



Superintendencia de Puertos y Transporte
República de Colombia



Al contestar, favor citar en el asunto, este
No. de Registro **20185500447341**



20185500447341

Bogotá, 27/04/2018

Señor
Representante Legal y/o Apoderado(a)
INTRACARGA S.A. INTERNACIONAL DE TRANSPORTE DE CARGA S.A.
CARRERA 59 NO. 64-53
BARRANQUILLA - ATLANTICO

ASUNTO: NOTIFICACIÓN POR AVISO

De manera atenta, me permito comunicarle que la Superintendencia de Puertos y Transporte, expidió la(s) resolución(es) No(s) 17975 de 16/04/2018 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

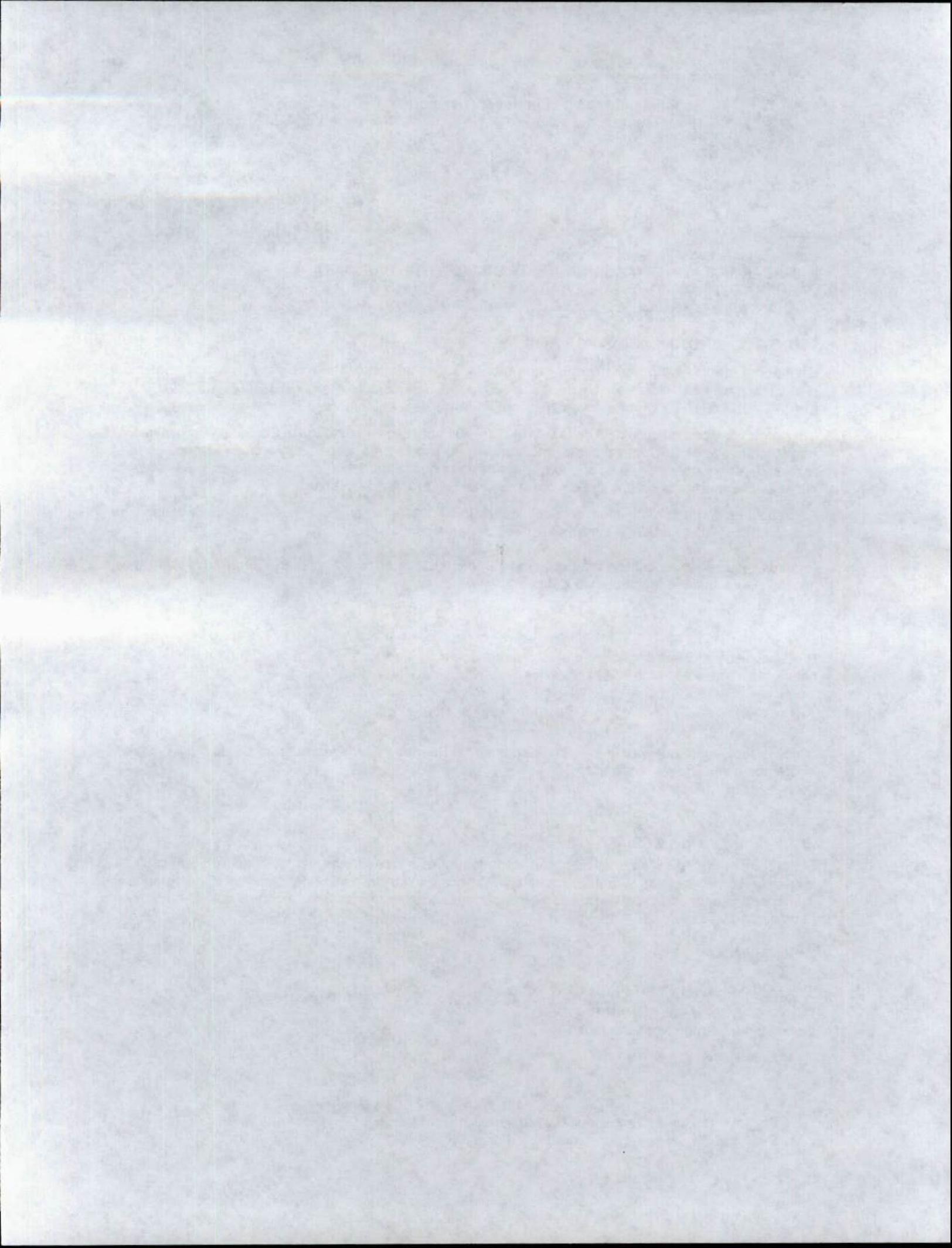
Si la(s) resolución(es) en mención corresponden a una(s) apertura de investigación, procede la presentación de descargos, para cuya radicación por escrito ante la Superintendencia de Puertos y Transporte cuenta con el plazo indicado en la parte resolutive del acto administrativo que se anexa con el presente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

Sin otro particular.

Diana C. Merchan B.

DIANA CAROLINA MERCHAN BAQUERO
Coordinadora Grupo Notificaciones

Anexo: Lo enunciado.
Transcribió: Yoana Sanchez**



REPÚBLICA DE COLOMBIA



MINISTERIO DE TRANSPORTE
SUPERINTENDENCIA DE PUERTOS Y TRANSPORTE

RESOLUCIÓN No.

()

17975 16 ABR 2018

POR LA CUAL SE RESUELVE EL RECURSO DE APELACIÓN INTERPUESTO EN CONTRA DE LA RESOLUCIÓN N°9636 DEL 10 DE ABRIL DE 2017, POR MEDIO DE LA CUAL SE SANCIONÓ A LA EMPRESA DE TRANSPORTE PÚBLICO TERRESTRE AUTOMOTOR DE CARGA INTRACARGA S.A. INTERNACIONAL DE TRANSPORTE DE CARGA S.A. - INTRACARGA S.A. CON NIT 802.017.639 - 1.

EL SUPERINTENDENTE DE PUERTOS Y TRANSPORTE

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

HECHOS Y ACTUACIÓN ADMINISTRATIVA

La Policía de Carreteras en cumplimiento de sus funciones emitió y trasladó a esta entidad, el Informe Único de Infracción de Transporte No. 0-169168 del 21 de marzo de 2015, impuesto al vehículo de placas SZW-506.

