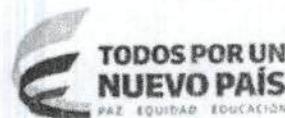




Superintendencia de Puertos y Transporte
República de Colombia



Al contestar, favor citar en el asunto, este
No. de Registro 20175501164851



20175501164851

Bogotá, 28/09/2017

Señor
Representante Legal y/o Apoderado(a)
APODERADO COOPERATIVA UNICA MUNICIPAL DE TRANSPORTES MULTIACTIVA DE ANOLAIMA
CALLE 63C No 23A -61
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) 44853 de 14/09/2017 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**



2017

2017

2017

2017

2017

REPÚBLICA DE COLOMBIA



MINISTERIO DE TRANSPORTE
SUPERINTENDENCIA DE PUERTOS Y TRANSPORTE

RESOLUCIÓN No.

(4 4 8 5 3) 14 SEP 2017

POR LA CUAL SE RESUELVE EL RECURSO DE APELACIÓN INTERPUESTO EN CONTRA DE LA RESOLUCIÓN N° 52760 DEL 03 DE OCTUBRE DE 2016, POR MEDIO DE LA CUAL SE SANCIONÓ A LA EMPRESA DE TRANSPORTE PÚBLICO TERRESTRE AUTOMOTOR COOPERATIVA ÚNICA MUNICIPAL DE TRANSPORTES MULTIACTIVA DE ANOLAIMA CON NIT No. 832.003.132 – 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 y Transporte en cumplimiento de sus funciones emitió y trasladó a esta entidad el informe de infracciones de transporte No. 13758451 del 18 de febrero de 2014, impuesto al vehículo de placas SYS-324.

Mediante Resolución No. 21117 del 15 de junio de 2016, se inició investigación administrativa en contra de la EMPRESA DE TRANSPORTE PÚBLICO TERRESTRE AUTOMOTOR COOPERATIVA ÚNICA MUNICIPAL DE TRANSPORTES MULTIACTIVA DE ANOLAIMA CON NIT No. 832.003.132 – 6, por presunta transgresión de lo dispuesto por la Resolución No. 10800 de 2003, código 590 que reza *"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 éste se preste contrariando las condiciones inicialmente otorgadas"*, en concordancia con el numeral 531 que reza *"Prestar el servicio público de transporte en otra modalidad de servicio"* y en lo normado en el literal d) y e) del artículo 46 de la Ley 336 de 1996.

La empresa investigada no presentó escrito de descargos.

A través de la Resolución No. 52760 del 03 de octubre de 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 SEIS MILLONES CIENTO SESENTA MIL PESOS (\$6.160.000).

Mediante oficio radicado No. 2016-560-091569-2 del 26 de octubre de 2016 la empresa investigada interpuso recurso de reposición y en subsidio apelación.

A través de la Resolución No. 72978 del 14 de diciembre de 2016 se resolvió el recurso de reposición confirmando en su totalidad la resolución recurrida y se concedió el recurso de apelación.

ARGUMENTOS DEL RECURRENTE

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

"(...)

1. Argumenta ausencia de responsabilidad por parte de la empresa.
2. Argumenta atipicidad de la conducta y falsa motivación.

POR LA CUAL SE RESUELVE EL RECURSO DE APELACIÓN INTERPUESTO EN CONTRA DE LA RESOLUCIÓN N° 52760 DEL 03 DE OCTUBRE DE 2016, POR MEDIO DE LA CUAL SE SANCIONÓ A LA EMPRESA DE TRANSPORTE PÚBLICO TERRESTRE AUTOMOTOR COOPERATIVA ÚNICA MUNICIPAL DE TRANSPORTES MULTIACTIVA DE ANOLAIMA CON NIT No. 832.003.132 - 6,

3. Alega indebida dosificación de la sanción.
 4. Alega violación del debido proceso, toda vez que sólo se corrió traslado por 10 días y no por 15 días para presentar descargos.
 5. Argumenta falta de competencia sancionatoria de ésta entidad.
 6. Alega caducidad sancionatoria.
- (...)"

CONSIDERACIONES DEL DESPACHO

De conformidad con lo establecido en el numeral 18 del artículo 7° del Decreto 1011 del 2015, el Despacho es competente para conocer del presente recurso de apelación.

Antes de entrar a considerar el análisis de fondo sobre el asunto planteado en el recurso de apelación es necesario aclarar, que el mismo fue presentado dentro del término legal advertido, cumpliendo con 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 N° 52760 del 03 de octubre de 2016, conforme a lo estipulado en la ley 1437 del 2011, como instancia procesal para sobrellevar el recurso subsidiario de apelación.

Es de advertir, que el pronunciamiento se hará con apoyo en el material probatorio allegado al expediente 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.

¹ Consejo de Estado – Sala de lo Contencioso Administrativo – Sección Tercera – Sala Plena, Consejero Ponente: Mauricio Ospina, sentencia del 09 de febrero de 2012. Radicación No.: 500012331000199706093 01 (21.060). Actor: Renaldo Márquez Valencia. 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° 52760 DEL 03 DE OCTUBRE DE 2016, POR MEDIO DE LA CUAL SE SANCIONÓ A LA EMPRESA DE TRANSPORTE PÚBLICO TERRESTRE AUTOMOTOR COOPERATIVA ÚNICA MUNICIPAL DE TRANSPORTES MULTIACTIVA DE ANOLAIMA CON NIT No. 832.003.132 - 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 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) (...)"

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.

PRINCIPIO DE OFICIOSIDAD DE LA PRUEBA

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

*"La Carga de la Prueba deriva del onus probandi que es una expresión latina del principio jurídico que señala quién está obligado a probar un determinado hecho ante los tribunales. Su fundamento radica en un viejo aforismo de derecho que expresa que lo normal se presume, lo anormal se prueba. Por tanto, quien invoca algo que rompe el estado de normalidad, debe probarlo "affirmanti incumbit probatio": a quien afirma, incumbe la prueba, quiere decir con este aforismo es que la carga o el trabajo de probar un enunciado debe recaer en aquel que rompe el estado de normalidad. El que afirma poseer una nueva verdad sobre un tema."*⁵ De allí, que la carga de la prueba implica una autorresponsabilidad, por su conducta en el proceso, el disponer que si no aparece en éste la prueba de los hechos que lo benefician recibirá una decisión desfavorable, debido a la inactividad probatoria.

