

Bogotá, 09/04/2019

Al contestar, favor citar en el asunto, este
No. de Registro **20195500095191**



20195500095191

Señor
Representante Legal y/o Apoderado(a)
Cooperativa De Transportadores De Puerto Guzman
CARRERA 1 No 1-15 BARRIO LOS PRADOS
PUERTO GUZMAN - PUTUMAYO

Asunto: Notificación Por Aviso

De manera atenta, me permito comunicarle que la Superintendencia de Puertos y Transporte, expidió la(s) resolución(es) No(s) 960 de 29/03/2019 por la(s) cual(es) se DECIDE 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 delegado de Tránsito y Transporte Terrestre 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.

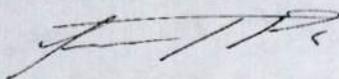
SI NO

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

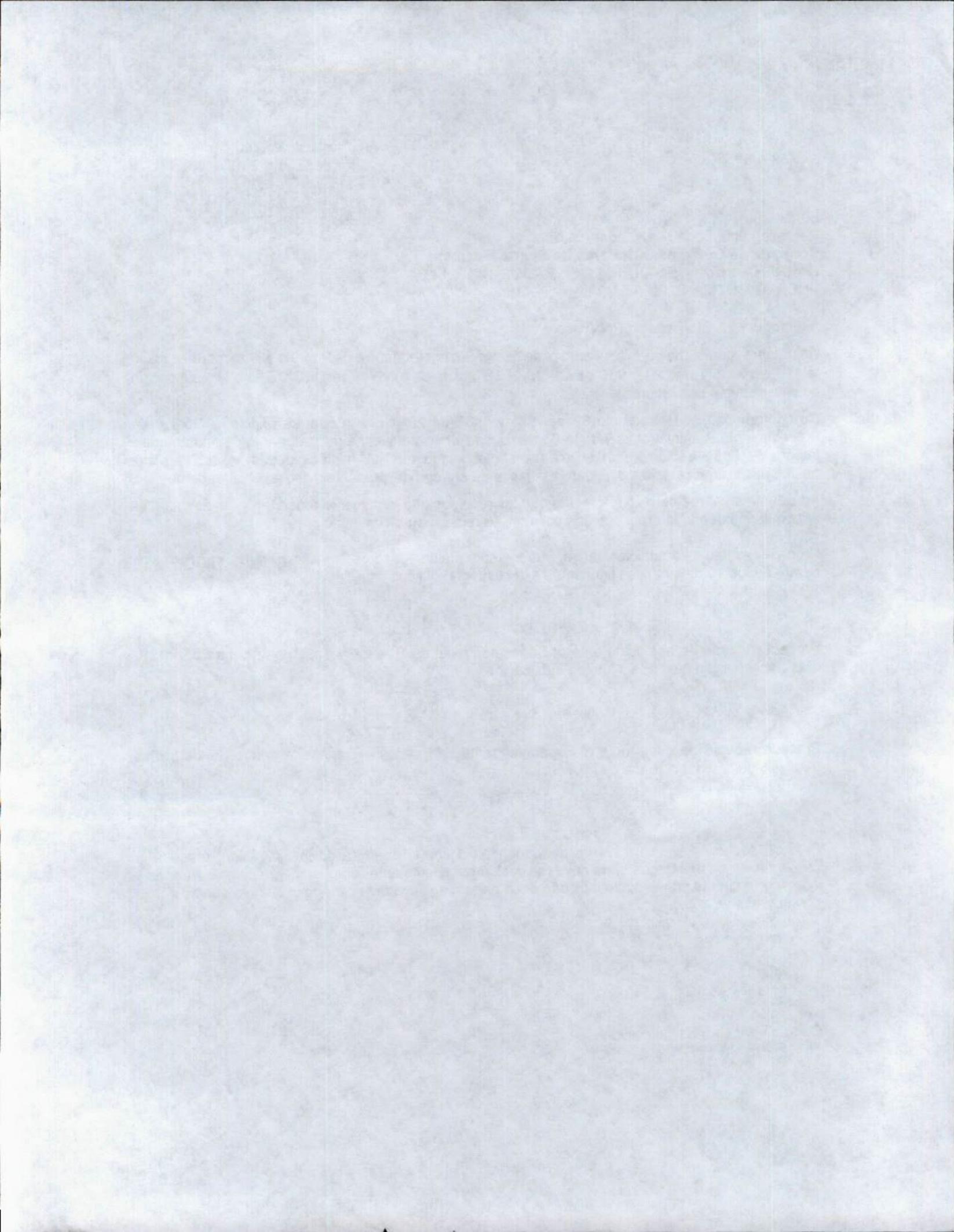
SI NO

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.



Fernando Alfredo Pérez Alarcón
Coordinador Grupo Notificaciones
Anexo: Copia Acto Administrativo
Transcribió: Yoana Sanchez*



REPÚBLICA DE COLOMBIA



MINISTERIO DE TRANSPORTE

SUPERINTENDENCIA DE TRANSPORTE

RESOLUCIÓN No. **000960** DE **29 MAR 2019**

Por la cual se decide una investigación administrativa

**EL SUPERINTENDENTE DELEGADO DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE
TERRESTRE**

En ejercicio de las facultades legales, en especial las previstas en la Ley 105 de 1993, la Ley 336 de 1996 y el Decreto 2409 de 2018¹

Expediente Virtual: 2017830348800661E

Expediente: Resolución de apertura No. 62819 del 01 de diciembre de 2017.

Habilitación: Resolución 112 del 05 de abril de 2011 por medio de la cual, el Ministerio de Transporte habilitó a la **COOPERATIVA DE TRANSPORTADORES DE PUERTO GUZMAN - COOTRANSGUZ** con NIT. **900.354.470-2** en la modalidad de transporte terrestre automotor especial.

CONSIDERANDO

PRIMERO: Mediante Resolución No. 62819 del 01 de diciembre de 2017, la Superintendencia de Transporte (en adelante también "la Supertransporte") abrió investigación administrativa y formuló cargos en contra de la empresa **COOPERATIVA DE TRANSPORTADORES DE PUERTO GUZMAN - COOTRANSGUZ** con NIT. **900.354.470-2** (en adelante también "la investigada").

SEGUNDO: La resolución de apertura de la investigación fue notificada mediante AVISO WEB el día 25 de enero de 2018, tal como consta en mediante publicación No. 586 en la página web de la entidad www.supertransporte.gov.co, obrante a folio 140 del expediente.

TERCERO: Una vez notificada la resolución de apertura de investigación, la investigada contaba con el término de quince (15) días hábiles contados a partir del día siguiente de la notificación del acto administrativo, para presentar descargos o justificaciones al igual que solicitar y aportar pruebas que pretendía hacer valer dentro del proceso, de conformidad con el artículo 47 de la Ley 1437 de 2011, el

¹ Artículo 27. *Transitorio.* Las investigaciones que hayan iniciado en vigencia del Decreto 1016 de 2000, los artículos 41, 43, y 44 del Decreto 101 de 2002, los artículos 3, 6, 7, 8, 9, 10 y 11 del Decreto 2741 de 2001 y los artículos 10 y 11 del Decreto 1479 de 2014, así como lo recursos de reposición y apelación interpuestos o por interponer como consecuencia de las citadas investigaciones continuarán rigiéndose y culminarán de conformidad con el procedimiento con el cual se iniciaron.

Por la cual se decide una investigación administrativa

cual venció el día 15 de febrero de 2018. Así las cosas, la investigada no presentó dentro del término descargos.

CUARTO: Mediante Auto No. 29457 del 29 de junio de 2018, comunicado el día 11 de julio de 2018, se incorporaron pruebas y se corrió traslado en razón a que las pruebas obrantes en el expediente fueron consideradas conducentes, pertinentes y útiles para esta investigación.

4.1 Así, dentro del expediente obran las siguientes pruebas:

(i) Documentales:

1. Memorando No. 20168200046423 del 20 de abril de 2016.
2. Comunicación de Salida No 20168200261471 del 20 de abril de 2016.
3. Radicado No. 20165600316352 del 10 de mayo de 2016.
4. Memorando No. 20168200179673 del 13 de diciembre de 2016.
5. Memorandos de Traslado No. 20168200179683 del 13 de diciembre de 2016 y No. 20168200194223 del 27 de diciembre de 2016.
6. Soporte de notificación de la Resolución No. 62819 del 01 de diciembre de 2017.
7. Soporte de comunicación del Auto No. 29457 del 29 de junio de 2018.

QUINTO: Luego de culminar la etapa probatoria y previo traslado por el término de diez (10) días hábiles siguientes al día de la comunicación del acto administrativo, para que presentara alegatos de conclusión, de conformidad con el artículo 48 de la Ley 1437 de 2011, el cual venció el día 26 de julio de 2018. Así las cosas, la investigada no presentó dentro del término alegatos de conclusión

SEXTO: Habiéndose agotado las etapas señaladas en el procedimiento aplicable a este tipo de actuaciones administrativas, este Despacho encuentra procedente verificar la regularidad del proceso:

6.1 Competencia de la Superintendencia de Transporte

La Superintendencia de Transporte es un organismo descentralizado del orden nacional, de carácter técnico, con personería jurídica, autonomía administrativa, financiera y presupuestal, adscrita al Ministerio de Transporte.²

El objeto de la Supertransporte consiste en ejercer las funciones de vigilancia, inspección, y control que le corresponden al Presidente de la República como suprema autoridad administrativa en materia de tránsito, transporte y su infraestructura, cuya delegación³ se concretó en (i) inspeccionar, vigilar y controlar la aplicación y el cumplimiento de las normas que rigen el sistema de tránsito y transporte; y (ii) vigilar, inspeccionar, y controlar la permanente, eficiente y segura prestación del servicio de transporte,⁴ sin perjuicio de las demás funciones previstas en la Ley.

² Cfr. Decreto 2409 de 2018 artículo 3

³ Al amparo de lo previsto en los artículos 189 numeral 22 y 365 de la Constitución Política de Colombia: "Artículo 189. Corresponde al Presidente de la República como Jefe de Estado, Jefe del Gobierno y Suprema Autoridad Administrativa: (...) 22. Ejercer la inspección y vigilancia de la prestación de los servicios públicos."

"Artículo 365. Los servicios públicos son inherentes a la finalidad social del Estado. Es deber del Estado asegurar su prestación eficiente a todos los habitantes del territorio nacional. Los servicios públicos estarán sometidos al régimen jurídico que fije la Ley, podrán ser prestados por el Estado, directa o indirectamente, por comunidades organizadas, o por particulares. En todo caso, el Estado mantendrá la regulación, el control y la vigilancia de dichos servicios."

⁴ Cfr. Decreto 2409 de 2018 artículo 4

Por la cual se decide una investigación administrativa

De otra parte, se previó que estarán sometidas a inspección, vigilancia y control de la Supertransporte⁵ (i) las sociedades con o sin ánimo de lucro, las empresas unipersonales y las personas naturales que presten el servicio público de transporte; (ii) las entidades del Sistema Nacional de Transporte,⁶ establecida en la Ley 105 de 1993 excepto el Ministerio de Transporte, en lo relativo al ejercicio de las funciones que en materia de transporte legalmente les corresponden; y (iii) las demás que determinen las normas legales.⁷

Así mismo, se previó que "[l]as investigaciones que hayan iniciado en vigencia del Decreto 1016 de 2000, los artículos 41,43, y 44 del Decreto 101 de 2002, los artículos 3, 6, 7, 8, 9, 10 y 11 del Decreto 2741 de 2001 y los artículos 10 y 11 del Decreto 1479 de 2014, así como lo recursos de reposición y apelación interpuestos o por interponer como consecuencia de las citadas investigaciones continuarán rigiéndose y culminarán de conformidad con el procedimiento con el cual se iniciaron".⁸ En la medida que la presente investigación inició con anterioridad a la entrada en vigencia del Decreto 2409 de 2018,⁹ corresponde resolver este caso en primera instancia a la Delegatura de Tránsito y Transporte Terrestre.¹⁰

Finalmente, este Despacho encuentra que está dentro del término previsto en el artículo 52 de la Ley 1437 de 2011 para proferir decisión de fondo.

6.2 Regularidad del procedimiento administrativo

En esta etapa, el Despacho encuentra que se han respetado las "garantías mínimas previas", en la medida que la actuación (i) ha sido tramitada por la autoridad competente; (ii) se ha notificado o comunicado al Investigado, según el caso, sobre las actuaciones propias del proceso en los términos previstos en la Ley; (iii) se concedió al Investigado la oportunidad para expresar libre y abiertamente sus opiniones y argumentos; (iv) se concedió al Investigado la oportunidad para contradecir o debatir los cargos formulados en su contra, tanto en descargos como en alegatos de conclusión.¹¹

Asimismo, se han respetado los derechos y garantías de la investigada en la etapa probatoria, en la medida que (i) se concedió al Investigado la oportunidad para presentar y solicitar pruebas; (ii) se concedió al Investigado la oportunidad para controvertir las que obran en su contra; y (iii) se respetó el derecho a la regularidad de la prueba, esto es, su práctica observando las reglas del debido proceso.¹²

⁵ Cfr. Decreto 101 de 2000 artículo 42. Vigente de conformidad con lo previsto en el artículo 27 del Decreto 2409 de 2018

⁶ "Artículo 1º.- Sector y Sistema Nacional del Transporte. Integra el sector Transporte, el Ministerio de Transporte, sus organismos adscritos o vinculados y la Dirección General Marítima del Ministerio de Defensa Nacional, en cuanto estará sujeta a una relación de coordinación con el Ministerio de Transporte.

Conforman el Sistema de Nacional de Transporte, para el desarrollo de las políticas de transporte, además de los organismos indicados en el inciso anterior, los organismos de tránsito y transporte, tanto terrestre, aéreo y marítimo e infraestructura de transporte de las entidades territoriales y demás dependencias de los sectores central o descentralizado de cualquier orden, que tengan funciones relacionadas con esta actividad."

⁷ Lo anterior, en congruencia por lo establecido en el artículo 9 de la Ley 105 de 1993, la Ley 336 de 1996 y demás Leyes aplicables a cada caso concreto.

