vehículo.

De la lectura se colige que quien expide dicho documento es la empresa habilitada de transporte de carga, mediante el cual se sustenta el transporte de mercancías, para poder ser expuesto en caso de solicitud de las diferentes autoridades de tránsito y transporte, durante el trayecto que recorre la mercancía, a través de las carreteras del país, es decir este documento aclara el nexó existente únicamente entre los dos extremos del contrato de transporte, y de esa forma determina la responsabilidad sobre la mercancía.

La Superintendencia de Puertos Y Transporte esta instituida para inspeccionar, vigilar y controlar; la totalidad de la operación de transporte, y no solo el despacho de carga que realiza la empresa habilitada de transporte, toda vez que la operación de las mercancías durante todo el trayecto son susceptibles a aleas o aconteceres propios del oficio. Y durante el transcurso a su destino, todo su viaje y la entrega final de la carga al destinatario, estas funciones de la Superintendencia no fenecen, por el contrario se mantienen incólumes.

Es por ello que el manifiesto de carga pudo haber constatado, probado una sola actividad dentro de la cadena del proceso de transporte, como lo es el cargue de la misma, en este punto nadie discute que el manifiesto contenía datos que se compadecían con la realidad al momento del embarque, pero que en el transcurso de la misma, es decir el recorrido de esta, los datos expresados allí como es el peso, fueran encontrando decaimiento por las diferentes situaciones aleatorias a que está expuesta la operación transportista.

No logro la empresa demostrar por medio de los documentos que reposan, entre otros, Manifiesto electrónico de carga, que desarrollo toda la actividad comercial de transporte de carga, por debajo de los límites de peso que constituyen infracción, puesto que no se evidencio la permanencia del peso durante todo el trayecto con el que se despacha la carga tal como lo demuestra y resulta insuficiente el manifiesto de carga. Se reitera no alcanza a irradiar el manifiesto el total de la operación de carga.

POR LA CUAL SE RESUELVE EL RECURSO DE APELACIÓN INTERPUESTO EN CONTRA DE LA RESOLUCIÓN N° 23071 DEL 22 DE JUNIO DE 2016, POR MEDIO DE LA CUAL SE SANCIONÓ A LA EMPRESA DE TRANSPORTE PÚBLICO TERRESTRE AUTOMOTOR DE CARGA TRANSPORTES BETANIA S A IDENTIFICADA CON NIT No. 832006831 - 1.

Ahora con respecto a la proposición de rompimiento del nexo contractual configurativo de responsabilidad exclusiva del sujeto transportador, 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 expidió el respectivo manifiesto de carga.

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.

Un aparte muy importante que se debe tener presente es que:

“Quienes operan los equipos mediante los cuales se presta el servicio, trátense de conductores asalariados o de propietarios de tales equipos, lo hacen en nombre de la empresa, actúan en representación de ella y, por consiguiente, tienen una responsabilidad in vigilando respecto del comportamiento de ellos en el desarrollo de su actividad”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 esta delegada sostiene que al analizar los hechos presentados en el Informe Único de Infracciones de Transporte No. 392336, la investigada cometió una conducta reprochable al permitir que el vehículo de placas SKN – 621 prestara el servicio público de transporte terrestre sin cumplir los requisitos legales para hacerlo.

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

En este sentido la Honorable Corte Constitucional sostiene:

DE LA RESPONSABILIDAD DE LA EMPRESA PRESTADORA DEL SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE TERRESTRE AUTOMOTOR -Culpa in vigilando. Culpa in eligendo - Teoría del riesgo creado o riesgo beneficio - Régimen de responsabilidad objetiva - Responsabilidad directa, Responsabilidad indirecta.

“En el Código Civil regulan el tema de la responsabilidad civil extracontractual por el hecho ajeno. Este tipo de responsabilidad civil es la que se imputa por disposición de la ley a una persona que a pesar de 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.

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

POR LA CUAL SE RESUELVE EL RECURSO DE APELACIÓN INTERPUESTO EN CONTRA DE LA RESOLUCIÓN N° 23071 DEL 22 DE JUNIO DE 2016, POR MEDIO DE LA CUAL SE SANCIONÓ A LA EMPRESA DE TRANSPORTE PÚBLICO TERRESTRE AUTOMOTOR DE CARGA TRANSPORTES BETANIA S A IDENTIFICADA CON NIT No. 832006831 - 1.

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”⁵.

“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”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 señaló⁸:

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,

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

POR LA CUAL SE RESUELVE EL RECURSO DE APELACIÓN INTERPUESTO EN CONTRA DE LA RESOLUCIÓN N° 23071 DEL 22 DE JUNIO DE 2016, POR MEDIO DE LA CUAL SE SANCIONÓ A LA EMPRESA DE TRANSPORTE PÚBLICO TERRESTRE AUTOMOTOR DE CARGA TRANSPORTES BETANIA S A IDENTIFICADA CON NIT No. 832006831 - 1.