Mediante Resolución No. 30493 del 14 de julio de 2016, se inició investigación administrativa en contra de la empresa de transporte público terrestre automotor DE CARGA INTRACARGA S.A. INTERNACIONAL DE TRANSPORTE DE CARGA S.A. - INTRACARGA S.A. CON NIT 802.017.639 - 1, por presunta transgresión de lo normado en el literal d) del artículo 46 de la Ley 336 de 1996 y codificado por la Resolución No. 10800 de 2003, artículo 1, código 560 "Permitir, facilitar, estimular, propiciar, autorizar, o exigir el transporte de mercancías con peso superior al autorizado, sin portar el permiso correspondiente".

La empresa investigada mediante escrito radicado No. 2016-560-064015-2 de fecha 16 de agosto de 2016 presentó oficio de descargos.

A través Resolución No. 9636 del 10 de abril de 2017, se resolvió la investigación administrativa en contra de la empresa DE CARGA INTRACARGA S.A. INTERNACIONAL DE TRANSPORTE DE CARGA S.A. - INTRACARGA S.A. CON NIT 802.017.639 - 1, sancionándola con multa de CINCO (5) SMLMV, para la época de la comisión de los hechos, equivalente a TRES MILLONES DOSCIENTOS VEINTIUN MIL SETECIENTOS CINCUENTA PESOS (\$3.221.750).

Mediante oficio radicado No. 2017-560-037184-2 del 08 de mayo de 2017, la empresa investigada interpuso recurso de reposición y en subsidio apelación.

Mediante Resolución No. 30959 del 11 de julio de 2017 se resolvió el recurso de reposición, confirmando la sanción, y se concedió el recurso de apelación.

ARGUMENTOS DEL RECORRENTE

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

POR LA CUAL SE RESUELVE EL RECURSO DE APELACIÓN INTERPUESTO EN CONTRA DE LA RESOLUCIÓN N° 9636 DEL 10 DE ABRIL DE 2017, POR MEDIO DE LA CUAL SE SANCIONÓ A LA EMPRESA DE TRANSPORTE PÚBLICO TERRESTRE AUTOMOTOR DE CARGA INTRACARGA S.A. INTERNACIONAL DE TRANSPORTE DE CARGA S.A. – INTRACARGA S.A. CON NIT 802.017.639– 1.

"(...)

1. Alega indebida apreciación del material probatorio aportado por la empresa investigada.
2. Alega ausencia de responsabilidad por parte de la empresa investigada.
3. Alega falta de integración del litis consorcio necesario.
4. Alega indebida aplicación y dosificación de la sanción.

"(...)"

CONSIDERACIONES DEL DESPACHO

De conformidad con lo establecido en el numeral 18 del artículo 7° del Decreto 1016 de 2000, este Despacho es competente para conocer del presente recurso de apelación.

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

Procede este Despacho a resolver el recurso de apelación interpuesto contra la Resolución No. 9636 del 10 de abril de 2017, conforme a lo estipulado en la ley 1437 del 2011, como institución jurídico-procesal para sobrellevar el recurso subsidiario de apelación.

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

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

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

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

"Esta Sala ha delimitado el estudio del recurso de alzada -y con ello la competencia del Juez ad quem- a los motivos de inconformidad que exprese el recurrente, según lo reflejan las siguientes puntualizaciones: "Ninguna precisión resultaría necesario efectuar en relación con el

¹ Consejo de Estado – Sala de lo Contencioso Administrativo – Sección Tercera – Sala Plena, Consejero Ponente: Mauricio Fajardo Gómez, Sentencia de Unificación Jurisprudencial del 09 de febrero de 2012. Radicación No.: 500012331000199708093 01 (21.060), Actor: Reinaldo Idárraga Valencia y otros. Demandado: Nación – Ministerio de Defensa – Ejército

RESOLUCIÓN No. DEL

POR LA CUAL SE RESUELVE EL RECURSO DE APELACIÓN INTERPUESTO EN CONTRA DE LA RESOLUCIÓN N° 9636 DEL 10 DE ABRIL DE 2017, POR MEDIO DE LA CUAL SE SANCIONÓ A LA EMPRESA DE TRANSPORTE PÚBLICO TERRESTRE AUTOMOTOR DE CARGA INTRACARGA S.A. INTERNACIONAL DE TRANSPORTE DE CARGA S.A. - INTRACARGA S.A. CON NIT 802.017.639-1.

régimen de responsabilidad aplicable a las circunstancias del caso concreto, ni en cuanto a la concurrencia, en el mismo, de los elementos constitutivos del régimen respectivo, habida cuenta que el recurso de apelación incoado por la entidad demandada no controvierte tales extremos y la parte actora no recurrió la sentencia de primera instancia, de manera que los referidos, son puntos de la litis que han quedado fijados con la decisión proferida por el a quo.²

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

La Corte Suprema de Justicia, en sentencia de 4 de agosto de 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 -citrapetita- (...)"

Ahora bien, se procederá a realizar un análisis jurídico del documento que dio origen a la investigación administrativa, con el fin de establecer la validez de los datos consignados y su mérito y alcance probatorio, que dio como resultado la sanción impuesta a la empresa de servicio público de transporte terrestre automotor de carga en comento.

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

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

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

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

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

POR LA CUAL SE RESUELVE EL RECURSO DE APELACIÓN INTERPUESTO EN CONTRA DE LA RESOLUCIÓN N^o 9636 DEL 10 DE ABRIL DE 2017, POR MEDIO DE LA CUAL SE SANCIONÓ A LA EMPRESA DE TRANSPORTE PÚBLICO TERRESTRE AUTOMOTOR DE CARGA INTRACARGA S.A. INTERNACIONAL DE TRANSPORTE DE CARGA S.A. – INTRACARGA S.A. CON NIT 802.017.639– 1.

El principio de legalidad, en términos generales, como la ha sostenido la Corte Constitucional en Sentencia C-564 de 2000:

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

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

PRINCIPIO DE LEGALIDAD DE LA SANCION-Exigencias.

El principio de legalidad de las sanciones exige: (i) que el señalamiento de la sanción sea hecho directamente por el legislador; (ii) que este señalamiento sea previo al momento de comisión del ilícito y también al acto que determina la imposición de la sanción; (iii) que la sanción se determine no sólo previamente, sino también plenamente, es decir que sea determinada y no determinable. Obviamente, esto no impide que el legislador diseñe mecanismos que permitan la gradación de la sanción, como el señalamiento de topes máximos o mínimos.”

En sentencia C-922 de 2011 la Corte señaló:

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

Así por ejemplo, en la Sentencia C-386 de 1996, la Corte dijo:

“El derecho disciplinario es una modalidad de derecho sancionatorio, por lo cual los principios del derecho penal se aplican, mutatis mutandi, en este campo, pues la particular consagración de garantías sustanciales y 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.”

