



Superintendencia de Puertos y Transporte
República de Colombia



Al contestar, favor citar en el asunto, este
No. de Registro 20175500064321



20175500064321

Bogotá, 23/01/2017

Señor
Representante Legal y/o Apoderado(a)
BIP TRANSPORTES S.A.S.
CARRERA 27 No. 1B - 89 PISO SEGUNDO
BOGOTA - D.C.

ASUNTO: NOTIFICACIÓN POR AVISO

De manera atenta, me permito comunicarle que la Superintendencia de Puertos y Transporte, expidió la(s) resolución(es) No(s) **140** de **10/01/2017** por la(s) cual(es) se **RESUELVE UN RECURSO DE APELACION DENTRO DE** una investigación administrativa a esa empresa.

De conformidad con el artículo 69 de la Ley 1437 de 2011 por la cual se expide el Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo, se remite para lo pertinente copia íntegra de la(s) resolución(es) en mención, precisando que las mismas quedarán debidamente notificadas al finalizar el día siguiente a la fecha de entrega del presente aviso en el lugar de destino.

Adicionalmente, me permito informarle que los recursos que legalmente proceden y las autoridades ante quienes deben interponerse los mismos, se relacionan a continuación:

Procede recurso de reposición ante el Superintendente de Puertos y Transporte dentro de los 10 días hábiles siguientes a la fecha de notificación.

SI ☐ NO ☒

Procede recurso de apelación ante el Superintendente de Puertos y Transporte dentro de los 10 días hábiles siguientes a la fecha de notificación.

SI ☐ NO ☒

Procede recurso de queja ante el Superintendente de Puertos y Transporte dentro de los 5 días hábiles siguientes a la fecha de notificación.

SI ☐ NO ☒

Si la(s) resolución(es) en mención corresponden a una(s) apertura de investigación, procede la presentación de descargos, para cuya radicación por escrito ante la Superintendencia de Puertos y Transporte cuenta con el plazo indicado en la parte resolutive del acto administrativo que se anexa con el presente aviso.

Sin otro particular.

Diana C. Merchan B.

DIANA CAROLINA MERCHAN BAQUERO
Coordinadora Grupo Notificaciones

Anexo: Lo enunciado.
Transcribió: Yoana Sanchez**
C:\Users\karolleal\Desktop\ABRE.odt

1

Calle 37 No. 28B-21 Barrio Soledad – Tel: 269 33 70 PBX: 352 67 00 – Bogotá D.C. www.supertransporte.gov.co
Línea Atención al Ciudadano 01 8000 915615

GD-REG-34-V1-21-Dic-2015

REPÚBLICA DE COLOMBIA



MINISTERIO DE TRANSPORTE
SUPERINTENDENCIA DE PUERTOS Y TRANSPORTE

RESOLUCIÓN No.

(140) 10 ENE 2017

POR LA CUAL SE RESUELVE EL RECURSO DE APELACIÓN INTERPUESTO EN CONTRA DE LA RESOLUCIÓN No. 001907 DEL 20 DE ENERO DEL 2016, POR MEDIO DE LA CUAL SE SANCIONÓ A LA EMPRESA DE TRANSPORTE PÚBLICO TERRESTRE AUTOMOTOR BIP TRANSPORTES S.A.S (ANTES TRANSPORTES BIP TRANSPORTES LTDA), CON NIT 8300619457.

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 de tránsito y transporte, en cumplimiento de sus funciones emitió y trasladó a esta entidad el informe de infracciones de transporte No. 13754094 del 18 abril del 2013, impuesto al vehículo de placas TIP-959.

Mediante Resolución No. 013060 del 04 de septiembre del 2014, se abrió investigación administrativa en contra de EMPRESA DE TRANSPORTE PÚBLICO TERRESTRE AUTOMOTOR ESPECIAL BIP TRANSPORTES S.A.S (ANTES TRANSPORTES BIP TRANSPORTES LTDA), CON NIT 8300619457, por presunta transgresión de lo dispuesto en el código 590 del artículo 1° de la Resolución No. 10800 de 2003, "*Cuando se compruebe que el equipo está prestando un servicio no autorizado, entendiéndose como aquel servicio que se presta a través de un vehículo automotor de servicio público sin el permiso o autorización correspondiente para la prestación del mismo; o cuando este se preste contrariando las condiciones inicialmente otorgadas. En este caso el vehículo será inmovilizado por primera vez, por el término de cinco (5) días, por segunda vez 20 días, y por tercera vez 40 días, y si existiere reincidencia, adicionalmente se sancionará con multa de cinco (5) salarios mínimos mensuales legales vigentes*", en concordancia con lo normado en el literal d) del artículo 46 de la Ley 336 de 1996.

Mediante el radicado No. 2014-560-061234-2 del 26 de septiembre de 2014 la empresa investigada presentó escrito de descargos.

A través de la Resolución No. 001907 del 20 de enero del 2016, se resolvió la investigación administrativa en contra de la empresa, sancionándola con multa de Diez (10) SMLMV, para la época de la comisión de los hechos, equivalente a CINCO MILLONES OCHOCIENTOS NOVENTA Y CINCO MIL PESOS (\$5,895,000).

Mediante radicado No. 2016-560-012178-2 del 17 de febrero de 2016 la empresa investigada interpuso recursos de reposición y de apelación.

A través de la Resolución No. 25904 del 30 de junio del 2016, se resolvió el recurso de reposición confirmando en su totalidad la resolución recurrida y se concedió el recurso de apelación.

ARGUMENTOS DEL RECORRENTE

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

- 1- Indicó que existe incongruencia entre lo formulado en el pliego de cargos y la sanción, teniendo en cuenta que en la formulación de cargos solo se mencionó el código 590, y en el fallo adicionalmente se menciona el código 531, no brindándole la oportunidad para defensa. Por lo que se generó una violación al derecho de defensa por la modificación intempestiva de los cargos.
- 2- Señaló respecto de la inaplicabilidad del artículo 1° código 531 de la resolución 10800 de 2003, toda vez que el vehículo implicado presta únicamente el servicio de transporte terrestre especial, por lo tanto, no está autorizado en otra modalidad, y además existe inconsistencia entre el código 531 y literal d) de la ley 336 de 1996.

RESOLUCIÓN No. 149 DEL 10 DE JULIO DE 2017

POR LA CUAL SE RESUELVE EL RECURSO DE APELACIÓN INTERPUESTO EN CONTRA DE LA RESOLUCIÓN N° 001907 DEL 20 DE ENERO DEL 2016, POR MEDIO DE LA CUAL SE SANCIONÓ A LA EMPRESA DE TRANSPORTE PÚBLICO TERRESTRE AUTOMOTOR BIP TRANSPORTES S.A.S (ANTES TRANSPORTES BIP TRANSPORTES LTDA), CON NIT 8300619457