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 actividades⁹

Situación bien diferente es la de la empresa de transporte a la cual se encuentra inscrito el vehículo con el cual se causa el daño, pues como lo tienen bien definido las Salas de Casación Penal y Civil de la Corte, en tales eventos la persona jurídica debe responder civilmente "en cuanto afiliadoras para la prestación regular del servicio a su cargo, independientemente de que no tengan la propiedad del vehículo respectivo, ostentan el calificativo de guardianas de las cosas con las cuales se ejecutan las actividades propias de su objeto social, "no sólo porque obtienen aprovechamiento económico como consecuencia del servicio que prestan con los automotores así vinculados sino debido a que, por la misma autorización que le confiere el Estado para operar la actividad, pública por demás, son quienes de ordinario ejercen sobre el automotor un poder efectivo de dirección y control, dada la calidad que de tenedoras legítimas adquieren a raíz de la afiliación convenida con el propietario o poseedor del bien, al punto que, por ese mismo poder que desarrollan, son las que determinan las líneas o rutas que debe servir cada uno de sus vehículos, así como las sanciones a imponer ante el incumplimiento o la prestación irregular del servicio, al tiempo que asumen la tarea de verificar que la actividad se ejecute previa la reunión integral de los distintos documentos que para el efecto exige el ordenamiento jurídico y las condiciones mecánicas y técnicas mediante las cuales el parque automotor a su cargo debe disponerse al mercado."¹⁰ (Subrayado de la Sala)."¹¹

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

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 que realizó la afiliación 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.

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.

3. Mediante concepto radicado MT No. 20101340228551 del 22 de junio de 2010 el Ministerio de Transporte, determinó que para entender la Tolerancia Positiva es necesario señalar que la Resolución 02888 del 14 de octubre de 2005, que modifica parcialmente la resolución 04100 de 2004, preceptúa en su artículo 3 lo siguiente:

"Artículo 3. Para la aplicación de lo establecido en el artículo 8 de la Resolución 4100 de 2004 se considera tolerancia positiva de medición, el número de kilogramos que puede exceder del peso bruto vehicular autorizado durante el pesaje del vehículo, a fin de tener en cuenta las diferencias ocasionadas por el peso del conductor, el peso del combustible, el exceso de peso producido por efecto de la humedad absorbida por las mercancías, la calibración y la operación de las básculas de control y cualquier otro aditamento o situación que pueda variar la medición del peso bruto vehicular."

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.

¹⁰ Ibidem. Sentencia de casación civil No. 7627 del 20 de junio de 2005.

¹¹ 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° 23071 DEL 22 DE JUNIO DE 2016, POR MEDIO DE LA CUAL SE SANCIONÓ A LA EMPRESA DE TRANSPORTE PÚBLICO TERRESTRE AUTOMOTOR DE CARGA TRANSPORTES BETANIA S A IDENTIFICADA CON NIT No. 832006831 - 1.

Como se puede observar en el párrafo transcrito el margen de tolerancia fue implementado con el fin de poder aminorar los efectos de las diferentes circunstancias imprevistas acaecidas durante el trayecto que recorren las mercancías. Y no para depositar carga adicional o por fuera de la permitida expresamente por las regulaciones pertinentes.

Respecto a la calibración de la báscula, 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 básculas 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 (...)"

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 tiene 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, máxime cuando existe la presunción legal por la certificación de la báscula, correspondiendo al investigado desvirtuar la misma o por lo menos probar sus argumentos, carga de la prueba que se le atribuye.

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>.

4. El artículo 167 del Código General del Proceso establece:

"(...) Artículo 167. Carga de la prueba.

Incumbe a las partes probar el supuesto de hecho de las normas que consagran el efecto jurídico que ellas persiguen.

No obstante, según las particularidades del caso, el juez podrá, de oficio o a petición de parte, distribuir, la carga al decretar las pruebas, durante su práctica o en cualquier momento del proceso antes de fallar, exigiendo probar determinado hecho a la parte que se encuentre en una situación más favorable para aportar las evidencias o esclarecer los hechos controvertidos. La parte se considerará en mejor posición para probar en virtud de su cercanía con el material probatorio, por tener en su poder el objeto de prueba, por circunstancias técnicas especiales, por haber intervenido directamente en los hechos que dieron lugar al litigio, o por estado de indefensión o de incapacidad en la cual se encuentre la contraparte, entre otras circunstancias similares. (...)"