POR LA CUAL SE RESUELVE EL RECURSO DE APELACIÓN INTERPUESTO EN CONTRA DE LA RESOLUCIÓN N° 9636 DEL 10 DE ABRIL DE 2017, POR MEDIO DE LA CUAL SE SANCIONÓ A LA EMPRESA DE TRANSPORTE PÚBLICO TERRESTRE AUTOMOTOR DE CARGA INTRACARGA S.A. INTERNACIONAL DE TRANSPORTE DE CARGA S.A. - INTRACARGA S.A. CON NIT 802.017.639- 1.

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."

PRINCIPIO DE OFICIOSIDAD DE LA PRUEBA

Ahora bien, respecto del argumento 1, 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 posee una nueva verdad sobre un tema. " ⁵De 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 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

⁵PARRA Quijano, Jairo. Manual de Derecho Probatorio, Ediciones Librería del Profesional. 17ª Edición. 2009.

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

RESOLUCIÓN No. DEL

POR LA CUAL SE RESUELVE EL RECURSO DE APELACIÓN INTERPUESTO EN CONTRA DE LA RESOLUCIÓN N° 9636 DEL 10 DE ABRIL DE 2017, POR MEDIO DE LA CUAL SE SANCIONÓ A LA EMPRESA DE TRANSPORTE PÚBLICO TERRESTRE AUTOMOTOR DE CARGA INTRACARGA S.A. INTERNACIONAL DE TRANSPORTE DE CARGA S.A. - INTRACARGA S.A. CON NIT 802.017.639-1.

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 tales 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»; pero también puede ocurrir que las pruebas conducentes y pertinentes pueden ser rechazadas por resultar inútiles para el proceso, así «la prueba es inútil cuando sobra, por no ser idónea, no en 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 comunico:

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 anexara los documentos que exige la norma para prestar el servicio no autorizado y de esta manera darle la razón y eximirlo, ya que como bien explicaba anteriormente, el recurrente debe propender un papel activo dentro del debate probatorio.

La carga probatoria para desvirtuar las actuaciones indilgadas por esta entidad, va ligada a la empresa investigada y no a la Superintendencia de Puertos y Transporte.

Aunado a lo anterior, tal y como se argumentó en las resoluciones Nos. 9636 de 2016 y No. 30959 de 2017, la investigada no logró desvirtuar probatoriamente la veracidad de los hechos y la no infracción de la norma al transporte endilgada

Ahora bien, respecto del manifiesto de carga, este despacho, aclara que efectivamente dicho documento rige la operación transportadora, pero no son prueba suficiente para desvirtuar el IUIT y el tiquete de báscula debido a que a pesar de tener plasmado el peso permitido por la ley, se presentan casos en los cuales por cuestiones de combustible o por el peso de algo extra cargado en el camino se presenten este tipo de situaciones e inconsistencias entre el manifiesto de carga y lo registrado en la báscula al momento del pesaje del vehículo.

El Informe de Infracciones de Transporte es un documento público, al que la ley le otorga la presunción de autenticidad, mientras no se compruebe lo contrario mediante tacha de falsedad, en los términos del artículo 257 "Los documentos públicos hacen fe de su otorgamiento, de su fecha y de las declaraciones que en ellos haga el funcionario que los autoriza".

El artículo 54 del Decreto 3366 del 21 de noviembre de 2003, señala que los agentes de control deberán levantar las infracciones a las normas de transporte en el formato que para el efecto

POR LA CUAL SE RESUELVE EL RECURSO DE APELACIÓN INTERPUESTO EN CONTRA DE LA RESOLUCIÓN N° 9636 DEL 10 DE ABRIL DE 2017, POR MEDIO DE LA CUAL SE SANCIONÓ A LA EMPRESA DE TRANSPORTE PÚBLICO TERRESTRE AUTOMOTOR DE CARGA INTRACARGA S.A. INTERNACIONAL DE TRANSPORTE DE CARGA S.A. - INTRACARGA S.A. CON NIT 802.017.639- 1.

reglamentará el Ministerio de Transporte y, que este informe se tendrá como prueba para el inicio de la investigación, es así como mediante Resolución Nro. 10800 de 2003, el Ministerio reglamentó el formato para el informe de infracciones de transporte de que trata el citado artículo.

Luego entonces, en el ejercicio de sus funciones la actividad del servidor público (Autoridades de tránsito y transporte) que expide el comparendo se hace bajo el principio de legalidad, es decir la facultad o función debe estar predeterminada, así como también la infracción cometida, pues debe haber certidumbre normativa previa sobre la infracción o sanción, por lo tanto ella no es arbitraria se hace con base en un ordenamiento legal, solicitando al conductor del vehículo automotor que debe portar entre otros documentos el manifiesto de carga, licencia de conducción, tarjeta de propiedad etc., según los artículos 27 modificado por el artículo 4 del Decreto 1499 de 2009; 28 modificado por el artículo 4 del Decreto 1842 de 2007; 29,39,31, y 32 del Decreto 173 de 2001 - compilado en el Decreto 1079 de 2015-.

Ahora bien, en el caso concreto el vehículo encausado es un 3S3, para los que se estableció un peso máximo vehicular de 52.000 con un margen de tolerancia positiva de 1300Kg, es decir, que según lo indicado en el tiquete de bascula GUALANDAY, allegado al plenario, el vehículo transportaba un sobrepeso de 120Kg.

En consecuencia, se hace necesario para la administración en aras de garantizar el derecho fundamental al debido proceso que rige en toda actuación administrativa dar cumplimiento a lo dispuesto por el ordenamiento constitucional por lo que los argumentos expuesto por el actor no son de recibo.

Ahora bien, respecto de los argumentos 3 y 4, en el caso de autos, los sujetos de sanción, el artículo 9° de la Ley 105 de 1993 señala:

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

Podrán ser sujetos de sanción:

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

Las sanciones de que trata el presente artículo consistirán en:

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

RESOLUCIÓN No. DEL

POR LA CUAL SE RESUELVE EL RECURSO DE APELACIÓN INTERPUESTO EN CONTRA DE LA RESOLUCIÓN N° 9636 DEL 10 DE ABRIL DE 2017, POR MEDIO DE LA CUAL SE SANCIONÓ A LA EMPRESA DE TRANSPORTE PÚBLICO TERRESTRE AUTOMOTOR DE CARGA INTRACARGA S.A. - INTERNACIONAL DE TRANSPORTE DE CARGA S.A. - INTRACARGA S.A. CON NIT 802.017.639-1.