⁸ Cfr. Decreto 2409 de 2018 artículo 27

⁹ Cfr. Decreto 2409 de 2018 artículo 28

¹⁰ Según lo establecido en los numerales 9 y 13 del artículo 14 del Decreto 1016 de 2000, modificado por el artículo 10 del Decreto 2741 de 2001, la Superintendencia Delegada de Tránsito y Transporte Terrestre Automotor tiene entre otras, la función de asumir de oficio o a solicitud de cualquier autoridad o persona interesada, la investigación de las violaciones de las normas relativas al transporte terrestre de conformidad con la legislación vigente y las demás que se implementen para tal efecto.

¹¹ Cfr. H. Corte Constitucional Sentencia C-315 de 2012

¹² "a) el derecho para presentarlas y solicitarlas; b) el derecho para controvertir las pruebas que se presenten en su contra; c) el derecho a la publicidad de la prueba, pues de esta manera se asegura el derecho de contradicción; d) el derecho a la regularidad de la prueba, esto es, observando las reglas del debido proceso, siendo nula de pleno derecho la obtenida con violación de éste; e) el derecho a que de oficio se practiquen las pruebas que resulten necesarias para asegurar el principio de realización y efectividad de los derechos; y f) el derecho a que se evalúen por el juzgador las pruebas incorporadas al proceso". Cfr. H. Corte Constitucional Sentencia C-203 de 2011. A ese mismo respecto ver: H. Consejo de Estado Sala de lo Contencioso Administrativo Sección Tercera Consejero ponente: Mauricio Fajardo Gómez Bogotá, D. C., ocho (8) de marzo de dos mil siete (2007) Radicación número: 25000-23-26-000-1995-01143-01(14850)

Por la cual se decide una investigación administrativa

Así entonces, encuentra este Despacho que tanto en la averiguación preliminar¹³ como en la investigación misma, se ha garantizado el debido proceso al Investigado.¹⁴

SÉPTIMO: Encontrando que la actuación se ha adelantado con respeto de los derechos y garantías Constitucionales y legales, se procede a resolver la investigación en los siguientes términos:¹⁵

7.1 Sujeto investigado

Se previó en la Ley 1437 de 2011 que "[e]l acto administrativo que ponga fin al procedimiento administrativo de carácter sancionatorio deberá contener (...) La individualización de la persona natural o jurídica a sancionar".¹⁶

Tal como aparece al inicio de esta resolución, el sujeto investigado es la **COOPERATIVA DE TRANSPORTADORES DE PUERTO GUZMAN - COOTRANSGUZ** con NIT. 900.354.470-2, corresponde al sujeto a quien se le abrió investigación administrativa objeto de la presente decisión.

7.2 Marco normativo

A continuación, se procede a exponer las disposiciones que fueron imputadas al Investigado en la Resolución de apertura, así como su contenido normativo.

CARGO PRIMERO: La empresa de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial **COOPERATIVA DE TRANSPORTADORES DE PUERTO GUZMAN - COOTRANSGUZ** con NIT. 900.354.470-2, conforme al numera 3.2 del informe de visita presentado con Memorando No. 201682001796673 del 13 de diciembre de 2016, presuntamente no tiene relación contractual directa con la totalidad de sus conductores, por lo que presuntamente trasgrede el artículo 36 de la Ley 336 de 1996, que en su tenor literal reza:

Ley 336 de 1996

"Artículo 36.- Los conductores de los equipos destinados al servicio público de transporte serán contratados directamente por la empresa operadora de transporte quien para todos los efectos será solidariamente responsable junto con el propietario del equipo"

De conformidad con lo anterior, La empresa de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial **COOPERATIVA DE TRANSPORTADORES DE PUERTO GUZMAN - COOTRANSGUZ** con NIT. 900.354.470-2 presuntamente se encuentra inmersa en la conducta y sanción establecidas en el literal e) y parágrafo literal a), del artículo 46 de la Ley 336 de 1996, que a la letra señala:

"Artículo 46.-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:

(...) e. En todos los demás casos de conductas que no tengan asignada una sanción específica y constituyan violación a las normas del transporte. (...)

CARGO SEGUNDO: La empresa de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial **COOPERATIVA DE TRANSPORTADORES DE PUERTO GUZMAN - COOTRANSGUZ** con NIT.

¹³ Esta averiguación preliminar corresponde a una fase previa a la investigación formal, en la que no se han vinculado formalmente partes o investigados, no existen supuestos de hecho ni imputación en contra de ninguna persona: "(...) la averiguación preliminar no está sujeta a formalidad alguna, y su única finalidad es la de permitirle al ente de control contar con la información necesaria para establecer si se debe o no abrir una investigación administrativa, (...) ésta no es una etapa obligatoria del procedimiento sancionatorio, como si lo son la investigación (apertura, notificación y práctica de pruebas)". Cfr. Ley 1437 de 2011 artículo 47. H. Consejo de Estado Sala de lo Contencioso Administrativo Sección Primera. Sentencia de enero 23 de 2003. CP Manuel Urueta Ayola. Rad. 25000- 23-24-000-2000-0665-01

¹⁴ Cfr. Constitución Política de Colombia artículo 29. Ley 1437 de 2011 artículo 3.

¹⁵ Cfr. Ley 336 de 1996 artículo 51, concordante con el artículo 49 de la Ley 1437 de 2011.

¹⁶ Cfr. Ley 1437 de 2011 artículo 49 numeral 1

Por la cual se decide una investigación administrativa

900.354.470-2, conforme al numeral 3.2 del informe de visita presentado con Memorando No. 201682001796673 del 13 de diciembre de 2016, presuntamente no vigila, así mismo tampoco constata la afiliación al sistema de seguridad social de la totalidad de sus conductores por lo que presuntamente trasgrede el artículo 34 de la Ley 336 de 1996, que en su tenor literal reza:

Ley 336 de 1996

(...) **"Artículo 34.-** Las empresas de transporte público están obligadas a vigilar y constatar que los conductores de sus equipos cuenten con la licencia de conducción vigente y apropiada para el servicio, así como su afiliación al sistema de seguridad social según los prevean las disposiciones legales vigentes sobre la materia. La violación de lo dispuesto en este artículo acarreará las sanciones correspondientes."

De conformidad con lo anterior, La empresa de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial **COOPERATIVA DE TRANSPORTADORES DE PUERTO GUZMAN - COOTRANSGUZ** con NIT. **900.354.470-2** presuntamente se encuentra inmersa en la conducta y sanción establecidas en el literal e) y parágrafo literal a), del artículo 46 de la Ley 336 de 1996, que a la letra señala:

"Artículo 46.- 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:

(...) **e.** En todos los demás casos de conductas que no tengan asignada una sanción específica y constituyan violación a las normas del transporte. (...)

CARGO TERCERO: La empresa de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial **COOPERATIVA DE TRANSPORTADORES DE PUERTO GUZMAN - COOTRANSGUZ** con NIT. **900.354.470-2**, conforme a los numerales 3.3 y 3.4 del informe de visita presentado con Memorando No. 201682001796673 del 13 de diciembre de 2016, presuntamente el vehículo de placas TGY920 no se encuentran amparado bajo las pólizas de Responsabilidad Civil Contractual (RCC) y Responsabilidad Civil Extracontractual (RCE), así mismo el monto de la cobertura de las pólizas de Responsabilidad Civil Contractual (RCC) No. AA0021192 y Responsabilidad Civil Extracontractual (RCE) No. AA021194 respecto de los vehículos de placas Nos. TFO739, TSY242, THR574, TGZ737, TFO740, TBY344 y TFO769 es inferior a 100 S.M.M.L.V.

Por esta razón, la empresa en mención presuntamente trasgrede el artículo 2.2.1.6.5.1 del Decreto Único Reglamentario 1079 de 2015 que en su tenor literal reza:

Decreto Único Reglamentario 1079 de 2015

(...) **"Artículo 2.2.1.6.5.1. Obligatoriedad.** De conformidad con los artículos 994 y 1003 del Código de Comercio, las empresas de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial deben tomar por cuenta propia para todos los vehículos que ante gran su capacidad transportadora, con una compañía de seguros autorizada para operar en Colombia, las pólizas de seguros de responsabilidad civil contractual y extracontractual que las ampare contra los riesgos inherentes a la actividad transportadora.

1. Póliza de responsabilidad civil contractual que deberá cubrir al menos, los siguientes riesgos:

- a) Muerte.
- b) Incapacidad permanente.
- c) Incapacidad temporal.
- d) Gastos médicos, quirúrgicos, farmacéuticos y hospitalarios.

El monto asegurable por cada riesgo no podrá ser inferior a cien (100) SMML V por persona, cuantías que deberán incluir el amparo de perjuicios inmateriales."

2. Póliza de responsabilidad civil extracontractual que deberá cubrir al menos los siguientes riesgos:

- a) Muerte o lesiones a una persona.
- b) Daños a bienes de terceros.

Por la cual se decide una investigación administrativa

c) Muerte o lesiones a dos o más personas.

El monto asegurable por cada riesgo no podrá ser inferior a cien (100) SMMLV.

(Decreto 348 de 2015, artículo 25)."

De conformidad con lo anterior, la empresa de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial **COOPERATIVA DE TRANSPORTADORES DE PUERTO GUZMAN - COOTRANSGUZ** con NIT. **900.354.470-2**, presuntamente se encuentra inmersa en la conducta y sanción establecidas en el literal e) y parágrafo literal a) del artículo 46 de la Ley 336 de 1996, que a la letra señalan:

Ley 336 de 1996

"Artículo 46.-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:

(...) e. En todos los demás casos de conductas que no tengan asignada una sanción específica y constituyan violación a las normas del transporte. (...)

CARGO CUARTO: La empresa de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial **COOPERATIVA DE TRANSPORTADORES DE PUERTO GUZMAN - COOTRANSGUZ** con NIT. **900.354.470-2**, conforme al numeral 3.5 del informe de visita presentado con Memorando No. 20168200179673 del 13 de diciembre de 2016, presuntamente no tiene convenio con un centro especializado para realizar actividades de mantenimiento preventivo y correctivo de los vehículos de acuerdo a las norma vigentes, transgrediendo presuntamente lo contenido en los artículos 2 y 3 de la Resolución 315 de 2013, aclarada por el artículo 1 de la Resolución 378 de 2013, que señalan de forma literal lo siguiente:

Resolución No. 315 del 2013

(...) **"Artículo 2°. Revisión y Mantenimiento de los vehículos.** Las empresas de transporte terrestre automotor de pasajeros serán las responsables de realizar directamente el mantenimiento preventivo de los vehículos de servicio público vinculados a su parque automotor, a través de un centro especializado y con cargo al propietario del vehículo.

Las intervenciones correctivas que sea necesario realizar al vehículo podrán ser contratadas por el propietario, pero el vehículo no podrá ser despachado sin la validación satisfactoria por parte de la empresa de las reparaciones realizadas.

Artículo 3°. Mantenimiento de vehículos. Aclarado por el art. 1, Resolución Min. Transporte 378 de 2013. Artículo 3°. El mantenimiento de los vehículos será preventivo y correctivo. El mantenimiento preventivo constituye la serie de intervenciones y reparaciones realizadas al vehículo con la finalidad de anticipar fallas o desperfectos; no podrá entenderse por mantenimiento preventivo las actividades de revisión o inspección. El mantenimiento correctivo es aquel que se ejecute en cualquier momento al vehículo y ante la evidencia de una falla en cualquiera de sus componentes.

El mantenimiento preventivo se realizará a cada vehículo en los períodos determinados por la empresa, para lo cual se garantizará como mínimo el mantenimiento cada dos (2) meses, llevando una ficha de mantenimiento donde consignará el registro de las intervenciones y reparaciones realizadas, indicando día, mes y año, centro especializado e ingeniero mecánico que lo realizó y el detalle de las actividades adelantadas durante la labor.

En la ficha de mantenimiento además, se relacionarán las intervenciones correctivas realizadas indicando día, mes y año, centro especializado y técnico que realizó el mantenimiento, detalle de las actividades adelantadas durante la labor de mantenimiento correctivo y/o aprobación de la empresa.

Las empresas de transporte deberán ajustar sus fichas físicas de mantenimiento a lo dispuesto en la presente resolución y conservar la de cada vehículo a disposición permanente de las autoridades de inspección, vigilancia y control de su operación".

Por la cual se decide una investigación administrativa

Las empresas de transporte deberán ajustar sus fichas físicas de mantenimiento a lo dispuesto en la presente resolución y conservar la de cada vehículo a disposición permanente de las autoridades de inspección, vigilancia y control de su operación".

Parágrafo. La empresa transportadora no podrá percibir directa ni indirectamente ningún beneficio económico por la selección del centro especializado, ni por la prestación de Sus servicios, los cuales deberá contratar siempre de manera directa y respondiendo a criterios de eficiencia económica que permitan valores acordes con los promedios del mercado,

De conformidad con lo anterior, la empresa de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial **COOPERATIVA DE TRANSPORTADORES DE PUERTO GUZMAN - COOTRANSGUZ** con NIT. 900.354.470-2, presuntamente se encuentra inmersa en la conducta y sanción establecidas en el literal e) y parágrafo literal a) del artículo 46 de la Ley 336 de 1996, que a la letra señalan:

Ley 336 de 1996

"Artículo 46.-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:

(...) e. En todos los demás casos de conductas que no tengan asignada una sanción específica y constituyan violación a las normas del transporte. (...)

CARGO QUINTO: La empresa de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial **COOPERATIVA DE TRANSPORTADORES DE PUERTO GUZMAN - COOTRANSGUZ** con NIT. 900.354.470-2, conforme al numeral 3.6 del informe de visita presentado con Memorando No. 20168200179673 del 13 de diciembre de 2016, presuntamente no ha vinculado la totalidad de la capacidad transportadora autorizada mediante Resolución No.14 del 05 de febrero de 2016, por lo que presuntamente transgrede lo contenido en el artículo 34 del Decreto 174 de 2001, que a la letra señala:

Decreto 174 de 2001

"ARTICULO 34.- FIJACIÓN. La capacidad transportadora de las empresas de Transporte Público Terrestre Automotor Especial será fijada de acuerdo con el plan de rodamiento presentado por la empresa, para atender los servicios contratados indicando el tiempo de viaje y copia de los respectivos contratos".

