



Bogotá, 18/10/2017

Al contestar, favor citar en el asunto, este
No. de Registro 20175501279271



20175501279271

Señor
Representante Legal y/o Apoderado(a)
DESPACHADORA INTERNACIONAL DE COLOMBIA S.A.S.
CARRETERA BRICEÑO SOPO KILOMETRO 2
SOPO - CUNDINAMARCA

ASUNTO: NOTIFICACIÓN POR AVISO

De manera atenta, me permito comunicarle que la Superintendencia de Puertos y Transporte, expidió la(s) resolución(es) No(s) 49362 de 03/10/2017 por la(s) cual(es) se RESUELVE RECURSO DE APELACION DENTRO DE una investigación administrativa a esa empresa.

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

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

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

SI ☐ NO ☒

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

SI ☐ NO ☒

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

SI ☐ NO ☒

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

Sin otro particular.

Diana C. Merchan B.

DIANA CAROLINA MERCHAN BAQUERO
Coordinadora Grupo Notificaciones

Anexo: Lo enunciado.
Transcribió: Yoana Sanchez**

1. The first part of the test is a multiple choice section.



2. The second part of the test is a short answer section.

3. The third part of the test is a problem solving section.

4. The fourth part of the test is a writing section.

5. The fifth part of the test is a reading section.

6. The sixth part of the test is a math section.

7. The seventh part of the test is a science section.

$$x^2 + y^2 = z^2$$

8. The eighth part of the test is a social studies section.

$$a + b = c$$

9. The ninth part of the test is a language arts section.

$$d + e = f$$

10. The tenth part of the test is a history section.

11. The eleventh part of the test is a geography section.

12. The twelfth part of the test is a health section.

13. The thirteenth part of the test is a physical education section.

14. The fourteenth part of the test is a music section.

15. The fifteenth part of the test is a visual arts section.



MINISTERIO DE TRANSPORTE
SUPERINTENDENCIA DE PUERTOS Y TRANSPORTE
RESOLUCIÓN No.

(4 9 3 6 2) 0 3 OCT 2017

POR LA CUAL SE RESUELVE EL RECURSO DE APELACIÓN INTERPUESTO EN CONTRA DE LA RESOLUCIÓN N° 52450 DEL 3 DE OCTUBRE DE 2016, POR MEDIO DE LA CUAL SE SANCIONÓ A LA EMPRESA DESPACHADORA INTERNACIONAL DE COLOMBIA S.A.S – DIC SAS - CON NIT. No. 860.068.121- 6

EL SUPERINTENDENTE DE PUERTOS Y TRANSPORTE

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

HECHOS Y ACTUACIÓN ADMINISTRATIVA

La autoridad de tránsito en cumplimiento de sus funciones emitió y trasladó a esta entidad el informe de infracciones de transporte No.268009 del 1 de febrero de 2014, impuesto al vehículo de placas SXU 918.

Mediante Resolución No. 13209 del 10 de mayo de 2016, se dio apertura a la investigación administrativa en contra de la empresa DESPACHADORA INTERNACIONAL DE COLOMBIA S.A.S - DIC SAS - CON NIT. No. 860.068.121- 6, por presunta transgresión a lo dispuesto en la Resolución No. 10800 de 2003, artículo 1, código 560 *"Permitir, facilitar, estimular, propiciar, autorizar, o exigir el transporte de mercancías con peso superior al autorizado, sin portar el permiso correspondiente"*, en concordancia con lo normado en el literal d) del artículo 46 de la Ley 336 de 1996, Decreto 173 de 2001, Resolución 4100 del 28 de diciembre de 2004, Resolución 1782 de 2009 y Resolución 11357 de 2012.

La empresa investigada presentó escrito de descargos según radicado No. 2016-560- 044298-2 del 24 junio de 2016.

A través Resolución No.52450 del 3 de octubre de 2016, se resolvió la investigación administrativa en contra de la empresa EMPRESA DESPACHADORA INTERNACIONAL DE COLOMBIA S.A.S – DIC SAS - CON NIT. No. 860.068.121- 6, sancionándola con multa de CINCO (5) SMLMV, para la época de la comisión de los hechos, equivalente a TRES MILLONES OCHENTA MIL PESOS M/CTE (\$3.080.000), acto administrativo que fue notificado el 28 de octubre de 2016.

Mediante radicado No. 2016-560-097028-2 del 15 de noviembre de 2016 la empresa investigada interpuso los recursos de reposición y en subsidio de apelación.

A través de la Resolución No. 72403 del 13 de diciembre de 2016, se resolvió el recurso de reposición, confirmando la resolución recurrida y se concedió el recurso de apelación.

POR LA CUAL SE RESUELVE EL RECURSO DE APELACIÓN INTERPUESTO EN CONTRA DE LA RESOLUCIÓN N° 52450 DEL 3 DE OCTUBRE DE 2016, POR MEDIO DE LA CUAL SE SANCIONÓ A LA EMPRESA DE TRANSPORTE PÚBLICO TERRESTRE DESPACHADORA INTERNACIONAL DE COLOMBIA SAS – DIC SAS CON NIT. No. 860.068.121-6

ARGUMENTOS DEL RECURRENTE

Este Despacho haciendo una síntesis, encuentra que el recurrente presenta sus argumentos en los siguientes términos:

Que el vehículo SXU 918 al momento de su despacho, el día 31 de enero de 2014, transportaba mercancía con un peso de 9.380 Kg y el vehículo registra un peso al vacío de 14.100 Kg, condiciones que quedaron consignadas en el manifiesto de carga No. 028200162810, asociado a la remesa No. 00876803.

Solicita que para determinar el valor real de la mercancía se tenga en cuenta el documento de la remesa. Que no hubo infracción con respecto al peso de la carga, toda vez que el tipo de vehículo, esto es un 2S2 el peso máximo permitido es de 32.000 Kg según resolución 1782 de 2009 tiene un margen de tolerancia positiva de 800 Kg, es decir para un total de 32.800 Kg y el vehículo SXU 918 transportaba mercancía que incluido el peso del vehículo daba un total de 23.480 Kg, razón por la cual no estaba con sobrepeso.

