Al contestar, favor citar en el asunto este No. de Registro **20175501665021**

20175501665021

Bogotá, 18/12/2017

Señor
Representante Legal
TRANSPORTADORA Y COMERCIAL LA ESTACION S.A.S. - SOCOTRANS S.A.S.
CALLE 1 No. 27A - 08
BOGOTA - D.C.

Respetado (a) Señor (a)

Para su conocimiento y fines pertinentes de manera atenta me permito comunicarle que la Superintendencia de Puertos y Transporte, expidió la (s) resolución (s) Nos. 66379 de 13/12/2017 POR LA CUAL SE RESUELVE RECURSO DE REPOSICION DENTRO DE UNA INVESTIGACION ADMINISTRATIVA A ESA EMPRESA, para lo cual le anexo fotocopias de la misma.

Sin otro particular.

Diana C. Merchan B.

DIANA CAROLINA MERCHAN BAQUERO*
COORDINADORA GRUPO NOTIFICACIONES
Transcribió: ELIZABETH BULLA
Revisó: RAISSA RICAURTE

REPÚBLICA DE COLOMBIA

Libertad y Orden

MINISTERIO DE TRANSPORTE

SUPERINTENDENCIA DE PUERTOS Y TRANSPORTE

RESOLUCIÓN No. 66379 DEL 13 DIC 2017

Por la cual se rechaza el recurso de reposición interpuesto por la empresa de servicio público de transporte terrestre automotor de pasajeros por carretera TRANSPORTADORES DEL TEQUENDAMA LIMITADA - COOTRANSTEQUENDAMA LTDA., identificada con N.I.T. 860016817-0 contra la Resolución N° 43556 del 08 de septiembre de 2017.

LA SUPERINTENDENTE DELEGADA DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE TERRESTRE AUTOMOTOR

En ejercicio de las facultades legales y en especial las que le confieren el numeral 9 del artículo 44 del Decreto 101 del 2000, los numerales 9, 13 del artículo 14 del Decreto 1016 de 2000, los artículos 3 y 6 del Decreto 2741 de 2001. Parágrafo 5° del artículo 36 de la ley 1753 de 2015 y el artículo 2.2.1.6.1.2 del decreto 1079 de 2015.

CONSIDERANDO

Que la Autoridad de Tránsito y Transporte en cumplimiento de sus funciones emitió y trasladó a esta entidad el Informe Único de Infracción de Transporte N° 349640 del 19 de junio de 2015 impuesto al vehículo de placa SOR-285, por la presunta transgresión del código de infracción 590 de la Resolución 10800 de 2003 proferida por el Ministerio de Transporte.

Que mediante Resolución N° 55512 del 13 de octubre de 2016 ordenó abrir investigación administrativa contra la empresa TRANSPORTADORES DEL TEQUENDAMA LIMITADA - COOTRANSTEQUENDAMA LTDA , identificada con N.I.T 860016817-0, por la presunta violación a la Ley 336 de 1996, artículo 46 literal d) y e) y a la Resolución No. 10800 de 2003, artículo primero código 590, es decir *"Cuando se compruebe que el equipo está prestando un servicio no autorizado, entendiéndose como aquel servicio que se presta a través de un vehículo automotor de servicio público sin el permiso o autorización correspondiente para la prestación del mismo; o cuando este se preste contrariando las condiciones inicialmente otorgadas."* En concordancia con el código 494, que señala: *"Despachar servicios de transporte en rutas o recorridos no autorizados."* Dicho acto administrativo quedó notificado por aviso el día 02 de noviembre de 2016, a la empresa investigada, quienes presentaron los correspondientes descargos bajo radicado 2016-560-097463-2.