De conformidad con lo anterior, la empresa de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial **COOPERATIVA DE TRANSPORTADORES DE PUERTO GUZMAN - COOTRANSGUZ** con NIT. 900.354.470-2, presuntamente se encuentra inmersa en la conducta y sanción establecidas en el literal e) y parágrafo literal a) del artículo 46 de la Ley 336 de 1996, que a la letra señalan:

Ley 336 de 1996

"Artículo 46.-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:

(...) e. En todos los demás casos de conductas que no tengan asignada una sanción específica y constituyan violación a las normas del transporte. (...)

7.2.1 Finalidad de las actuaciones administrativas en materia de tránsito y transporte

El control y vigilancia de esa actividad transportadora y de las actividades relacionadas con la misma se encuentra en cabeza del Estado,¹⁷ con la colaboración y participación de todas las personas.¹⁸ A ese respecto, se previó en la Ley que las autoridades controlarán la adecuada prestación del servicio, en

¹⁷ Cfr. Constitución Política artículos 334 y 365; Ley 105 de 1993 art 2 b; Ley 336 de 1996 arts. 6 y 8

¹⁸ Cfr. Ley 105 de 1993 artículo 3 numeral 4

Por la cual se decide una investigación administrativa

condiciones de calidad, oportunidad y seguridad,¹⁹ enfatizando que "[l]a seguridad, especialmente la relacionada con la protección de los usuarios, constituye prioridad esencial en la actividad del Sector y del Sistema de Transporte".²⁰

Y, particularmente en el Decreto 2409 de 2018 se señaló que la Superintendencia de Transporte "velará por el libre acceso, seguridad y legalidad, en aras de contribuir a una logística eficiente del sector".²¹

Esas finalidades impuestas sobre las actuaciones de la Superintendencia de Transporte tienden a la satisfacción del interés público.²² Lo anterior es así, (i) en la medida que el servicio de transporte tiene carácter de "servicio público esencial";²³ (ii) por los derechos fundamentales involucrados en la actividad transportadora, incluyendo la vida e integridad de los pasajeros;²⁴ (iii) por la incidencia que tiene el transporte en la competitividad del país.²⁵

En efecto, la conducción de vehículos automotores es legalmente calificada como una "actividad peligrosa". En la jurisprudencia de la Corte Suprema de Justicia,²⁶ y de la Corte Constitucional se ha señalado sistemáticamente que "(i) la actividad de conducir un vehículo automotor no es un derecho; (ii) la actividad de conducir un vehículo automotor es una actividad peligrosa que pone en riesgo la vida de quienes conducen, de los demás conductores y de los peatones (...); la actividad de conducir vehículos automotores, ha sido considerada por la jurisprudencia constitucional como por la especializada en la materia, una actividad peligrosa que coloca per se a la comunidad ante inminente peligro de recibir lesión".²⁷

De hecho, se estima que cada año en el mundo fallecen 1,2 millones de personas (más de 3,500 personas diarias) y 50 millones de personas sufren lesiones, por causas relacionadas con la conducción de vehículos,²⁸ respecto de lo cual la Organización Mundial de la Salud ha calificado los accidentes de tránsito como una epidemia para la sociedad.²⁹ Y, de especial relevancia para este caso, uno de los grupos de usuarios más vulnerables son los pasajeros del transporte público.³⁰

Ante ese peligro inherente a la actividad de conducir y además por estar ante la prestación de un servicio público,³¹ el Estado está llamado a intervenir con regulación para proteger las vidas de los

¹⁹ Cfr. Ley 105 de 1993 artículo 3 numeral 2

²⁰ Cfr. Ley 336 de 1996 artículo 2; H. Corte Constitucional Sentencia C-089 de 2011

²¹ Cfr. Decreto 2409 de 2018 artículo 4 inciso final

²² Cfr. H. Consejo de Estado Sala de Consulta y Servicio Civil Consejero Ponente: Álvaro Namén Vargas Bogotá D.C., treinta (30) de octubre de dos mil trece (2013).- Rad. No. 11001-03-06-000-2013-00392-00 Número interno: 2159

²³ Cfr. Ley 336 de 1996 art 5 y 56

²⁴ Cfr. H. Corte Constitucional Sentencias C-834 de 2001; C-533 de 2002; C-926 de 2007; C-089 de 2011

²⁵ "El desempeño logístico es un factor fundamental para competir en los mercados nacionales e internacionales, pues comprende un conjunto de variables que permiten optimizar los tiempos y costos de movilizar productos desde la fase de suministro hasta el consumidor final: infraestructura de transporte y calidad de los servicios de transporte de carga, y eficacia en los procesos de aduanas y puertos". Cfr. Informe Nacional de Competitividad 2016-2017. "El servicio de transporte de carga por carretera es un factor determinante para la competitividad del país, no sólo por su incidencia dentro de los costos de las mercancías, sino por ser la principal alternativa para su movilización". Documento Conpes 3489 de 2007. También Ministerio de Transporte, Boletín de Coyuntura.

²⁶ "(...) las disposiciones jurídicas reguladoras de los daños causados con vehículos y derivados del tránsito automotor, actividad lícita y permitida, claramente se inspira en la tutela de los derechos e intereses de las personas ante una lesión in potencial por una actividad per se en su naturaleza peligrosa y riesgosa (cas. civ. sentencia de 5 de octubre de 1997; 25 de octubre de 1999; 13 de diciembre de 2000), donde el factor de riesgo inherente al peligro que su ejercicio comporta, fija directrices normativas específicas." Cfr. H. Corte Suprema de Justicia. Sala de Casación Civil. Sentencia del 24 de agosto de 2009. Rad. 2001-01054

²⁷ Cfr. H. Corte Constitucional Sentencia C-468 de 2011; Sentencia C-089 de 2011; Sentencia T-609 de 2014.

²⁸ "Todos los años, más de 1,2 millones de personas fallecen como consecuencia de accidentes en las vías de tránsito y otros 50 millones sufren traumatismos." Cfr. Organización Mundial de la Salud.

²⁹ Cfr. Organización Mundial de la Salud <https://www.who.int/features/factfiles/roadsafety/es/>; <https://www.who.int/whr/2003/chapter6/es/index3.html>

³⁰ Cfr. Organización Mundial de la Salud https://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/report/es/

³¹ Al amparo del artículo 365 de la Constitución Política de Colombia, permite y ordena la intervención del Estado en beneficio de la comunidad. Al respecto, el Consejo de Estado y la Corte Constitucional han señalado que se considera que hay servicio público de transporte en los siguientes casos: "[e]l elemento definitorio de la diferencia entre uno y otro tipo de transporte es

Por la cual se decide una investigación administrativa

habitantes del territorio nacional, así como a implementar una policía administrativa³² (i.e., la Superintendencia de Transporte) que haga respetar las reglas jurídicas para que el mercado opere dentro del marco de la legalidad.

En esa medida, se han impuesto requisitos y controles sobre los vehículos,³³ conductores³⁴ y otros sujetos que intervienen en la actividad,³⁵ que tienden a mitigar los factores de riesgo en esa actividad,³⁶ a la vez que se han impuesto unas obligaciones y deberes a los prestadores de servicio público, puesto que "quien se vincula a ese tipo de actividades participa en la creación del riesgo que la misma entraña y, por lo tanto, tiene la obligación de extremar las medidas de seguridad, para evitar la causación de daños a otros y a sí mismos".³⁷

7.2.2 Cargas probatorias

En la Constitución Política y en la legislación se previeron unas reglas probatorias, como se pasa a explicar:

(i) En primer lugar, la Corte Constitucional ha señalado que la presunción de inocencia "se constituye en regla básica sobre la carga de la prueba".³⁸

Al respecto, se previó en la Constitución Política que "[e]l debido proceso se aplicará a toda clase de actuaciones judiciales y administrativas. [...] Toda persona se presume inocente mientras no se la haya

que, en el público, una persona presta el servicio a otra, a cambio de una remuneración, al paso que en el privado, la persona se transporta, o transporta objetos, en vehículos de su propiedad o que ha contratado con terceros. (...) (en el transporte privado) i) La actividad de movilización de personas o cosas la realiza el particular dentro de su ámbito exclusivamente privado; ii) Tiene por objeto la satisfacción de necesidades propias de la actividad del particular, y por tanto, no se ofrece la prestación a la comunidad; iii) Puede realizarse con vehículos propios. Si el particular requiere contratar equipos, debe hacerlo con empresas de transporte público legalmente habilitadas, como se estudia en el siguiente capítulo. iv) No implica, en principio, la celebración de contratos de transporte, salvo cuando se utilizan vehículos que no son de propiedad del particular; v) Es una actividad sujeta a la inspección, vigilancia y control administrativo con el fin de garantizar que la movilización cumpla con las normas de seguridad, las reglas técnicas de los equipos y la protección de la ciudadanía."

En el transporte público "i) Su objeto consiste en movilizar personas o cosas de un lugar a otro, a cambio a una contraprestación pactada normalmente en dinero. ii) Cumple la función de satisfacer las necesidades de transporte de la comunidad, mediante el ofrecimiento público en el contexto de la libre competencia; iii) El carácter de servicio público esencial implica la prevalencia del interés público sobre el interés particular, especialmente en relación con la garantía de su prestación - la cual debe ser óptima, eficiente, continua e ininterrumpida -, y la seguridad de los usuarios - que constituye prioridad esencial en la actividad del sector y del sistema de transporte (Ley 336/96, art. 2°). iv) Constituye una actividad económica sujeta a un alto grado de intervención del Estado; v) El servicio público se presta a través de empresas organizadas para ese fin y habilitadas por el Estado. vi) Todas las empresas operadoras deben contar con una capacidad transportadora específica, autorizada para la prestación del servicio, ya sea con vehículos propios o de terceros, para lo cual la Ley defiere al reglamento la determinación de la forma de vinculación de los equipos a las empresas (Ley 336/96, art. 22); vii) Su prestación sólo puede hacerse con equipos matriculados o registrados para dicho servicio; viii) Implica necesariamente la celebración de un contrato de transporte entre la empresa y el usuario. ix) Cuando los equipos de transporte no son de propiedad de la empresa, deben incorporarse a su parque automotor, a través de una forma contractual válida." Cfr. H. Corte Constitucional. Sentencias C-981 de 2010 C-033- de 2014

³² "El poder de policía comprende distintas manifestaciones del Estado encaminadas a limitar, regular o restringir los derechos y libertades con la finalidad de preservar el orden público, potestades que van desde las regulaciones generales hasta aquellos actos materiales de fuerza o de coerción que normalmente ejercen las autoridades públicas, enmarcándose allí también las funciones desarrolladas por las Superintendencias como organismos encargados de la inspección y vigilancia de las actividades mercantiles". Cfr. Superintendencia Bancaria. Concepto No. 2000023915-3. Noviembre 15 de 2000.

³³ V.gr. Reglamentos técnicos

³⁴ V.gr. los requisitos para solicitar la licencia de conducción. Cfr. H. Corte Constitucional Sentencia C-468 de 2011; Sentencia C-089 de 2011

³⁵ V.gr. en la Ley 769 de 2002 se imponen deberes a los peatones y en general a los usuarios de las vías nacionales.

³⁶ "[...] Esta Corporación ha resaltado la importancia de la regulación del transporte terrestre con el fin de asegurar el goce efectivo de la libertad de locomoción, que tiene una relevancia cardinal, al constituir una condición necesaria para el goce efectivo de otros derechos fundamentales, de tal manera que debe garantizarse su ejercicio en condiciones de seguridad." Cfr. H. Corte Constitucional Sentencia C-089 de 2011

³⁷ Cfr. H. Consejo de Estado Sala de lo Contencioso Administrativo Sección Tercera Subsección B Consejero Ponente (E): Danilo Rojas Betancourth Bogotá D. C., tres (03) de mayo de dos mil trece (2013). Radicación número: 15001-23-31-000-1995-15449-01(25699)

³⁸ Cfr. H. Corte Constitucional. Sentencia C-289 -12 M.P. Humberto Sierra Porto

Por la cual se decide una investigación administrativa

declarado judicialmente culpable".³⁹ El anterior precepto fue desarrollado en la Ley 1437 de 2011, así: "[e]n virtud del principio del debido proceso, las actuaciones administrativas se adelantarán de conformidad con las normas de procedimiento y competencia establecidas en la Constitución y la Ley, con plena garantía de los derechos de representación, defensa y contradicción. En materia administrativa sancionatoria, se observarán adicionalmente los principios de legalidad de las faltas y de las sanciones, de presunción de inocencia, de no reformatio in pejus y non bis in idem. [...] las autoridades y los particulares presumirán el comportamiento leal y fiel de unos y otros en el ejercicio de sus competencias, derechos y deberes."⁴⁰

Así, la Corte señaló que "corresponde siempre a la organización estatal la carga de probar que una persona es responsable (...) lo que se conoce como principio onus probandi incumbit actori. La actividad probatoria que despliegue el organismo investigador debe entonces encaminarse a destruir la presunción de inocencia de que goza el acusado, a producir una prueba que respete las exigencias legales para su producción, de manera suficiente y racional, en el sentido de acomodarse a la experiencia y la sana crítica".⁴¹

(ii) De otro lado, en la legislación procesal se previó que "[i]ncumbe a las partes probar el supuesto de hecho de las normas que consagran el efecto jurídico que ellas persiguen."⁴²

La doctrina, al explicar la función de la carga de la prueba, coincide en que permite al juzgador saber el sentido de su fallo, cuando quien tenía el deber de probar no pudo hacerlo o es insuficiente.⁴³ Explica Jairo Parra Quijano que "[e]s una regla que le crea a las partes una auto responsabilidad para que acredite los hechos que sirven de supuesto a las normas jurídicas cuya aplicación reclama y que, además le indica al juez como debe fallar cuando no aparecen probados tales hechos".⁴⁴

En el mismo sentido, Jorge Peyrano precisa que "[l]a regla de la carga de la prueba es más bien una regla de juicio que una regla de prueba, poniéndose de manifiesto su real importancia cuando no concurre prueba o ella es insuficiente, porque en tal caso se debe fallar contra la parte que corría el riesgo de no probar. Más que distribuir la prueba, reparte las consecuencias de la falta de prueba o certeza, y las normas que lo regulan son de naturaleza procesal".⁴⁵

En ese contexto, este Despacho considera el umbral probatorio para sancionar debe superar la duda razonable, siendo entonces superior al umbral que se requiere para simplemente abrir una investigación.