Que la DESPACHADORA INTERNACIONAL DE COLOMBIA SAS no permitió, ni facilitó, ni estimuló, no propició, ni autorizó, ni exigió el transporte de carga con pesos superiores a los permitidos en la norma, al contrario, la compañía fue diligente al asegurarse que no se excediera el peso reglamentario.

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.

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 congruencia.¹

“... 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

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

POR LA CUAL SE RESUELVE EL RECURSO DE APELACIÓN INTERPUESTO EN CONTRA DE LA RESOLUCIÓN N° 52450 DEL 3 DE OCTUBRE DE 2016, POR MEDIO DE LA CUAL SE SANCIONÓ A LA EMPRESA DE TRANSPORTE PÚBLICO TERRESTRE DESPACHADORA INTERNACIONAL DE COLOMBIA SAS – DIC SAS CON NIT. No. 860.068.121-6

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 2010,⁴ también puntualizó que la competencia del juez de segunda instancia se encuentra limitada por el alcance del respectivo recurso de alzada:

“Al tenor del artículo 305 del Código de Procedimiento Civil, en armonía con el artículo 368, ejusdem, el fallo debe estar en consonancia con los hechos y las pretensiones aducidos en la demanda, y con las excepciones propuestas por el accionado, o que el juez ha debido reconocer de oficio, de modo que si el juzgador deja de pronunciarse sobre lo que en esa medida le corresponde, o se extralimita, quien resulte afectado con ese pronunciamiento constitutivo de un error ‘in procedendo’, para enmendarlo cuenta con la referida causal de casación. En reciente decisión la Corporación reiteró que concordante con el principio dispositivo, el postulado de la congruencia supone ‘una labor comparativa indispensable entre el contenido de fondo de la relación jurídico procesal y lo resuelto por el juzgador en el respectivo fallo, con el fin de establecer una de las tres causas de ocurrencia de la anomalía en cuestión: La de ser la resolución impertinente por ocuparse con alcance dispositivo de extremos no comprendidos en la relación jurídicoprocesal (extra petita); la de ser la resolución excesiva por proveer a más de lo que el demandante pide (ultra petita); y en fin, la de ser deficiente por dejar de proveer, positiva o negativamente, acerca de puntos integrantes de la demanda o sobre las excepciones que, además de aparecer probadas, hayan sido alegadas por el demandado cuando así lo exija la ley (citra petita) (...)”

En la presente actuación la Superintendencia Delegada de Tránsito y Transporte Terrestre Automotor dio apertura a la investigación administrativa con ocasión del informe de infracciones de transporte No. 268009 del 1 de febrero de 2014, impuesto al vehículo de placas SXU 918, por infringir presuntamente el literal d) del artículo 46 de la Ley 336 de 1996, en concordancia con lo normado en el código 560 del artículo 1 de la Resolución Nro.10800 de 2003 que prescribe: “Permitir, facilitar, estimular, propiciar, autorizar, o exigir el transporte de mercancías con peso superior al autorizado, sin portar el permiso correspondiente”. y el tiquete de báscula No. 030566 del mismo día y año de la estación de pesaje “ESTACION DE PESAJE BASCULA RIO BOGOTA”. El vehículo en mención, transitaba con sobrepeso de 430 Kg, más allá del margen de tolerancia.

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.

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.

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

217X

POR LA CUAL SE RESUELVE EL RECURSO DE APELACIÓN INTERPUESTO EN CONTRA DE LA RESOLUCIÓN N° 52450 DEL 3 DE OCTUBRE DE 2016, POR MEDIO DE LA CUAL SE SANCIONÓ A LA EMPRESA DE TRANSPORTE PÚBLICO TERRESTRE DESPACHADORA INTERNACIONAL DE COLOMBIA SAS – DIC SAS CON NIT. No. 860.068.121-6

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.

Este despacho advierte, que el artículo 54 (Norma que se encuentra vigente, toda vez que no fue declarado nulo por el consejo de estado en la sentencia del 19 de mayo de 2016 Rd.:11001 03 24 000 2008 00107 00) del Decreto 3366 del 21 de noviembre de 2003, señala que los agentes de control deberán levantar las infracciones a las normas de transporte en el formato que para el efecto reglamentará el Ministerio de Transporte y, que este informe se tendrá como prueba para el inicio de la investigación, es así como mediante Resolución Nro. 10800 de 2003, el Ministerio reglamentó el formato para el informe de infracciones de transporte de que trata el citado artículo.

Luego entonces, en el ejercicio de sus funciones la actividad del servidor público (autoridades de tránsito y transporte) que expide el Informe 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.

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.

En cuanto al decreto de pruebas, el literal c) del artículo 50 de la Ley 336 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, se recuerda que al existir procedimiento especial contenido en la Ley 336 de 1996 se aplica este por encima del mencionado en código de procedimiento Administrativo y de lo contencioso administrativo.

Este despacho manifiesta que no solo basta con decir que no se cometió la conducta reprochable, que se deben allegar oportunamente las pruebas que se pretenden hacer valer dentro de la presente investigación, y que las mismas deben ser acordes con el asunto objeto de la conducta, debiendo cumplir con ciertos requisitos de conducencia, pertenencia y eficacia.

La Ley 336 de 1996, tiene por objeto unificar los principios y los criterios que sirven de regulación y reglamentación del transporte público y su operación en el territorio nacional, de conformidad con la Ley 105 de 1993.

En ese sentido, el transporte goza de la especial protección estatal y está sometido a las condiciones y beneficios establecidos por las disposiciones reguladoras de la materia, las incluidas en el plan nacional de desarrollo, y como servicio público continuará bajo la dirección, regulación y control del Estado, sin perjuicio de que su prestación pueda serle encomendada a los particulares.