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

PARÁGRAFO. Para la aplicación de las multas a que se refiere el presente artículo se tendrán en cuenta los siguientes parámetros relacionados con cada Modo de transporte:

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

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

Igualmente, respecto del argumento 2, 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 afiliadora que para el caso que aquí nos compete pretende exonerarse.

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 vigla.

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 afiliadora 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.

El Consejo de Estado ha manifestado al respecto:

POR LA CUAL SE RESUELVE EL RECURSO DE APELACIÓN INTERPUESTO EN CONTRA DE LA RESOLUCIÓN N° 9636 DEL 10 DE ABRIL DE 2017, POR MEDIO DE LA CUAL SE SANCIONÓ A LA EMPRESA DE TRANSPORTE PÚBLICO TERRESTRE AUTOMOTOR DE CARGA INTRACARGA S.A. INTERNACIONAL DE TRANSPORTE DE CARGA S.A. - INTRACARGA S.A. CON NIT 802.017.639 - 1.

*"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"*⁷.

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 este Despacho sostiene que al analizar los hechos presentados en el Informe Único de Infracciones de Transporte, la investigada cometió una conducta reprochable al dejar que el vehículo transitara con peso mayor al permitido, tal como se evidencia en el certificado de báscula y el IUIT.

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, se le itera las teorías sostenidas por las altas cortes, en cuanto a la responsabilidad es de la empresa de transporte.

En este sentido la Honorable Corte Constitucional sostiene:

"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

⁷ Consejo de Estado, Sala de lo Contencioso Administrativo, Consejero Ponente Dr. Manuel Santiago Urueta Ayola. expediente 25000-23-24-000-1999-0545-01(8792) del 21 de septiembre de 2001

POR LA CUAL SE RESUELVE EL RECURSO DE APELACIÓN INTERPUESTO EN CONTRA DE LA RESOLUCIÓN N° 9636 DEL 10 DE ABRIL DE 2017, POR MEDIO DE LA CUAL SE SANCIONÓ A LA EMPRESA DE TRANSPORTE PÚBLICO TERRESTRE AUTOMOTOR DE CARGA INTRACARGA S.A. INTERNACIONAL DE TRANSPORTE DE CARGA S.A. - INTRACARGA S.A. CON NIT 802.017.639- 1.

*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*⁸.

*"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"*⁹ *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"*¹⁰.

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 señaló¹¹:

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

⁸ Corte Constitucional Sentencia C-1235 del 29 de noviembre de 2005. M.P., Rodrigo Escobar Gil, consideración jurídica No. 3.

⁹ Cfr. Sentencias T-327 de 2004 y C-692 de 2003.

¹⁰ Javier Tamayo Jaramillo, "De la Responsabilidad Civil" Tomo I. Editorial Temis, Bogotá 1999, página 212.

¹¹ Corte Suprema de Justicia. Sentencia de casación civil No. S- 25-02-2002 del 25 de febrero de 2002, expediente 6762. M-P. Jorge Santos Ballesteros.

POR LA CUAL SE RESUELVE EL RECURSO DE APELACIÓN INTERPUESTO EN CONTRA DE LA RESOLUCIÓN N° 9636 DEL 10 DE ABRIL DE 2017, POR MEDIO DE LA CUAL SE SANCIONÓ A LA EMPRESA DE TRANSPORTE PÚBLICO TERRESTRE AUTOMOTOR DE CARGA INTRACARGA S.A. INTERNACIONAL DE TRANSPORTE DE CARGA S.A. - INTRACARGA S.A. CON NIT 802.017.639- 1.

derivada del ejercicio de las actividades peligrosas, la cuestión debe ser examinada según quienes sean sus guardianes, perspectiva desde la cual se comprenden por pasiva todas aquellas personas naturales o jurídicas de quienes se pueda predicar potestad, uso, mando, control o aprovechamiento efectivo del instrumento mediante el cual se realizan aquellas actividades¹²”

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.”¹³⁻¹⁴

Así, los planteamientos anteriormente expuestos, permiten establecer que 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.

La actividad económica desarrollada por parte de las empresas no se desarrolla de manera autónoma ni desinteresada a principios que hasta la Constitución Política consagran.

El servicio público de transporte es un servicio de carácter esencial bajo la regulación del Estado, inherente a la finalidad social y en interés del bien común. Al poseer estas características, el servicio público conserva un fin teleológico primario y la actividad económica debe complementarlo.

Ahora bien, valga recordar también, que cuando se suscribe un contrato de vinculación o se expide un manifiesto de carga, es obligación de la empresa contratante la vigilancia y control de la actividad que desarrollen sus equipos, dentro del marco legal o contractual, sean propios o vinculados temporalmente, por tal razón, la empresa investigada, no puede pretender que se le exonere de su responsabilidad, pues al autorizarse a la empresa para que el servicio sea prestado por un tercero, se reitera, por medio de un contrato de vinculación o la expedición del manifiesto de carga, no se le está autorizando para que autónomamente ceda las responsabilidades y obligaciones que requieren la prestación del servicio público de carga.

Es de resaltar que el artículo 6 del Estatuto de Transporte, definió la actividad transportadora, y el artículo 9 *ibidem*, dispone que el servicio será prestado únicamente por empresas de transporte

¹² Corte Suprema de Justicia, sala de casación civil y agraria. M.P., Trejos Bueno Silvio Fernando, sentencia 5220 del 26 de noviembre de 1999.

¹³ *ibidem*. Sentencia de casación civil No. 7627 del 20 de junio de 2006.

¹⁴ Casación Rdo. 37285 del 13 de marzo de 2013.