7.3 El caso concreto

Se previó en la Ley 1437 de 2011 que "[e]l acto administrativo que ponga fin al procedimiento administrativo de carácter sancionatorio deberá contener (...) 2. El análisis de hechos y pruebas con base en los cuales se impone la sanción. 3. Las normas infringidas con los hechos probados. (...)".⁴⁶

Así, con respeto del principio de necesidad de la prueba⁴⁷ conforme al cual "no existe ninguna libertad para que el funcionario decida con base en pruebas o circunstancias que no obren en el proceso",⁴⁸ el

³⁹ Cfr. Constitución Política de Colombia Artículo 29

⁴⁰ Cfr. Ley 1437 de 2011 Artículo 3

⁴¹ Cfr. H. Corte Constitucional. Sentencia C-269 -12 M.P. Humberto Sierra Porto

⁴² Cfr. Código General del Proceso artículo 167

⁴³ "(...) cada parte soporta en el proceso la carga de probar los presupuestos de la norma, que prevé el efecto jurídico favorable para dicha parte. De cualquier manera, que deba entenderse tal criterio para la distribución de la carga de la prueba". Cfr. MICHELLI, Gian Antonio. "La Carga de la Prueba". Ed TEMIS. 2004. Pág.57

⁴⁴ Cfr. PARRA QUIJANO, Jairo. Manual de Derecho Probatorio. Octava edición. ed. Librería del profesional 1998

⁴⁵ Cfr. PEYRANO, Jorge W. La Carga de la Prueba. XXXIV Congreso Colombiano de Derecho Procesal. Instituto Colombiano de Derecho Procesal. Septiembre 11-13 de 2013. Medellín. Ed. Universidad Libre. Pág.959

⁴⁶ Cfr. Ley 1437 de 2011 artículo 49 numeral 2 y 3

⁴⁷ "Artículo 164. Necesidad de la Prueba. Toda decisión judicial debe fundarse en las pruebas regular y oportunamente allegadas al proceso. Las pruebas obtenidas con violación del debido proceso son nulas de pleno derecho." Cfr. Código General del Proceso artículo 164

Por la cual se decide una investigación administrativa

Despacho procederá a apreciar y valorar las pruebas allegadas oportuna y regularmente al proceso bajo las reglas de la sana crítica.⁴⁹

Teniendo en cuenta lo anterior, se encuentra como hecho probado inicial que la Supertransporte, en cumplimiento de las funciones de inspección, vigilancia y control, practicó visita de inspección el día 26 de abril de 2016, con el objeto de "verificar el cumplimiento de los requisitos que dieron origen a la habilitación ya mencionada y aspectos propios de su funcionamiento, en la prestación del servicio público de transporte terrestre automotor (...)", de la cual se levantó Acta de visita obrante a folios 09 a 14 del expediente, la cual fue aprobada por quienes en ella intervinieron.

7.3.1 Respetto del cargo primero porque presuntamente no tiene relación contractual directa con la totalidad de sus conductores.

En la resolución de apertura, se imputó al Investigado el presente cargo por presuntamente no contratar directamente a la totalidad de sus conductores, infringiendo lo establecido en el artículo 36 de la Ley 336 de 1996, del cual se extrae como supuesto de hecho el siguiente:

- i) Los conductores de los equipos destinados al servicio público de transporte serán contratados directamente por la empresa operadora de transporte.

Frente a esta disposición normativa el Ministerio de Trabajo a través de la Oficina Asesora Jurídica⁵⁰ ha dicho que aquellos conductores de equipos destinados al servicio público de transporte, serán contratados como trabajadores vinculados mediante contrato de trabajo, por parte de las empresas operadoras del servicio" y que "de lo prescrito en la norma se verifica que las empresas de transporte serán los verdaderos empleadores de los conductores de los vehículos sean estos propietarios o no de los mismos (...). Por ello siendo el servicio de transporte un servicio público el conductor es un trabajador que debe estar vinculado mediante un contrato de trabajo con la empresa transportadora (...)"⁵¹.

En el mismo sentido, dicha cartera Ministerial indicó que "tenemos la contratación directa como una forma de vincular la responsabilidad de aquellas personas que ejercen la actividad transportadora, con la responsabilidad de las empresas habilitadas para prestar dicho servicio, aspectos que pretenden proteger los derechos sociales y económicos de los operadores de los equipos de transporte. Así las cosas, en el evento de desempeñar una actividad personal, continua, subordinada y remunerada, independientemente de la denominación y de la jornada de trabajo, nace entre las partes un vínculo laboral con las respectivas obligaciones que se derivan de todo contrato de trabajo esto es, el pago de salarios, prestaciones sociales vacaciones, seguridad social e indemnizaciones que se causen, al momento de la terminación del contrato de trabajo"⁵².

Ahora bien, respecto de la actividad del transporte y las obligaciones que ello implica, la Corte Constitucional en sentencia C-579 del 1999⁵³ indicó que la Ley 336 hace un énfasis especial en la necesidad de que la actividad del transporte se realice en condiciones de seguridad las cuales también se derivan de la situación de los conductores u operadores de los mismos. Por eso, en la Ley se atiende tanto a las necesidades de seguridad social de los conductores, como a sus requerimientos de capacitación y a la garantía del pago de sus salarios y del cumplimiento de jornadas máximas de trabajo.

Teniendo como fundamento el acta de visita⁵⁴ e informe de visita de inspección⁵⁵, a través de los cuales se determinó que el Investigado no contrató directamente a la totalidad de sus conductores, este

⁴⁸ Cfr. PARRA QUIJANO, Jairo. *Manual de Derecho Probatorio*. Ed. Librería del Profesional. Bogotá D.C. 2002 pp. 63-64.

⁴⁹ "Artículo 176. Apreciación de las Pruebas. 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." Cfr. Código General del Proceso artículo 176

⁵⁰ Ministerio de Trabajo. Oficina Asesora Jurídica. Radicado No. 08SE201712030000007445 del 30 de marzo de 2017.

⁵¹ Ibidem.

⁵² Ministerio de Trabajo. Oficina Asesora Jurídica. Radicado No. 08SE2018120300000023822 del 29 de junio de 2018.

⁵³ Corte Constitucional. Sentencia C-579 del 11 de agosto de 1999. MP. Eduardo Cifuentes Muñoz.

⁵⁴ Radicado No 20165600316352 del 10 de mayo de 2016.

⁵⁵ Memorando No. 20168200179673 del 13 de diciembre de 2016.

Por la cual se decide una investigación administrativa

Despacho concluye que el Investigado no infringió el artículo 36 de la Ley 336 de 1996, a partir de los siguientes hechos probados:

1. Durante la visita de inspección del día 26 de abril de 2016, la comisión le requirió a la investigada acerca de la relación de conductores que tiene para prestar el servicio de transporte, a lo que la empresa respondió que; *"la empresa no está operando los vehículos, estos se encuentran en alquiler mediante contrato que se adjunta, con conductores son responsabilidad de la empresa que contrata el vehículo"* (fol. 11).
2. Igualmente la comisión le solicitó a la investigada que presentara el último pago de nómina, a lo que la empresa investigada respondió: *"Se entrega pago de nómina evidenciando que solo se evidencia seguridad social de la parte administrativa, no existe conductores en la liquidación"* (fol. 12).
3. En el informe de la visita de inspección se indicó que, *"De igual manera en relación con la afiliación al Sistema General de Seguridad Social de los conductores que operan los vehículos en la modalidad especial, el acta de visita de inspección registra: Una vez revisada la planilla de seguridad social del mes de marzo se evidencia que en ella solo está la parte administrativa (...) "Lo anterior evidencia que la Cooperativa COOTRANSGUZ, no tiene contratados y afiliados al Sistema General de Seguridad Social, de manera directa a los conductores que operan los vehículos que prestan servicio público de transporte terrestre automotor especial, conforme lo establece los artículo 34 y 36 de la Ley 336 de 1996, en concordancia con lo previsto en el numeral 3 del artículo 2.2.1.6.4.1., del capítulo 6 del Decreto 1079 de 2015."* (fol. 127).

Por lo antepuesto y en vía de garantizar la legalidad de los actos administrativos que cursan en la Delegatura de de Tránsito y Transporte Terrestre Automotor en los cuales se realiza análisis de responsabilidad, y en los cuales es de suma importancia resultar que la viabilidad probatoria dentro de los procesos resulta ser el pilar fundamental de toda investigación, como efecto de esto la Delegatura determina su juicio con la totalidad de las pruebas obrantes en el expediente, y, sumado a que en el presente proceso se evidencia una falta de estas el Despacho considera procedente la aplicación del principio *in dubio pro administrado*.

En razón a lo expuesto ésta Delegatura en sujeción a los principios que orientan la función y actuación administrativa establecidos en el artículo 209 de la Carta Política, en concordancia con los fines del Estado consagrados en el artículo 2 de la Constitución Política⁵⁶, los cuales hacen referencia a la economía, imparcialidad, publicidad, celeridad, eficacia, entre otros⁵⁷; y en atención a la naturaleza de la prestación del Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor de Carga, realizado por la empresa aquí investigada, a la luz de la sana crítica (razón, lógica y experiencia), del conjunto probatorio obrante en el expediente, considera pertinente la aplicación del principio y garantía del *in dubio pro administrado* (en virtud del cual *"toda vez que si el Estado no cumple con la carga probatoria que le corresponde y existen dudas razonables respecto de la responsabilidad de quien está siendo objeto de investigación, la única respuesta posible es la exoneración"*⁵⁸), a través del cual se tiene que, ante cualquier duda ésta se resolverá a favor del administrado liberándolo de responsabilidad, puesto que no existe certeza con las pruebas obrantes en el expediente para determinar que la empresa aquí investigada no tiene relación contractual directa con la totalidad de sus conductores.

⁵⁶ Constitución Política de Colombia. Art. 2º. "Fines del Estado. Son fines esenciales del Estado: servir a la comunidad, promover la prosperidad general y garantizar la efectividad de los principios, derechos y deberes consagrados en la Constitución; facilitar la participación de todos en las decisiones que los afectan y en la vida económica, política, administrativa y cultural de la Nación; defender la independencia nacional, mantener la integridad territorial; asegurar la convivencia pacífica y la vigencia de un orden justo."

"Las autoridades de la República están instituidas para proteger a todas las personas residentes en Colombia, en su vida, honra, bienes, creencias y demás derechos y libertades, y para asegurar el cumplimiento de los deberes sociales del Estado y de los particulares."

⁵⁷ Sentencias T-1078 de 2001, T-487 de 2001 y T-295-07.

⁵⁸ Consejo de Estado, Sala de lo Contencioso Administrativo, radicación número: 05001-23-24-000-1996-00680-01 (20738) del 22 de octubre de 2012.

Por la cual se decide una investigación administrativa

Con base en todo lo anterior, este Despacho NO encuentra suficientemente **PROBADA LA RESPONSABILIDAD** por parte de la investigada, motivo por el cual **NO** se impondrá una sanción al mismo.

7.3.2 Respecto del cargo segundo porque presuntamente no vigila, así mismo tampoco constata la afiliación al sistema de seguridad social de la totalidad de sus conductores.

En la resolución de apertura, se imputó al Investigado el presente cargo por presuntamente no vigilar y constatar la afiliación al sistema general de seguridad social de sus conductores, infringiendo lo establecido en el artículo 34 de la Ley 336 de 1996, del cual se extrae que las empresas de transporte deberán cumplir con los siguientes supuestos de hecho:

- i) Vigilar y constatar su afiliación al sistema de seguridad social según lo prevean las disposiciones legales vigentes sobre la materia.

En atención a la necesidad propia de la presente discusión, el Despacho en gracia de concretar el alcance de los verbos rectores que determinan las normas sobre las cuales se fundamentó el presente cargo, se trae a colación la definición que trae el Diccionario de la Real Academia de la Lengua Española (DRAE) en cuanto a vigilar y constatar los cuales rigen el artículo 34 de la Ley 336 de 1996, siendo estos⁵⁹:

- (i) Vigilar: Observar algo o a alguien atenta y cuidadosamente. U. t. c. intr.
- (ii) Constar: Comprobar un hecho, establecer su veracidad o dar constancia de él.

La precitada disposición ha sido interpretada por el Ministerio de Trabajo a través de la Oficina Asesora Jurídica en los siguientes términos: "(...) *En los contratos de trabajo o en los de prestación de servicio, es el empleador y/o contratante, respectivamente, quien coloca al trabajador y/o contratista en riesgo en la labor de desempeñar o en el servicio contratado, siendo esta la razón por la cual, la legislación de seguridad social, establece la obligación de afiliación al sistema de seguridad social en riesgos laborales, a los empleadores que tienen a su servicio a trabajadores o a los contratistas de prestación de servicios, quienes deben realizar el pago a través de los contratantes y para el trabajador independiente es voluntaria*"⁶⁰.

Así mismo, que: "*de lo prescrito en la norma (...) serán los obligados al reconocimiento de todos los derechos y prerrogativas propias del contrato de trabajo, como lo es para el caso la afiliación al sistema general de seguridad social, en salud, pensión y riesgos laborales en calidad de trabajadores dependientes*"⁶¹.

Así mismo la misma cartera Ministerial, indicó lo siguiente: "(...) *Conforme a lo expuesto, la empresa operadora de transporte actúa como empleador de los conductores. Por ende, a su cargo estarán todas las obligaciones dispuestas en la Ley laboral, independientemente de la jornada laboral que cumplan los trabajadores o si estos son propietarios o no de los vehículos bajo las modalidades contractuales establecidas en el Código Sustantivo del Trabajo*"⁶².

De conformidad con lo anterior, tenemos que lo que se pretende con la obligación detallada es vigilar y constatar la afiliación al sistema de Seguridad social de los conductores siendo la empresa transportadora su empleador y realizando los aportes correspondientes a dicho sistema, aspectos que pretenden proteger los derechos sociales y económicos de los operadores de los equipos de transporte.

Así las cosas, teniendo como fundamento el acta de visita⁶³ e informe de visita de inspección⁶⁴, a través

⁵⁹ Real Academia de la Lengua Española (RAE), 2018, Recuperado el 11 de enero de 2019.

⁶⁰ Ministerio de Trabajo. Oficina Asesora Jurídica. Radicado No. 08SE201712030000007445 del 30 de marzo de 2017.

⁶¹ Ibidem.