El carácter de servicio público esencial bajo la regulación del Estado que la ley le otorga a la operación de las empresas de transporte público, implica la prelación del interés general sobre el particular, especialmente, en cuanto a la garantía de la prestación del servicio y a la protección de los usuarios, conforme a los derechos y obligaciones que señale el reglamento para cada modo.

Revisado el acervo probatorio, se observa que de las pruebas aportadas fueron objeto de valoración, encontrando que no resultaron ni eficaces, ni pertinentes para desvirtuar lo contenido en el Informe de Infracciones de Transporte. Así las cosas, no obra en el expediente prueba para desvirtuar la responsabilidad de la empresa DESPACHADORA INTERNACIONAL DE COLOMBIA SAS.

4 9 3 6 2 0 3 OCT 2017
POR LA CUAL SE RESUELVE EL RECURSO DE APELACIÓN INTERPUESTO EN CONTRA DE LA RESOLUCIÓN N° 52450 DEL 3 DE OCTUBRE DE 2016, POR MEDIO DE LA CUAL SE SANCIONÓ A LA EMPRESA DE TRANSPORTE PÚBLICO TERRESTRE DESPACHADORA INTERNACIONAL DE COLOMBIA SAS – DIC SAS CON NIT. No. 860.068.121-6

Para esta Superintendencia, es claro que una vez despachado el vehículo de carga, toda la operación del transporte es responsabilidad de la empresa que cargó el vehículo y/o expidió el respectivo manifiesto de carga.

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

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

De igual forma, si se presenta una infracción en desarrollo de la prestación del servicio público de transporte, la responsabilidad se le atribuye a la empresa afiladora del equipo que presta el servicio, sin perjuicio de que la misma pueda iniciar las acciones procedentes en contra de quien materialmente hubiese ejecutado la infracción.

Es aplicable al caso que nos ocupa lo expresado por el Consejo de Estado, donde ha sido enfático al decir que los vehículos son el medio por el cual la empresa desarrolla su objeto social, es decir que la actividad u operación de los automotores es la actividad de la empresa, de allí desprende su facultad de ejercer control.

Es errado afirmar que la empresa prestadora de un servicio de transporte público automotor terrestre y el conductor de sus vehículos afiliados ejecutan la prestación del servicio de manera independiente o desligada sin existir entre sí estrecha relación de las conductas desplegadas por ambos, ya que éstas deben enfocarse a una misma finalidad, que es la adecuada prestación del servicio público de transporte y el cumplimiento de las normas reguladoras del servicio, de lo cual la empresa legalmente constituida es garante.

Bajo estas circunstancias, siguiendo el tenor de la jurisprudencia sentada por la Corte Constitucional, la Corte Suprema de Justicia y el Consejo de Estado, al respecto, se puede afirmar que el tema que le compete a la Superintendencia de Puertos y Transporte, es la de iniciar investigación administrativa a los garantes de la prestación del servicio público de transporte terrestre y sin vincular bajo ninguna circunstancia a los propietarios, poseedores o tenedores de vehículos de transporte público terrestre automotor en ninguna de sus modalidades, ya que la interpretación que hace el Consejo de Estado al respecto es de carácter vinculante y de estricto cumplimiento, en concordancia a la Ley 336 de 1996. Contrario a lo manifestado por el recurrente, su labor no termina con la expedición del manifiesto respectivo, debe velar que toda la operación cumpla con la normatividad desde su inicio hasta su culminación.

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.

POR LA CUAL SE RESUELVE EL RECURSO DE APELACIÓN INTERPUESTO EN CONTRA DE LA RESOLUCIÓN N° 52450 DEL 3 DE OCTUBRE DE 2016, POR MEDIO DE LA CUAL SE SANCIONÓ A LA EMPRESA DE TRANSPORTE PÚBLICO TERRESTRE DESPACHADORA INTERNACIONAL DE COLOMBIA SAS – DIC SAS CON NIT. No. 860.068.121-6

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

Al margen de esta discusión y de los diferentes alcances que se dejan expresados en esta providencia, se observa que la responsabilidad por el hecho ajeno tiene un fundamento común en la necesidad ponderada por el legislador dentro de su amplia potestad de configuración política, de garantizar a la víctima la reparación del daño, en consideración a la previsible incapacidad física o patrimonial de quien lo ocasiona en forma inmediata y la relación de dependencia o cuidado de éste con el civilmente responsable. Fundamento que a la postre no sufre alteración alguna si la institución jurídica es entendida bajo un régimen de responsabilidad objetiva o uno de culpa presunta, o acaso razonada como responsabilidad directa o indirecta”⁵.

“En nuestro régimen, en todo caso, la presunción de culpa comporta un reproche a la permisividad, tolerancia o negligencia de la persona que por tener bajo su cuidado o dependencia a otra, ostenta lo que en el argot jurídico se denomina una “posición de garante”⁶ “y, por ello, el deber de tratar de impedir que aquél actúe ocasionando daños a terceros con su conducta. Así estructurado, es lo cierto que la lectura de la norma a pesar de la presunción que conlleva parecería exigir la prueba de la culpa del causante mediato frente a lo cual la doctrina nacional propone que tan sólo sea necesaria la prueba de la culpa del directamente responsable”⁷.

Por su parte la Honorable Corte Suprema de Justicia aduce:

“La responsabilidad, en uno y otro caso, surge de la presunción de que quien tiene a su cargo al causante directo del daño, no ejerce en forma adecuada el deber de vigilancia y control, luego subordinación y vigilancia son elementos propios de esta forma de responsabilidad civil.

De igual forma existe tal presunción para el “guardián” de ciertas actividades consideradas como peligrosas y para el “custodio” del instrumento mediante el cual éstas se realizan, debido al riesgo que entraña para terceros la utilización de determinados bienes en su ejecución, como acontece por ejemplo en la conducción de vehículos automotores; responsabilidad consagrada en el artículo 2356 de la Codificación Sustantiva Civil.