- 3- Mencionó que la declaración de responsabilidad señalada en la resolución de fallo no es clara, específica y suficiente. El fallo será claro si señala concretamente la infracción cometida, ya que no se especifica en que consiste el servicio de transporte no autorizado o cual es la otra modalidad de servicio (Colectivo?, Taxi?, Pasajeros?) que menciona el literal d) del artículo 46 de la ley 336 de 1996 y los códigos 590 y 531 de la resolución 10800 de 2003, de la misma forma Los razonamientos deben ser de fácil comprensión. Por todo lo anterior la investigación que nos ocupa presenta una indebida declaración de responsabilidad, lo cual vulnera el debido proceso.
- 4- Manifestó duda a favor del administrado- En el presente caso no conocemos de forma concreta y clara en que consiste el incremento o disminución de tarifas, el servicio de transporte no autorizado y la otra modalidad de servicio (Colectivo?, Taxi?, Pasajeros?) que menciona el literal d) del artículo 46 de la ley 336 de 1996 y los códigos 590 y 531 de la resolución 10800 de 2003.
- 5- Indicó respecto de la omisión de decretar pruebas viola el derecho a la igualdad en otras investigaciones (resolución 4404 de 2015) está decretando de oficio la recepción del testimonio del propietario. ver auto 13618 del 22 de julio de 2015. En otros autos se decreta de oficio, como se hizo dentro de la investigación administrativa originada por el IUIT 13762707, el cual fue aperturado mediante resolución 4404 del 12 de marzo de 2015 y donde se emitió el auto de pruebas N° 13618 del 22 de Julio de 2015, donde se decretó de oficio la recepción del testimonio del propietario del vehículo.
- 6- Señaló que la ley 336 de 1996 no puede aplicarse sin una ley válida que la reglamente. La ley 336 de 1996 no puede aplicarse sin una ley válida que la reglamente, razón por la cual se aplica el Decreto 3366 de 2003, pese a que si reglamentaba la aplicación de las sanciones, no es válida por estar el Ejecutivo usurpando funciones de la rama legislativa. Tampoco puede la Supertransporte abrogarse esas funciones legislativas de reglamentación y mediante un oficio establecer límites a las sanciones por fuera del marco de la ley 336 de 1996.
- 7- Manifestó que no se puede sancionar con fundamento en una norma modificatoria- Se presenta una violación al principio de legalidad por cuanto se está imputando responsabilidad por la presunta violación a la resolución 10800 de 2003, la cual es una modificación del Decreto 3366 de 2003.
- 8- Se informó que se dio una violación del principio de legalidad- Al no existir una norma valida que establezca cual es la conducta presuntamente cometida, ni los verbos rectores, ni cuáles serían los sujetos pasivos de la misma, no puede esa entidad pretender encuadrar la conducta en una codificación de una norma suspendida o en un artículo general de la ley 336, ya que viola el principio de legalidad.
- 9- Señaló que la orden de comparendo no es plena prueba para sancionar.
- 10- Indicó que el principio de tipicidad en el derecho administrativo sancionador, la norma no tipifica el sujeto activo de la conducta. No existe una norma válida que establezca cual es la conducta presuntamente cometida ni los verbos rectores de la misma, ni cuáles serían los sujetos pasivos de la misma, pero esa entidad pretende encuadrar la conducta en una codificación de una norma suspendida (resolución 10800) mas no las posibles conductas, ni los sujetos de la misma, los documentos que amparan la movilización de un vehículo, violando el principio de legalidad.
- 11- Mencionó respecto de responsabilidad objetiva- proscrita, y solicitó la aplicación art. 46 ley 336 de 1996 - amonestación como sanción. Esa entidad debe dar aplicación a lo establecido en el artículo 45 de la ley 336 de 1996, en el sentido de aplicar inicialmente como sanción, la AMONESTACION y solo de manera subsidiaria aplicar la MULTA, en efecto el mismo Ministerio de Transporte, en el Concepto MT 20101340224991 y se transcribe a continuación, señala la obligatoriedad de aplicar en primera instancia la sanción de AMONESTACION.
- 12- Informó que el vehículo estuvo inmovilizado es decir que ya fue sancionado. no puede haber doble sanción.
- 13- Indicó la falta de sujetos con interés legítimo a comparecer a la investigación administrativa. falta de notificación de la resolución de apertura. incumplimiento del principio de publicidad.

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.

vba

RESOLUCIÓN No. 140 DEL 10 ENI 2017

POR LA CUAL SE RESUELVE EL RECURSO DE APELACIÓN INTERPUESTO EN CONTRA DE LA RESOLUCIÓN N° 001907 DEL 20 DE ENERO DEL 2016, POR MEDIO DE LA CUAL SE SANCIONÓ A LA EMPRESA DE TRANSPORTE PÚBLICO TERRESTRE AUTOMOTOR BIP TRANSPORTES S.A.S (ANTES TRANSPORTES BIP TRANSPORTES LTDA), CON NIT 8300619457

Antes de entrar a considerar el análisis de fondo sobre el asunto planteado en el recurso, previamente es necesario aclarar, que el mismo fue presentado dentro del término legal, advirtiendo que reúne los requisitos exigidos en los artículos 76 y 77 de la Ley 1437 de 2011.

Procede este Despacho a resolver el recurso de apelación interpuesto contra la resolución No. 001907 del 20 de enero del 2016, conforme a lo estipulado en la ley 1437 del 2011, como institución jurídico-procesal para sobrellevar el recurso subsidiario de apelación.

Es de advertir, que el pronunciamiento se hará con apoyo en el material probatorio allegado al plenario y a la luz de las disposiciones legales que atañen al tema a debatir, precisando que tal como lo ha sostenido la jurisprudencia del Consejo de Estado, a la segunda instancia le hace imperioso emitir pronunciamiento únicamente en relación con los aspectos impugnados, por cuanto presume el legislador que aquellos tópicos que no son objeto de sustentación, es porque no suscitan inconformidad en el sujeto procesal que hace uso del recurso de apelación, no obstante lo anterior, no es óbice para extender la competencia a asuntos no impugnados, si resultan inescindiblemente vinculados al objeto del recurso.

La competencia del juez de segunda instancia se encuentra circunscrita por los parámetros de inconformidad contenidos en el recurso de apelación, de conformidad con lo señalado por la jurisprudencia unificada de la Sala Plena de la Sección Tercera, y el principio de congruencia¹.

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

"...mediante el recurso de apelación se ejerce el derecho de impugnación contra una determinada decisión judicial –en este caso la que contiene una sentencia–, por lo cual corresponde al recurrente confrontar los argumentos que el juez de primera instancia consideró para tomar su decisión, con sus propias consideraciones o apreciaciones, para efectos de solicitarle al juez de superior jerarquía funcional que decida sobre los puntos o asuntos que se plantean ante la segunda instancia. Lo anterior de conformidad con lo establecido en la parte inicial del artículo 357 del C. de P. C."

"Esta Sala ha delimitado el estudio del recurso de alzada –y con ello la competencia del Juez ad quem– a los motivos de inconformidad que exprese el recurrente, según lo reflejan las siguientes puntualizaciones: "Ninguna precisión resultaría necesario efectuar en relación con el régimen de responsabilidad aplicable a las circunstancias del caso concreto, ni en cuanto a la concurrencia, en el mismo, de los elementos constitutivos del régimen respectivo, habida cuenta que el recurso de apelación incoado por la entidad demandada no controvierte tales extremos y la parte actora no recurrió la sentencia de primera instancia, de manera que los referidos, son puntos de la litis que han quedado fijados con la decisión proferida por el a quo"².

Y precisó: "De conformidad con el principio de congruencia, al superior, cuando resuelve el recurso de apelación, sólo le es permitido emitir un pronunciamiento en relación con los aspectos recurridos de la providencia del inferior, razón por la cual la potestad del juez en este caso se encuentra limitada a confrontar lo decidido con lo impugnado en el respectivo recurso y en el evento en que exceda las facultades que posee en virtud del mismo, se configurará la causal de nulidad prevista en el numeral 2 del artículo 140 del Código de Procedimiento Civil, relativa a la falta de competencia funcional"³.