Así las cosas, los actos dictados por la administración gozan de una presunción de legitimidad conforme a la cual, se estima que los mismos se encuentran apegados a derecho, hasta que no se demuestre lo contrario; de allí que, para enervar sus efectos corresponderá al accionante presentar

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

⁵ PARRA Quijano, Jairo. Manual de Derecho Probatorio. Ediciones Librería del Profesional. 17ª Edición. 2000

POR LA CUAL SE RESUELVE EL RECURSO DE APELACIÓN INTERPUESTO EN CONTRA DE LA RESOLUCIÓN N° 52760 DEL 03 DE OCTUBRE DE 2016. POR MEDIO DE LA CUAL SE SANCIONÓ A LA EMPRESA DE TRANSPORTE PÚBLICO TERRESTRE AUTOMOTOR COOPERATIVA ÚNICA MUNICIPAL DE TRANSPORTES MULTIACTIVA DE ANOLAIMA CON NIT No. 832.003.132 - 6.

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."*⁶

1.1 Conducencia y pertinencia de la prueba

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

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

En cuanto a la conducencia de las pruebas, la misma entidad comunicó:

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

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

Aunado a lo anterior, tal y como se argumentó en las resoluciones Nos. 52760 del 03 de octubre de 2016 y No. 72978 del 14 de diciembre de 2016, la investigada no logró desvirtuar probatoriamente la veracidad de los hechos y la no infracción de la norma al transporte endilgada.

Conforme a lo anterior, podemos concluir que las infracciones a las normas del transporte, contravenciones y las sanciones respectivas están establecidas en la Ley. De concordancia con la doctrina jurídica procesal, en lo atinente con la apreciación de las pruebas, es decir, de la actividad intelectual del juzgador para determinar su valor de convicción sobre la certeza o ausencia de esta, 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.

⁶Rafael Badell Madrid Monografía: La prueba en el Proceso Contencioso Administrativo.

POR LA CUAL SE RESUELVE EL RECURSO DE APELACIÓN INTERPUESTO EN CONTRA DE LA RESOLUCIÓN N° 52760 DEL 03 DE OCTUBRE DE 2016, POR MEDIO DE LA CUAL SE SANCIONÓ A LA EMPRESA DE TRANSPORTE PÚBLICO TERRESTRE AUTOMOTOR COOPERATIVA ÚNICA MUNICIPAL DE TRANSPORTES MULTIACTIVA DE ANOLAIMA CON NIT No. 832.003.132 - 6,

Así las cosas, se encuentra que la empresa sancionada, no logra con suficiencia determinar que los pasajeros relacionados en la casilla No. 16 del Informe Único de Infracciones e Transporte y pasajeros del vehículo de placa SYS-324 hacían parte del objeto contratado y por ende su transporte respondía a la contratación previa de que trata el artículo 22 del Decreto 174 de 2001 como característica y formalidad propia de la modalidad en la cual se encuentra habilitada COOPERATIVA ÚNICA MUNICIPAL DE TRANSPORTES MULTIACTIVA DE ANOLAIMA.

Ahora bien, es de anotar que aunque la normatividad vigente para el día que se impuso el Informe Único de Infracciones de Transporte No. 13758451 no establece obligación alguna de relacionar a los pasajeros en dicho Extracto, el mismo si debe contemplar las características principales del contrato de transporte previamente celebrado entre la empresa que oferta el servicio y el representante de ese grupo específico de personas que exige la norma.

Conforme lo anterior, el Despacho considera que a pesar que la empresa investigada supla la carga probatoria que le atendía, la misma no logra desvirtuar el contenido del Informe Único de Infracciones de Transporte No. 13758451 del 18 de febrero de 2014, pues el mismo no ampara de forma suficiente el transporte de las personas que se movilizaban en el vehículo de placa SYS-324, no logrando determinar vínculo común entre las mismas en virtud al objeto contratado previamente y no como una contraprestación directa entre éstas y el conductor del automotor, desnaturalizando así la modalidad de transporte en la cual opera COOPERATIVA ÚNICA MUNICIPAL DE TRANSPORTES MULTIACTIVA DE ANOLAIMA y la cual supedita su actividad.

Igualmente, respeto del argumento 4, es pertinente resaltar que 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, motivo por el cual 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:

Quando 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.

Razón por la cual, lo argumentado por la investigada no es bien recibida para ésta entidad, pues los mismo carecen de peso tanto fáctico como jurídico.

POR LA CUAL SE RESUELVE EL RECURSO DE APELACIÓN INTERPUESTO EN CONTRA DE LA RESOLUCIÓN N° 52760 DEL 03 DE OCTUBRE DE 2016, POR MEDIO DE LA CUAL SE SANCIONÓ A LA EMPRESA DE TRANSPORTE PÚBLICO TERRESTRE AUTOMOTOR COOPERATIVA ÚNICA MUNICIPAL DE TRANSPORTES MULTIACTIVA DE ANOLAIMA CON NIT No. 832.003.132 - 6,

Ahora bien, respecto del argumento 2, frente a la atipicidad y falsa motivación frente a los supuestos de hecho alegados por la superintendencia de puertos y transporte y la atipicidad de la conducta, es pertinente resaltar frente a la afirmación esgrimida por el actor consistente en decir que existe una atipicidad de la acción por la cual se investiga y ahora se sanciona a la de la empresa de transporte público terrestre automotor COOPERATIVA ÚNICA MUNICIPAL DE TRANSPORTES MULTIACTIVA DE ANOLAIMA CON NIT No. 832.003.132 - 6, es pertinente analizar lo siguiente:

La Corte Constitucional en sentencia C-099 de 2003 M.P. Dr. Jaime Córdoba Triviño, afirma que el "principio de tipicidad se realiza a través de la descripción completa, clara e inequívoca del precepto (praeceptum legis) y de la sanción (sanctio legis). "El precepto es la orden de observar un determinado comportamiento, es decir de no realizar algo o de cumplir determinada acción; la sanción es la consecuencia jurídica que debe seguir a la infracción del precepto"⁷

Es de anotar que la infracción de la cual se le está acusando a la empresa de transporte público terrestre automotor COOPERATIVA ÚNICA MUNICIPAL DE TRANSPORTES MULTIACTIVA DE ANOLAIMA CON NIT No. 832.003.132 - 6, sí se encuentra tipificada; la Resolución No. 52760 del 3 de octubre de 2016, artículo 1, código 590 reza "cuando se compruebe que el equipo está prestando un servicio no autorizado, entendiéndose como aquel servicio que se presta a través de un vehículo a un usuario de servicio público sin el permiso o autorización correspondiente para la prestación del mismo, cuando éste se preste contrariando las condiciones inicialmente otorgadas", en concordancia con el numeral 531 que reza "Prestar el servicio público de transporte en otra modalidad que no sea la normada en el literal d) del artículo 46 de la Ley 336.