⁶² Ministerio de Trabajo. Oficina Asesora Jurídica. Radicado No. 08SE201812030000023822 del 29 de junio de 2018.

⁶³ Radicado No. 20165600316352 del 10 de mayo de 2016.

⁶⁴ Memorando No. 20168200179673 del 13 de diciembre de 2016.

Por la cual se decide una investigación administrativa

de los cuales se determinó que el Investigado no vigiló ni constató en calidad de empleador que sus conductores estén afiliados al sistema general de seguridad social, este Despacho concluye que el Investigado no infringió el artículo 34 de la Ley 336 de 1996, a partir de los siguientes hechos probados:

1. Durante la visita de inspección del día 26 de abril de 2016, la comisión le requirió a la investigada acerca de la relación de conductores que tiene para prestar el servicio de transporte, a lo que la empresa respondió que; *"la empresa no está operando los vehículos, estos se encuentran en alquiler mediante contrato que se adjunta, con conductores son responsabilidad de la empresa que contrata el vehículo"* (fol. 11).
2. Igualmente la comisión le solicitó a la investigada que presentara la planilla de autoliquidación de aportes a seguridad social del último mes, a lo que la empresa investigada respondió: *"Se entrega la planilla evidenciando que solo se evidencia seguridad social de la parte administrativa, no existe conductores en la liquidación"* (fol. 11).
3. En el informe de la visita de inspección se indicó que, *"De igual manera en relación con la afiliación al Sistema General de Seguridad Social de los conductores que operan los vehículos en la modalidad especial, el acta de visita de inspección registra: Una vez revisada la planilla de seguridad social del mes de marzo se evidencia que en ella solo está la parte administrativa (...) "Lo anterior evidencia que la Cooperativa COOTRANSGUZ, no tiene contratados y afiliados al Sistema General de Seguridad Social, de manera directa a los conductores que operan los vehículos que prestan servicio público de transporte terrestre automotor especial, conforme lo establece los artículo 34 y 36 de la Ley 336 de 1996, en concordancia con lo previsto en el numeral 3 del artículo 2.2.1.6.4.1., del capítulo 6 del Decreto 1079 de 2015."* (fol. 127).

Por lo antepuesto y en vía de garantizar la legalidad de los actos administrativos que cursan en la Delegatura de de Tránsito y Transporte Terrestre Automotor en los cuales se realiza análisis de responsabilidad, y en los cuales es de suma importancia resultar que la viabilidad probatoria dentro de los procesos resulta ser el pilar fundamental de toda investigación, como efecto de esto la Delegatura determina su juicio con la totalidad de las pruebas obrantes en el expediente, y, sumado a que en el presente proceso se evidencia una falta de estas el Despacho considera procedente la aplicación del principio *in dubio pro administrado*.

En razón a lo expuesto ésta Delegatura en sujeción a los principios que orientan la función y actuación administrativa establecidos en el artículo 209 de la Carta Política, en concordancia con los fines del Estado consagrados en el artículo 2 de la Constitución Política⁶⁵, los cuales hacen referencia a la economía, imparcialidad, publicidad, celeridad, eficacia, entre otros⁶⁶; y en atención a la naturaleza de la prestación del Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor de Carga, realizado por la empresa aquí investigada, a la luz de la sana crítica (razón, lógica y experiencia), del conjunto probatorio obrante en el expediente, considera pertinente la aplicación del principio y garantía del *in dubio pro administrado* (en virtud del cual *"toda vez que si el Estado no cumple con la carga probatoria que le corresponde y existen dudas razonables respecto de la responsabilidad de quien está siendo objeto de investigación, la única respuesta posible es la exoneración"*⁶⁷), a través del cual se tiene que, ante cualquier duda ésta se resolverá a favor del administrado liberándolo de responsabilidad, puesto que no existe certeza con las pruebas obrantes en el expediente para

⁶⁵ Constitución Política de Colombia. Art. 2º. "Fines del Estado. Son fines esenciales del Estado: servir a la comunidad, promover la prosperidad general y garantizar la efectividad de los principios, derechos y deberes consagrados en la Constitución; facilitar la participación de todos en las decisiones que los afectan y en la vida económica, política, administrativa y cultural de la Nación; defender la independencia nacional, mantener la integridad territorial; asegurar la convivencia pacífica y la vigencia de un orden justo."

"Las autoridades de la República están instituidas para proteger a todas las personas residentes en Colombia, en su vida, honra, bienes, creencias y demás derechos y libertades, y para asegurar el cumplimiento de los deberes sociales del Estado y de los particulares."

⁶⁶ Sentencias T-1078 de 2001, T-487 de 2001 y T-295-07.

⁶⁷ Consejo de Estado, Sala de lo Contencioso Administrativo, radicación número: 05001-23-24-000-1996-00680-01 (20738) del 22 de octubre de 2012.

Por la cual se decide una investigación administrativa

determinar que la empresa aquí investigada no vigila, así mismo tampoco constata la afiliación al sistema de seguridad social de la totalidad de sus conductores.

Con base en todo lo anterior, este Despacho **NO** encuentra suficientemente **PROBADA LA RESPONSABILIDAD** por parte de la investigada, motivo por el cual **NO** se impondrá una sanción al mismo.

7.3.3 Respecto del cargo tercero porque presuntamente el vehículo de placas TGY920 no se encuentran amparado bajo las pólizas de Responsabilidad Civil Contractual (RCC) y Responsabilidad Civil Extracontractual (RCE), así mismo el monto de la cobertura de las pólizas de Responsabilidad Civil Contractual (RCC) No. AA002192 y Responsabilidad Civil Extracontractual (RCE) No. AA021194 respecto de los vehículos de placas Nos. TFO739, TSY242, THR574, TGZ737, TFO740, TBY344 y TFO769 es interior a 100 S.M.M.L.V.

En la resolución de apertura, se imputó al Investigado el presente cargo por presuntamente no amparar bajo pólizas RCC y RCE la totalidad de los vehículos vinculados, y teniendo en cuenta la relación de sesenta y nueve (69)⁶⁸ vehículos vinculados, presuntamente infringiendo lo establecido en el artículo 2.2.1.6.5.1 del Decreto ÚNICO Reglamentaria No. 1079 de 2015, norma de la cual se extrae que las empresas de transporte deben cumplir con los siguientes supuestos de hecho:

- i) Tomar con una compañía de seguros autorizada para operar en Colombia pólizas RCC y RCE.
- ii) Amparar bajo pólizas RCC los riesgos de: muerte, incapacidad permanente, incapacidad temporal, gastos médicos quirúrgicos, farmacéuticos y hospitalarios.
- iii) Amparar las pólizas RCC con un monto no inferior a 100 SMMLV por persona para los riesgos de: muerte, incapacidad permanente, incapacidad temporal, gastos médicos quirúrgicos, farmacéuticos y hospitalarios.
- iv) Amparar bajo pólizas RCE los riesgos de: Muerte o lesiones a una persona, Daños a bienes de terceros, y Muerte o lesiones a dos o más personas.
- v) Amparar las pólizas RCE con un monto no inferior a 100 SMMLV por persona para los riesgos de: Muerte o lesiones a una persona, Daños a bienes de terceros, y Muerte o lesiones a dos o más personas.

Como primera medida, el Despacho encuentra la necesidad de recordar que la seguridad y la legalidad, así como las garantías propias del servicio público del transporte de conformidad con las especificaciones mínimas, las normas y marcos técnicos tienen como objetivo la prevalencia la seguridad de los agentes intervinientes en la cadena de valor del transporte, pues estos presupuestos conllevan al Sector del Transporte por un camino de viabilidad y continuidad del servicio público bajo unos estándares que le son propios a un sistema transversal dentro de la economía colombiana, por lo que el Despacho encuentra necesario recordar, que las pólizas de responsabilidad contractual y extracontractual fungen como herramientas jurídicas sobre las cuales se encuentra cimentado la distribución de responsabilidades bajo cualquier circunstancia imprevisible e irresistible que pudiese presentarse al momento de ejecución de actividades de transporte.

Con fundamento en lo anterior, este Despacho encuentra que, en relación con el cargo tercero, la investigación provee los siguientes hechos probados:

1. Durante la visita del inspección del día 26 de abril de 2016, la comisión le requirió a la investigada acerca de la relación de vehículos vinculados que tiene para prestar el servicio de transporte, a lo que la empresa respondió que: *"se aporte una relación de doce (12) vehículo"* (fol. 123 CD).

⁶⁸ Radicado No. 20178200037553 del 24 de febrero de 2017 (visita del 07 de abril de 2016) y No. 20178200027303 del 13 de febrero de 2017 (visita del 10 de enero de 2017).

Por la cual se decide una investigación administrativa

2. La comisión le requirió a la investigada que presentara prueba que sustentara la existencia de las pólizas de responsabilidad contractual y extracontractual RCC y RCE, a lo que la empresa respondió, "La empresa cuenta con póliza de responsabilidad civil contractual No. AA021192 y AA021191 con vigencia a 12/05/2016, adquirida con la empresa Equidad Seguros" (fol. 56 y 88).
3. En el informe de la visita de inspección se indicó que, "La Empresa de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial COOPERATIVA DE TRANSPORTADORES DE PUERTO GUZMAN - COOTRANSGUZ con NIT. 900.354.470-2 aporta copia de documento expedido por la compañía de seguros EQUIDAD SEGUROS (folio 80) en la cual certifica la existencia de las pólizas RCE y RCC No. AA021192 y AA021194 vigentes hasta del 12 de mayo de 2016, sin embargo es posible observar que el monto de cobertura de cada uno de los amparos (a excepción del amparo lesiones o Muerte a dos o más personas" de la póliza RCE) son inferiores a los 100 S.M.M.L.V." (fol. 126).

Teniendo en cuenta lo anteriormente descrito, resulta evidente en el presente cargo que, la empresa investigada durante la visita de inspección suministró prueba de las pólizas RCC y RCE en virtud de las cuales se amparan los vehículos identificados con placas Nos. TFO739, TSY242, THR574, TGZ737, TFO740, TBY344 y TFO769 con periodo de amparo hasta el 12 de mayo de 2016, empero de lo expuesto la certificación de la aseguradora Equidad Seguros evidencia que las pólizas se constituyeron bajo una cobertura de la siguiente manera:

PÓLIZA DE RESPONSABILIDAD CIVIL EXTRA CONTRACTUAL No. AA021192

Daños a bienes de terceros	(60 SMMLV)
Lesiones o muerte de una persona	(60 SMMLV)
Lesiones o muerte de una o mas personas	(120 SMMLV)
Amparo patrimonial	(60 SMMLV)

PÓLIZA DE RESPONSABILIDAD CIVIL CONTRACTUAL No. AA021194

Muerte de pasajero	(60 SMMLV)
Incapacidad total o permanente	(60 SMMLV)
Incapacidad temporal	(60 SMMLV)
Gastos médicos en exceso del SOAT	(60 SMMLV)

Con lo cual, el Despacho evidencia que las pólizas de Responsabilidad Civil Extracontractual No. AA021192 y de Responsabilidad Civil Contractual No. AA021194 constituidas por la investigada con la finalidad de amparar a los vehículos identificados con placas Nos. TFO-739, TSY-242, THR-574, TGZ-737, TFO-740, TBY-344 y TFO-769 no cumplen con el monto exigido por el artículo 2.2.1.6.5.1 del Decreto Único Reglamentario 1079 de 2015.

Con base en todo lo anterior, este Despacho encuentra suficientemente **PROBADA LA RESPONSABILIDAD** por parte de la investigada, motivo por el cual se impondrá una sanción al mismo.

7.3.4 Respecto del cargo cuarto porque presuntamente no tiene convenio con un centro especializado para realizar actividades de mantenimiento preventivo y correctivo de los vehículos de acuerdo a las norma vigentes.

En la resolución de apertura, se imputó al Investigado el presente cargo por presuntamente no tener convenio con un centro especializado para realizar actividades de mantenimiento preventivo y correctivo de los vehículos, infringiendo lo establecido en los artículos 2 y 3 de la resolución 315 de 2013, aclarado por el artículo 1 de la resolución 378 de 2013.

Al respecto, esta Delegatura manifiesta que de la obligación prevista en los artículos 2 y 3 de la Resolución No. 315 de 2013 se extraen los siguientes supuestos de hecho:

Por la cual se decide una investigación administrativa

- (i) Las empresas de transporte terrestre automotor de pasajeros serán las responsables de realizar directamente el mantenimiento preventivo de los vehículos de servicio público vinculados a su parque automotor.
- (ii) El mantenimiento preventivo constituye una serie de intervenciones y reparaciones realizadas al vehículo con la finalidad de anticipar fallas o desperfectos;
- (iii) No podrá entenderse como mantenimiento preventivo las actividades de revisión o inspección, es decir las que realiza un Centro de Diagnóstico Automotor- CDA. Esto, teniendo en cuenta que la Norma Técnica Colombiana NTC 5385 del 14 de septiembre de 2011, específicamente en su numeral 4.1 señaló que "los Centros de Diagnóstico Automotor no deben prestar servicios de venta, mantenimiento, reparación, transformación de vehículos automotores y la venta de repuestos para vehículos automotores ni la promoción comercial en publicidad relacionada con estos servicios".
- (iv) El mantenimiento preventivo se realizará a cada vehículo en los periodos determinados por la empresa, para lo cual se garantizará como mínimo el mantenimiento cada dos (2) meses,
- (v) Para la realización del mantenimiento preventivo se deberá llevar una ficha de mantenimiento donde se consignará el registro de las intervenciones y reparaciones realizadas, indicando día, mes y año, centro especializado e ingeniero mecánico que lo realizó y el detalle de las actividades adelantadas durante la labor.

Es preciso resaltar por parte del Despacho el concepto No. 20181340077591 del 05 de marzo de 2018, emitido por la Oficina Asesora Jurídica del Ministerio de Transporte en relación con los centros especializados llamados a realizar el mantenimiento preventivo de los vehículos, al manifestar que deben cumplir unas condiciones mínimas en cuanto a estructura técnicas, de equipo y personal capacitado para tal fin. En lo referente al equipo, que este cuente con la tecnología necesaria para verificar el sistema eléctrico y de luces, la suspensión, chasis, emisiones contaminantes, estado de la carrocería y todos aquellos elementos y dispositivos necesarios para que el equipo preste el servicio en óptimas condiciones de seguridad y comodidad, y respecto del personal, que cuente por lo menos con un profesional y técnicos en la materia, del tal forma que puedan certificar la revisión que se realiza al vehículo, así como el mantenimiento preventivo y correctivo.