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

"Al tenor del artículo 305 del Código de Procedimiento Civil, en armonía con el artículo 368, ejusdem, el fallo debe estar en consonancia con los hechos y las pretensiones aducidos en la demanda, y con las excepciones propuestas por el accionado, o que el juez ha debido reconocer de oficio, de modo que si el juzgador deja de pronunciarse sobre lo que en esa medida le corresponde, o se extralimita, quien resulte afectado con ese pronunciamiento constitutivo de un error 'in procedendo', para enmendarlo cuenta con la referida causal de casación. En reciente decisión la Corporación reiteró que concordante con el principio dispositivo, el postulado de la congruencia supone 'una labor comparativa indispensable entre el contenido de fondo de la relación jurídico procesal y lo resuelto por el juzgador en el respectivo fallo, con el fin de establecer una de las tres causas de ocurrencia de la anomalía en cuestión: La de ser la resolución impertinente por ocuparse con alcance

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

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

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

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

RESOLUCIÓN No. 145 DEL 10 ENI 2017

POR LA CUAL SE RESUELVE EL RECURSO DE APELACIÓN INTERPUESTO EN CONTRA DE LA RESOLUCIÓN N° 001907 DEL 20 DE ENERO DEL 2016 POR MEDIO DE LA CUAL SE SANCIONÓ A LA EMPRESA DE TRANSPORTE PÚBLICO TERRESTRE AUTOMOTOR BIP TRANSPORTES S.A.S (ANTES TRANSPORTES BIP TRANSPORTES LTDA), CON NIT 8300619457

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.

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.

Ahora bien, la presente investigación administrativa se inició y se sancionó contra la empresa de transporte público terrestre automotor especial BIP TRANSPORTES LTDA, CON NIT 8300619457, con ocasión al Informe de Infracciones de Transporte No. 13754094 del 18 abril del 2013, impuesto al vehículo de placas TIP-959, por presunta transgresión del código de infracción 590 del artículo 1° de la Resolución No. 10800 de 2003, que establece: *"Cuando se compruebe que el equipo está prestando un servicio no autorizado, entendiéndose como aquel servicio que se presta a través de un vehículo automotor de servicio público sin el permiso o autorización correspondiente para la prestación del mismo; o cuando este se preste contrariando las condiciones inicialmente otorgadas. En este caso el vehículo será inmovilizado por primera vez, por el término de cinco (5) días, por segunda, vez 20 días, y por tercera vez, 40 días, y si existiere reincidencia, adicionalmente se sancionará con multa de cinco (5) salarios mínimos mensuales legales vigentes"*.

Es necesario señalar que esta Superintendencia en el fallo por medio del cual se impone la sanción decidió concordar el código 590 con el cual se aperturó investigación administrativa, con el código 531 del artículo 1 de la Resolución 10800 de 2003, el cual se encuentra en el acápite de Sanciones a las empresas de transporte público terrestre automotor especial, que establece lo siguiente. *"Prestar el servicio público de transporte en otra modalidad de servicio."*, lo que no genera algún cambio en el sentido material del respectivo acto administrativo, en la medida que los dos códigos de infracción, poseen de forma taxativa el mismo contenido, por lo tanto no se vulneró el derecho al debido proceso.

En ese orden de ideas, está demostrado que los cargos formulados son congruentes con el fallo sancionatorio impuesto, puesto que el vehículo vinculado a la empresa investigada habilitada a través de resolución 1791 del 16/12/1994, para prestar el Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial, fue encontrado cobrando una suma de dinero es decir prestando el servicio de pasajeros por carretera modalidad que no ha sido habilitada por el Ministerio de Transporte, incurriendo de este modo en una infracción a una norma de transporte, lo cual enmarca dentro de las conductas establecidas en los mencionados códigos registrados por el agente de policía en el informe de infracción, luego entonces existe una adecuada tipificación de la conducta.

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.

De acuerdo a lo anterior, es necesario mencionar lo establecido en el artículo 167 del Código General del proceso en el que se prevé: *"Incumbe a las partes probar el supuesto de hecho de las normas que consagran el efecto jurídico que ellas persiguen."*, es decir el investigado (administrado), debe demostrar durante la actuación administrativa *"...que actuó diligentemente o que el acaecimiento de los hechos se dio por una causa extraña (fuerza mayor, caso fortuito o intervención de un tercero)."*⁵.

24/12

RESOLUCIÓN No. 148 DEL 10 DE ENERO DEL 2017

POR LA CUAL SE RESUELVE EL RECURSO DE APELACIÓN INTERPUESTO EN CONTRA DE LA RESOLUCIÓN N° 001907 DEL 20 DE ENERO DEL 2016, POR MEDIO DE LA CUAL SE SANCIONÓ A LA EMPRESA DE TRANSPORTE PÚBLICO TERRESTRE AUTOMOTOR BIP TRANSPORTES S.A.S (ANTES TRANSPORTES BIP TRANSPORTES LTDA), CON NIT 8300619457

Así mismo, la valoración de las pruebas se hace de acuerdo con lo señalado por el Consejo De Estado Sala De Lo Contencioso Administrativo Sección Cuarta, en la sentencia del 07 de febrero del 2013 Expediente N°: 2500023310002010-00162-01 (18797), mediante el cual indicó que: *"Lo primero que conviene decir es que, por esencia, la prueba judicial es un medio procesal que permite llevarle al juez el convencimiento de los hechos que son materia u objeto del proceso y, por ende, le permite tomar una decisión fundada en la realidad fáctica. Eso es lo que significa que la decisión judicial deba fundarse en las pruebas oportunamente aportadas al proceso.*

Para la admisión de las pruebas, la práctica y los criterios de valoración deben observarse las normas del Código de Procedimiento Civil, conforme lo establece el artículo 1681 del Decreto 01 de 1984 y algunas otras reglas propias del proceso en el que se decreten.

Las disposiciones del C.P.C. sobre el régimen probatorio indican que las pruebas deben referirse al asunto materia del proceso y que "el juez rechazará in limine las legalmente prohibidas o ineficaces, las que versen sobre hechos notoriamente impertinentes y las manifiestamente superfluas.

Lo anterior significa que para determinar si procede el decreto de las pruebas propuestas por las partes, el juez debe analizar si éstas cumplen con los requisitos legales, esto es, con los requisitos de conducencia, pertinencia, utilidad y legalidad. La conducencia consiste en que el medio probatorio propuesto sea adecuado para demostrar el hecho. La pertinencia, por su parte, se fundamenta en que el hecho a demostrar tenga relación con el litigio. La utilidad, a su turno, radica en que el hecho que se pretende demostrar con la prueba no esté suficientemente acreditado con otra. Finalmente, las pruebas, además de tener las características mencionadas, deben estar permitidas por la ley". (Subrayado por fuera del original").

Bajo las anteriores consideraciones, y una vez analizadas las pruebas aportadas a la presente actuación, la empresa investigada, como lo es informe unico de infracción al trasporte No. 13754094 del 18 abril del 2013, impuesto al vehículo de placas TIP-959, se demuestra que la empresa se encuentra prestando un servicio en una modalidad diferente a la habilitada y no se demostró la no realización de los hechos que dieron origen a la infracción.

Por otra parte es necesario señalar que el acto administrativo fue expedido por mandato legal, es deber de la Superintendencia Delegada de Tránsito y Transporte de este 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 terrestre automotor fue expedido en estricto cumplimiento de un deber legal.