RESOLUCIÓN No. 17075 DEL 16 ABR 2018

POR LA CUAL SE RESUELVE EL RECURSO DE APELACIÓN INTERPUESTO EN CONTRA DE LA RESOLUCIÓN N° 9636 DEL 10 DE ABRIL DE 2017, POR MEDIO DE LA CUAL SE SANCIONÓ A LA EMPRESA DE TRANSPORTE PÚBLICO TERRESTRE AUTOMOTOR DE CARGA INTRACARGA S.A. INTERNACIONAL DE TRANSPORTE DE CARGA S.A. - INTRACARGA S.A. CON NIT 802.017.638- 1.

públicas o privadas, formadas por personas naturales o jurídicas legalmente constituidas y autorizadas para tal fin; y que para efectos de la ejecución del servicio, se prevé la expedición de una habilitación o licencia de funcionamiento otorgada por la autoridad competente, que será conferida al solicitante, previo cumplimiento de ciertos requisitos relacionados con la organización, capacidad técnica y económica, accesibilidad, comodidad y seguridad, necesarios para garantizar a los usuarios una óptima, eficiente, continua e ininterrumpida prestación del servicio de transporte público; siendo reiterado en los Decretos 170 a 175 de 2001 -Compilados en el Decreto 1079 de 2015-, que el servicio público de transporte es aquél que se presta bajo la responsabilidad de una empresa de transporte legalmente constituida y debidamente habilitada, razones suficientes para no vincular a la presente investigación al generador de la carga.

Ahora bien, el Decreto 173 de 2001 -Compilados en el Decreto 1079 de 2015- en el párrafo del artículo 22, permite la vinculación transitoria a saber:

"(...) PARÁGRAFO.- Las empresas de Transporte Público y los propietarios de los vehículos podrán vincular los equipos transitoriamente para la movilización de la carga, bajo la responsabilidad de la empresa que expide el manifiesto de carga. (...)"

Por tanto la empresa involucrada en la actuación administrativa adelantada, es la habilitada por el Estado para que desarrolle la actividad comercial de transporte de carga, dentro del territorio nacional, por tal razón, es ésta la llamada a responsabilizarse de los actos que se desarrolle en su actividad. La teoría de la causalidad adecuada, desarrollada en buena medida por el Consejo de Estado, se explica en razón, a "que el daño fue causado por el hecho o fenómeno que normalmente ha debido producirlo; se ha exigido, en consecuencia, que ese hecho sea relevante y eficiente." El nexo causal, se conforma como la relación necesaria y eficiente entre el hecho generador del daño y el daño probado. Es este caso, el hecho dañoso se constituye como el supuesto fáctico de transportar más peso de carga del permitido, según la norma; y el daño probado, se configura en la contravención de una norma que contempla taxativamente la infracción al servicio público de transporte.

Según los hechos que originan la presente sanción, el sujeto que realizó la acción antijurídica, poseía la vigilancia y control de la empresa sancionada. La causa-efecto recae sobre esa función propia de la empresa, a responder por sus vinculados, estén o no, en una función delegada por la misma. La culpabilidad no se exonera, en relación con la ausencia de cumplimiento a un deber. Por lo precedente, la culpa hace parte intrínseca de la infracción cometida.

La responsabilidad subjetiva no tiene en cuenta el dolo por parte del infractor, por lo tanto, no es necesario que exista la intención de infringir el ordenamiento jurídico, en este caso, el propósito de llevar el exceso de peso en el vehículo. La infracción al transporte son precedentes y conocidas; en este caso, la imposición del código 560, contemplado en el Decreto 10800 de 2003, es específico para las empresas transportadoras.

Es preciso 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.

Conforme a lo expuesto este Despacho,

RESUELVE:

Artículo 1: CONFIRMAR la Resolución No. 9636 del 10 de abril de 2017, por medio de la cual se impuso sanción a la EMPRESA DE TRANSPORTE PÚBLICO TERRESTRE AUTOMOTOR DE CARGA INTRACARGA S.A. INTERNACIONAL DE TRANSPORTE DE CARGA S.A. - INTRACARGA S.A. CON

POR LA CUAL SE RESUELVE EL RECURSO DE APELACIÓN INTERPUESTO EN CONTRA DE LA RESOLUCIÓN N° 9636 DEL 10 DE ABRIL DE 2017, POR MEDIO DE LA CUAL SE SANCIONÓ A LA EMPRESA DE TRANSPORTE PÚBLICO TERRESTRE AUTOMOTOR DE CARGA INTRACARGA S.A. INTERNACIONAL DE TRANSPORTE DE CARGA S.A. - INTRACARGA S.A. CON NIT 802.017.639- 1.

NIT 802.017.639 - 1, correspondiente a CINCO (5) SMLMV, para la época de la comisión de los hechos, equivalente a TRES MILLONES DOSCIENTOS VEINTIUN MIL SETECIENTOS CINCUENTA PESOS (\$3.221.750), por las razones expuestas en el presente acto en su parte considerativa.

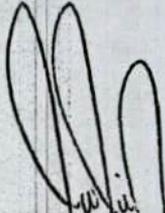
Parágrafo Único: Para efectos del pago de la multa el sancionado deberá dentro de los cinco (5) días hábiles siguientes a la fecha en que quede en firme esta providencia, de conformidad con lo establecido en el artículo 87 del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo,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

Artículo 2: NOTIFICAR dentro de los cinco (5) días siguientes a su expedición, el contenido de la presente Resolución, a través de la Secretaria General de la Superintendencia de Puertos y Transportes, al representante legal o a quién haga sus veces de la EMPRESA DE TRANSPORTE PÚBLICO TERRESTRE DE CARGA INTRACARGA S.A. INTERNACIONAL DE TRANSPORTE DE CARGA S.A. - INTRACARGA S.A. CON NIT 802.017.639 - 1., en su domicilio principal, Calle 107 No. 50 - 69, OF 1407, en la ciudad de Barranquilla - Atlántico, y a la dirección aportada en el escrito de descargos, esta es, Carrera 59 No. 64 - 53, en la ciudad de Barranquilla - Atlántico, o 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.