Mediante Resolución N° 43556 del 08 de septiembre de 2017, la Superintendencia Delegada de Tránsito y Transporte falló la investigación en contra de la empresa TRANSPORTADORES DEL TEQUENDAMA LIMITADA - COOTRANSTEQUENDAMA LTDA , identificada con N.I.T. 860016817-0, sancionándola con multa de 10 SMMLV

Por la cual se rechaza el recurso de reposición interpuesto por la empresa de servicio público de transporte terrestre automotor de pasajeros por carretera TRANSPORTADORES DEL TEQUENDAMA LIMITADA - COOTRANSTEQUENDAMA LTDA., identificada con N.I.T. 860016817-0 contra la Resolución N° 43556 del 08 de septiembre de 2017.

---

por la transgresión del código de infracción 590 en concordancia con el código 494 de la Resolución 10800 de 2003, dicho acto administrativo quedó notificado por aviso el 02 de octubre de 2017.

La empresa TRANSPORTADORES DEL TEQUENDAMA LIMITADA - COOTRANSTEQUENDAMA LTDA , identificada con N.I.T. 860016817-0, radicó bajo el N° 2017-560-096947-2 del 13 de octubre de 2017 recurso de reposición y en subsidio el de apelación contra la Resolución N° 43556 del 08 de septiembre de 2017 de 2017.

ARGUMENTOS DEL RECURRENTE

El representante legal de la empresa sancionada solicita se decrete la revocatoria, con base en los siguientes argumentos:

1. *Manifiesta. "El señalamiento en las observaciones del informe de por si, no tiene fundamento legal claró que describa una irregularidad que involucre la empresa, el mismo agente no indica que el. vehículo llevaba despacho, es decir, no hizo pronunciamiento alguno sobre la ruta que cumplía el vehículo.."*

2. *"En el entendido que la entidad (pese a que no lo indica la prueba) presuntamente culpa a mi representada por prestar un servicio NO AUTORIZADO (cód. 590) NO APLICA ENVISTA QUE NO SE HA PROBADO QUE LA RUA FUE DESPACHADA POR LAEMPRESA...".*

3. *"Los recorridos que las autoridades locales autorizan para el servicio intermunicipal, lo hacen desde el punto de vista de TRANSITO mas no desde el punto de vista de TRANSPORTE, por razones obvias la autoridad local no es competente para definir temas administrativos o regulación a las empresas de, transporte. Corroboro lo anterior que el MINISTERIO DE TRANSPORTE jamás establece en los actos administrativos el detalle de los recorrido urbanos en los municipios, por lo que no puede la entidad de control exigir dicha autorización como lo hace ver claramente en el texto considerativo de la resolución de fallo. --.".*

4. *"El vehículo el día de los hechos no estaba autorizado para prestar ningún servicio, ya que estaba desarrollando labores de mantenimiento y en el momento en que fue elaborado el informe como lo evidencia el mismo informe no indica que la empresa lo hubiera despachado, no se aporta prueba alguna que demuestre u prestación del servicio autorizado por la empresa.."*

5. *"Se reitera que en la formulación del cargo indica que la empresa presuntamente transgredió el literal d) del artículo 46 de la ley 336 de 1996.*

6. *"Igualmente No es procedente indicar que la empresa incurrió en el incumplimiento del literal e) del articulo 46 de la ley 336 de 1996."*

7. *"Se reitera que el Informe de Infracción no es claro en la definición de la conducta impetrada, ni hay definición siquiera del servicio que estaba prestando el vehículo por cuenta dé la empresa para que de alguna manera justifique la acción contra la misma, si no sé demuestra responsabilidad de causalidad no debe investigarse a mi representada, además la presunta ruta no está definida lo que lo convierte en un informe ineficaz, NO SE APORTÓ PRUEBA ALGUNA QUE INDICARA QUE EL VEHÍCULO ESTABA CUMPLIENDO RUTA DISPUESTA POR LA EMPRESA.*

Como empresa estoy indicando que el vehículo en fecha, hora y lugar no cumplía ningún plan de rutas de la empresa, y dicho vehículo el día de los hechos no tenía programación de ruta alguna.."