Teniendo en cuenta lo anterior, se puede establecer de manera clara que la conducta sí está tipificada claramente dentro del ordenamiento jurídico. Por esta razón, no se puede decir que exista una atipicidad en la acción por la que se investiga a la empresa de transporte público terrestre automotor COOPERATIVA ÚNICA MUNICIPAL DE TRANSPORTES MULTIACTIVA DE ANOLAIMA CON NIT No. 832.003.132 - 6, en la medida que incumplió el deber de controlar los vehículos con los cuales desarrolla su actividad de transporte, máxime si se tiene en cuenta que el funcionario competente al momento de diligenciar el respectivo IUIT, en el acápite 16 de observaciones, estipuló que las personas con las cuales se transportaba el conductor del vehículo de placas SYS-324, no registraban en el extracto de contrato autorizado por la investigada, es decir, estaba prestando el servicio en una modalidad diferente a la autorizada, por tal motivo, la codificación se hizo también acorde a la ley y sin lugar a equívocos, como así lo pretende hacer ver el recurrente.

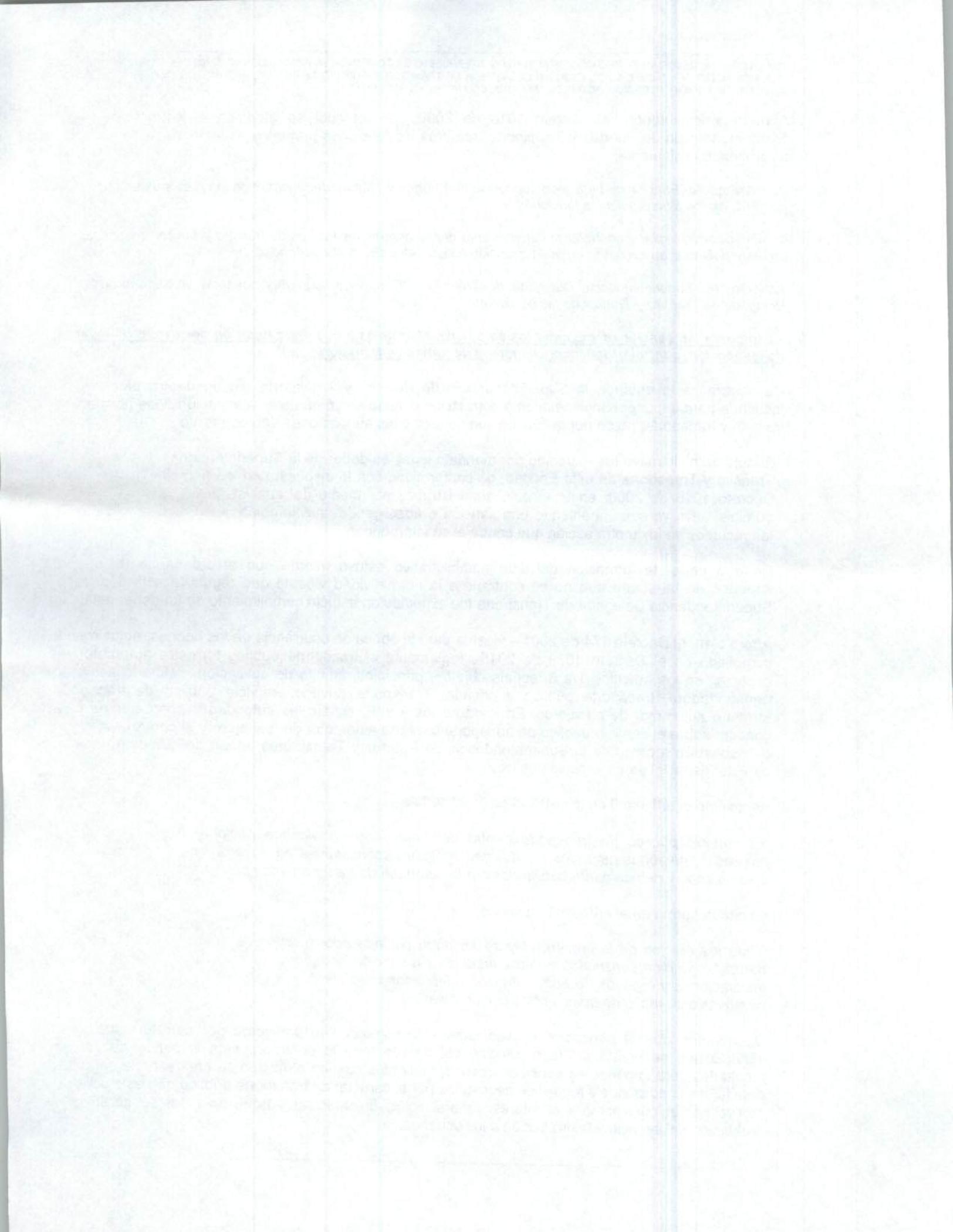
Adicionalmente, respecto del argumento 6, es pertinente entrar a analizar el factor de la caducidad de la facultad sancionatoria alegada por el recurrente, es claro que este fenómeno jurídico es entendido como la pérdida de la potestad sancionatoria de la administración dentro del término fijado por la ley y se configura cuando se dan dos supuestos, el transcurso del tiempo y la falta de notificación del acto administrativo.

El Consejo de Estado se ha pronunciado al respecto en diversas ocasiones, refiriéndose a la caducidad,

"La caducidad de la facultad sancionatoria de la Administración acontece, cuando ha transcurrido el término legalmente previsto para imponer una sanción sin que la entidad haya actuado en consecuencia, mientras que la ejecutoria de un acto administrativo, tiene que ver con la definición de la obligación en el cargo del administrado para que la Administración pueda hacerlo cumplir. El momento dentro del cual se deben proferir los actos administrativos, es un aspecto que tiene que ver con la competencia temporal de la Administración y como sus pronunciamientos se presumen legales, sólo mediante el ejercicio de las acciones legales se puede desvirtuar esa presunción y demostrar que la actuación de la Administración fue extemporánea, pero mientras no se acuda a la jurisdicción y se obtenga una decisión en esos términos, los actos administrativos una vez en firme, son aptos para que la Administración pueda hacerlos cumplir."