La guarda, vale decir, el poder de mando sobre la cosa, que se materializa tanto en la capacidad de dirección, manejo y control, como cuando de ella se obtiene lucro o provecho económico, de la cual deriva la presunción de responsabilidad civil, puede ser material o jurídica, sin que resulte relevante si se es o no propietario del bien sobre el que aquella se ejerce.

De igual forma, esta Corporación en su Sala Civil se ocupó de definir el contenido y alcance del concepto de “guardián” en actividades peligrosas, así como la posibilidad de que exista una “guarda compartida” entre la empresa transportadora y el propietario del automotor con el cual se ejerce aquella, en un caso donde se discutía la responsabilidad civil de las sociedades transportistas cuyo negocio es operar y explotar los vehículos que de otras personas vinculan, al respecto señaló⁸:

Y sobre este particular, propicio al caso ventilado, la jurisprudencia colombiana, de antaño, acuñó la concepción del guardián del bien con el que se cumple dicha actividad, planteando que es la persona “(...) física o moral que, al momento del percance, tuviere sobre el instrumento generador del daño un poder efectivo e independiente de dirección, gobierno o control, sea o no

⁵ Corte Constitucional Sentencia C-1235 del 29 de noviembre de 2005. M.P., Rodrigo Escobar Gil, consideración jurídica No. 3.

⁶ Cfr. Sentencias. T-327 de 2004 y C-692 de 2003

⁷ Javier Tamayo Jaramillo, “De la Responsabilidad Civil” Tomo I. Editorial Temis, Bogotá 1999, página 212.

⁸ Corte Suprema de Justicia. Sentencia de casación civil No. S- 25-02-2002 del 25 de febrero de 2002, expediente 6762. M-P. Jorge Santos Ballesteros

POR LA CUAL SE RESUELVE EL RECURSO DE APELACIÓN INTERPUESTO EN CONTRA DE LA RESOLUCIÓN N° 52450 DEL 3 DE OCTUBRE DE 2016, POR MEDIO DE LA CUAL SE SANCIONÓ A LA EMPRESA DE TRANSPORTE PUBLICO TERRESTRE DESPACHADORA INTERNACIONAL DE COLOMBIA SAS – DIC SAS CON NIT. No. 860.068.121-6

dueño, y siempre que en virtud de alguna circunstancia de hecho no se encontrare imposibilitado para ejercitar ese poder" (G.J. T. CXLII, pág. 188).

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

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

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

DE LA RESPONSABILIDAD DE LA EMPRESA

Ahora bien, el recurrente nunca negó al despacho, que el vehículo tuviera vinculó con la carga, por ello esta misma es responsable del trayecto y conforme al tiquete de báscula también lo es del sobrepeso, conforme al capítulo 2, artículo 6, del Decreto 173 de 2001 (Norma vigente para la época), compilado por el artículo 2.2.1.7.3 del decreto 1079 del 26 de Mayo de 2015, que establece:

"Artículo 2.2.1.7.3. Servicio público de transporte terrestre automotor de carga. Es aquel destinado a satisfacer las necesidades generales de movilización de cosas de un lugar a otro, en vehículos automotores de servicio público a cambio de una remuneración o precio, bajo la responsabilidad de una empresa de transporte legalmente constituida y debidamente habilitada en esta modalidad, excepto el servicio de transporte de que trata el decreto 2044 del 30 de septiembre de 1988."

Así mismo la Ley 336 de 1996, determina en su artículo 5°. lo siguiente:

Artículo 5°-El carácter de servicio público esencial bajo la regulación del Estado que la ley le otorga a la operación de las empresas de transporte público, implicará la prelación del interés general sobre el

⁹ Corte Suprema de Justicia, sala de casación civil y agraria. M.P., Trejos Bueno Silvio Fernando, sentencia 5220 del 26 de noviembre de 1999.

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

¹¹ Casación Rdo. 37285 del 13 de marzo de 2013.

4/7

POR LA CUAL SE RESUELVE EL RECURSO DE APELACIÓN INTERPUESTO EN CONTRA DE LA RESOLUCIÓN N° 52450 DEL 3 DE OCTUBRE DE 2016, POR MEDIO DE LA CUAL SE SANCIONÓ A LA EMPRESA DE TRANSPORTE PÚBLICO TERRESTRE DESPACHADORA INTERNACIONAL DE COLOMBIA SAS – DIC SAS CON NIT. No. 860.068.121-6

particular, especialmente, en cuanto a la garantía de la prestación del servicio y a la protección de los usuarios, conforme a los derechos y obligaciones que señale el reglamento para cada modo.

El servicio privado de transporte es aquel que tiende a satisfacer necesidades de movilización de personas o cosas, dentro del ámbito de las actividades exclusivas de las personas naturales y/o, jurídicas. En tal caso sus equipos propios deberán cumplir con la normatividad establecida por el Ministerio de Transporte. Cuando no se utilicen equipos propios, la contratación del servicio de transporte deberá realizarse con empresas de transporte público legalmente habilitadas en los términos del presente estatuto.

Es claro para este despacho, que la primera instancia dio apertura a la investigación en contra de la empresa DESPACHADORA INTERNACIONAL DE COLOMBIA SAS, con fundamento en el Informe de Infracciones de Transporte y en el ticket de báscula relacionados anteriormente, los cuales tienen valor probatorio, 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: 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.

Es de aclarar que el Manifiesto de carga si bien da certeza de la carga y el peso que registra la mercancía no es una prueba conducente para este despacho, habida cuenta que dicho documento contiene el peso con el que presuntamente el vehículo es despachado, pero al momento de ser pesado en la vía, se evidencia que está transportando con sobrepeso, circunstancia que se evidencia en el certificado de báscula, que es el pesaje oficial y el que tiene en cuenta la Superintendencia.