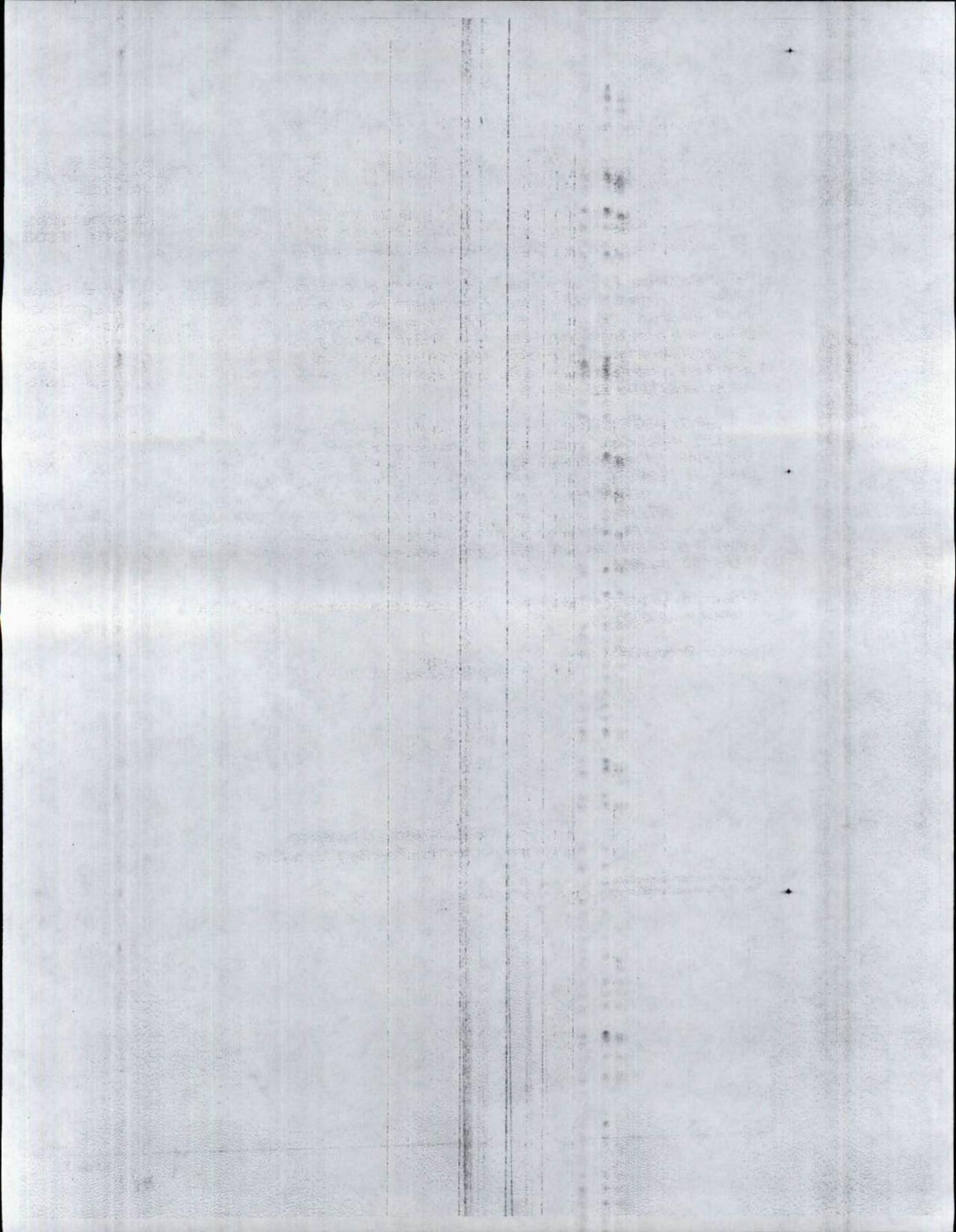
Artículo 3: La presente Resolución rige a partir de la fecha de su notificación, y contra la misma no procede recurso alguno.

Dada en Bogotá D.C., a los

17975, 16 ABR 2018
NOTIFÍQUESE Y CÚMPLASE


JAVIER JARAMILLO RAMÍREZ
Superintendente de Puertos y Transporte.

Proyectó: Santiago Andrés León Garzón - Abogado-
Revisó: Gloria Inés Lache Jiménez - Jefe Oficina Asesora Jurídica

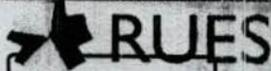


[Ir a Página RUES anterior \(http://versionanterior.rues.org.co/Ru...Web\)](http://versionanterior.rues.org.co/Ru...Web)

[Guía de Usuario \(http://www.rues.org.co/GuiaUsuarioPublico/index.html\)](http://www.rues.org.co/GuiaUsuarioPublico/index.html) camiloojeda@supertransporte.gov.co ^

[Cámaras de Comercio \(/Home/DirectorioRenovacion\)](#)

[¿Qué es el RUES? \(/Home/About\)](#)



[/» « Regresar](#)

[» Inicio \(/\)](#)

[» Registros ▾](#)

INTRACARGA S.A. INTERNACIONAL DE TRANSPORTE DE CARGA S.A.

[Estado de su trámite](#)

[\(/RutaNacional\)](#)

SIGLA INTRACARGA S.A.

[Cámaras de Comercio](#)

[\(/Home/DirectorioRenovacion\)](#)

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

[Formatos CAE](#)

[\(/Home/FormatosCAE\)](#)

Sigla

INTRACARGA S.A.

[Recaudo Impuesto de Cámara de comercio Registro](#)

BARRANQUILLA

[\(/Home/CamRecImpReg\)](#)

Identificación

NIT 802017639 - 1

[» Estadísticas ▾](#)

REGISTRO MERCANTIL
SISTRO UNICO DE PROPONENTES



Registro Mercantil

Numero de Matricula 333341

Último Año Renovado 2017

Fecha de Renovacion 20170331

Fecha de Matricula 20020709

Fecha de Vigencia 20400220

Estado de la matricula ACTIVA

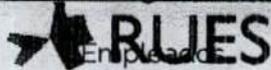


Fecha de Caducación 00000000

[Cambiar Contraseña \(/Manage/ChangePassword\)](#)

Tipo de Sociedad SOCIEDAD COMERCIAL

Ir a **Página RUES anterior** (<http://versionanterior.rues.org.co/Busqueda>)
 Guía de Usuario (<http://www.rues.org.co/GuiaUsuarioPublico/index.html>) Camiloojeda@supertransporte.gov.co
 Cámaras de Comercio de Edm. Municipales Renovación **SOCIEDAD o PERSONA JURÍDICA PRINCIPAL ó ESAL**



Empleado 50
 (✓) Afiliado S

> Inicio (✓)
 Beneficiario Ley 1780?