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 **18 de febrero de 2014**, los cuales quedaron consignados en el IUIT No. 13758451. (1)

⁷ Corte Constitucional, Sentencia C-099 de 2003. Magistrado Ponente, Jaime Córdoba Triviño.



POR LA CUAL SE RESUELVE EL RECURSO DE APELACION INTERPUESTO EN CONTRA DE LA RESOLUCIÓN N° 52760 DEL 03 DE OCTUBRE DE 2016. POR MEDIO DE LA CUAL SE SANCIONÓ A LA EMPRESA DE TRANSPORTE PÚBLICO TERRESTRE AUTOMOTOR COOPERATIVA DE TRANSPORTES MUNICIPAL DE TRANSPORTES MULTIACTIVA DE ANOLAIMA CON NIT No. 832.003.132 - 6.

Aunado a lo anterior., el decreto 1016 de 2000; "por el cual se modifica la estructura de la Superintendencia de Puertos y Transporte" reafirma las funciones propias y específicas de la entidad disponiendo lo siguiente:

"(...) **Artículo 4• Funciones.** La Superintendencia de Puertos y Transporte, además de las previstas en la Ley 01 de 1991, ejercerá las siguientes funciones:

4. Inspeccionar, vigilar y controlar el cumplimiento de las normas nacionales de tránsito y aplicar las sanciones correspondientes, en los casos en que tal función no esté atribuida a otra autoridad

(...)

Artículo 14. Superintendencia Delegada de Tránsito y Transporte. Son funciones de la Superintendencia Delegada de Tránsito y Transporte las siguientes:

13. Imponer las sanciones y expedir los actos administrativos a que diere lugar en desarrollo de la labor de inspección, control y vigilancia en materia de tránsito y transporte. (...)"

De acuerdo a lo anterior, la Superintendencia de Puertos y Transporte, se encuentra plenamente facultada para imponer sanciones como correctivos cuando se compruebe la violación a las normas de tránsito y transporte, razón por la cual no son de recibo las afirmaciones del recurrente.

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 10 del Decreto 1016 de 2000, emitir el acto administrativo por medio del cual se falla una acción administrativa ya sea imponiendo una sanción o absolviendo, que también lleva implícito la posibilidad de 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 Transporte fue expedido en estricto cumplimiento de un deber legal.

Ahora bien, el Decreto 174 de 2001 – vigente para la época de ocurrencia de los hechos, actualmente 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 de pasajeros. En los artículos 9 y 10 señala las autoridades competentes para conocer sobre el servicio público de transporte terrestre automotor de pasajero 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 terrestre automotor de pasajeros una persona natural o jurídica constituida como unidad de explotación económica permanente, que posea las instalaciones y órganos de administración adecuados para efectuar el traslado de pasajeros, mercancías, personas o cosas, o de unas y otras conjuntamente..."

De manera, que el transporte público terrestre automotor de pasajeros por carretera, 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 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.

POR LA CUAL SE RESUELVE EL RECURSO DE APELACIÓN INTERPUESTO EN CONTRA DE LA RESOLUCIÓN N° 52760 DEL 03 DE OCTUBRE DE 2016, POR MEDIO DE LA CUAL SE SANCIONÓ A LA EMPRESA DE TRANSPORTE PÚBLICO TERRESTRE AUTOMOTOR COOPERATIVA ÚNICA MUNICIPAL DE TRANSPORTES MULTIACTIVA DE ANOLAIMA CON NIT No. 832.003.132 - 6,

la investigación se inició el 15 de junio de 2016, a través de la resolución No. 21117. iii) El fallo sancionatorio fue consignado en la resolución No. 52760 del 03 de octubre de 2016; y su notificación se surtió el 13 de octubre de 2016. Entonces, es evidente que desde que se consumó el hecho que originó la investigación por parte de esta autoridad de inspección, vigilancia y control hasta que se emitió fallo sancionatorio y éste fue notificado, no transcurrieron los tres (3) años, por tal razón, no se configura el fenómeno jurídico de la caducidad.

Ahora bien, en concordancia con el artículo 6 del Decreto 3366 de 2003, "la imposición de la sanción caduca en el término de tres (3) años contados a partir de la comisión de la infracción".

En ese mismo sentido, el artículo 52 de Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo establece que:

"CADUCIDAD DE LA FACULTAD SANCIONATORIA. Salvo lo dispuesto en leyes especiales, la facultad que tienen las autoridades para imponer sanciones caduca a los tres (3) años de ocurrido el hecho, la conducta u omisión que pudiese ocasionarlas, término dentro del cual el acto administrativo que impone la sanción debe haber sido expedido y notificado. Dicho acto sancionatorio es diferente de los actos que resuelven los recursos, los cuales deberán ser decididos, so pena de pérdida de competencia, en un término de un (1) año contado a partir de su debida y oportuna interposición. Si los recursos no se deciden en el término fijado en esta disposición, se entenderán fallados a favor del recurrente, sin perjuicio de la responsabilidad patrimonial y disciplinaria que tal abstención genere para el funcionario encargado de resolver"

Con relación a la posición del Consejo de Estado sobre el momento en que opera la caducidad de la facultad sancionatoria, en su último pronunciamiento ha señalado "(..), en la necesidad de unificar las posturas de las Secciones sobre el tema, asunto que precisamente constituyó el motivo para que el presente proceso fuera traído por importancia jurídica a la Sala Plena, a continuación se explicarán las razones esenciales por las cuales se considera que la tesis de recibo y que debe imperar es la que proclama que la sanción disciplinaria se impone cuando concluye la actuación administrativa al expedirse y notificarse el acto administrativo principal, decisión que resuelve de fondo el proceso disciplinario. Es este el acto que define la conducta investigada como constitutiva de falta disciplinaria. En él se concreta la expresión de la voluntad de la administración. Por su parte, los actos que resuelven los recursos interpuestos en vía gubernativa contra el acto sancionatorio principal no pueden ser considerados como los que imponen la sanción porque corresponden a una etapa posterior cuyo propósito no es ya emitir el pronunciamiento que éste incluye la actuación sino permitir a la administración que éste sea revisado a instancias del administrado." (La negrilla es nuestra).

Obsérvese como la Sala Plena del máximo tribunal de la jurisdicción de lo contencioso administrativo, en este pronunciamiento unificó la jurisprudencia respecto al tema, acogiendo la tesis que sostiene que el fenómeno de la caducidad de la facultad sancionadora por parte de la administración se interrumpe con la expedición y notificación del acto principal a través del cual se impone la sanción.