Ahora bien, el Decreto 174 de 2001, - vigente para la época de los hechos, hoy compilado en el Decreto 1079 de 2015-, reglamenta el transporte público terrestre automotor de especial en los artículos 1 a 6, señala objeto y principios, ámbito de aplicación, define la actividad transportadora, transporte público y privado, Transporte privado, servicio público de transporte terrestre automotor especial, en los artículos 8 y 9 señala las autoridades competentes para conocer sobre el servicio público de transporte terrestre automotor especial, y el control, vigilancia e inspección a cargo de la Superintendencia de Puertos y Transportes, amén de que este tiene un carácter esencial de un servicio público.

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

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

La citada norma en el artículo 10 dispone:

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

De manera, que el transporte público terrestre automotor especial, no es un servicio que se presta sin la regulación del Estado, todo lo contrario, está investido de amplias facultades para imponer las sanciones correspondientes cuando el mismo se presta sin la seguridad debida, las condiciones y requisitos necesarios por

RESOLUCIÓN No. 145 DEL 10 DE ENERO DEL 2016

POR LA CUAL SE RESUELVE EL RECURSO DE APELACIÓN INTERPUESTO EN CONTRA DE LA RESOLUCIÓN N° 001907 DEL 20 DE ENERO DEL 2016, POR MEDIO DE LA CUAL SE SANCIONÓ A LA EMPRESA DE TRANSPORTE PÚBLICO TERRESTRE AUTOMOTOR BIP TRANSPORTES S.A.S (ANTES TRANSPORTES BIP TRANSPORTES LTDA), CON NIT 8300619457

el carácter de transporte público que este conlleva, motivo por el cual primará el interés general sobre el particular porque solo así se garantiza la prestación del servicio y la protección a los usuarios.

Ahora bien, el artículo 54 del Decreto 3366 del 21 de noviembre de 2003 (actualmente vigente), los agentes de control deberán levantar las infracciones a las normas de transporte en el formato que para el efecto reglamentó el Ministerio de Transporte y, este informe se tendrá como prueba para el inicio de la investigación; es así como mediante Resolución No. 10800 de 2003, el Ministerio reglamentó el formato para el informe de infracciones de transporte de que trata el citado artículo.

Luego entonces, en el ejercicio de sus funciones la autoridad de tránsito y transporte que expide el Informe Único de Infracción de Transporte lo hace bajo el principio de legalidad; significa que su facultad o función que le permite expedirlo debe estar predeterminada en la ley, como también la infracción cometida y la sanción aplicable. Así su imposición no es arbitraria, se hace con base en un ordenamiento legal, solicitando al conductor del vehículo automotor los documentos que debe portar, entre otros, la tarjeta de operación, extracto del contrato, permiso de operación (en los casos de los vehículos que transporten estudiantes), según el artículo 52 del Decreto 174 de 2001, -vigente para la época de los hechos y hoy compilado dentro del Decreto 1079 de 2015, ahí el motivo que no sea aplicable el principio de favorabilidad.

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

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

Podrán ser sujetos de sanción:

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

Las sanciones de que trata el presente artículo consistirán en:

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

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

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

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."

26/17

RESOLUCIÓN No. 140 DEL 10 ENI 2017

POR LA CUAL SE RESUELVE EL RECURSO DE APELACIÓN INTERPUESTO EN CONTRA DE LA RESOLUCIÓN N° 001907 DEL 20 DE ENERO DEL 2016, POR MEDIO DE LA CUAL SE SANCIONÓ A LA EMPRESA DE TRANSPORTE PÚBLICO TERRESTRE AUTOMOTOR BIP TRANSPORTES S.A.S (ANTES TRANSPORTES BIP TRANSPORTES LTDA), CON NIT 8300619457

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

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

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

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 varía su aplicación y no puede aplicarse con la misma severidad (Corte Constitucional en sentencia C-616 de 2002).

"PRINCIPIO DE LEGALIDAD DE LA SANCION-Extensión a procedimientos administrativos/DERECHO ADMINISTRATIVO SANCIONADOR-Aplicación de garantías superiores en materia penal/LEGALIDAD DE LAS INFRACCIONES Y SANCIONES-Alcance.

En sostenida jurisprudencia la Corte ha hecho ver que la prohibición de imponer sanciones, si no es conforme a normas sustanciales previas que las determinen, resulta extensiva a todos los procedimientos administrativos en los que se pretenda dicha imposición. Al respecto, Corporación 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...

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

RESOLUCIÓN No. 145 DEL 10 JUL 2017

POR LA CUAL SE RESUELVE EL RECURSO DE APELACIÓN INTERPUESTO EN CONTRA DE LA RESOLUCIÓN N° 001907 DEL 20 DE ENERO DEL 2016, POR MEDIO DE LA CUAL SE SANCIONÓ A LA EMPRESA DE TRANSPORTE PÚBLICO TERRESTRE AUTOMOTOR BIP TRANSPORTES S.A.S (ANTES TRANSPORTES BIP TRANSPORTES LTDA), CON NIT 8300619457

procesales a favor de la persona investigada se realiza en aras del respeto de los derechos fundamentales del individuo en comento, y para controlar la potestad sancionadora del Estado. Ahora bien, uno de los principios esenciales en materia sancionatoria es el de la tipicidad, según el cual las faltas disciplinarias no sólo deben estar descritas en norma previa sino que, además, la sanción debe estar predeterminada."

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

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

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

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.

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."

La Honorable Corte Constitucional en Sentencia T-552 manifestó: **"Sentencia No. T-552 de 1992. DEBIDO PROCESO-Vulneración/ACTO ADMINISTRATIVO-Incumplimiento/PRESUNCION DE LEGALIDAD. (...)** "porque los actos administrativos se encuentran amparados por una presunción de legalidad, trasladándose de manera ordinaria al particular la carga de probar lo contrario. Esta presunción tiene una contrapartida, y es la de que los actos que generen situaciones particulares y concretas, también son de obligatorio cumplimiento por parte de la administración, a diferencia de los actos reglamentarios que ella puede modificar o revocar en cualquier tiempo. Así, los actos administrativos son ejecutivos una vez queden en firme. La presunción de legalidad y su atributo, su obligatorio cumplimiento, hace que, en este tipo de actos no le sea admisible a la administración su incumplimiento, como ocurrió con la interrupción ilegal del acto, o de los actos, por la administración."(...)

Por demás, está 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, videgrabaciones, radiografías, talones, contraseñas, cupones, etiquetas, sellos v. en general, todo objeto mueble que tenga carácter representativo o declarativo, y las

RESOLUCIÓN No. 140 DEL 10 DE MARZO DE 2017

POR LA CUAL SE RESUELVE EL RECURSO DE APELACIÓN INTERPUESTO EN CONTRA DE LA RESOLUCIÓN N° 001907 DEL 20 DE ENERO DEL 2016, POR MEDIO DE LA CUAL SE SANCIONÓ A LA EMPRESA DE TRANSPORTE PÚBLICO TERRESTRE AUTOMOTOR BIP TRANSPORTES S.A.S (ANTES TRANSPORTES BIP TRANSPORTES LTDA), CON NIT 8300619457

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.

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 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.