8. *"Reitero al ente administrativo, para que observe el informe de infracción pluricitado y vera que no encuentra procedente sancionar con la presenta investigación por la presenta transgresión a las normas que regulan el transporte público, toda vez que pese a que en el informe de infracción demarco de manera taxativa el código de infracción 590, los hechos descritos en la casilla 16 del mismo NO DILUCIDAN como tal una conducta reprochable demarcada en la norma"*

CONSIDERACIONES DEL DESPACHO

Revisado el acervo probatorio de la presente actuación administrativa, este Despacho procede a resolver de fondo de acuerdo a lo contemplado en el artículo 79 del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo, entrando a analizar las pruebas que reposan en el expediente, así como los argumentos del recurrente con base en el recurso interpuesto dentro de los términos legalmente establecidos, por la representante legal de la empresa TRANSPORTADORA Y COMERCIAL LA ESTACION S.A.S. - SOCOTRANS S.A.S identificada con N.I.T. 860016817-0 contra la Resolución N° 43556 del 08 de septiembre de 2017 mediante la cual se sancionó a la precitada empresa con multa de 10 SMMLV; para tal fin a continuación se analizarán los argumentos de defensa:

DE LAS PRUEBAS:

En relación a las pruebas que la empresa solicito durante las diferentes instancias procesales, es pertinente indicar este Despacho se pronunció en la Resolución No. 45180 del 15 de septiembre de 2017, sin embargo es preciso indicar que sobre la apreciación y valoración de las pruebas, se debe esgrimir que el valor por sí mismo de dichas pruebas se debe basar en las reglas de la lógica, la ciencia y la sana crítica, de conformidad con las normas del Código General del Proceso en su Artículo 176 establece "(...) Las pruebas deberán ser apreciadas en conjunto, de acuerdo con las reglas de la sana crítica, sin perjuicio de las solemnidades prescritas en la ley sustancial para la existencia o validez de ciertos actos. El juez expondrá siempre razonadamente el mérito que le asigne a cada prueba (...)".

Es así que compete al fallador revisar en detalle las pruebas obrantes en el plenario y determinar cuál de ellos lo lleva a la convicción respecto a la materialidad del hecho o infracción en este caso, y la eventual responsabilidad de la Empresa investigada.

Teniendo en cuenta que el artículo 51 de la Ley 336 de 1996, remite en materia probatoria al artículo 57 del Código Contencioso Administrativo derogado por el artículo 309 de la Ley 1437 del 2011 (Actual Código de Procedimiento Administrativo y de Contencioso Administrativo) el cual dispone en su artículo 211 que "(...) se aplicarán en materia probatoria las normas del Código de Procedimiento Civil.(...)" y el artículo artículo 178 del Código de Procedentito Civil predica que "(...) Las pruebas deben ceñirse al asunto materia del proceso y el juez rechazará in limine las legalmente prohibidas o ineficaces, las que versen sobre hechos notoriamente impertinentes y las manifestaciones superfluas (...)".

En cuanto a la **veracidad, autenticidad y valor probatorio** que pone en duda el memorialista del Informe Único de Infracciones de Transporte, debemos recordarle lo siguiente:

Según lo expresado en el fallo de la presente investigación, el IUIT:

- Es un documento público
- Es emitido por un funcionario público en ejercicio de sus funciones
- Existe certeza sobre la persona que lo elaboró y firmó.
- Goza de presunción de autenticidad
- Da fe de su otorgamiento, dándole el alcance probatorio necesario para iniciar la investigación administrativa
- Por ser un acto administrativo, se presume legal
- No fue tachado de falso y reconocido así por un juez de la República

Son las anteriores herramientas legales con las que goza el mismo de toda fuerza probatoria, por lo tanto este Despacho no entiende las razones del memorialista al querer cuestionar la relevancia jurídica y probatoria del IUIT, obsérvese bien que el procedimiento administrativo que aquí se adelanta es el indicado por nuestra norma especial, y por el Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo con el fin de establecer sin asomo de duda si le asiste responsabilidad o no a la aquí investigada, es así que este es un procedimiento no es caprichoso sino ajustado a derecho para llegar a la plena convicción de la responsabilidad de la empresa.