Ahora bien, respecto del argumento 5, se reitera que este Despacho no comparte la afirmación de la defensa, en lo referente a la no competencia de ésta entidad para imponer sanciones; teniendo en cuenta que la ley 489 de 1998 determino que las Superintendencias son organismos creados por la ley, que cumplen funciones de inspección y vigilancia atribuidas por la ley, y que la dirección de estas estará a cargo del Superintendente, igualmente el Decreto 101 de 2000 determino que por medio del principio de Delegación determino que dentro de las funciones del SuperTransporte están:

"(...) Artículo 44. FUNCIONES DELEGADAS EN LA SUPER TRANSPORTE. La SuperTransporte cumplirá las siguientes funciones:

1. Velar por el desarrollo de los principios de libre acceso, calidad y seguridad, en la prestación del servicio de transporte.
2. Inspeccionar, vigilar y controlar el cumplimiento de las normas internacionales, leyes, decretos, regulaciones, reglamentos y actos administrativos que regulen los modos de transporte y aplicar las sanciones correspondientes, en los casos en que tal función no esté atribuida a otra autoridad.
3. Inspeccionar, vigilar y controlar el cumplimiento de las normas nacionales de tránsito, y aplicar las sanciones correspondientes, en los casos en que tal función no esté atribuida a otra autoridad. (...)"

POR LA CUAL SE RESUELVE EL RECURSO DE APELACION INTERPUESTO EN CONTRA DE LA RESOLUCIÓN N° 52760 DEL 03 DE OCTUBRE DE 2016, POR MEDIO DE LA CUAL SE SANCIONÓ A LA EMPRESA DE TRANSPORTE PÚBLICO TERRESTRE AUTOMOTOR COOPERATIVA UNIÓN MUNICIPAL DE TRANSPORTES MULTIACTIVA DE ANOLAIMA CON NIT No. 832.003.132 - 6,

Aunado a lo anterior., el decreto 1016 de 2000; "por el cual se modifica la estructura de la Superintendencia de Puertos y Transporte" reafirma las funciones propias y específicas de la entidad disponiendo lo siguiente:

"(...) Artículo 4- Funciones. La Superintendencia de Puertos y Transporte, además de las previstas en la Ley 01 de 1991, ejercerá las siguientes funciones:

4. Inspeccionar, vigilar y controlar el cumplimiento de las normas nacionales de tránsito y aplicar las sanciones correspondientes, en los casos en que tal función no esté atribuida a otra autoridad

(...)

Artículo 14. Superintendencia Delegada de Tránsito y Transporte. Son funciones de la Superintendencia Delegada de Tránsito y Transporte las siguientes:

13. Imponer las sanciones y expedir los actos administrativos a que diere lugar en desarrollo de la labor de inspección, control y vigilancia en materia de tránsito y transporte. (...)"

De acuerdo a lo anterior, la Superintendencia de Puertos y Transporte, se encuentra plenamente facultada para imponer sanciones como correctivos cuando se compruebe la violación a las normas de tránsito y transporte, razón por la cual no son de recibo las afirmaciones del recurrente.

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 4 y 5 del Decreto 1016 de 2000, emitir el acto administrativo por medio del cual se falla una controversia administrativa ya sea imponiendo una sanción o absolviendo, que también lleva implícito el pago de 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 Transporte fue expedido en estricto cumplimiento de un deber legal.

Ahora bien, el Decreto 174 de 2001 – vigente para la época de ocurrencia de los hechos, actualmente 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 de pasajeros. En los artículos 9 y 10 señala las autoridades competentes para conocer sobre el servicio público de transporte terrestre automotor de pasajero 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 terrestre automotor de pasajeros a la persona natural o jurídica constituida como unidad de explotación económica permanente, que posee las instalaciones y órganos de administración adecuados para efectuar el traslado de pasajeros, o de personas o cosas, o de unas y otras conjuntamente..."

De manera, que el transporte público terrestre automotor de pasajeros por carretera, 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 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.

POR LA CUAL SE RESUELVE EL RECURSO DE APELACIÓN INTERPUESTO EN CONTRA DE LA RESOLUCIÓN N° 52760 DEL 03 DE OCTUBRE DE 2016, POR MEDIO DE LA CUAL SE SANCIONÓ A LA EMPRESA DE TRANSPORTE PÚBLICO TERRESTRE AUTOMOTOR COOPERATIVA ÚNICA MUNICIPAL DE TRANSPORTES MULTIACTIVA DE ANOLAIMA CON NIT No. 832.003.132 - 6.

Ahora bien, el artículo 54 del Decreto 3366 del 21 de noviembre de 2003, 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.

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

Luego entonces, en el ejercicio de sus funciones la 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, según el artículo 52 del Decreto 174 de 2001 –vigente en la época de ocurrencia de los hechos, actualmente compilado en el Decreto 1079 de 2015-.

Ahora bien, respecto del 3 argumento, es preciso indicar que, en el caso de autos, el artículo 9º de la Ley 105 de 1993 señala:

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

Podrán ser sujetos de sanción:

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

Las sanciones de que trata el presente artículo consistirán en:

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

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 se encuentre en los archivos de la entidad solicitante.*
 - d) *En caso de haber sido 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 (negritas 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:*

POR LA CUAL SE RESUELVE EL RECURSO DE APELACION INTERPUESTO EN CONTRA DE LA RESOLUCIÓN N° 52760 DEL 03 DE OCTUBRE DE 2016, POR MEDIO DE LA CUAL SE SANCIONÓ A LA EMPRESA DE TRANSPORTE PÚBLICO TERRESTRE AUTOMOTOR COOPERATIVA MUNICIPAL DE TRANSPORTES MULTIACTIVA DE ANOLAIMA CON NIT No. 832.003.132 - 6.

- a. Transporte Terrestre: de uno (1) a setecientos (700) salarios mínimos mensuales vigentes;
- b. Transporte Fluvial: de uno (1) a mil (1000) salarios mínimos mensuales vigentes;
- c. Transporte Marítimo: de uno (1) a mil quinientos (1500) salarios mínimos mensuales vigentes;
- d. Transporte Férreo: de uno (1) a mil quinientos (1500) salarios mínimos mensuales vigentes;
- e. Transporte Aéreo: de uno (1) a dos mil (2000) salarios mínimos mensuales vigentes."

Bajo estas regulaciones, se infiere sin lugar a dudas que fue el legislador el que determinó que los 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.