Como se ha manifestado en múltiples oportunidades, la habilitación que el estado otorga a las empresas, obliga al prestador de servicio público de transporte a que asuma determinado rol, surgiendo para él un deber jurídico de realizar determinados comportamientos acordes con la normatividad que regula el sector, por lo tanto si la infracción es cometida en desarrollo de esa función, la responsabilidad se le atribuye a la empresa habilitada que ha vinculado el vehículo infractor y que lo presenta como parte de su equipo, al momento de solicitar la habilitación por parte del Ministerio.

Así las cosas, es necesario reiterar que a folio 1 del expediente, obra la prueba que permite determinar que el vehículo de placas TIP-959, que está vinculado a la LA EMPRESA DE TRANSPORTE PÚBLICO TERRESTRE AUTOMOTOR ESPECIAL BIP TRANSPORTES S.A.S (ANTES TRANSPORTES BIP TRANSPORTES LTDA) CON NIT 8300619457, prestaba un servicio no autorizado, teniendo en cuenta que en observaciones casilla 16 se anotó lo siguiente: "Decreto 174 art 23/01 Norbey Ruiz 14432621, María Pérez 51956336 origen Estrada Destino Centro, cobrando la suma la suma de 2,000 cambia la modalidad del servicio", y la empresa no aportó pruebas que desvirtuaran los hechos objeto der investigación.

Así las cosas, y haciendo un detenido análisis sobre las normas que regulan el sector transporte en Colombia, encontramos que el transporte es un servicio público esencial y por tanto goza de especial protección. En ese orden de ideas, los intereses que se persiguen son, en primer lugar la seguridad que consagran los arts. 2 y 3 de las Leyes 105/93 y 336/96, y arts. 1 y 6 del Decreto 174 de 2001 –vigente para la época de los hechos y hoy compilado en el Decreto 1079 de 2015-, y en segundo término, por conexión directa con el primero, la salvaguarda

RESOLUCIÓN No. 149 DEL 10 DE ENERO DEL 2017

POR LA CUAL SE RESUELVE EL RECURSO DE APELACIÓN INTERPUESTO EN CONTRA DE LA RESOLUCIÓN N° 001907 DEL 20 DE ENERO DEL 2016, POR MEDIO DE LA CUAL SE SANCIONÓ A LA EMPRESA DE TRANSPORTE PÚBLICO TERRESTRE AUTOMOTOR BIP TRANSPORTES S.A.S (ANTES TRANSPORTES BIP TRANSPORTES LTDA), CON NIT 8300619457

de los derechos de tal magnitud como lo es el Derecho a la vida que tiene toda persona, consagrado en el Preámbulo de la Constitución y en los arts. 2, 11 y 44, vinculadas al sector o usuarias de él, y que a menudo se pone en inminente peligro.

RESPONSABILIDAD DE LA EMPRESA.

Toda vez, que los argumentos del investigado tienden a pretender exonerarse de responsabilidad, se le itera 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.

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 indirecta⁶.

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" "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 responsable⁸.

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

⁶ Corte Constitucional Sentencia C-1235 del 29 de noviembre de 2005. M.P., Rodrigo Escobar Gil, consideración jurídica No. 3.

1017

1 4 0 1 0 ENL 2017

RESOLUCIÓN No. DEL

POR LA CUAL SE RESUELVE EL RECURSO DE APELACIÓN INTERPUESTO EN CONTRA DE LA RESOLUCIÓN N° 001907 DEL 20 DE ENERO DEL 2016, POR MEDIO DE LA CUAL SE SANCIONÓ A LA EMPRESA DE TRANSPORTE PÚBLICO TERRESTRE AUTOMOTOR BIP TRANSPORTES S.A.S (ANTES TRANSPORTES BIP TRANSPORTES LTDA), CON NIT 8300619457

discutir la responsabilidad civil de las sociedades transportistas cuyo negocio es operar y explotar los vehículos que de otras personas vinculan, al respecto señaló⁹;

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 quien se dirige la demanda de responsabilidad civil derivada del ejercicio de las actividades peligrosas, la cuestión debe ser examinada según quienes sean sus guardianes, perspectiva desde la cual se comprenden por pasiva todas aquellas personas naturales o jurídicas de quienes se pueda predicar potestad, uso, mando, control o aprovechamiento efectivo del instrumento mediante el cual se realizan aquellas actividades¹⁰"

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."¹¹ (Subrayado de la Sala).¹²

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.

INMOVILIZACIÓN DEL VEHÍCULO.

Por otra parte, frente al argumento de que *El vehículo estuvo inmovilizado es decir que ya fue sancionado -- no puede haber doble sanción*", al respecto el Consejo de Estado, Sala de lo Contencioso Administrativo, Sección Primera, mediante radicación No. 11001-03-24-000-2004-00186-01, del 24 de septiembre de 2009, señaló:

"En cuanto al artículo 47 del Decreto 3366 de 2003 que establece que la inmovilización consiste en suspender temporalmente la circulación de un vehículo por las vías públicas o privadas abiertas al público y que se impondrá sin perjuicio de las sanciones que por la comisión de la falta se impongan, se tiene que esta medida preventiva está contemplada en la Ley 105 de 1993 artículo 9° numeral 5°. Como bien lo señala la entidad demandada cuando se impone además de la sanción, la inmovilización del vehículo no se está violando el debido proceso pues son dos situaciones distintas sobre lo cual la Corte Constitucional ha dicho que la imposición de diversas sanciones respecto de la misma conducta, no implica de por sí una violación al principio non bis in idem de tal manera que si una persona con una sola conducta quebranta varios bienes jurídicos, mal podría aducir a su favor el citado principio. (...) En este caso no se viola el principio non bis in idem, porque no se trata de una doble sanción por el mismo hecho, sino, se repite, de una medida preventiva. Sin embargo la Sala declarará la nulidad del inciso 5 del artículo 47 del decreto demandado, que impone una multa a cargo del propietario, porque las sanciones deben estar establecidas en la ley, como ya se dijo".

⁹ 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

¹⁰ Corte Suprema de Justicia. sala de casación civil y agraria. M.P., Trejos Bueno Silvio Fernando, sentencia 5220 del 26 de noviembre de 1999.

¹¹ Ibidem. Sentencia de casación civil No. 7627 del 20 de junio de 2005.

¹² Casación Rdo. 37285 del 13 de marzo de 2013.

16. [2] Consejo De Estado, Sala De Lo Contencioso Administrativo, Sección Primera, Consejera ponente: MARTHA SOFIA SANZ TOBON, Bogotá, D.C., veinticuatro (24) de septiembre de dos mil nueve (2009) Radicación número: 11001-03-24-000-2004-00186-01.

RESOLUCIÓN No. 143 DEL 10 ENI 2017

POR LA CUAL SE RESUELVE EL RECURSO DE APELACIÓN INTERPUESTO EN CONTRA DE LA RESOLUCIÓN N° 001907 DEL 20 DE ENERO DEL 2016. POR MEDIO DE LA CUAL SE SANCIONÓ A LA EMPRESA DE TRANSPORTE PÚBLICO TERRESTRE AUTOMOTOR BIP TRANSPORTES S.A.S (ANTES TRANSPORTES BIP TRANSPORTES LTDA), CON NIT 8300619457

En ese orden de ideas, tenemos que la inmovilización del vehículo se impone como medida preventiva con el fin de subsanar la infracción, es decir no implica una sanción; y el otro, es el procedimiento sancionatorio legal establecido que consiste en una investigación administrativa que se realiza a la empresa donde se encuentra afiliado el vehículo que cometió infracción a la norma de transporte público terrestre automotor, con el fin de determinar la responsabilidad de la misma y si el caso es sancionada con multa.