Por ende, según los postulados anteriores este Despacho le da una veracidad total y relevancia jurídica pertinente al IUIT de la presente investigación. Por lo tanto lo que la autoridad de tránsito y transporte plasmó en el mismo al aducir que la empresa permitía la prestación del servicio sin el extracto de contrato que lo sustentara (ver casilla 16 IUIT 349640), se toma como cierto, pues fueron los hechos que el mismo percibió.

DE LA RESPONSABILIDAD DE LA EMPRESA

Toda vez, que los argumentos del investigado tienden a pretender exonerarse de responsabilidad bajo los supuestos que los hechos indilgados al mismo no fueron cometidos directamente por él, esta Delegada le expondrá las teorías sostenidas por las altas cortes y hará una conclusión sobre las mismas, con el fin de demostrarle al mismo y su vez al aplicarlas al caso en concreto, el porqué de su responsabilidad.

En este sentido la Honorable Corte Constitucional sostiene:

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

"En el Código Civil regulan el tema de la responsabilidad civil extracontractual por el hecho ajeno. Este tipo de responsabilidad civil es la que se imputa por disposición de la ley a una persona que a pesar de no ser la causante inmediata del daño, está llamada a repararlo por la presunción de culpa que sobre ella pesa, la cual, según un sector de la doctrina acogido por nuestro ordenamiento civil, se funda en el incumplimiento del deber de vigilar, elegir o educar –culpa in vigilando, culpa in eligendo- al causante

inmediato del daño, con quien de acuerdo con los supuestos previstos en las normas, tiene una relación de cuidado o dependencia.

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

Al margen de esta discusión y de los diferentes alcances que se dejan expresados en esta providencia, se observa que la responsabilidad por el hecho ajeno tiene un fundamento común en la necesidad ponderada por el legislador dentro de su amplia potestad de configuración política, de garantizar a la víctima la reparación del daño, en consideración a la previsible incapacidad física o patrimonial de quien lo ocasiona en forma inmediata y la relación de dependencia o cuidado de éste con el civilmente responsable. Fundamento que a la postre no sufre alteración alguna si la institución jurídica es entendida bajo un régimen de responsabilidad objetiva o uno de culpa presunta, o acaso razonada como responsabilidad directa o indirecta"[1].

"En nuestro régimen, en todo caso, la presunción de culpa comporta un reproche a la permisividad, tolerancia o negligencia de la persona que por tener bajo su cuidado o dependencia a otra, ostenta lo que en el argot jurídico se denomina una "posición de garante"[2] *"y, por ello, el deber de tratar de impedir que aquél actúe ocasionando daños a terceros con su conducta. Así estructurado, es lo cierto que la lectura de la norma a pesar de la presunción que conlleva parecería exigir la prueba de la culpa del causante mediato frente a lo cual la doctrina nacional propone que tan sólo sea necesaria la prueba de la culpa del directamente responsable*"[3].

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.

---

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

[2] Cfr. Sentencias. T-327 de 2004 y C-692 de 2003

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

De igual forma, esta Corporación en su Sala Civil se ocupó de definir el contenido y alcance del concepto de "guardián" en actividades peligrosas, así como la posibilidad de que exista una "guarda compartida" entre la empresa transportadora y el propietario del automotor con el cual se ejerce aquella, en un caso donde se discutía la responsabilidad civil de las sociedades transportistas cuyo negocio es operar y explotar los vehículos que de otras personas vinculan, al respecto señaló[4]:

> *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[5]"*

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."[6] (Subrayado de la Sala)."[7]

---

[4] 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

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

[6] Ibidem. Sentencia de casación civil No. 7627 del 20 de junio de 2005

[7] Casación Rdo. 37285 del 13 de marzo de 2013.