El 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 y 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 defina la conducta objeto de sanción y, el segundo, en la precisión que se emplee en esta ley de definir la conducta o hecho objeto de reproche y la sanción que ha de imponerse; aspecto este último de importancia, pues con él se busca recortar al máximo la facultad discrecional de la administración en el 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 conforme a normas sustanciales previas que las determinen, resulta extensiva a los procedimientos administrativos en los que se pretenda dicha imposición. Al respecto la Corte ha señalado que en el derecho administrativo sancionador son aplicables mutatis mutandis las garantías superiores que rigen en materia penal, entre ellas la de legalidad de las sanciones, conforme a la cual nadie puede ser sancionado administrativamente sino en virtud de normas preexistentes que tipifiquen la contravención administrativa y su 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 determinado directamente por el legislador; (ii) que este señalamiento sea previo al momento de comisión del acto y también al acto que determina la imposición de la sanción; (iii) que la sanción se determine previamente, sino también plenamente, es decir que sea determinada y no determinable. Obviamente

POR LA CUAL SE RESUELVE EL RECURSO DE APELACIÓN INTERPUESTO EN CONTRA DE LA RESOLUCIÓN N° 52760 DEL 03 DE OCTUBRE DE 2016, POR MEDIO DE LA CUAL SE SANCIONÓ A LA EMPRESA DE TRANSPORTE PÚBLICO TERRESTRE AUTOMOTOR COOPERATIVA ÚNICA MUNICIPAL DE TRANSPORTES MULTIACTIVA DE ANOLAIMA CON NIT No. 832.003.132 - 6,

esto no impide que el legislador diseñe mecanismos que permitan la gradación de la sanción, como el señalamiento de topes máximos o mínimos."

En sentencia C-922 de 2011 la Corte señaló:

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

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

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

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

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

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

RESOLUCIÓN N° 52760 DEL 03 DE OCTUBRE DE 2016. POR MEDIO DE LA CUAL SE SANCIÓN A LA EMPRESA DE TRANSPORTE PÚBLICO TERRESTRE AUTOMOTOR COOPERATIVA (UNIDAD MUNICIPAL DE TRANSPORTES MULTIACTIVA DE ANOLAIMA CON NIT No. 832.003.132 - 6,

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 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 de obligatorio cumplimiento, hace que, en este tipo de actos no le sea admisible el alegar su incumplimiento, como ocurrió con la interrupción ilegal del acto de la administración."(...)

El Informe de Infracciones de Transporte mencionado es un documento público del nuevo Código General del Proceso:

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 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 ejecutivos.

La parte que aporte al proceso un documento, en original o en copia, reconoce 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 determinados deberes, 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

POR LA CUAL SE RESUELVE EL RECURSO DE APELACIÓN INTERPUESTO EN CONTRA DE LA RESOLUCIÓN N° 52760 DEL 03 DE OCTUBRE DE 2016, POR MEDIO DE LA CUAL SE SANCIONÓ A LA EMPRESA DE TRANSPORTE PÚBLICO TERRESTRE AUTOMOTOR COOPERATIVA ÚNICA MUNICIPAL DE TRANSPORTES MULTIACTIVA DE ANOLAIMA CON NIT No. 832.003.132 - 6,

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 SYS-324, que está vinculado a la EMPRESA DE TRANSPORTE PÚBLICO TERRESTRE AUTOMOTOR COOPERATIVA ÚNICA MUNICIPAL DE TRANSPORTES MULTIACTIVA DE ANOLAIMA CON NIT No. 832.003.132 - 6, prestaba un servicio irregular, toda vez que el mismo no contaba con el permiso o autorización correspondiente para la prestación del mismo, puesto que no portaba con el extracto del contrato que soportara el servicio prestado al momento de la ocurrencia de los hechos, lo cual, al no portarlo, este se sobreentiende que se encontraba realizando servicios en otra modalidad, diferente al autorizado, por tal razón se puede argumentar que el mismo no PORTABA el extracto del contrato, tal como se evidencia en el IUIT, lo cual demuestra una vulneración directa a la infracción al transporte, según lo dispuesto por la Resolución No. 10800 de 2003, código 590, en concordancia con el Numeral 531 que reza: "Prestar el servicio público de transporte en otra modalidad de servicio" y con lo normado en el literal d) y e) del artículo 46 de la Ley 336 de 1996.

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 artículos 2 y 3 de las Leyes 105 de 1993 y 336 de 1996, y artículos 1 y 4 del Decreto 174 de 2001 - vigente en el Decreto 1079 de 2015, actualmente compilado en el Decreto 1079 de 2015-, y en segundo término, por conexión directa con el primero, la salvaguarda 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.

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.

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.

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

Al respecto, la Corte Constitucional afirmó⁸:

"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.-

POR LA CUAL SE RESUELVE EL RECURSO DE APELACIÓN INTERPUESTO EN CONTRA DE LA RESOLUCIÓN N° 52760 DEL 03 DE OCTUBRE DE 2016. POR MEDIO DE LA CUAL SE SANCIONÓ A LA EMPRESA DE TRANSPORTE PÚBLICO TERRESTRE AUTOMOTOR COOPERATIVA ÚNICA MUNICIPAL DE TRANSPORTES MULTIACTIVA DE ANOLAIMA CON NIT No. 832.003.132 - 6.

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 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 encuentra protegido en normas de derecho internacional y consagrado en instrumentos como la Declaración Universal de Derechos Humanos – art. 10 y 11-, la Declaración Americana de los Derechos y Deberes del Hombre – art. XVIII y XXVI-, El Pacto Internacional de Derechos Civiles y Políticos – art. 8-, y la Convención Americana sobre Derechos Humanos –art.8-, y ha sido desarrollado por los órganos internacionales, tales como la Corte Interamericana de Derechos Humanos. En consecuencia, el principio del debido proceso se aplica también a los procedimientos de carácter administrativo. La jurisprudencia que esta Corte ha reconocido constituye un pauta hermenéutica para la 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 sobre el 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 imparcialidad y de igualdad; (iv) los derechos fundamentales de los asociados. Todas estas garantías se aplican y encaminadas a garantizar el correcto y adecuado ejercicio de la función pública administrativa, de acuerdo 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 realización de actos administrativos que resulten lesivos de derechos o contrarios a los principios del debido proceso. 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 importancia 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 que a la administración 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, como la 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 los requisitos mínimos del debido proceso.¹

Así las cosas, en el curso de la investigación administrativa siempre se le respetó el debido proceso al investigado, así: i) Publicidad, ya que se ha comunicado y notificado.