Por lo anterior, queda claro que son dos procesos diferentes, lo que no quiere decir que sean dos sanciones administrativas, por tanto, en el presente caso no se ha desconocido el principio Non Bis In Idem, por el contrario se ha respetado todas las garantías procesales.

DEBIDO PROCESO.

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 afirmó¹³:

"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 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

POR LA CUAL SE RESUELVE EL RECURSO DE APELACIÓN INTERPUESTO EN CONTRA DE LA RESOLUCIÓN N° 001907 DEL 20 DE ENERO DEL 2016, POR MEDIO DE LA CUAL SE SANCIONÓ A LA EMPRESA DE TRANSPORTE PÚBLICO TERRESTRE AUTOMOTOR BIP TRANSPORTES S.A.S (ANTES TRANSPORTES BIP TRANSPORTES LTDA), CON NIT 8300619457

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 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) 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.¹

Así las cosas, en el curso de la investigación administrativa siempre se le respetó el derecho al debido proceso al investigado, así: i) **Publicidad**, ya que se ha comunicado y notificado todo el trámite administrativo en virtud de lo consagrado en el Capítulo Quinto de la Ley 1437 de 2011; ii) **Contradicción**, por cuanto se dio traslado al investigado para que presentara los debidos descargos y las pruebas que sustentaran su posición. En ese sentido, la resolución por la cual se abrió la investigación administrativa contra la vigilada, ha cumplido con los requisitos exigidos por la Ley 1437 de 2011, ya que se ha hecho una relación de las pruebas aportadas, la apertura y ahora el fallo de la investigación ha sido sustentada jurídicamente y se ha dispuesto el traslado para que el investigado responda a los cargos y los recursos de ley a que tenía derecho; iii) **Legalidad de la Prueba**, en virtud del artículo 257 del Código General del Proceso por medio del cual se establece la legalidad y presunción de autenticidad de los documentos públicos como medios de prueba. iv) **In dubio pro investigado**, en virtud de las pruebas que reposan en el expediente, se ha podido determinar una certeza, más allá de toda duda razonable, acerca de la responsabilidad de la investigada, por lo tanto, no hay aplicación del principio *in dubio pro investigado*; v) **Juez natural**, teniendo en cuenta los artículos 27, 41 y 42 de la Ley 1ª de 1991, el numeral 9 del artículo 44 del decreto 101 de 2000, los artículos 3 y 6 del decreto 2741 de 2001 y los numerales 11 y 16 del artículo 8 de la misma norma, la Superintendencia de Puertos y Transporte es la entidad competente para juzgar a la investigada; vi) **Doble instancia**, considerando que contra la resolución procede el recurso de apelación ante el Superintendente de Puertos y Transporte, la alzada fue concedida al investigado mediante la resolución No. 25904 del 30 de junio del 2016, vii) **Favorabilidad**, por cuanto se está dando aplicación al literal e) artículo 46 de la Ley 336 de 1996.

En cuanto a la práctica de pruebas solicitadas en los descargos, es necesario señalar lo dispuesto en 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.

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.

PRINCIPIO DE PRESUNCIÓN DE INOCENCIA.

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

RESOLUCIÓN No. 14 DEL 10 DE ENERO DEL 2017

POR LA CUAL SE RESUELVE EL RECURSO DE APELACIÓN INTERPUESTO EN CONTRA DE LA RESOLUCIÓN N° 001907 DEL 20 DE ENERO DEL 2016, POR MEDIO DE LA CUAL SE SANCIONÓ A LA EMPRESA DE TRANSPORTE PÚBLICO TERRESTRE AUTOMOTOR BIP TRANSPORTES S.A.S (ANTES TRANSPORTES BIP TRANSPORTES LTDA), CON NIT 8300619457

No obstante lo anterior, es indispensable señalar que los principios de presunción de inocencia y de "in dubio pro administrado", admiten modulaciones en derecho administrativo sancionatorio que incluso podría conducir a su no aplicación, es decir procedimientos administrativos sancionatorios en los que se parte de la regla inversa: se presume la culpabilidad, de forma tal que la carga de la prueba se desplaza al presunto infractor y para que éste no sea declarado responsable debe demostrar durante la actuación administrativa que actuó diligentemente o que el acaecimiento de los hechos se dio por una causa extraña (fuerza mayor, caso fortuito o intervención de un tercero). No se trata de un régimen de responsabilidad objetiva sino de una reasignación de la carga probatoria, la responsabilidad sigue siendo subjetiva porque como se desprende de lo afirmado existe la posibilidad de exoneración comprobando un comportamiento ajustado al deber objetivo de cuidado (...).

Por lo anterior, no es dable el argumento respecto del cual no se respetó el principio de inocencia, dado que como se entiende de lo expuesto por el Alto Tribunal; en concordancia con la carga de la prueba; era la investigada la que debió aportar la prueba idónea y conducente que probara la diligencia en la actividad delegada por el Estado a ésta.

Respecto de la violación al debido proceso por actuar contrario al principio de presunción de inocencia, no es procedente dado que en el caso en concreto, la sanción está sustentada en la prueba legalmente aportadas al expediente, como lo es el Informe Único de Infracciones de Transporte No. 13754094 del 18 abril del 2013, impuesto al vehículo de placas TIP-959, vinculado a la empresa de transporte público terrestre automotor BIP TRANSPORTES S.A.S (ANTES TRANSPORTES BIP TRANSPORTES LTDA) , CON NIT 8300619457, en el cual se anotó código de infracción el 590, dado que en observaciones se anotó: "Decreto 174 art 23/01 Norbey Ruiz 14432621, María Pérez 51956336 origen Estrada Destino Centro, cobrando la suma la suma de 2,000 cambia la modalidad del servicio".

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, (actualmente vigente), señala que los agentes de control deberán levantar las infracciones a las normas de transporte en el formato que para el efecto reglamentará el Ministerio de Transporte y, que este informe se tendrá como prueba para el inicio de la investigación, es así como mediante Resolución Nro. 10800 de 2003, el Ministerio reglamentó el formato para el informe de infracciones de transporte de que trata el citado artículo.

Luego entonces, en el ejercicio de sus funciones la actividad del servidor público (autoridades de tránsito y transporte) que expide el comparendo se hace bajo el principio de legalidad, es decir la facultad o función debe estar predeterminada, así como también la infracción cometida, pues debe haber certidumbre normativa previa sobre la infracción o sanción, por lo tanto ella no es arbitraria se hace con base en un ordenamiento legal, solicitando al conductor del vehículo automotor debe transitar con las condiciones técnicas y de seguridad requeridas Decreto 174 de 2001 (Copilado en el decreto 1079 del 2015). Decreto el cual es la normatividad que aplica en el caso de las empresas cuya habilitación otorgada por el Ministerio obedece a la modalidad de transporte especial; puesto que fue expedido en ejercicio de las facultades propias de la ley 336 de 1996; en ese orden de ideas dispone en los términos de la legalidad, el sujeto que desarrollará plenamente dicho servicio público.

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 SSW-591, que está vinculado a la EMPRESA DE TRANSPORTE PÚBLICO TERRESTRE AUTOMOTOR BIP TRANSPORTES S.A.S (ANTES TRANSPORTES BIP TRANSPORTES LTDA) CON NIT 8300619457, y no se logra desvirtuar el Informe Único de Infracción de Transporte, teniendo en cuenta que el agente de tránsito y transporte observa una negligencia dentro del transporte, lo cual afecta la seguridad de las personas del territorio nacional.