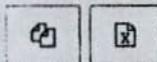
> Registros ▾

Información de Contacto

Estado de la Empresa
 > (✓) Ruta Nacional)
 Cámara de Comercio BARRANQUILLA / ATLANTICO
 > (✓) Home/Directorio Renovación)
 Dirección Comercial CL 107 No 50 - 69 OF 1407
 Formatos CAE
 > (✓) Home/Formatos CAE)
 3600711
 Recauda Impuestos Fiscal BARRANQUILLA / ATLANTICO
 Registro
 > (✓) Home/CamRecImpReg)
 Dirección Fiscal CL 107 No 50 - 69 OF 1407
 > Estadísticas ▾
 Teléfono Fiscal 3600711

Oficina
 Comercial
 Correo Electrónico Fiscal

Información Propietario / Establecimientos, agencias o sucursales



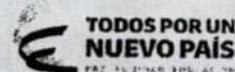
Razon Social ó Nombre	NIT o Núm Id.
+ INTERNACIONAL DE TRANSPORTE DE CARGA INTERCARGA S.A.	-
+ INTERNACIONAL DE TRANSPORTE DE CARGA INTERCARGA S.A.	-
+ INTERNACIONAL DE TRANSPORTE DE CARGA INTERCARGA S.A.	-
+ INTERNACIONAL DE TRANSPORTE DE CARGA INTRACARGA S.A.	-
+ INTERNACIONAL DE TRANSPORTE DE CARGA INTRACARGA S.A.	-
+ INTERNACIONAL DE TRANSPORTE DE CARGA S.A. INTRACARGA S.A.	- 0



Cambiar Contraseña (/Manage/ChangePassword)



Superintendencia de Puertos y Transporte
República de Colombia



Al contestar, favor citar en el asunto este
No. de Registro 20185500401001



Bogotá, 16/04/2018

Señor
Representante Legal y/o Apoderado (a)
INTRACARGA S.A. INTERNACIONAL DE TRANSPORTE DE CARGA S.A.
CARRERA 59 NO. 64-53
BARRANQUILLA - ATLANTICO

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) 17975 de 16/04/2018 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.

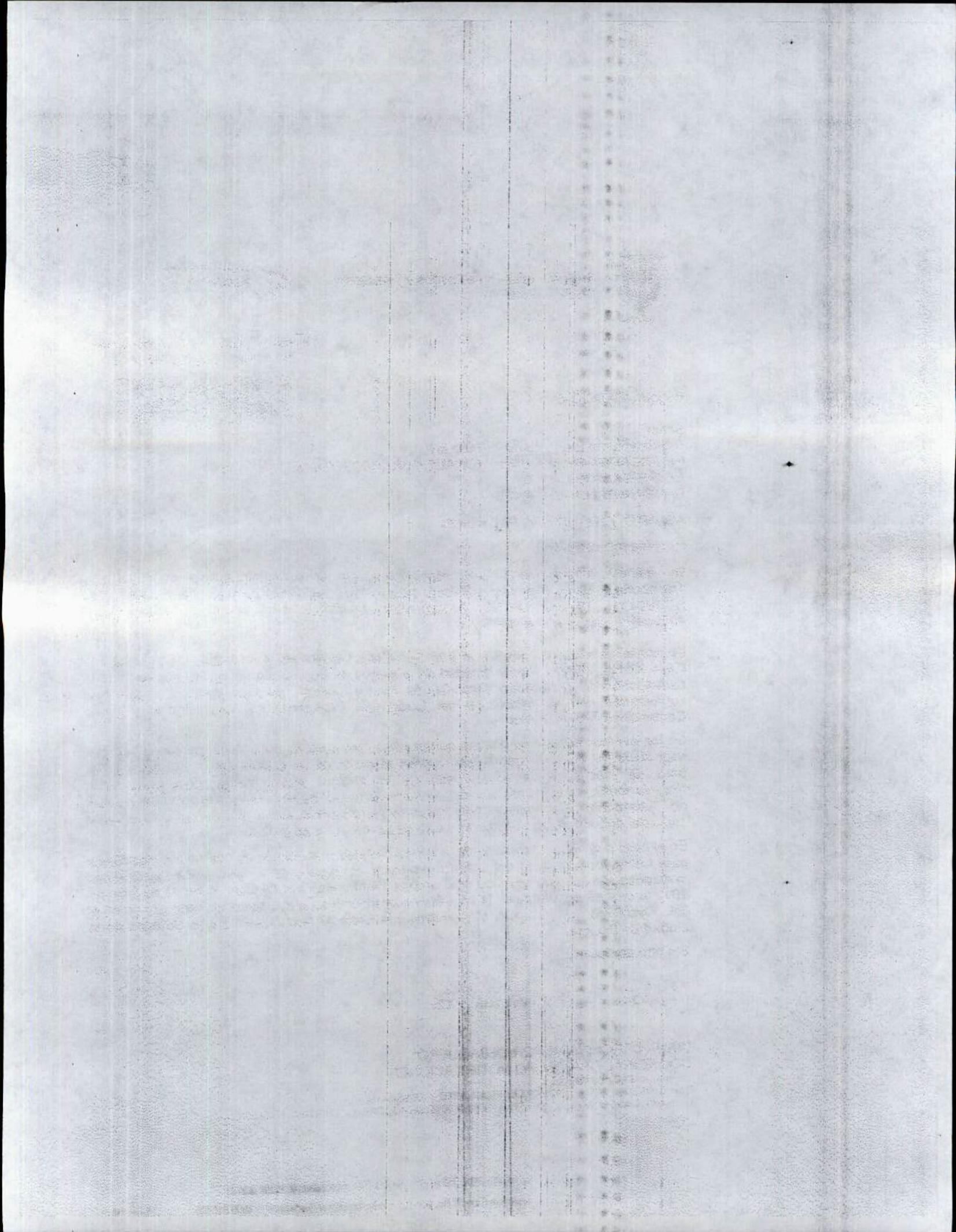
Diana C. Merchan B.

DIANA CAROLINA MERCHAN BAQUERO*
COORDINADORA GRUPO NOTIFICACIONES

Transcribió: ELIZABETHULLA

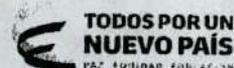
Revisó: KAROL LOPEZ / MARIA DEL PILAR ORTIZ // RAISSA RICAURTE

C:\Users\elizabethulla\Desktop\RESOLUCIONES 2018\16-04-2018\JURIDICA\CITAT 17955.odt





Superintendencia de Puertos y Transporte
República de Colombia



Al contestar, favor citar en el asunto este
No. de Registro 20185500414661



Bogotá, 19/04/2018

Señor
Representante Legal y/o Apoderado (a)
INTRACARGA SA INTERNACIONAL DE TRANSPORTE DE CARGA SA
CALLE 107 No 50-69 OFICINA 1407
BARRANQUILLA - ATLANTICO

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) 17975 de 16/04/2018 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.