- (vi) Por su parte, el mantenimiento correctivo es aquel que se ejecuta en cualquier momento a vehículo ante la evidencia de una falla en cualquiera de sus componentes.
- (vii) Para la realización del mantenimiento correctivo se relacionarán las intervenciones realizadas indicando día, mes y año, centro especializado y técnico que realizó el mantenimiento, detalle de las actividades adelantadas durante la labor de mantenimiento correctivo y la aprobación de la empresa.

En efecto, la jurisprudencia de la Corte Suprema de Justicia⁶⁹, y de la Corte Constitucional han señalado sistemáticamente que "(i) la actividad de conducir un vehículo automotor no es un derecho; (ii) la actividad de conducir un vehículo automotor es una actividad peligrosa que pone en riesgo la vida de quienes conducen, de los demás conductores y de los peatones (...); la actividad de conducir vehículos automotores, ha sido considerada por la jurisprudencia constitucional como por la especializada en la

⁶⁹ "(...) las disposiciones jurídicas reguladoras de los daños causados con vehículos y derivados del tránsito automotor, actividad lícita y permitida, claramente se inspira en la tutela de los derechos e intereses de las personas ante una lesión in potentia por una actividad per se en su naturaleza peligrosa y riesgosa (cas. civ. sentencia de 5 de octubre de 1997; 25 de octubre de 1999; 13 de diciembre de 2000), donde el factor de riesgo inherente al peligro que su ejercicio comporta, fija directrices normativas específicas." Cfr. H. Corte Suprema de Justicia. Sala de Casación Civil. Sentencia del 24 de agosto de 2009. Rad. 2001-01054

Por la cual se decide una investigación administrativa

materia, una actividad peligrosa que coloca per se a la comunidad ante inminente peligro de recibir lesión".⁷⁰

Ahora, teniendo como fundamento el acta de visita⁷¹ e informe de visita de inspección⁷², a través de los cuales se determinó que el Investigado no realizó el mantenimiento preventivo de su parque automotor de acuerdo a las normas vigentes, este Despacho concluye que el Investigado infringió los artículos 2 y 3 de la resolución 315 de 2013, aclarado por el artículo 1 de la resolución 378 de 2013, a partir de los siguientes hechos probados:

1. Durante la visita de inspección del día 26 de abril de 2016, la comisión le requirió a la investigada acerca de la relación de vehículos vinculados que tiene para prestar el servicio de transporte, a lo que la empresa respondió que; *"se aporte una relación de doce (12) vehículo"* (fol. 123 CD).
2. La comisión durante la visita de inspección le solicitó a la investigada que presentara prueba de un convenio con un centro especializado para la revisión y mantenimiento preventivo del parque automotor vinculado en la modalidad de transporte especial, a lo que la empresa respondió: *"La empresa tiene convenio con Centro de Diagnóstico Automotor de Moca Putumayo para la realización de mantenimiento"* (fol. 12).
3. En el informe de la visita de inspección se indicó que, *"En el desarrollo de la visita de inspección, la comisión verificó que la COOPERATIVA DE TRANSPORTADORES DE PUERTO GUZMAN cuenta con un convenio suscrito con el Centro de Diagnóstico Automotor CDA DEL PUTUMAYO: en el mismo sentido y analizando la información aportada es posible verificar la existencia del mencionado convenio de prestación de servicios (folios 35 — 37) el cual fue suscrito el día veinticinco (25) de abril de 2016 y que tiene por objeto "establecer precios especiales por parte de EL CDA a los vehículos que forman parte del parque automotor de la empresa COOTRANSGUZ las inspecciones periódicas que deben realizarlos vehículos de servicio público como cumplimiento a los programas de revisión y mantenimiento preventivo" Sin embargo, es importante aclarar que los Centros de Diagnóstico Automotor habilitados por el Ministerio de Transporte, están autorizados para realizar revisiones y/o inspecciones conforme a las Normas Técnicas aplicables (NTC5375), Pero NO para ejecutar operaciones de mantenimientos preventivos"*.

El Despacho dentro de un análisis ajustado a derecho, observa que las obligaciones derivadas de los artículos 2 y 3 de la Resolución No. 315 de 2013, la cual fue aclarado por el artículo 1 de la Resolución No. 378 de 2013, se encuentran disímiles respecto de la formulación del cargo cuarto de la Resolución de apertura de investigación No. 62819 del 01 de diciembre de 2017, lo anterior teniendo como sustento la seguridad jurídica que debe prevalecer en cuenta a la intangibilidad o inalterabilidad de las decisiones de la administración, en este caso la Supertransporte no puede desconocer la idoneidad de sus decisiones y por consecuente profiere sus actos administrativos garantizando la protección de los derechos y las condiciones propias del régimen del derecho de transporte.

Con base en todo lo anterior, este Despacho **NO** encuentra suficientemente **PROBADA LA RESPONSABILIDAD** por parte de la investigada, motivo por el cual **NO** se impondrá una sanción al mismo.

7.3.5 Respecto del cargo quinto porque presuntamente no ha vinculado la totalidad de la capacidad transportadora autorizada mediante la Resolución No. 14 del 05 de febrero de 2016.

En la resolución de apertura, se imputó al Investigado el presente cargo por presuntamente no cumplir con la capacidad transportadora autorizada por el Ministerio de Transporte mediante Resolución No. 00501 del 05 de julio de 2012, puesto que se tienen trescientos setenta y nueve (379) vehículos vinculados respecto de cuatrocientos veintisiete (427) autorizados, existiendo una diferencia de cuarenta

⁷⁰ Cfr. H. Corte Constitucional Sentencia C-468 de 2011; Sentencia C-089 de 2011 y Sentencia T-609 de 2014

⁷¹ Radicado No. 20165600331252 del 16 de mayo de 2016.

⁷² Memorando No. 20178200015393 del 30 de enero de 2017.

Por la cual se decide una investigación administrativa

y ocho (48) vehículos. Así como tampoco presentaron contratos de transporte especial que sustenten la capacidad transportadora autorizada.

- (i) El parque automotor no podrá estar por fuera de los límites de la capacidad transportadora mínima y máxima fijada a la empresa.

Teniendo como fundamento las actas de visitas⁷³ e informes de visitas de inspección⁷⁴, este Despacho luego de analizar en conjunto la presente investigación, observa que existen los siguientes hechos probados:

1. El Ministerio de Transporte por medio de Resolución No. No. 14 del 05 de febrero de 2016 estableció la capacidad transportadora así:

CLASE DE VEHÍCULO	CAPACIDAD TRANSPORTADORA
Camionetas doble cabina con platón	Once (11) unidades

2. Durante la visita de inspección del día 26 de abril de 2016, la comisión le requirió a la investigada acerca de la relación de vehículos vinculados que tiene para prestar el servicio de transporte, a lo que la empresa respondió que; "se aporte una relación de doce (12) vehículo" (fol. 123 CD).
3. En la visita de inspección, la comisión le requirió a la investigada para presentar copia de los contratos que sustentan la capacidad transportadora, a lo que la empresa indicó que, "La capacidad transportadora de la empresa COOTRANSGUZ es de 14 de los cuales 12 se encuentran vinculados mediante contratos de prestación de servicio de transporte, faltando 2 por vincular" (fol. 14).
4. En el informe de la visita de inspección se manifestó que: "A pesar de que la Resolución 014 de 05 de febrero 2016 del Ministerio de Transporte otorgó una capacidad transportadora de 14 vehículos (tal como se observa en el recuadro anterior); según información prevista en el acta de visita de inspección y a la relación del parque automotor de servicio especial aportada por la inspeccionada en medio magnético, la Empresa de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial "COOPERATIVA DE TRANSPORTADORES DE PUERTO GUZMAN" "COOTRANSGUZ" con NIT. 900354470-2 no ha vinculado la totalidad de la capacidad transportadora en el siguiente sentido:" (fol. 127).

Estudiado el caso *sub examine*, esta Delegatura da aplicación a los principios de presunción de inocencia y buena fe, el primero de éstos que hace parte del derecho fundamental al debido proceso judicial o administrativo, y ha sido desarrollado por la Corte Constitucional así: "Esta garantía es una de las columnas sobre las cuales se configura todo Estado de Derecho y uno de los pilares fundamentales de las democracias modernas,⁷⁵ pues "sobre sus cimientos es factible configurar un equilibrio entre la libertad, la verdad y la seguridad de los ciudadanos".⁷⁶ En este sentido, constituye un límite al poder punitivo del Estado⁷⁷ ya que "tiene que ser desvirtuada por el Estado para que se haga posible la imposición de penas o de sanciones administrativas"⁷⁸, y el de buena fe, lo que da lugar a que no se permita determinar con certeza la presunta vulneración normativa señalada en el acto de apertura.

Con base en todo lo anterior, este Despacho EXONERARÁ al investigado frente a este cargo.

⁷³ Radicado No. 20165600284032 del 26 de abril de 2016.

⁷⁴ Memorando No. 20168200164483 del 28 de noviembre de 2016.

⁷⁵ Corte Constitucional. Sentencias C-774 de 2001, Magistrado Ponente Dr. Rodrigo Escobar Gil, fallo con aclaración de voto; T-827 de 2005, Magistrado Ponente Dr. Humberto Antonio Sierra Porto; T-331 de 2007, Magistrado Ponente Dr. Jaime Córdoba Triviño; C-720 de 2007 Magistrado Ponente Dra. Catalina Botero Marino, fallo con aclaración de voto; y T-346 de 2012, Magistrado Ponente Dra. Adriana María Guillen Arango.

⁷⁶ Corte Constitucional, Sentencia T-827 de 2005 (Magistrado Ponente Dr. Humberto Sierra Porto).

⁷⁷ Corte Constitucional, Sentencia C-317 de 2002 (Magistrado Ponente Dra. Clara Inés Vargas Hernández)

⁷⁸ Corte Constitucional, Sentencias T-460 de 1992 (Magistrado Ponente Dr. José Gregorio Hernández Galindo) y T-520 de 1992 (Magistrado Ponente Dr. José Gregorio Hernández Galindo).

Por la cual se decide una investigación administrativa

OCTAVO: Como consecuencia de lo anterior, este Despacho procederá a pronunciarse sobre la responsabilidad de la investigada como se pasa a explicar.

Se previó en la Ley 1437 de 2011 que "[e]l acto administrativo que ponga fin al procedimiento administrativo de carácter sancionatorio deberá contener (...) la decisión final de archivo o sanción y la correspondiente fundamentación".⁷⁹

Al respecto, para cada uno de los cargos investigados se ha identificado (i) la imputación fáctica y (ii) la imputación jurídica, verificando la congruencia de las mismas con la resolución de apertura.⁸⁰ Y, con base en las pruebas recaudadas en la investigación se procede a:

8.1. Exonerar de responsabilidad

Por no incurrir en la conducta del literal a) del párrafo del literal e) del artículo 46 de la Ley 336 de 1996 y no transgredir lo dispuesto en el artículo 36 de la Ley 336 de 1996, se exonerará de responsabilidad por el **CARGO PRIMERO** al Investigado.

Por no incurrir en la conducta del literal a) del párrafo del literal e) del artículo 46 de la Ley 336 de 1996 y no transgredir lo dispuesto en el artículo 34 de la Ley 336 de 1996, se exonerará de responsabilidad por el **CARGO SEGUNDO** al Investigado.

Por no incurrir en la conducta del literal a) del párrafo del literal e) del artículo 46 de la Ley 336 de 1996 y no transgredir lo dispuesto en los artículos 2 y 3 de la Resolución 315 de 2013, aclarada por el artículo 1 de la Resolución 378 de 2013, se exonerará de responsabilidad por el **CARGO CUARTO** al Investigado.

Por no incurrir en la conducta del literal a) del párrafo del literal e) del artículo 46 de la Ley 336 de 1996 y no transgredir lo dispuesto en el artículo 34 del Decreto 174 de 2001, se exonerará de responsabilidad por el **CARGO QUINTO** al Investigado.

8.2. Declarar responsable

Por incurrir en la conducta del literal a) del párrafo del literal e) del artículo 46 de la Ley 336 de 1996 y transgredir lo dispuesto en el artículo 2.2.1.6.5.1 del Decreto Único Reglamentario 1079 de 2015, se

⁷⁹ Cfr. Ley 1437 de 2011 artículo 49 numeral 4

⁸⁰ A este respecto, la Corte Constitucional y el Tribunal Administrativo han resaltado la importancia del Principio de Congruencia entre los hechos concretamente reprochados en la apertura y los hechos reprochados en el acto final:

La Corte Constitucional ha explicado que el principio de congruencia "es uno de los elementos constitutivos del derecho fundamental al debido proceso consagrado en el artículo 29 de la Constitución Política, en la medida que impide determinadas decisiones porque su justificación no surge del proceso por no responder en lo que en él se pidió, debatió, o probó. En este orden, se erige con tal importancia el principio de congruencia que su desconocimiento es constitutivo de las antes denominadas vías de hecho, hoy causales de procedibilidad de la acción de tutela contra providencias judiciales." Cfr. H. Corte Constitucional. Sentencia T-714 de 2013. M.P. José Ignacio Pretelt Chaljub

El Tribunal Administrativo de Cundinamarca, respecto de que en las investigaciones por prácticas restrictivas de la competencia, indicó que se debe actuar "(...) exclusivamente contra las pruebas y motivaciones que sirvieron de base para la expedición del acto en mención, de allí que no deba referirse a temas y pruebas no contemplados en la resolución, puesto que no puede pretender ejercer defensa sobre actuaciones o imputaciones que no se han formulado, o pruebas sobre las cuáles no se han basado la acusaciones". Cfr. H. Tribunal Administrativo de Cundinamarca. Sección segunda, Subsección A, expediente No. AT-2014-0016-01 del 23 de febrero de 2015

Otras autoridades administrativas también han señalado que "[...] como se ha sostenido, en las investigaciones administrativas sancionatorias el eje central es la formulación de cargos por cuanto, es en ese momento en el cual se delimita la conducta reprochada –imputación fáctica–, las normas presuntamente vulneradas –imputación normativa– y el alcance del procedimiento, garantizándose de esta forma el debido proceso y el derecho de defensa al investigado, por cuanto en ese instante procesal es en el cual va a saber a ciencia cierta de qué se le acusa y de qué situaciones debe defenderse. [...] de encontrarse en una investigación que no se cumplió con el principio de tipificación, el cual garantiza el debido proceso y derecho de defensa que le asiste al investigado, el operador administrativo está en la obligación de reestablecer los derechos fundamentales precitados, a través de la decisión que establezca procedente". Cfr. Superintendencia de Industria y Comercio Resoluciones 40564 de 2012 y 1516 de 2017

Por la cual se decide una investigación administrativa

declara la responsabilidad por el **CARGO TERCERO** a la Investigada, y se impondrán la sanción que a continuación se fijará y graduará.