Jalra

POR LA CUAL SE RESUELVE EL RECURSO DE APELACIÓN INTERPUESTO EN CONTRA DE LA RESOLUCIÓN N° 001907 DEL 20 DE ENERO DEL 2016, POR MEDIO DE LA CUAL SE SANCIONÓ A LA EMPRESA DE TRANSPORTE PÚBLICO TERRESTRE AUTOMOTOR BIP TRANSPORTES S.A.S (ANTES TRANSPORTES BIP TRANSPORTES LTDA), CON NIT 8300619457

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

FALSA MOTIVACION

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

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

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

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

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

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

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

Es pertinente señalar que la decisión por medio de la cual se sanciona a la empresa, se encuentra bien motivada teniendo en cuenta que se encuentra soportadas en el Informe Único de Infracción de Transporte No. 13754094 del 18 abril del 2013, impuesto al vehículo de placas TIP-959, el cual contiene fecha, hora, código infracción incurrida, nombre de la empresa, vehículo con el cual se cometió la infracción, sitio donde se cometió la infracción y las observaciones, los cuales fueron determinantes para la sanción, y no se omitió ningún hecho demostrado para adoptar la decisión.

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

CARGA DE LA PRUEBA:

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

"La Carga de la Prueba deriva del onus probandi que es una expresión latina del principio jurídico que señala quién está obligado a probar un determinado hecho ante los tribunales. Su fundamento radica en un viejo aforismo de derecho que expresa que lo normal se presume, lo normal se prueba. Por tanto, quien invoca algo que rompe el estado de normalidad, debe probarlo "affirmanti incumbit probatio": a quien afirma, incumbe la prueba, quiere decir con este aforismo es que la carga o el trabajo de probar un enunciado debe recaer en aquel que rompe el estado de normalidad. El que afirma poseer una nueva verdad sobre un tema." De allí que la carga de la prueba implica una autorresponsabilidad, por su conducta en el proceso, el disponer que si no aparece en éste la prueba de los hechos que lo benefician recibirá una decisión desfavorable, debido a la inactividad probatoria.

RESOLUCIÓN No.

DEL

10 ENL 2017

POR LA CUAL SE RESUELVE EL RECURSO DE APELACIÓN INTERPUESTO EN CONTRA DE LA RESOLUCIÓN N° 001907 DEL 20 DE ENERO DEL 2016. POR MEDIO DE LA CUAL SE SANCIONÓ A LA EMPRESA DE TRANSPORTE PÚBLICO TERRESTRE AUTOMOTOR BIP TRANSPORTES S.A.S (ANTES TRANSPORTES BIP TRANSPORTES LTDA), CON NIT 8300619457

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 administrativo 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."

De otra parte, señala el Principio de la facilidad de la prueba que: *"Si bien conforme al principio de la carga de la prueba cada una de las partes está obligada a probar sus alegatos, de manera que "quien alega debe probar", es lo cierto que esta regla puede verse relajada por el principio de la facilidad que comporta la carga para una de las partes de suministrar la prueba que está en su poder (aún cuando dicha prueba no la favoreciera) porque le resulta más fácil traerla al proceso que a su contraparte"*

A efecto de acentuar lo dicho, este Despacho considera procedente ahondar en el principio de la carga de la prueba, teniendo en cuenta que aunque se le dio el espacio procesal pertinente al investigado para exponer sus argumentos y aportar todas las pruebas que a su juicio fueren necesarias para su defensa, la empresa investigada presentó pruebas sin las formalidades legales previstas teniendo la posibilidad de hacerlo. Este comportamiento lo expuso a las consecuencias que su inactividad le generó, ya que debió demostrar que los cargos no tenían fundamento fáctico ni jurídico, aportando por consiguiente las pruebas que considerara necesarias para su defensa. Al respecto, nos permitimos citar al tratadista Couture, quien define la carga procesal, como *"una situación jurídica, instituida en la ley, consistente en el requerimiento de una conducta de realización facultativa normalmente establecida en interés del propio sujeto, y cuya omisión trae aparejada una consecuencia gravosa para él"*.

La carga de la prueba es la que determina cuál de los sujetos procesales debe *"proponer, preparar y suministrar las pruebas en un proceso"*; en otras palabras, el principio de la carga de la prueba es el que determina a quien corresponde probar. La importancia de determinar quien posee la carga de la prueba se da frente a hechos que han quedado sin prueba o cuando esta es dudosa o incierta, pues la carga determina quien debió aportarla, y en consecuencia determinar, la forma como debe fallarse en una situación determinada.

En razón de lo anterior puede decirse que la carga de la prueba:

"Es el instituto procesal mediante el cual se establece una regla de juicio en cuya virtud se indica al Juez cómo debe fallar cuando no encuentre en el proceso pruebas que le den certeza sobre los hechos que deben fundamentar su decisión, e indirectamente establece a cuál de la parte le interesa la prueba de tales hechos, para evitarse las consecuencias desfavorables de su desidia".

Por lo anterior, es claro que la carga de la prueba recae sobre el sujeto de la investigación administrativa, en la que se le impone el deber de probar los argumentos que son motivo de su interés y cuya omisión trae una consecuencia desfavorable, ya que es deber del investigado desvirtuar los mentados hechos en el Informe Único de Infracciones de Transporte.

Corolario a lo anterior, queda claro que la primera instancia abrió investigación a la empresa mencionada, con fundamento en el Informe de Infracciones de Transporte y en el tiquete de báscula relacionados, los cuales tienen valor probatorio, puesto que de ellos se desprende unos hechos tales como: fecha de los hechos, lugar, infracción cometida, vehículo infractor, empresa donde se encuentra vinculado el mismo y una observación que amplía la conducta, circunstancias que en su conjunto despejan todo tipo de duda y conduce a la certeza de la infracción cometida, e 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. Noticia que se le notifica a la empresa investigada con el fin de que presente las pruebas que reúnan los requisitos legales de conducencia, pertinencia y útil capaces de desvirtuar lo allí registrado, con esto se hace claridad que los procesos sancionatorios siempre admiten prueba en contrario las cuales son valoradas en la misma investigación.

INFORME ÚNICO DE INFRACCIÓN DE TRANSPORTE.

El Informe Único de Infracciones al Transporte no se configura como una notificación, sino como una prueba para dar apertura a una investigación administrativa por parte, en este caso, de la Superintendencia de Puertos y

RESOLUCIÓN No.