POR LA CUAL SE RESUELVE EL RECURSO DE APELACIÓN INTERPUESTO EN CONTRA DE LA RESOLUCIÓN N° 52760 DEL 03 DE OCTUBRE DE 2016, POR MEDIO DE LA CUAL SE SANCIONÓ A LA EMPRESA DE TRANSPORTE PÚBLICO TERRESTRE AUTOMOTOR COOPERATIVA ÚNICA MUNICIPAL DE TRANSPORTES MULTIACTIVA DE ANOLAIMA CON NIT No. 832.003.132 - 6,

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 concedida al investigado mediante la Resolución No. 72978 del 14 de diciembre de 2016 y vii) Favorabilidad, por cuanto se está dando aplicación al literal d del artículo 46 de la Ley 336 de 1996.

En cuanto al principio de tipicidad, la Corte Constitucional en Sentencia C-343 de 2006, señaló:

*"Uno de los principios esenciales comprendidos en el artículo 29 de la Constitución Política es el principio de tipicidad, que se manifiesta en la "exigencia de descripción específica y precisa por la norma creadora de las infracciones y de las sanciones, de las conductas que pueden ser sancionadas y del contenido material de las sanciones que puede imponerse por la comisión de cada conducta, así como la correlación entre unas y otras."*⁹

*Para que se pueda predicar el cumplimiento del contenido del principio de tipicidad, se habrán de reunir tres elementos, a saber: (i) Que la conducta sancionable esté descrita de manera específica y precisa, bien porque la misma esté determinada en el mismo cuerpo normativo o sea determinable a partir de la aplicación de otras normas jurídicas; (ii) Que exista una sanción cuyo contenido material este definido en la ley y (iii) Que exista correlación entre la conducta y la sanción."*¹⁰

Finalmente, respecto del argumento 1, no es posible eximir a la empresa sobre su responsabilidad directa en los temas relacionados al transporte ya que la ley permite a las empresas de transporte público y a los propietarios de vehículos, vincular a los equipos para la prestación de servicio público de transporte bajo la responsabilidad de la empresa afiladora que para el caso que aquí nos compete pretende exonerarse.

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

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

*"Quienes operan los equipos mediante los cuales se presta el servicio, trátese de conductores asalariados o de propietarios de tales equipos, lo hacen en nombre de la empresa, actúan en representación de ella y, por consiguiente, tienen una responsabilidad in vigilando respecto del comportamiento de ellos en el desarrollo de su actividad"*¹¹.

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

⁹ Corte Constitucional. Sentencia C. 827 de 2001. Exp. 3374. M.P. Rodrigo Escobar Gil

¹⁰ Corte Constitucional. Sentencia C-343 de 2006. Exp. 6046. M.P. Manuel José Cepeda Espinosa

¹¹ Consejo de Estado, Sala de lo Contencioso Administrativo, Consejero Ponente Dr. Manuel Santiago Urueta Ayola. expediente 25000-23-24-000-1999-0545-01(6792) del 21 de septiembre de 2001

servicio público de transporte y el cumplimiento de las normas reguladoras del servicio, de la cual la empresa legalmente constituida es garante.

Bajo estas circunstancias, siguiendo el tenor de la jurisprudencia sentada por la Corte Constitucional y la Corte Suprema de Justicia y el Consejo de Estado, al respecto, se puede afirmar que la competencia que compete a la Superintendencia de Puertos y Transporte, es la de iniciar investigaciones de oficio a los garantes de la prestación del servicio público de transporte terrestre y sin perjuicio de la responsabilidad circunstancial a los propietarios, poseedores o tenedores de vehículos de transporte terrestre de tipo público automotor en ninguna de sus modalidades, ya que la interpretación que hace en el presente caso respecto es de carácter vinculante y de estricto cumplimiento, en concordancia con lo establecido en el artículo 270 de la Constitución por lo tanto no se encuentra ningún motivo por el cual deba integrarse el Litisconsorcio.

En este sentido esa delegada sostiene que al analizar los hechos presentados en el Informe de Investigación de Infracciones de Transporte, la investigada cometió una conducta reprochable al permitir que el vehículo de transitara sin portar el extracto de contrato, por ende y teniendo en cuenta lo planteado anteriormente quedan sin piso jurídico los argumentos presentados por la investigada al atribuirle culpa exclusivamente al conductor, poseedor o tenedor del vehículo pretendiendo exonerarse de su responsabilidad.

Toda vez, que los argumentos del investigado tienden a pretender exonerarse de responsabilidad por los supuestos que los hechos indilgados al mismo no fueron cometidos directamente por él, en concordancia con 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. Responsabilidad creada o riesgo beneficio - Régimen de responsabilidad objetiva. Responsabilidad indirecta.

"En el Código Civil regulan el tema de la responsabilidad civil extracontractual por el hecho ajeno. La responsabilidad civil es la que se imputa por disposición de la ley a una persona que a pesar de no ser el causante inmediata del daño, está llamada a repararlo por la presunción de culpa que sobre ella pesa. 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 de culpa presunta, o acaso razonada como responsabilidad directa o indirecta"¹².

"En nuestro régimen, en todo caso, la presunción de culpa comporta un reproche a la permisividad o negligencia de la persona que por tener bajo su cuidado o dependencia a otra, ostenta lo que en términos jurídicos se denomina una "posición de garante"¹³ y, por ello, el deber de tratar de impedir que aquélla 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 que la doctrina nacional propone que tan sólo sea necesaria la prueba de la culpa del directamente responsable

¹² Corte Constitucional Sentencia C-1235 del 29 de noviembre de 2005. M.P., Rodrigo Escobar Gil, consideración jurídica No. 3.

¹³ Cfr. Sentencias. T-327 de 2004 y C-692 de 2003

¹⁴ Javier Tamayo Jaramillo, "De la Responsabilidad Civil" Tomo I. Editorial Temis, Bogotá 1999, página 212.