8.2.1 Sanciones procedentes

De conformidad con lo previsto en la Ley 105 de 1993, así como en la Ley 336 de 1996, las sanciones aplicables, previamente establecidas en la resolución de apertura por violación a la normatividad de transporte son las siguientes:

PARA EL CARGO TERCERO:

"Artículo 46.-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:

PARAGRAFO. 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;" (Negrilla fuera del texto)*

8.2 Graduación de la sanción

Se previó en el artículo 50 de la Ley 1437 de 2011 que "(...) la gravedad de las faltas y el rigor de las sanciones por infracciones administrativas se graduarán atendiendo a los siguientes criterios, en cuanto resultaren aplicables: 1. Daño o peligro generado a los intereses jurídicos tutelados. 2. Beneficio económico obtenido por el infractor para sí o a favor de un tercero. 3. Reincidencia en la comisión de la infracción. 4. Resistencia, negativa u obstrucción a la acción investigadora o de supervisión. 5. Utilización de medios fraudulentos o utilización de persona interpuesta para ocultar la infracción u ocultar sus efectos. 6. Grado de prudencia y diligencia con que se hayan atendido los deberes o se hayan aplicado las normas legales pertinentes. 7. Renuencia o desacato en el cumplimiento de las órdenes impartidas por la autoridad competente. 8. Reconocimiento o aceptación expresa de la infracción antes del Decreto de pruebas".⁸¹

Para el caso que nos ocupa, la graduación corresponde a la siguiente:

FRENTE AL CARGO TERCERO, se procede a imponer una sanción consistente en **MULTA** equivalente a **VEINTICUATRO COMA NOVENTA Y UN (24,91) S.M.L.V.**, por un valor de **DIECISIETE MILLONES CIENTOS SETENTA Y NUEVE MIL CIENTO CUARENTA Y CINCO PESOS M/CTE (\$17.179.145.00)**, sanción a imponer corresponde al 15,30 % de los ingresos⁸² y al 3,56 % de la multa máxima aplicable para el año 2016, en razón a que la conducta desplegada por la aquí investigada contraría bienes jurídicos propios del régimen del derecho de transporte tales como: la seguridad, eficiencia en la prestación del servicio, así como la legalidad, así como las garantías constitucionales propias del servicio público del transporte de conformidad con las especificaciones mínimas e indicadores para la disminución de riesgos, con prevalencia del principio de seguridad, pues conlleva una prioridad en el Sistema, así como al Sector Transporte a una inseguridad jurídica respecto de las vicisitudes contractuales y extracontractuales que pueden llegar a ocurrir durante la operación de los vehículos de transporte.

8.3 Pago de la multa por parte del infractor

Respecto de la función que cumple esta actuación administrativa de carácter sancionatorio, el Consejo de Estado ha señalado que "[e]l fundamento de la potestad sancionatoria administrativa está en el deber

⁸¹ Cfr. Ley 1437 de 2011 artículo 50

⁸² Ibidem

Por la cual se decide una investigación administrativa

de obediencia al ordenamiento jurídico que la Constitución Política en sus artículos 4 inciso segundo, y 95 impone a todos los ciudadanos".⁸³

Entonces, la función es reafirmar la vigencia de la normatividad existente y el deber de obediencia de todos los ciudadanos, particularmente el infractor.⁸⁴ Es por esa misma razón que las sanciones, tanto las no-pecuniarias como las pecuniarias, deben ser asumidas por el infractor mismo:

(i) En relación con las sanciones no-pecuniarias, de Perogrullo se nota que no es posible que un tercero "pague" a nombre del sancionado. Lo anterior, porque por ejemplo la prohibición de ejercer el comercio -entendido como una inhabilidad-, o la cancelación o suspensión de la habilitación, entre otras, es una limitación que se impone para la persona misma, sin que sea transferible a otros que no han sido sancionados.⁸⁵

(ii) Sobre las sanciones pecuniarias, la Corte Constitucional ha explicado que su función no es enriquecer al Estado y no debe ser vista como una acreencia civil que puede ser satisfecha por cualquier persona. Por el contrario, al tratarse de un castigo, independientemente de que la Ley haya previsto expresamente la prohibición de pago por tercero no,⁸⁶ el pago debe ser hecho por el infractor:

"La multa es, pues, una sanción cuyo monopolio impositivo está en manos del Estado, que la aplica con el fin de forzar, ante la intimidación de su aplicación, al infractor a fin de que no vuelva a desobedecer las determinaciones legales (...) Atendiendo a la naturaleza sancionatoria de la multa, la jurisprudencia ha entendido que aquella no configura una 'deuda' en el mismo sentido en que lo son los créditos civiles. (...) Y es que no existe razón alguna para considerar que, como en ambos casos el medio liberatorio de la obligación es el dinero, la naturaleza jurídica de los créditos sea la misma. (...) su finalidad no es el enriquecimiento del erario, sino la represión de la conducta socialmente reprochable.

"Como consecuencia de su índole sancionatoria, la multa no es apta de modificarse o extinguirse por muchas de las formas en que lo hacen los créditos civiles (...). No está en poder del sujeto pasivo la transacción del monto de la misma o la posibilidad de negociar su imposición, así como no podría éste - pese a una eventual aquiescencia del Estado- ceder su crédito a un particular distinto, pues la finalidad de la multa es la de castigar al infractor de la Ley. (...) En fin, para la jurisprudencia ha sido claro que el carácter crediticio de la multa no la convierte en una deuda".⁸⁷

Con fundamento en la jurisprudencia citada, las sanciones acá impuestas deben ser satisfechas por el sujeto infractor.

En mérito de lo expuesto

⁸³ Cfr. H. Consejo de Estado Sala de Consulta y Servicio Civil Consejero Ponente: Álvaro Namén Vargas Bogotá D.C., treinta (30) de octubre de dos mil trece (2013).- Rad. No. 11001-03-06-000-2013-00392-00 Número interno: 2159

⁸⁴ "En la actualidad, es innegable que a través del derecho administrativo sancionador se pretende garantizar la preservación y restauración del ordenamiento jurídico, mediante la imposición de una sanción que no sólo repruebe sino que también prevenga la realización de todas aquellas conductas contrarias al mismo. Se trata, en esencia, de un poder de sanción ejercido por las autoridades administrativas que opera ante el incumplimiento de los distintos mandatos que las normas jurídicas imponen a los administrados y aún a las mismas autoridades públicas." Cfr. H. Corte Constitucional Sentencia C-818 de 2005

⁸⁵ Cfr. Código de Comercio artículos 14 y ss. H. Corte Constitucional. Sentencias C-544 de 2005 MP Marco Gerardo Monroy Cabra; C-353 de 2009 MP Jorge Iván Palacio Palacio.

⁸⁶ Por ejemplo, en el régimen de protección de la competencia se prohibió que los pagos de las multas impuestas a personas naturales sean "[c]ubiertos ni asegurados o en general garantizados, directamente o por interpuesta persona, por la persona jurídica a la cual estaba vinculada la persona natural cuando incurrió en la conducta; ni por la matriz o empresas subordinadas de esta; ni por las empresas que pertenezcan al mismo grupo empresarial o estén sujetas al mismo control de aquella." Cfr. Ley 1340 de 2009 artículo 26 Parágrafo.

⁸⁷ Cfr. H. Corte Constitucional. Sentencias Sentencia C-041 de 1994, MP Eduardo Cifuentes Muñoz; C-194 de 2005. MP Marco Gerardo Monroy Cabra.

Por la cual se decide una investigación administrativa

RESUELVE

ARTÍCULO PRIMERO: EXONERAR a la empresa de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial **COOPERATIVA DE TRANSPORTADORES DE PUERTO GUZMAN - COOTRANSGUZ** con NIT. 900.354.470-2, de conformidad con la parte motiva de la presente Resolución:

Del **CARGO PRIMERO** por no incurrir en la conducta del literal a) del párrafo del literal e) del artículo 46 de la Ley 336 de 1996 y en la no transgresión del artículo 36 de la Ley 336 de 1996 de conformidad con la parte motiva de la presente investigación.

Del **CARGO SEGUNDO** por no incurrir en la conducta del literal a) del párrafo del literal e) del artículo 46 de la Ley 336 de 1996 y en la no transgresión del artículo 34 de la Ley 336 de 1996, de conformidad con la parte motiva de la presente investigación.

Del **CARGO CUARTO** por no incurrir en la conducta del literal a) del párrafo del literal e) del artículo 46 de la Ley 336 de 1996 y en la no transgresión de los artículos 2 y 3 de la Resolución 315 de 2013, aclarada por el artículo 1 de la Resolución 378 de 2013, de conformidad con la parte motiva de la presente investigación.

Del **CARGO QUINTO** por no incurrir en la conducta del literal a) del párrafo del literal e) del artículo 46 de la Ley 336 de 1996 y en la transgresión del artículo 34 del Decreto 174 de 2001 de conformidad con la parte motiva de la presente investigación.

ARTICULO SEGUNDO: Declarar RESPONSABLE a la empresa de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial **COOPERATIVA DE TRANSPORTADORES DE PUERTO GUZMAN - COOTRANSGUZ** con NIT. 900.354.470-2, de conformidad con la parte motiva de la presente Resolución:

Del **CARGO SEGUNDO** por incurrir en la conducta del literal a) del párrafo del literal e) del artículo 46 de la Ley 336 de 1996 y por infringir lo previsto en el artículo 2.2.1.6.5.1 del Decreto Único Reglamentario 1079 de 2015.

ARTÍCULO TERCERO: SANCIONAR a la empresa de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial **COOPERATIVA DE TRANSPORTADORES DE PUERTO GUZMAN - COOTRANSGUZ** con NIT. 900.354.470-2 frente a:

CARGO TERCERO con MULTA por el valor de **DIECISIETE MILLONES CIENTOS SETENTA Y NUEVE MIL CIENTO CUARENTA Y CINCO PESOS M/CTE (\$17.179.145.00)**, sanción a imponer corresponde al 15,30 % de los ingresos⁸⁸ y al 3,56 % de la multa máxima aplicable para el año 2016.

PARÁGRAFO PRIMERO: Para efectos del pago de la multa el sancionado deberá dentro de los cinco (5) días hábiles siguientes a la fecha en que quede en firme esta providencia, de conformidad con lo establecido en el artículo 87 del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo, comunicarse a las líneas telefónicas (57-1) 2693370 y línea gratuita nacional 01 8000 915 615, 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 TRANSPORTE en la cuenta corriente 223-03504-9.

PARÁGRAFO SEGUNDO: Efectuado el pago de la multa, la empresa sancionada deberá allegar al Grupo Financiero y Cobro Control de Tasa de Vigilancia, vía fax, correo certificado o a través de cualquier otro medio idóneo, copia legible del recibo de consignación indicando investigación administrativa Delegada de Tránsito, nombre y Nit de la empresa y número de la resolución de fallo.

⁸⁸ Ibidem

Por la cual se decide una investigación administrativa

PARÁGRAFO TERCERO: Vencido el plazo de acreditación del pago sin que este se haya demostrado, se procederá a su cobro persuasivo y/o coactivo por parte del Grupo de Cobro Persuasivo y Jurisdicción Coactiva de la Superintendencia de Transporte, teniendo en cuenta que la presente resolución presta mérito ejecutivo de acuerdo a lo previsto en el artículo 99 de la Ley 1437 de 2011.

ARTÍCULO CUARTO: NOTIFICAR el contenido de la presente Resolución por conducto de la Secretaría General de la Superintendencia de Transporte, al representante legal o quien haga sus veces de la empresa de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial **COOPERATIVA DE TRANSPORTADORES DE PUERTO GUZMAN - COOTRANSGUZ** con NIT. 900.354.470-2, de acuerdo con lo establecido en el artículo 66 y siguientes del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo.

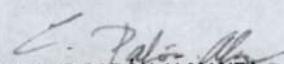
ARTÍCULO QUINTO: Contra la presente Resolución procede el Recurso de Reposición ante el Superintendente Delegado de Tránsito y Transporte Terrestre subsidiariamente el Recurso de Apelación ante el Superintendente de Transporte, dentro de los diez (10) días hábiles siguientes a su notificación.

ARTÍCULO SEXTO: Una vez en firme la presente Resolución en los términos del artículo 87 del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo remítase copia de la misma al Grupo de Cobro Persuasivo y Jurisdicción Coactiva de la Superintendencia de Transporte.

NOTIFÍQUESE Y CÚMPLASE

0 0 0 9 6 0

2 9 MAR 2019


CAMILO PABÓN ALMANZA

SUPERINTENDENTE DELEGADO DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE
TERRESTRE

Proyectó: JLM.
Revisó: VRR

Notificar:

COOPERATIVA DE TRANSPORTADORES DE PUERTO GUZMAN - COOTRANSGUZ
Representante legal o quien haga sus veces
Dirección CRA 1 NO 1 - 15 BRR LOS PRADOS
PUERTO GUZMAN / PUTUMAYO



CAMARA DE COMERCIO DEL PUTUMAYO

COOPERATIVA DE TRANSPORTADORES DE PUERTO GUZMAN

Fecha expedición: 2019/03/22 - 18:23:37 **** Recibo No. S000446586 **** Num. Operación. 90-RUE-20190322-0050
LA INSCRIPCIÓN PROPORCIONA SEGURIDAD Y CONFIANZA EN LOS NEGOCIOS
RENUEVE SU INSCRIPCIÓN A MÁS TARDAR EL 01 DE ABRIL DE 2019 Y EVITE SANCIONES DE HASTA 17 S.M.L.M.V

*** CERTIFICADO EXPEDIDO A TRAVES DEL PORTAL DE SERVICIOS VIRTUALES (SII) ***
CODIGO DE VERIFICACIÓN w6qHqWZr6l

CERTIFICADO DE EXISTENCIA Y REPRESENTACIÓN LEGAL O DE INSCRIPCIÓN DE DOCUMENTOS.