De acuerdo a lo anterior, efectivamente es la Entidad la que tiene la carga de la prueba para demostrar la manera en que se llevó a cabo la operación de transporte en los hechos acaecidos el día 27 de septiembre de 2013. Correspondiéndole a posteriori a la empresa desvirtuar los hechos que se le endilgan.

Así mismo por disposición del artículo 211 de la Ley 1437 de 2011 que indica que en materia probatoria se aplicaran las normas del Código de Procedimiento Civil, hoy CGP. Y que el artículo 168 de este dispone: "(...) El juez rechazará, mediante providencia motivada, las pruebas ilícitas, las notoriamente impertinentes, las inconducentes y las manifiestamente superfluas o inútiles. (...)"

Es por lo anterior que el estudio de los conceptos de conducencia, pertinencia, utilidad y apreciación de la validez de las pruebas es propio de este Despacho.

POR LA CUAL SE RESUELVE EL RECURSO DE APELACIÓN INTERPUESTO EN CONTRA DE LA RESOLUCIÓN N° 23071 DEL 22 DE JUNIO DE 2016, POR MEDIO DE LA CUAL SE SANCIONÓ A LA EMPRESA DE TRANSPORTE PÚBLICO TERRESTRE AUTOMOTOR DE CARGA TRANSPORTES BETANIA S A IDENTIFICADA CON NIT No. 832006831 - 1.

En relación con el concepto de CONDUCTENCIA, este se tiene como la idoneidad jurídica que tiene la prueba para demostrar un supuesto de hecho. Se recalca que es esta la característica sobre la cual el recurrente invoca sus argumentos de desacuerdo.

Respecto del concepto de PERTINENCIA se debe entender como la relación de facto entre los hechos que se pretenden demostrar con el empleo del medio de prueba solicitado o aportado y el tema de prueba dentro del proceso, característica a la que también hace mención la recurrente.

El artículo 176 del CGP reza:

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

De acuerdo a lo descrito anteriormente y por las razones que más adelante se expondrán es que este Despacho determino en un proceso volitivo libre de cualquier apremio y amparado en las reglas de la sana crítica, no concederle valor probatorio al manifiesto de carga, porque además como lo establecen las normas, este proceso es autónomo racional y debe ser realizado por la autoridad administrativa.

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

Al respecto, la Corte Constitucional afirmó¹²:

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

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

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

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

¹² Corte Constitucional. Sentencia C-034/14. M.P. maria Victoria Calle Correa.

POR LA CUAL SE RESUELVE EL RECURSO DE APELACIÓN INTERPUESTO EN CONTRA DE LA RESOLUCIÓN N° 23071 DEL 22 DE JUNIO DE 2016, POR MEDIO DE LA CUAL SE SANCIONÓ A LA EMPRESA DE TRANSPORTE PÚBLICO TERRESTRE AUTOMOTOR DE CARGA TRANSPORTES BETANIA S A IDENTIFICADA CON NIT No. 832006831 - 1.

hermenéutica relevante en el proceso de interpretación, aplicación y determinación del alcance de los derechos constitucionales.

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

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

De otra parte, la jurisprudencia de esta Corte ha expresado que de la aplicación del principio del debido proceso administrativo se derivan consecuencias importantes, tanto para los asociados, como para la administración pública. Desde la perspectiva de los asociados, de este derecho se desprenden las garantías de (i) conocer las actuaciones de la administración; (ii) pedir y controvertir las pruebas; (iii) ejercer con plenitud su derecho de defensa; (iv) impugnar los actos administrativos, y (v) gozar de las demás garantías establecidas en su beneficio.

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

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

Así las cosas, en el curso de la investigación administrativa siempre se le respetó el derecho al debido proceso al investigado, así: i) Publicidad, ya que se ha comunicado y notificado todo el trámite administrativo en virtud de lo consagrado en el Capítulo Quinto de la Ley 1437 de 2011; ii) Contradicción, por cuanto se dio traslado al investigado para que presentara los debidos descargos y las pruebas que sustentaran su posición. En ese sentido, la resolución por la cual se abrió la investigación administrativa contra la vigilada, ha cumplido con los requisitos exigidos por la Ley 1437 de 2011, ya que se ha hecho una relación de las pruebas aportadas, la apertura y ahora el fallo de la investigación ha sido sustentada jurídicamente y se ha dispuesto el traslado para que el investigado responda a los cargos y los recursos de ley a que tenía derecho; iii) Legalidad de la Prueba, en virtud del artículo 257 del Código General del Proceso por medio del cual se establece la legalidad y presunción de autenticidad de los documentos públicos como medios de prueba. iv) In dubio pro investigado, en virtud de las pruebas que reposan en el expediente, se ha podido determinar una certeza, más allá de toda duda razonable, acerca de la

POR LA CUAL SE RESUELVE EL RECURSO DE APELACIÓN INTERPUESTO EN CONTRA DE LA RESOLUCIÓN N° 23071 DEL 22 DE JUNIO DE 2016, POR MEDIO DE LA CUAL SE SANCIONÓ A LA EMPRESA DE TRANSPORTE PÚBLICO TERRESTRE AUTOMOTOR DE CARGA TRANSPORTES BETANIA S A IDENTIFICADA CON NIT No. 832006831 - 1.