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 en este caso sea por el hecho exclusivo y atribuible a un tercero. Teniendo en cuenta, que al ser una persona jurídica quien preste dicho servicio debe minimizar los riesgos y tomar medidas para prevenir las faltas.

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

Respecto al tema el artículo 6° de los Decretos 171, 174 y 175 de 2001, que tratan sobre el servicio público de transporte terrestre automotor de pasajeros por carretera, especial y mixto, respectivamente, expresamente citan sobre la citada responsabilidad que recae directamente sobre las empresas.

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

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

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

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

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"[8] .

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

Bajo estas circunstancias, siguiendo el tenor de la jurisprudencia sentada por la Corte Constitucional, la Corte Suprema de Justicia y el Consejo de Estado, al respecto, se puede afirmar que el tema que le compete a la Superintendencia de Puertos y Transporte, es la de iniciar investigación administrativa a los garantes de la prestación del servicio público de transporte terrestre y sin vincular bajo ninguna circunstancia a los propietarios, poseedores o tenedores de vehículos de transporte público terrestre automotor en ninguna de sus modalidades, ya que la interpretación que hace el Consejo de Estado al respecto es de carácter vinculante y de estricto cumplimiento, en concordancia a la Ley 336 de 1996 por lo tanto no se encuentra ningún motivo por el cual deba integrarse el Litisconsorcio necesario.

En este sentido esta delegada sostiene que al analizar los hechos presentados en el Informe Único de Infracciones de Transporte, la investigada cometió una conducta reprochable al permitir que el vehículo identificado con placa SOR-285, transitara el dia de dicha infracción incumpliendo los requisitos necesarios a tener en cuenta en este tipo de servicio, por ende y teniendo en cuenta lo planteado anteriormente quedan sin piso jurídico los argumentos presentados por la investigada al atribuirle la culpa exclusivamente al conductor, poseedor o tenedor del vehículo pretendiendo exonerarse de su responsabilidad.

Respecto del caso en concreto teniendo en cuenta lo que se plasmó en el IUIT, en su casilla 16 "*TRANSITAR POR LA URBANA DEL MUNICIPIO DE MOSQUERA SIN AUTORIZACION DE LA ADMINISTRACION MUNICIPAL, PRESTA UN SERVICIO NO AUTORIZADO DENTRO DEL MINICIPIO*", por lo tanto se configura una infracción a las normas de transporte toda vez que el decreto 1079 de 2015, señala en su artículo ***2.2.1.4.6.2***, lo siguiente:

"***Artículo 2.2.1.4.6.2. Modificación de rutas.*** *Las empresas de transporte que tengan autorizada una ruta en origen-destino, podrán solicitar conjuntamente la modificación de su recorrido, siempre que las circunstancias lo hagan recomendable por la construcción de una variante o de un nuevo tramo de vía que permita mejorar la prestación del servicio.*

Para lo anterior suscribirán un acta de acuerdo entre todas ellas, distribuyendo los horarios que le corresponderá a cada empresa servir, tanto en la nueva como en la antigua vía.

[8] 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

Para tal efecto deberán registrar ante el Ministerio de Transporte el acta de acuerdo sobre la modificación, debiendo empezar a servirla dentro de los quince (15) días siguientes a la ejecutoria del Acto Administrativo mediante la cual se autorizó"

En base a lo anterior se constata la violación a la norma de transito toda vez que el agente de tránsito pudo corroborar que prestaba el servicio de transporte circulando por el recorrido no autorizado y por lo tanto alterando la ruta por la cual le fue autorizado su recorrido.