El agente de tránsito y transporte, diligencia el IUIT en donde manifestó que el Vehículo SXU 918, se encontraba en sobrepeso así ; "Se anexa ticket de bascula N 000560 con sobrepeso de 430 Kg con manifiesto de carga No. 028200162810 empresa corona NIT 860.068.121-6". (sic), imponiendo su firma y conminando al conductor del vehículo a suscribir la información que el funcionario diligenció en el Informe único de Infracción de Transporte.

En el presente caso; se pudo observar que el conductor no objetó de ninguna manera el contenido del IUIT en mención, puesto que el policía no manifestó ello dentro del Informe.

Ahora bien, con respecto a las pruebas allegadas, este Despacho como ya se mencionó anteriormente, acoge los argumentos expuestos tanto en el fallo, como en el recurso de reposición, toda vez que no se aportaron pruebas que permitieran desvirtuar lo contenido en el IUIT y las pruebas solicitadas resultan ser ineficaces e impertinentes.

Es de acotar que la entidad actuó en observancia del principio de tipicidad, toda vez que cumplió con los siguientes elementos:

- (i) la conducta sancionable esta descrita de manera específica y precisa, como lo es el código de infracción 560, del artículo 1 de la Resolución 10800 de 2003,
- (ii) existe una sanción cuyo contenido material este definido en la ley, estipulado en como lo es en el literal d) del artículo 46 de la Ley 336 de 1996 en concordancia con el Decreto 3366 del 2003
- (iii) se concluyó que existe una correlación entre la conducta y la sanción, toda vez que se comprobó que para el momento de los hechos el vehículo transitaba con sobrepeso.

POR LA CUAL SE RESUELVE EL RECURSO DE APELACIÓN INTERPUESTO EN CONTRA DE LA RESOLUCIÓN N° 52450 DEL 3 DE OCTUBRE DE 2016, POR MEDIO DE LA CUAL SE SANCIONÓ A LA EMPRESA DE TRANSPORTE PÚBLICO TERRESTRE DESPACHADORA INTERNACIONAL DE COLOMBIA SAS – DIC SAS CON NIT. No. 860.068.121-6

Para el Despacho es clara la armonía que existe con los principios de tipicidad y legalidad en el acto administrativo que se recurre, existiendo plena correspondencia entre el contenido del informe de infracción y el artículo 46 de la Ley 336 de 1996, pues es con esta norma que debe existir la concordancia y no con otra, brindándole la oportunidad al infractor de ejercer el derecho de defensa con las garantías y derechos plenos de cada juicio.

Aunado a lo anterior, es importante destacar el principio de legalidad, que 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 lo ha sostenido la Corte Constitucional en Sentencia C-564 de 2000:

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

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

La Ley 336 de 1996, tiene por objeto unificar los principios y los criterios que sirven de regulación y reglamentación del transporte público y su operación en el territorio nacional, de conformidad con la Ley 105 de 1993.

Es pertinente aclarar, que en ningún momento la Superintendencia Delegada de tránsito y transportes 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

POR LA CUAL SE RESUELVE EL RECURSO DE APELACIÓN INTERPUESTO EN CONTRA DE LA RESOLUCIÓN N° 52450 DEL 3 DE OCTUBRE DE 2016, POR MEDIO DE LA CUAL SE SANCIONÓ A LA EMPRESA DE TRANSPORTE PÚBLICO TERRESTRE DESPACHADORA INTERNACIONAL DE COLOMBIA SAS – DIC SAS CON NIT. No. 860.068.121-6

(PIDCP) –art.14 y 15-, y la Convención Americana sobre Derechos Humanos –art.8-, y ha sido desarrollado por la jurisprudencia de órganos internacionales, tales como la Corte Interamericana de Derechos Humanos, la cual ha establecido que el principio del debido proceso se aplica también a los procedimientos de carácter civil y administrativo, jurisprudencia que esta Corte ha reconocido constituye un pauta hermenéutica relevante en el proceso de interpretación, aplicación y determinación del alcance de los derechos constitucionales.

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

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

De otra parte, la jurisprudencia de esta Corte ha expresado que de la aplicación del principio del debido proceso administrativo se derivan consecuencias importantes, tanto para los asociados, como para la administración pública.

Desde la perspectiva de los asociados, de este derecho se desprenden las garantías de (i) conocer las actuaciones de la administración; (ii) pedir y controvertir las pruebas; (iii) ejercer con plenitud su derecho de defensa; (iv) impugnar los actos administrativos, y (v) gozar de las demás garantías establecidas en su beneficio.

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 presentará 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. 72403 del 13 de diciembre de 2016 y vii) favorabilidad, por cuanto se está dando aplicación al literal d) artículo 46 de la Ley 336 de 1996, modificado por el artículo 96 de la Ley 1450 de 2011.

En lo relacionado con la presunción de inocencia; es necesario establecer qué la presente investigación está encaminada a determinar la diligencia y el buen proceder de la empresa de transporte y como se estableció en el acopio de pruebas no se desvirtuó la desvinculación de la empresa con el vehículo; por tanto; la empresa no puede escudarse en intervenciones de terceros dentro del transporte, en su buena fe; toda vez que si la empresa, demuestra que cumplió con lo establecido en la normatividad propia del servicio público terrestre automotor, el hecho de un interviniente de la cadena de transporte no le acarrearía responsabilidad. Adicionalmente, se debe tener en cuenta que el recurrente no presentó prueba que determinara la inexistencia de causalidad con respecto al vehículo automotor. En relación con esto la Corte Constitucional ha expresado lo siguiente:

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

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

Respecto a la apreciación de las pruebas, quien pretende demostrar le incumbe probar; sin embargo, en materia de la actuación administrativa, es preciso hacer las siguientes consideraciones sobre la carga de la prueba.