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.

Como se dijo en renglones precedentes este proceso administrativo sancionatorio se nutre de norma especial en lo atinente al régimen procesal, por ende no es aplicable el artículo 48 de la Ley 1437 de 2.011, como corolario de lo anterior no hubo violación alguna al debido proceso, por lo que los cargos se despacharan desfavorablemente.

Es por todo lo anterior que se consideran improcedentes los argumentos impetrados en contra del Acto Administrativo que sanciono a la pluricitada empresa.

Conforme a lo expuesto este Despacho,

RESUELVE:

ARTICULO PRIMERO: CONFIRMAR la Resolución No. 23071 del 22 de junio de 2016, por medio de la cual se impuso sanción a la EMPRESA DE TRANSPORTE PÚBLICO TERRESTRE AUTOMOTOR DE CARGA TRANSPORTES BETANIA S A IDENTIFICADA CON NIT No. 832006831 - 1., correspondiente a CINCO (05) SMMLV para la época de los hechos, equivalente a DOS MILLONES NOVECIENTOS CUARENTA Y SIETE MIL QUINIENTOS PESOS M/CTE (\$2.947.500,oo)., por las razones expuestas en el presente acto en su parte considerativa.

PARÁGRAFO ÚNICO: Para efectos del pago de la multa el sancionado deberá comunicarse a las líneas telefónicas: (57-1) 2693370 y Línea gratuita nacional 01 8000915615, donde le será generado el recibo de pago con código de barras en el cual se detallará el valor a cancelar. El pago deberá realizarse en el Banco de Occidente a favor de la Superintendencia de Puertos y Transporte en la cuenta corriente No. 223-03504-9.

ARTICULO SEGUNDO: 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 quién haga sus veces de la EMPRESA DE TRANSPORTE PÚBLICO TERRESTRE AUTOMOTOR DE CARGA TRANSPORTES BETANIA S A IDENTIFICADA CON NIT No. 832006831 - 1., ubicada en el municipio de CAJICA – CUNDINAMARCA en el Kilómetro 6 vía Cajica – Zipaquirá, Planta Betania, 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 TERCERO: La presente Resolución rige a partir de la fecha de su notificación, y contra la misma no procede recurso alguno.

39957 22 AGO 2017

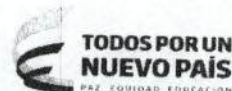
Dada en Bogotá D.C., a los

NOTIFÍQUESE Y CÚMPLASE

JAVIER JARAMILLO RAMÍREZ
Superintendente de Puertos y Transporte.



Superintendencia de Puertos y Transporte
República de Colombia



Al contestar, favor citar en el asunto este
No. de Registro 20175500928471



20175500928471

Bogotá, 22/08/2017

Señor
Representante Legal y/o Apoderado (a)
TRANSPORTES BETANIA S.A.
KM. 6 VIA CAJICA - ZIPAQUIRA
CAJICA - CUNDINAMARCA

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) 39957 de 22/08/2017 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\CITAT 39924.odt

AW

1947

THE UNIVERSITY OF CHICAGO

1947

THE UNIVERSITY OF CHICAGO
LIBRARY

1947

THE UNIVERSITY OF CHICAGO
LIBRARY

THE UNIVERSITY OF CHICAGO
LIBRARY

1947

THE UNIVERSITY OF CHICAGO
LIBRARY

THE UNIVERSITY OF CHICAGO
LIBRARY

THE UNIVERSITY OF CHICAGO
LIBRARY

THE UNIVERSITY OF CHICAGO
LIBRARY

THE UNIVERSITY OF CHICAGO
LIBRARY

THE UNIVERSITY OF CHICAGO
LIBRARY

THE UNIVERSITY OF CHICAGO
LIBRARY

THE UNIVERSITY OF CHICAGO
LIBRARY

THE UNIVERSITY OF CHICAGO
LIBRARY

THE UNIVERSITY OF CHICAGO
LIBRARY

THE UNIVERSITY OF CHICAGO
LIBRARY

THE UNIVERSITY OF CHICAGO
LIBRARY