DEL PRINCIPIO DE VIGILANCIA

En ese mismo sentido, el Consejo de Estado indico, sobre la responsabilidad de las empresas en la prestación del servicio público de transporte en la sentencia del 21 de septiembre de 2001[9]

*(...) en torno a las obligaciones de las empresas de transporte y su relación con los propietarios y conductores de los vehículos a ellas afiliados, haya precisado, y ahora se reitera, que "...los propietarios como los conductores, son para efectos del transporte, agentes de la empresa". "...La relación entre la empresa y los automotores vinculados a ella no es meramente nominal, sino material o real, en la medida en que los vehículos son el medio a través del cual ella desarrolla su objeto social...."; y "...**quienes operan los equipos mediante los cuales se presta el servicio, trátese de conductores...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**. De otra parte, destaca la Sala que la actividad in vigilando no es exclusiva del derecho civil y tiene cabida siempre que se trate del ejercicio de la facultad de VIGILANCIA, que, como en este caso, se le atribuyó a la empresa de transporte (...)*

En virtud de este principio la empresa es responsable de todas las operaciones de sus afiliados.

Como consecuencia de lo anterior, una vez analizados los argumentos del impugnante, esta Delegada estima que no son pertinentes, ni desvirtúan los hechos por los cuales se falló la investigación administrativa, por lo que se mantiene en su decisión, sosteniendo lo proferido en la Resolución No. 43556 del 08 de septiembre de 2017 mediante la cual fue sancionada. Este Despacho deja en firme lo expuesto en la resolución recurrida.

En mérito de lo expuesto esta Delegada,

RESUELVE

ARTICULO PRIMERO: CONFIRMAR en todas sus partes la Resolución N° 43556 del 08 de septiembre de 2017 de 2017que falla la investigación administrativa adelantada contra la empresa TRANSPORTADORA Y COMERCIAL LA ESTACION S.A.S. - SOCOTRANS S.A.S identificada con N.I.T. 860016817-0, por lo expuesto en la parte motiva del presente acto.

[9] Consejo de Estado. Expediente 251872 25000-23-24-000-1999-0545-016792, del 21 de septiembre de 2001. Consejero Ponente. Manuel Santiago Urueta Ayola

Por la cual se rechaza el recurso de reposición interpuesto por la empresa de servicio público de transporte terrestre automotor de pasajeros por carretera TRANSPORTADORES DEL TEQUENDAMA LIMITADA - COOTRANSTEQUENDAMA LTDA., identificada con N.I.T. 860016817-0 contra la Resolución N° 43556 del 08 de septiembre de 2017.

ARTICULO SEGUNDO: **Conceder** el recurso de apelación solicitado por la sancionada y envíese el expediente al despacho del Superintendente de Puertos y Transporte para lo de su competencia.

ARTICULO TERCERO: Comunicar el contenido de la presente resolución, por conducto de la Secretaría General de la Superintendencia de Puertos y Transporte, al representante legal o a quién haga sus veces de la empresa TRANSPORTADORA Y COMERCIAL LA ESTACION S.A.S. - SOCOTRANS S.A.S identificada con N.I.T. 860016817-0, en su domicilio principal en la ciudad de BOGOTÁ D.C., en la dirección CALLE 1 Nº 27 A 08. Correo Electrónico. gerencia@cootranstequendama.com, dentro de la oportunidad, en forma y términos consagrados en los artículos 66 y siguientes del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo. Copia de la comunicación a que se refiere el precitado artículo y la constancia de envío y recibo de la misma, deberá ser remitida a la Superintendencia Delegada de Tránsito y Transporte Terrestre Automotor para que forme parte del respectivo expediente, así como también del acto de notificación personal o del aviso, según el caso.

Dada en Bogotá D. C., a los, 66379 13 DIC 2017

COMUNÍQUESE Y CÚMPLASE.

LINA MARÍA MARGARITA HUARI MATEUS
Superintendente Delegada de Tránsito y Transporte Terrestre Automotor

Proyectó: Sharon Nicole Suarez Castro - Abogada Contratista -Grupo de Investigaciones (IUIT)
Revisó: Andrea Valcárcel Cañón – Abogada Contratista - Grupo de Investigaciones (IUIT)
Aprobó: Carlos Álvarez - Coordinador - Grupo de Investigaciones (IUIT)

Consulta Estadísticas Novedades Servicios Virtuales

Registro Mercantil

La siguiente información es reportada por la cámara de comercio y es de tipo informativo.