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

178

POR LA CUAL SE RESUELVE EL RECURSO DE APELACIÓN INTERPUESTO EN CONTRA DE LA RESOLUCIÓN N° 52450 DEL 3 DE OCTUBRE DE 2016, POR MEDIO DE LA CUAL SE SANCIONÓ A LA EMPRESA DE TRANSPORTE PUBLICO TERRESTRE DESPACHADORA INTERNACIONAL DE COLOMBIA SAS – DIC SAS CON NIT. No. 860.068.121-6

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. " 12

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.

Es de anotar, que la prueba es aquel elemento sobre el cual se edifica la base o sustento, de un hecho supuesto, de allí que como bien lo dicta el artículo 164 del CGP, toda decisión judicial debe fundarse en las pruebas regular y oportunamente allegadas al proceso, así mismo, y teniendo en cuenta los criterios generales probatorios, estos documentos al ser emanados por un agente de tránsito, específicamente, al tener la naturaleza de documento público, se presumen como auténticos, sino que también se observa como una postura clara de la Corte Constitucional:

"A su vez, tanto a los documentos públicos como a los privados se les puede atribuir la cualidad de auténticos si existe certeza sobre la persona que los ha elaborado, manuscrito o firmado. Adicionalmente, ciertos documentos se presumen auténticos, es decir que están exentos de la necesidad de probar quién fue su autor, como es el caso de todos los documentos públicos (...)" 13

Las actuaciones administrativas sancionatorias se rigen por normatividad especial sobre la materia, lo que desplaza la aplicación del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo, no es posible acceder a los argumentos de la empresa recurrente al respecto, cuando se observa que la misma cumplió con el procedimiento aplicable para el caso en concreto.

Por otro lado, este despacho advierte que en la presente investigación administrativa se ha dado pleno cumplimiento a los parámetros establecidos por la Corte Constitucional para la imposición de sanciones administrativas, pues la sanción impuesta por la Delegada de Tránsito y Transporte fue adecuada, proporcional, racional y razonable a la conducta endilgada a la empresa, existiendo congruencia entre la conducta y la sanción, respetando lo prescrito por el artículo 50 de la Ley 1437 de 2011 y dando debida aplicación al principio de gradualidad. Igualmente, el Decreto 3366 de 2003 específicamente en el artículo 51, establece el procedimiento para la imposición de sanciones por parte de ésta Superintendencia:

Artículo 51 Procedimiento para imponer sanciones. De conformidad con lo previsto en el Título I Capítulo IX de la Ley 336 de 1996, el procedimiento para la imposición de las sanciones de multa y de suspensión o cancelación de la habilitación o del permiso de operación, es el siguiente:

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

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

Presentados los descargos, y practicadas las pruebas decretadas si fuere del caso, se adoptará la decisión mediante acto administrativo motivado. Esta actuación se someterá a las reglas sobre vía gubernativa señaladas en Código Contencioso Administrativo.

Frente a este hecho, queda claro entonces que el procedimiento aplicable al presente caso es el contemplado en la Ley 336 de 1996 y el Decreto 3366 de 2003, el cual ha sido respetado por la entidad, tenemos que dentro de este expediente administrativo, obra el auto de Apertura, está debidamente

¹² PARRA Quijano, Jairo. Manual de Derecho Probatorio. Ediciones Librería del Profesional. 17ª Edición. 2009.

¹³ Sentencia T-665 de 2012 M.P. Adriana María Guillen Arango

POR LA CUAL SE RESUELVE EL RECURSO DE APELACIÓN INTERPUESTO EN CONTRA DE LA RESOLUCIÓN N° 52450 DEL 3 DE OCTUBRE DE 2016, POR MEDIO DE LA CUAL SE SANCIONÓ A LA EMPRESA DE TRANSPORTE PÚBLICO TERRESTRE DESPACHADORA INTERNACIONAL DE COLOMBIA SAS – DIC SAS CON NIT. No. 860.068.121-6

motivado y el cual fue notificado a la empresa dentro de los tres años siguientes a la comisión de la infracción, como también el fallo sancionatorio, es debidamente motivado y fundamentado y notificado dentro de este término.

Así las cosas, una vez analizado el material probatorio y las actuaciones dentro de la investigación administrativa, este despacho pudo constatar lo siguiente: i) los hechos que originaron la sanción ocurrieron el 1 de febrero de 2014, los cuales quedaron consignados en el IUIT No. 268009. ii) la investigación tuvo apertura el 10 de mayo de 2016, a través de la resolución No.13209. iii) El fallo sancionatorio fue consignado en la resolución No. 52450 del 3 de octubre de 2016; y su notificación se surtió el 26 de octubre de 2016.

De lo anterior, se concluye que se han surtido las etapas que han dado lugar a la contradicción conforme a lo establecido en la normatividad.

Del análisis anterior, se concluye que del contenido de la ley, claramente se desprende que lo establecido en el artículo 46 literal d) de la Ley 336 de 1996, es que cuando se compruebe que el equipo excede los límites permitidos sobre dimensiones, peso o carga, la sanción a imponer será de 1 a 700 salarios mínimos mensuales legales vigentes, conforme al parágrafo de la norma en cita, existe la tipicidad de la conducta, de modo tal que no hay lugar a hacer otro tipo de interpretación bajo estos presupuestos. Por lo tanto, la sanción administrativa se encuentra contemplada en una norma de rango legal – reserva de ley, además la norma que la contiene determina con claridad la sanción y permite su determinación mediante criterios que el legislador establece.

Con relación al principio de proporcionalidad, mencionado por el apoderado de la empresa sancionada, se cumple dos funciones: i) en primer lugar sirve de criterio de acción, esto es; como sustento de las actuaciones de los distintos órganos del Estado, el cual se realiza con su observancia y aplicación a cada caso concreto. ii) en segundo lugar es un criterio de control, pues debe adoptarlo el juez para efectos de evaluar la proporcionalidad de la respectiva actuación administrativa. Es así, como el principio de proporcionalidad exige un juicio ex-ante y otro ex-post en relación con la decisión administrativa, más aún, cuando se trata del ejercicio de una potestad de naturaleza sancionatoria

De otra parte, la discrecionalidad es también un criterio que se debe tener en cuenta para la graduación de las sanciones, en el caso que nos ocupa por el transporte de carga con peso superior al autorizado, En ese orden de ideas, y de acuerdo a lo expuesto la sanción a imponer, con la aplicación de la nueva tabla expedida basada en criterios de gradualidad más amplios, se determina que la multa a imponer es de 5 SMLMV.