DEL

140

10 ENE 2017

FOR LA CUAL SE RESUELVE EL RECURSO DE APELACIÓN INTERPUESTO EN CONTRA DE LA RESOLUCIÓN N° 001907 DEL 20 DE ENERO DEL 2016, POR MEDIO DE LA CUAL SE SANCIONÓ A LA EMPRESA DE TRANSPORTE PÚBLICO TERRESTRE AUTOMOTOR BIP TRANSPORTES S.A.S (ANTES TRANSPORTES BIP TRANSPORTES LTDA), CON NIT 8300619457

nacional de Transporte, que a su vez, es un servicio público esencial. Lo anterior, es totalmente disímil a las infracciones al Tránsito, regladas por la ley 769 de 2002, Código Nacional de Tránsito Terrestre, es decir, reglamenta "la movilización de personas, animales o vehículos por una vía pública o privada abierta al público"[1]. Y en el comparendo al tránsito sí es una "Orden formal de notificación". Las normas de tránsito y las normas de transporte no son iguales, rigen asuntos distintos, con infracciones distintas, con intereses distintos, y por lo tanto, los informes únicos de infracciones al transporte no son semejantes a un comparendo al tránsito. "El carácter de servicio público esencial bajo la regulación del Estado que la ley le otorga al transporte público, implica la prelación del interés general sobre el particular, esencialmente en cuanto a la garantía de la prestación del servicio y a la protección de los usuarios, conforme a los derechos y obligaciones que se dispongan para cada modo de transporte.¹⁴". Es decir en este caso no es procedente la notificación del Informe Único de Infracciones al Transporte, teniendo en cuenta que el debido proceso es la apertura de la investigación, a fin de que se ejerza el derecho al derecho de la defensa y contradicción.

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

Como consecuencia de lo anterior, para este Despacho los argumentos del recurrente no son de recibo, ni desvirtúan los hechos por los cuales fue sancionado en primera instancia, por lo que se mantiene lo ordenado en la Resolución No. 001907 del 20 de enero del 2016, de conformidad con lo expuesto en el presente acto.

Conforme a lo expuesto este Despacho,

RESUELVE:

Artículo 1: CONFIRMAR en todas sus partes la Resolución No. 001907 del 20 de enero del 2016 por medio de la cual se impuso sanción a la EMPRESA DE TRANSPORTE PÚBLICO TERRESTRE AUTOMOTOR ESPECIAL BIP TRANSPORTES S.A.S (ANTES TRANSPORTES BIP TRANSPORTES LTDA), CON NIT 8300619457, al pago de una multa de Diez (10) SMLMV, para la época de la comisión de los hechos, equivalente a CINCO MILLONES OCHOCIENTOS NOVENTA Y CINCO MIL PESOS (\$5,895,000), por las razones expuestas en el presente acto en su parte considerativa.

Parágrafo Único: La multa impuesta deberá ser consignada a nombre de la cuenta SUPERINTENDENCIA DE PUERTOS Y TRANSPORTE CONTRIBUCION -MULTAS ADMINISTRATIVAS del Banco del Occidente, Cuenta Corriente No. 223-03504-9, en efectivo, transferencia, PSE o cheque de gerencia indicando el nombre, NIT y/o cédula de ciudadanía, y número de la Resolución por la cual se impuso la sanción. El pago debe ser subido al aplicativo TAUX, que se encuentra en la página de la Superintendencia de Puertos y Transporte www.supertransporte.gov.co

Artículo 2: NOTIFICAR personalmente, dentro de los cinco (5) días siguientes a su expedición, el contenido de la presente resolución, a través de la Secretaria General de la Superintendencia de Puertos y Transportes, al representante legal o a quién haga sus veces de la EMPRESA DE TRANSPORTE PÚBLICO TERRESTRE AUTOMOTOR ESPECIAL BIP TRANSPORTES S.A.S (ANTES TRANSPORTES BIP TRANSPORTES LTDA), CON NIT 8300619457, en la dirección CARRERA 27 # 1B-89 SEGUNDO PISO 2, y a la dirección CARRERA 63 N°. 98B-25 en la ciudad de BOGOTÁ, D.C. / BOGOTÁ, correo electrónico: contable@grupocontri.com, y 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.

Dada en Bogotá D.C., a los

140

10 ENE 2017

NOTIFÍQUESE Y CÚMPLASE

JAVIER JARAMILLO RAMÍREZ
Superintendente de Puertos y Transporte.

Proyectó: Diana Victoria Buchelli R. - Contratista- vno 03
Revisó: Juan Pablo Restrepo Castrillón - Jefe Oficina Asesora Jurídica 2/12/17

9/19



Superintendencia de Puertos y Transporte
República de Colombia



Al contestar, favor citar en el asunto este
No. de Registro 20175500027331



Bogotá, 11/01/2017

Señor
Representante Legal y/o Apoderado (a)
BIP TRANSPORTES S.A.S. /
CARRERA 27 No. 1B - 89 SEGUNDO PISO ✓
BOGOTA - D.C. /

ASUNTO: CITACION NOTIFICACION

Respetado(a) señor(a):

De manera atenta, me permito comunicarle que la Superintendencia de Puertos y Transporte, expidió la(s) resolución(es) No(s) 140 de 10/01/2017 por la(s) cual(es) se **RESUELVE UN RECURSO DE REPOSICION 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.

VALENTINA RUBIANO RODRIGUEZ*
COORDINADORA GRUPO NOTIFICACIONES

Transcribió: FELIPE PARDO PARDO

Revisó: VANESSA BARRERA

C:\Users\felipe.pardo\AppData\Local\Temp\80258391_2017_01_11_07_22_51.odt

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



Superintendencia de Puertos y
Transporte
República de Colombia



Al contestar, favor citar en el asunto,
este No. de Registro 20175500026441



20175500026441

Bogotá, 10/01/2017

Señor
Representante Legal y/o Apoderado (a)
BIP TRANSPORTES S.A.S.
CARRERA 63 No. 98B - 25
BOGOTÁ - D.C.

ASUNTO: CITACION NOTIFICACION
Respetado(a) señor(a):

De manera atenta, me permito comunicarle que la Superintendencia de Puertos y Transporte, expidió la(s) resolución(es) No(s) 140 de 10/01/2017 por la(s) cual(es) se **RESUELVE UN RECURSO DE APELACION DENTRO DE** una investigación administrativa 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.

VALENTINA RUBIANO RODRIGUEZ*
Coordinadora Grupo Notificaciones

TRANSCRIBIO: FELIPE PARDO PARDO
REVISÓ: VANESSA BARRERA.

GD-REG-23-V2-29-Feb-2012



Superintendencia de Puertos y Transporte
República de Colombia



REMITENTE

Nombre/ Razón Social:
SUPERINTENDENCIA DE
PUERTOS Y TRANSPORTES
Dirección: Calle 37 No. 28B-2
la soledad

Ciudad: BOGOTÁ D.C.

Departamento: BOGOTÁ D.C.

Código Postal:

Envío: RN700590482CC

DESTINATARIO

Nombre/ Razón Social:
GIP TRANSPORTES S.A.S.

Dirección: CARRERA 27 No.
PISO SEGUNDO

Ciudad: BOGOTÁ D.C.

Departamento: BOGOTÁ D.C.

Código Postal: 1114110

Fecha Pre-Admisión:
24/01/2017 15:49:35

Mín. Transporte Lic. de carga 000700 del

Oficina Principal - Calle 63 No. 9ª - 45 Bogotá D.C.
CIAC - Centro Integral de Atención al Ciudadano - Calle 37 No. 28 B - 21 Bogotá D.C.
PBX: 3526700 - Bogotá D.C. Línea de Atención al Ciudadano 01 8000 915615
www.supertransporte.gov.co

72 Motivos de Devolución		Desconocido		No Existe Número	
Dirección Errada		Rehusado		No Reclamado	
No Reside		Cerrado		No Contactado	
		Fallecido		Apartado Clausurado	
		Fuerza Mayor			
Fecha 1: DIA MES AÑO		Fecha 2: DIA MES AÑO		RD	
Nombre del distribuidor:		Ramiro Ochoa			
C.C. 93.125.335		Centro de Distribución			
Observaciones:		Murillo Toro			
ss DE 33.1505		PONTANURA			