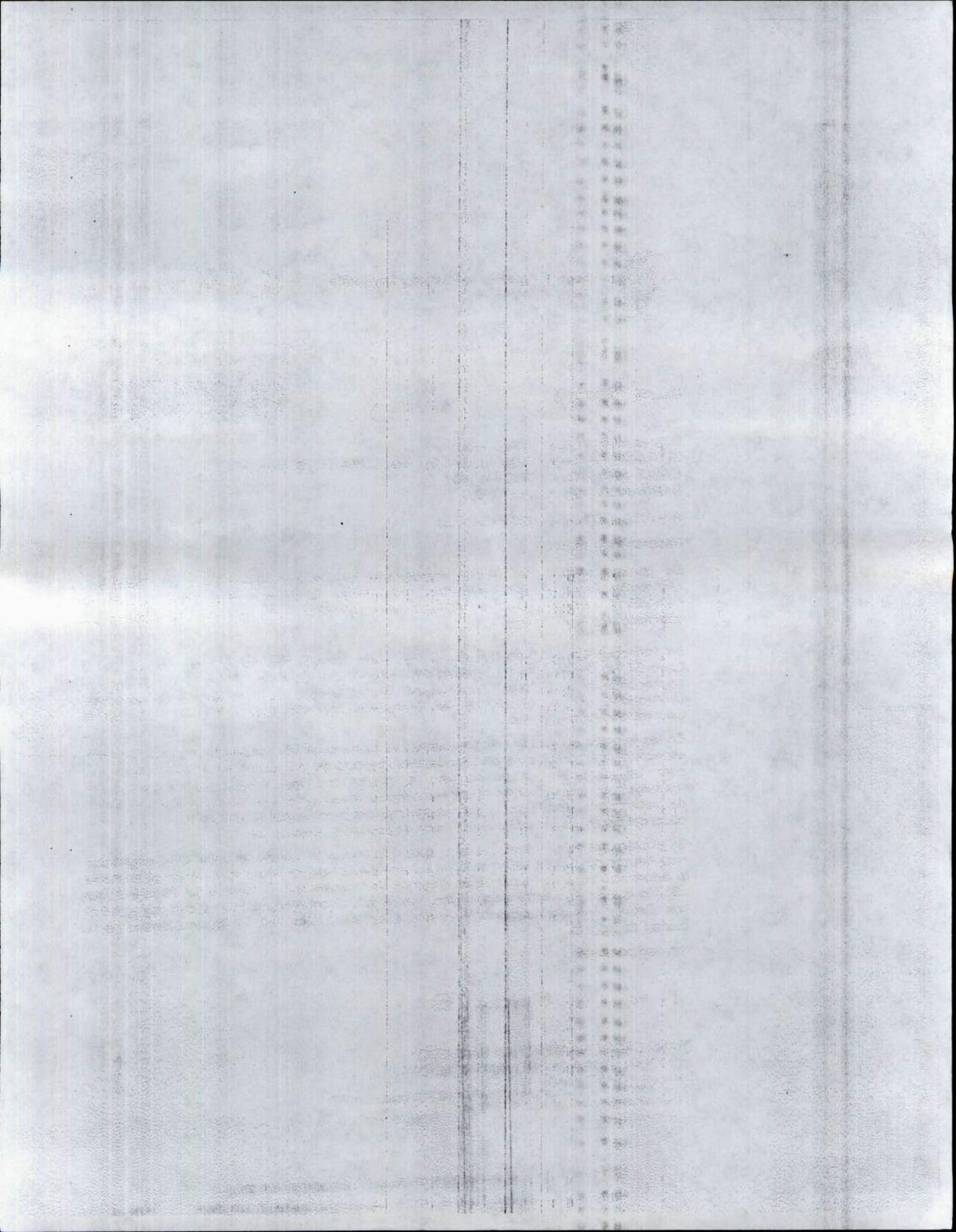
En el caso que desee hacer uso de la opción de realizar el trámite de notificación electrónica para futuras ocasiones, usted señor(a) representante legal deberá diligenciar en su totalidad la autorización que se encuentra en el archivo Word anexo a la Circular 16 del 18 de junio de 2012 la cual se encuentra 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: KAROL LOPEZ / MARIA DEL PILAR ORTIZ / RAISSA RICAURTE
C:\Users\elizabethulla\Desktop\CITAT 17966.odt





Superintendencia de Puertos y Transportes
República de Colombia

**PROSPERIDAD
PARA TODOS**

472
Servicios Postales
Nacionales S.A.
Código Postal: 062917-9
DD 25 0 55 A 55
Línea Mail: 01 8000 111 211

REMITENTE
Nombre/Razón Social:
SUPERINTENDENCIA DE
PUERTOS Y TRANSPORTES -
PUERTOS Y TRANSPORTES
Dirección: Calle 37 No. 28B-21 Bar
la sociedad
Ciudad: BOGOTÁ D.C.
Departamento: BOGOTÁ D.C.
Código Postal: 111311395
Envío: RN942707721CO

DESTINARIO
Nombre/Razón Social:
INTRACARGA S.A. INTERNACIONAL
DE TRANSPORTE DE CARGA S.A.
Dirección: CARRERA 59 NO. 64-53
Ciudad: BARRANQUILLA
Departamento: ATLANTICO
Código Postal: 080002052
Fecha Pre-Admisión:
30/04/2018 14:59:11
Min. Transporte Lic de carga 000201
del 20/05/2011

472

Motivos de Devolución

Desconocido	<input type="checkbox"/>
Rehusado	<input type="checkbox"/>
Cerrado	<input type="checkbox"/>
Fallecido	<input type="checkbox"/>
Fuerza Mayor	<input type="checkbox"/>

No Reside

Fecha 1: DIA MES AÑO

Fecha 2: DIA MES AÑO

Nombre del distribuidor: **SE INGENIERIA ENERGIAS**

Centro de Distribución: **2018 MAYO 01**

Observaciones: **Se Insuavisó**

Observaciones: **06:12:24:505**

C.C. **01**

Nombre del distribuidor: **SE INGENIERIA ENERGIAS**

Centro de Distribución: **2018 MAYO 01**

Observaciones: **Se Insuavisó**

Observaciones: **06:12:24:505**

HORA
NOMBRE DE
QUEM RECIBE

Oficina Principal - Calle 63 No. 9ª - 45 Bogotá D.C.
Dirección de Correspondencia de Puertos y Transportes - Calle 37 No. 28 B - 21 Bogotá D.C.
PBX: 3526700 - Bogotá D.C. Línea de Atención al ciudadano 01 8000 915615
www.superttransporte.gov.co