De acuerdo a lo anterior y en el caso concreto el tipo de vehículo encausado es un 2S2, para los que se estableció un peso máximo vehicular de 32.000 Kg con un margen de tolerancia positiva de 800 Kg, es decir que, según lo indicado en el tiquete de la báscula allegado al plenario, el vehículo transportaba un sobrepeso de 430 Kg. por fuera del margen de tolerancia.

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

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

En síntesis, reiteramos se han respetado todas las garantías procesales que están consagradas en la Constitución Política y el Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo, por lo cual el acto está motivado de forma correcta y con total apego a la ley.

7/7

13 de 14

POR LA CUAL SE RESUELVE EL RECURSO DE APELACIÓN INTERPUESTO EN CONTRA DE LA RESOLUCIÓN N° 52450 DEL 3 DE OCTUBRE DE 2016, POR MEDIO DE LA CUAL SE SANCIONÓ A LA EMPRESA DE TRANSPORTE PÚBLICO TERRESTRE DESPACHADORA INTERNACIONAL DE COLOMBIA SAS – DIC SAS CON NIT. No. 860.068.121-6

Así las cosas y de conformidad con lo expuesto en el presente acto, no es de recibo para esta instancia lo argumentado por la empresa sancionada, por tal razón, se ordenará confirmar la totalidad de lo resuelto en la Resolución No. 52450 del 3 de octubre de 2016.

Conforme a lo expuesto este Despacho,

RESUELVE:

Artículo 1: CONFIRMAR en todas sus partes la Resolución No. 052450 del 3 de octubre de 2016, por medio de la cual se impuso sanción a la EMPRESA DE TRANSPORTE DE SERVICIO PÚBLICO TERRESTRE DESPACHADORA INTERNACIONAL DE COLOMBIA SAS – DIC SAS - CON NIT. No. 860.068.121-6, al pago de una multa de CINCO (5) SMLMV, para la época de la comisión de los hechos, equivalente a TRES MILLONES OCHENTA MIL PESOS M/CTE (\$3.080.000), por las razones expuestas en el presente acto en su parte considerativa.

PARAGRAFO PRIMERO: Para efectos del pago de la multa el sancionado deberá dentro de los cinco (5) días hábiles siguientes a la fecha en que quede en firme esta providencia, de conformidad con lo establecido en el artículo 87 del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo, comunicase a las líneas telefónicas: (57-1) 2693370 y Línea gratuita nacional 01 8000915615, donde le será generado el recibo de pago con código de barras en el cual se detallará el valor a cancelar. El pago deberá realizarse en el BANCO DE OCCIDENTE a favor de la Superintendencia de Puertos y Transporte en la cuenta corriente No. 223-03504-9.

Artículo 2: NOTIFICAR 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 EMPRESA DE TRANSPORTE DE SERVICIO PÚBLICO TERRESTRE DESPACHADORA INTERNACIONAL DE COLOMBIA SAS -DIC SAS- CON NIT. No. 860.068.121- 6, en la siguiente dirección: CARRETERA BRICEÑO – SOPO KM 2 municipio de SOPO/CUMDINAMARCA., en su defecto se surtirá la notificación de conformidad con lo establecido en los artículos 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.

4 9 3 6 2

0 3 OCT 2017

Dada en Bogotá D.C., a los

NOTIFÍQUESE Y CÚMPLASE

JAVIER JARAMILLO RAMÍREZ
Superintendente de Puertos y Transporte.

Proyectó:
Revisó:

Nurian Barón Bareño – Contrata
Lorena Carvajal Castillo – Jefe Oficina Asesora Jurídica



Superintendencia de Puertos y Transporte
República de Colombia



Al contestar, favor citar en el asunto este
No. de Registro 20175501196221



20175501196221

Bogotá, 03/10/2017

Señor

Representante Legal y/o Apoderado (a)
DESPACHADORA INTERNACIONAL DE COLOMBIA S.A.S.
CARRETERA BRICEÑO SOPO KILOMETRO 2
SOPO - CUNDINAMARCA

ASUNTO: CITACION NOTIFICACION

Respetado(a) señor(a):

De manera atenta, me permito comunicarle que la Superintendencia de Puertos y Transporte, expidió la(s) resolución(es) No(s) 49362 de 03/10/2017 por la(s) cual(es) se RESUELVE RECURSO DE APELACION DENTRO DE una(s) investigación(es) administrativa(s) a esa empresa.

En consecuencia debe acercarse a la Secretaria General de esta Entidad, ubicada en la Calle 37 No. 28B-21 Barrio Soledad de la ciudad de Bogotá, con el objeto que se surta la correspondiente notificación personal; de no ser posible, ésta se surtirá por aviso de conformidad con el artículo 69 del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo.

En los eventos en que se otorgue autorización para surtir la notificación personal, se debe especificar los números de las resoluciones respecto de las cuales autoriza la notificación, para tal efecto en la página web de la entidad www.supertransporte.gov.co, link "Resoluciones y edictos investigaciones administrativas" se encuentra disponible un modelo de autorización, el cual podrá ser tomado como referencia. Así mismo se deberá presentar copia del decreto de nombramiento y acta de posesión, si es del caso.

En el caso que desee hacer uso de la opción de realizar el trámite de notificación electrónica para futuras ocasiones, usted señor(a) representante legal deberá diligenciar en su totalidad la autorización que se encuentra en el archivo Word anexo a la Circular 16 del 18 de junio de 2012 la cual se encuentra en la página web de la Entidad www.supertransporte.gov.co en el link "Circulares Supertransporte" y remitirlo a la Calle 37 No. 28B-21 Barrio Soledad de la ciudad de Bogotá.