Razón Social	**COOPERATIVA DE TRANSPORTADORES DEL TEQUENDAMA**
Sigla	COOTRANSTEQUENDAMA
Cámara de Comercio	BOGOTA
Número de Matrícula	0090001352
Identificación	NIT 860016817 - 0
Último Año Renovado	2017
Fecha Renovación	20170307
Fecha de Matrícula	19970128
Fecha de Vigencia	99991231
Estado de la matrícula	ACTIVA
Tipo de Sociedad	ECONOMIA SOLIDARIA
Tipo de Organización	ENTIDADES DE NATURALEZA COOPERATIVA
Categoría de la Matrícula	SOCIEDAD ó PERSONA JURIDICA PRINCIPAL ó ESAL
Total Activos	10424551966.00
Utilidad/Pérdida Neta	24567868.00
Ingresos Operacionales	0.00
Empleados	284.00
Afiliado	No

Actividades Económicas

* 4921 - Transporte de pasajeros
* 6810 - Actividades inmobiliarias realizadas con bienes propios o arrendados
* 4923 - Transporte de carga por carretera

Información de Contacto

Municipio Comercial	BOGOTA, D.C. / BOGOTA
Dirección Comercial	CALLE 1 Nº 27 A 08
Teléfono Comercial	2018467
Municipio Fiscal	BOGOTA, D.C. / BOGOTA
Dirección Fiscal	CALLE 1 Nº 27 A 08
Teléfono Fiscal	3102156100
Correo Electrónico	gerencia@cootranstequendama.com

Información Propietario / Establecimientos, agencias o sucursales

Tipo Id.	Número Identificación	Razón Social	Cámara de Comercio RM	Categoría	RM	RUP	ESAL	RNT
		COOPERATIVA DE TRANSPORTADORES DEL TEQUENDAMA LTDA	BOGOTA	Establecimiento				
		COOTRANSTEQUENDAMA LTDA TERMINAL DEL SUR	BOGOTA	Establecimiento				
		COOTRANSTEQUENDAMA LTDA TERMINAL SALITRE	BOGOTA	Establecimiento				
		ECOTURISMO L T D A	BOGOTA	Establecimiento				
		SERVICENTRO COMPARTIR	BOGOTA	Establecimiento				

Página 1 de 1 Mostrando 1 - 5 de 5

Ver Certificado

ISO 9001 icontec

Representante Legal y/o Apoderado
TRANSPORTADORA Y COMERCIAL LA ESTACION S.A.S. -
SOCOTRANS S.A.S.
CALLE 1 No. 27A - 08
BOGOTA -D.C.

Servicios Postales Nacionales S.A.
NIT 900.062917-9
DG 25 G 95 A 55
Línea Nal: 01 8000 111 210

REMITENTE

Nombre/ Razón Social
SUPERINTENDENCIA DE PUERTOS Y TRANSPORTES - PUERTOS Y TRANS
Dirección: Calle 37 No. 28B-21 Barrio la soledad

Ciudad:BOGOTA D.C.

Departamento:BOGOTA D.C.

Código Postal:111311395

Envío:RN879556718CO

DESTINATARIO

Nombre/ Razón Social:
TRANSPORTADORA Y COMERCIAL LA ESTACION S.A.S. - SOCOTRANS

Dirección:CALLE 1 No. 27A - 08

Ciudad:BOGOTA D.C.

Departamento: BOGOTA D.C.

Código Postal:111411660

Fecha Pre-admisión:
21/12/2017 16:53:11

Min. Transporte Lic de carga 000200 del 20/05/2011

Motivos de Devolución

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

Fecha 1: 27 12 17 — Fecha 2: DIA MES AÑO

Nombre del distribuidor: Ramiro Ochoa

C.C. C.C 93.125.535

Centro de Distribución: Morillo Toro

Observaciones: CASA ESQUINERA PORTON BLANCO