POR LA CUAL SE RESUELVE EL RECURSO DE APELACIÓN INTERPUESTO EN CONTRA DE LA RESOLUCIÓN N° 52760 DEL 03 DE OCTUBRE DE 2016, POR MEDIO DE LA CUAL SE SANCIONÓ A LA EMPRESA DE TRANSPORTE PÚBLICO TERRESTRE AUTOMOTOR COOPERATIVA ÚNICA MUNICIPAL DE TRANSPORTES MULTIACTIVA DE ANOLAIMA CON NIT No. 832.003.132 - 6,

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 señaló¹⁵:

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

Tendencia que, así mismo, dejó reseñada en el siguiente texto: "Desde luego haya que advertir que al momento de verificar contra quién se dirige la demanda de responsabilidad civil derivada del ejercicio de las actividades peligrosas, la cuestión debe ser examinada según quienes sean sus guardianes, perspectiva desde la cual se comprenden por pasiva todas aquellas personas naturales o jurídicas de quienes se pueda predicar potestad, uso, mando, control o aprovechamiento efectivo del instrumento mediante el cual se realizan aquéllas actividades"¹⁶

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."¹⁷ (Subrayado de la Sala)."¹⁸

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.

¹⁵ 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
¹⁶ Corte Suprema de Justicia, sala de casación civil y agraria. M.P., Trejos Bueno Silvio Fernando, sentencia 5220 del 26 de noviembre de 1999.
¹⁷ Ibidem. Sentencia de casación civil No. 7627 del 20 de junio de 2005.
¹⁸ Casación Rdo. 37285 del 13 de marzo de 2013.

POR LA CUAL SE RESUELVE EL RECURSO DE APELACIÓN INTERPUESTO EN CONTRA DE LA RESOLUCIÓN N° 52760 DEL 03 DE OCTUBRE DE 2016, POR MEDIO DE LA CUAL SE SANCIONÓ A LA EMPRESA DE TRANSPORTE PÚBLICO TERRESTRE AUTOMOTOR COOPERATIVA ÚNICA MUNICIPAL DE TRANSPORTES MULTIACTIVA DE ANOLAIMA CON NIT No. 832.003.132 - 6,

La infracción 531, describe que la empresa permitió que el vehículo prestara el servicio en la modalidad de servicio al autorizado, Por lo anterior, la infracción fue impuesta por que la actividad del servicio realizada el momento de los hechos, no se soportaba en documentos autorizados del autorizado, puesto que transportaba pasajeros cobrando pasaje individual debiendo ser de responsabilidad de la empresa se configura por el mero hecho.

La infracción impuesta por parte de las Autoridades de Tránsito y Transporte de carácter fáctico ocurrido, es decir, el transportar pasajeros cobrando pasaje individual, no surtió efecto, no pretende aseverar si ocurrieron otras infracciones además de la mencionada con anterioridad, - 590 - 531 -.

Conforme a lo expuesto este Despacho,

RESUELVE:

Artículo 1: CONFIRMAR en todas sus partes la 52760 del 03 de octubre de 2016, por medio de la cual se impuso sanción a la EMPRESA DE TRANSPORTE PÚBLICO TERRESTRE AUTOMOTOR COOPERATIVA ÚNICA MUNICIPAL DE TRANSPORTES MULTIACTIVA DE ANOLAIMA CON NIT No. 832.003.132 - 6, al pago de una multa de DIEZ (10) SMLMV, para la época de la comisión de los hechos, equivalente a SEIS MILLONES CIENTO SESENTA MIL PESOS (\$6.160.000), por las razones expuestas en el presente acto en su parte considerativa.

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

Artículo 2: NOTIFICAR, dentro de los cinco (5) días siguientes a su expedición, el contenido de la presente resolución, a través de la Secretaria General de la Superintendencia de Puertos y Transportes, al representante legal o a quien haga sus veces de la EMPRESA DE TRANSPORTES PÚBLICO TERRESTRE AUTOMOTOR COOPERATIVA ÚNICA MUNICIPAL DE TRANSPORTES MULTIACTIVA DE ANOLAIMA CON NIT No. 832.003.132 - 6, en la Calle 4 No. 3-72, en la ciudad de Anolaima - Cundinamarca, y al apoderado a la dirección, Calle 63C No. 28A-61, en la ciudad de Bogotá D.C., 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.

Dada en Bogotá D.C., a los

44853

14 SEP 2017

NOTIFÍQUESE Y CÚMPLASE

JAVIER JARAMILLO RAMÍREZ
Superintendente de Puertos y Transporte.

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



Superintendencia de Puertos y Transporte
República de Colombia



Al contestar, favor citar en el asunto este
No. de Registro 20175501053381



20175501053381

Bogotá, 14/09/2017

Señor

Representante Legal y/o Apoderado (a)
COOPERATIVA UNICA MUNICIPAL DE TRANSPORTES MULTIACTIVA DE ANOLAIMA
CALLE 4 NO. 3-72
ANOLAIMA - 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) 44853 de 14/09/2017 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 RICARTE

C:\Users\elizabethbulla\Desktop\CITAT 44841.odt



Superintendencia de Puertos y Transporte
República de Colombia



Al contestar, favor citar en el asunto este
No. de Registro 20175501068711



20175501068711

Bogotá, 19/09/2017

Señor

Apoderado (a) /

COOPERATIVA UNICA MUNICIPAL DE TRANSPORTES MULTIACTIVA DE ANOLAIMA

CALLE 63C No 23A -61 /

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) 44853 de 14/09/2017 por la(s) cual(es) se RESUELVE RECURSO DE APELACION DENTRO DE una(s) investigación(es) administrativa(s) a esa empresa.

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

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

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

Sin otro particular.

Diana C. Merchan B.

DIANA CAROLINA MERCHAN BAQUERO*
COORDINADORA GRUPO NOTIFICACIONES

Transcribió: ELIZABETHULLA

Revisó: RAISSA RICAURTE

C:\Users\elizabethulla\Desktop\CITAT 44853.odt

THE UNIVERSITY OF CHICAGO
DEPARTMENT OF CHEMISTRY
5708 SOUTH CAMPUS DRIVE
CHICAGO, ILLINOIS 60637
TEL: 773-936-5000
WWW.CHEM.UCHICAGO.EDU

RESEARCH INTERESTS
The research interests of the laboratory are in the synthesis and properties of novel materials, particularly those that exhibit unique electronic and magnetic properties. The laboratory is currently focused on the synthesis of new materials with tailored electronic and magnetic properties, and the study of their physical and chemical properties. The research is carried out in a state-of-the-art laboratory equipped with a variety of advanced techniques for the synthesis and characterization of materials.

RESEARCH INTERESTS
The research interests of the laboratory are in the synthesis and properties of novel materials, particularly those that exhibit unique electronic and magnetic properties. The laboratory is currently focused on the synthesis of new materials with tailored electronic and magnetic properties, and the study of their physical and chemical properties. The research is carried out in a state-of-the-art laboratory equipped with a variety of advanced techniques for the synthesis and characterization of materials.