Sin otro particular.

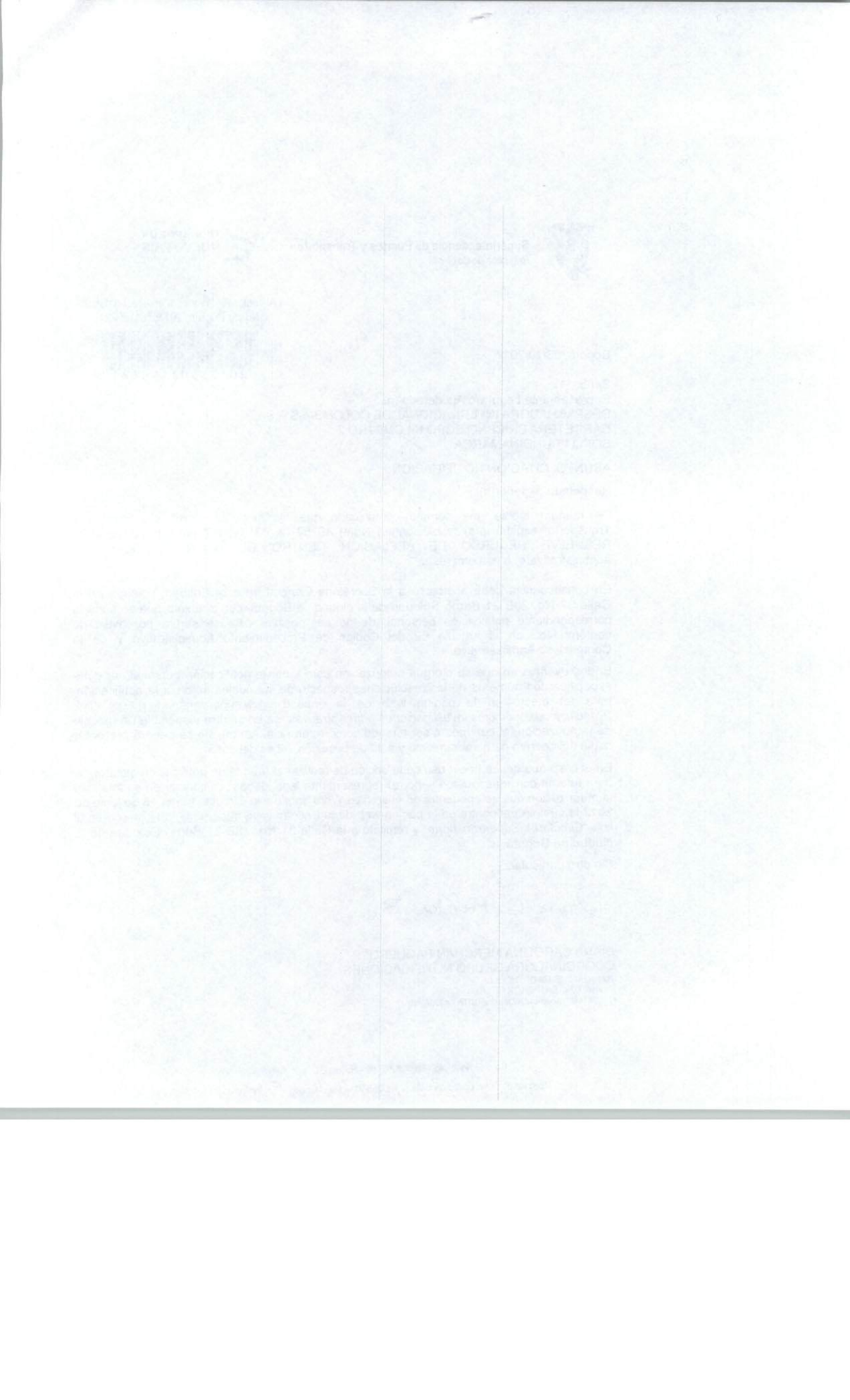
Diana C. Merchan B.

DIANA CAROLINA MERCHAN BAQUERO*
COORDINADORA GRUPO NOTIFICACIONES

Transcribió: ELIZABETH BULLA

Revisó: RAISSA RICAURTE

C:\Users\elizabethbulla\Desktop\CITAT 49336.odt





42		Motivos		1. Desconocido		2. No Existe Numero	
42		de Devolución		1. Rehusado		2. No Reclamado	
42		Dirección Errada		1. Cerrado		2. No Contactado	
42		No Reside		1. Faltado		2. Apartado Clausurado	
42		Fuerza Mayor		1. 3		2. 2	
42		Fechas		1. DIA		2. MES	
42		AÑO		1. R		2. D	
42		Nombre del distribuidor		C.C.		C.C.	
42		Centro de distribución		C.C.		C.C.	
42		Observaciones		C.C. 1121892666		C.C. 1121892666	

42		Servicios Postales		Nacional S.A.		NIT 900.052917-9		DD 25 G 95 A 55		Línea Nat. 01 8000 111 210	
42		REMITENTE		Nombre/Razón Social		SUPERINTENDENCIA DE		PUERTOS Y TRANSPORTES		Dirección: Calle 37 No. 28B-21 Barrio	
42		Ciudad: BOGOTÁ D.C.		Departamento: BOGOTÁ D.C.		Código Postal: 111311395		Envío: RN846546443CO		Destinatario	
42		Nombre/Razón Social		DESPACHADORA INTERNACIONAL		DE COLOMBIA S.A.S.		Dirección: CARRETERA BRICEÑO		SOPO KILOMETRO 2	
42		Ciudad: SOPO		Departamento: CUNDINAMARCA		Código Postal:		Fecha Pre-Admisión:		23/10/2017 15:40:15	
42		Min. Transporte Lic de carga 000200		42		0911		42		0911	