Con fundamento en las inscripciones del Registro de Entidades sin Ánimo de Lucro y de la Economía Solidaria,

CERTIFICA

NOMBRE, SIGLA, IDENTIFICACIÓN Y DOMICILIO

NOMBRE o RAZÓN SOCIAL: COOPERATIVA DE TRANSPORTADORES DE PUERTO GUZMAN
SIGLA: COOTRANSGUZ
ORGANIZACIÓN JURÍDICA: ENTIDAD SIN ANIMO DE LUCRO
CATEGORÍA : PERSONA JURÍDICA PRINCIPAL
NIT : 900354470-2
ADMINISTRACIÓN DIAN : PUERTO ASIS
DOMICILIO : PUERTO GUZMAN

MATRICULA - INSCRIPCIÓN

INSCRIPCIÓN NO : S0002484
FECHA DE INSCRIPCIÓN : ABRIL 23 DE 2010
ULTIMO AÑO RENOVADO : 2016
FECHA DE RENOVACION DE LA INSCRIPCIÓN : MAYO 17 DE 2016
ACTIVO TOTAL : 411,276,000.00

LA ENTIDAD NO HA CUMPLIDO CON LA OBLIGACIÓN LEGAL DE RENOVAR SU INSCRIPCIÓN

UBICACIÓN Y DATOS GENERALES

DIRECCIÓN DEL DOMICILIO PRINCIPAL : CRA 1 NO 1 - 15 BRR LOS PRADOS
MUNICIPIO / DOMICILIO: 86571 - PUERTO GUZMAN
TELÉFONO COMERCIAL 1 : 3184635263
TELÉFONO COMERCIAL 2 : NO REPORTÓ
TELÉFONO COMERCIAL 3 : NO REPORTÓ
CORREO ELECTRÓNICO No. 1 : cootransguz@gmail.com

DIRECCIÓN PARA NOTIFICACIÓN JUDICIAL : CRA 1 NO 1 - 15 BRR LOS PRADOS
MUNICIPIO : 86571 - PUERTO GUZMAN
TELÉFONO 1 : 3184635263
CORREO ELECTRÓNICO : cootransguz@gmail.com

CERTIFICA - ACTIVIDAD ECONÓMICA

ACTIVIDAD PRINCIPAL : H4921 - TRANSPORTE DE PASAJEROS

CERTIFICA - CONSTITUCIÓN

POR ACTA NÚMERO 001 DEL 12 DE MARZO DE 2010 DE LA ACTA DE ASAMBLEA DE CONSTITUCION, REGISTRADO EN ESTA CÁMARA DE COMERCIO BAJO EL NÚMERO 5351 DEL LIBRO I DEL REGISTRO DE ENTIDADES SIN ANIMO DE LUCRO EL 26 DE ABRIL DE 2010, SE INSCRIBE : LA CONSTITUCIÓN DE PERSONA JURIDICA DENOMINADA COOPERATIVA DE TRANSPORTADORES DE PUERTO GUZMAN.

CERTIFICA - REFORMAS



CAMARA DE COMERCIO DEL PUTUMAYO
COOPERATIVA DE TRANSPORTADORES DE PUERTO GUZMAN

Fecha expedición: 2019/03/22 - 18:23:37 **** Recibo No. S000446586 **** Num. Operación. 90-RUE-20190322-0050
LA INSCRIPCIÓN PROPORCIONA SEGURIDAD Y CONFIANZA EN LOS NEGOCIOS
RENUOVE SU INSCRIPCIÓN A MÁS TARDAR EL 01 DE ABRIL DE 2019 Y EVITE SANCIONES DE HASTA 17 S.M.L.M.V

*** CERTIFICADO EXPEDIDO A TRAVÉS DEL PORTAL DE SERVICIOS VIRTUALES (SII) ***
CODIGO DE VERIFICACIÓN w6qHqWZr6l

DOCUMENTO	FECHA	PROCEDENCIA DOCUMENTO	INSCRIPCIÓN	FECHA
DOC.PRIV.	20120829	MCOCA	RE01-7494	20120829

CERTIFICA - VIGENCIA

TERMINO DE DURACION: INDEFINIDA.

CERTIFICA - OBJETO SOCIAL

OBJETO SOCIAL: A) EL OBJETO SOCIAL DE LA COOPERATIVA ES EL SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE TERRESTRE AUTOMOTOR ESPECIAL, CON UN RADIO DE ACCIÓN EN EL TERRITORIO NACIONAL, DE ACUERDO A LA NORMATIVIDAD ESTABLECIDA POR LAS LEYES, DECRETOS, RESOLUCIONES Y NORMAS QUE RIJAN LA MATERIA. B) PRESTAR EL SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE TERRESTRE AUTOMOTOR COLECTIVO MUNICIPAL DE PASAJEROS, PRESTAR EL SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE TERRESTRE AUTOMOTOR DE PASAJEROS POR CARRETERA, PRESTAR EL SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE TERRESTRE AUTOMOTOR INDIVIDUAL DE PASAJEROS EN VEHÍCULOS TAXI, PRESTAR EL SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE TERRESTRE AUTOMOTOR DE CARGA Y PRESTAR EL SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE TERRESTRE AUTOMOTOR MIXTO, DE CONFORMIDAD CON LA NORMATIVIDAD QUE RIGE EN LA REPÚBLICA DE COLOMBIA. PARA EL CUMPLIMIENTO DEL OBJETO SOCIAL, LA COOPERATIVA EJECUTARÁ LAS SIGUIENTES ACTIVIDADES: 1.- CONSEGUIR LOS CONTRATOS DE TRANSPORTE DE ASALARIADOS O EMPLEADOS CON LAS DIFERENTES EMPRESAS Y ENTIDADES PÚBLICAS Y PRIVADAS QUE LABOREN EN EL MUNICIPIO DE PUERTO GUZMÁN PUTUMAYO Y EN EL RESTO DE MUNICIPIO DE COLOMBIA QUE REQUIERAN EL SERVICIO; 2.- ESTABLECER TALLERES DE MECÁNICA DIESEL Y AUTOMOTRIZ PARA LA REPARACIÓN DE VEHÍCULOS TANTO DE MOTOR COMO DE LAMINA Y PINTURA; 3.- ESTABLECER ALMACENES PARA LA ADQUISICIÓN Y VENTA DE TODA CLASE DE PARTES DE VEHÍCULOS EN GENERAL, LLANTAS Y DEMÁS INSUMOS DEL TRANSPORTE, BIEN A PROVEEDORES NACIONALES O EXTRANJEROS (IMPORTACIÓN); 4.- EJECUTAR TODA CLASE DE OPERACIONES DE CRÉDITO ACTIVO O PASIVO; 5.- EMITIR BONOS OBLIGACIONALES PARA INCREMENTAR EL CAPITAL; 6.- ADQUIRIR, ENAJENAR Y TOMAR EN ARRENDAMIENTO BIENES RAÍCES PARA EL USO DE SUS ESTABLECIMIENTOS DE ESTACIONES DE SERVICIO, PARQUEADEROS, BODEGAS Y HOTELES; 7.- LOS SERVICIOS DE GIROS, ENCOMIENDAS Y PAQUETEADO DENTRO Y FUERA DEL TERRITORIO NACIONAL. 8.- CONTRATAR EL PERSONAL TÉCNICO, PROFESIONAL O ESPECIALIZADO QUE REQUIERA SEGÚN EL CASO; 9.- COMPRAR, VENDER, ADQUIRIR, ENAJENAR A CUALQUIER TÍTULO TODA CLASE DE BIENES MUEBLES O INMUEBLES, TOMAR O DAR DINERO EN PRÉSTAMO A INTERÉS, GRAVAR EN CUALQUIER FORMA SUS BIENES MUEBLES O INMUEBLES, DAR EN PREnda LOS PRIMEROS E HIPOTECAR LOS SEGUNDOS, GIRAR, ENDOSAR, ADQUIRIR, ACEPTAR, PROTESTAR, PAGAR O CANCELAR TODA CLASE DE TÍTULOS VALORES Y ACEPTARLOS EN PAGO, TENER DERECHOS SOBRE MARCAS, DIBUJOS, PATENTES, INSIGNIAS, CONSEGUIR REGISTRO DE MARCAS, PATENTES Y PRIVILEGIOS, CEDERLOS A CUALQUIER TÍTULO; PROMOVER Y FORMAR EMPRESAS DE LA MISMA ÍNDOLE O DE NEGOCIOS DIRECTAMENTE RELACIONADOS CON SU OBJETO SOCIAL Y APORTAR A ELLOS TODA CLASE DE BIENES EN EL CONTRATO DE SOCIEDAD O ASOCIACIÓN PARA LA EXPLOTACIÓN DE NEGOCIOS QUE CONSTITUYAN SU OBJETO O QUE SE RELACIONEN DIRECTAMENTE CON ÉL, ADQUIRIR O ENAJENAR A CUALQUIER TÍTULO: INTERESES, PARTICIPACIONES O ACCIONES EN EMPRESAS DE LA MISMA ÍNDOLE O AFINES QUE SE RELACIONEN DIRECTAMENTE CON SU OBJETO; EJERCER LA REPRESENTACIÓN O AGENCIA DE PERSONAS NATURALES O JURÍDICAS DEDICADAS A LAS MISMAS ACTIVIDADES O AQUELLOS QUE SE RELACIONEN DIRECTAMENTE CON SU OBJETO, Y EN GENERAL, HACER EN CUALQUIER PARTE, SEA EN NOMBRE PROPIO O POR CUENTA DE TERCEROS O EN PARTICIPACIÓN CON ELLOS, TODA CLASE DE OPERACIONES Y EJECUTAR TODA CLASE DE ACTO O CONTRATOS, BIEN SEA INDUSTRIALES, COMERCIALES O FINANCIEROS SIEMPRE QUE SEAN NECESARIOS Y BENÉFICOS PARA EL LOGRO DE LOS FINES QUE DESARROLLA Y QUE DE UNA MANERA DIRECTA SE RELACIONEN CON SU OBJETO SOCIAL.

CERTIFICA - ÓRGANOS DE ADMINISTRACIÓN

FUNCIÓNES DEL REPRESENTANTE LEGAL: EL GERENTE TENDRÁ LAS SIGUIENTES FUNCIÓNES: A) PLANEAR, ORGANIZAR, EJECUTAR Y CONTROLAR LA ADMINISTRACIÓN DE LA COOPERATIVA. B) NOMBRAR Y REMOVER EL PERSONAL ADMINISTRATIVO. C) ATENDER LAS RELACIONES DE LA ADMINISTRACIÓN CON LOS ÓRGANOS DE VIGILANCIA Y CONTROL, LOS ASOCIADOS Y OTRAS INSTITUCIONES PÚBLICAS Y PRIVADAS. D) PROPONER ANTE EL CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN CAMBIOS EN LA ESTRUCTURA OPERATIVA, NORMAS, POLÍTICAS DE PERSONAL, NIVELES DE CARGOS Y ASIGNACIONES. E) ELABORAR Y SOMETER A LA APROBACIÓN DEL CONSEJO DE



CAMARA DE COMERCIO DEL PUTUMAYO
COOPERATIVA DE TRANSPORTADORES DE PUERTO GUZMAN

Fecha expedición: 2019/03/22 - 18:23:37 **** Recibo No. S000446586 **** Num. Operación. 90-RUE-20190322-0050
LA INSCRIPCIÓN PROPORCIONA SEGURIDAD Y CONFIANZA EN LOS NEGOCIOS
RENUOVE SU INSCRIPCIÓN A MÁS TARDAR EL 01 DE ABRIL DE 2019 Y EVITE SANCIONES DE HASTA 17 S.M.L.M.V

*** CERTIFICADO EXPEDIDO A TRAVES DEL PORTAL DE SERVICIOS VIRTUALES (SII) ***

CODIGO DE VERIFICACION w6qHqWZr6l

ADMINISTRACIÓN LOS REGLAMENTOS DE CARÁCTER INTERNO RELACIONADOS CON EL CUMPLIMIENTO DEL OBJETO SOCIAL DE LA COOPERATIVA. F) GESTIONAR Y REALIZAR NEGOCIACIONES DE FINANCIAMIENTO EXTERNOS Y PROGRAMAS DE COOPERACIÓN TÉCNICA, SEGÚN AUTORIZACIÓN DEL CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN. G) ORDENAR LOS GASTOS DE ACUERDO AL PRESUPUESTO, FIRMAR LOS CHEQUES EN ASOCIO CON EL TESORERO, PREVIO VISTO BUENO DEL REVISOR FISCAL. H) VERIFICAR DIARIAMENTE EL ESTADO DE CAJA. I) REPRESENTAR JUDICIAL Y EXTRAJUDICIALMENTE A LA COOPERATIVA Y CONFERIR MANDATOS Y PODERES ESPECIALES. J) CELEBRAR DIRECTAMENTE CONTRATOS Y OPERACIONES DEL GIRO NORMAL DE LAS ACTIVIDADES DE LA COOPERATIVA CUYA CUANTÍA NO SEA SUPERIOR A SETECIENTOS (700) SALARIOS MÍNIMOS LEGALES MENSUALES Y OTRAS DE MAYOR CUANTÍA CON AUTORIZACIÓN DEL CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN. K) PRESENTAR TRIMESTRALMENTE INFORMES POR ESCRITO DE SUS GESTIONES Y LABORES AL CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN. L) FIRMAR EL BALANCE GENERAL Y ESTADO DE PÉRDIDAS Y EXCEDENTES DE LA COOPERATIVA. M) REMITIR OPORTUNAMENTE TODO TIPO DE DOCUMENTOS QUE SEAN OBLIGATORIOS AL DANCOSAL Y A LAS DEMÁS ENTIDADES A LAS QUE SEA NECESARIO POR MANDATO DE LA LEY O POR COMPROMISO SEGÚN ACUERDOS O CONTRATOS. N) PREPARAR LOS PROYECTOS DE PLANES DE DESARROLLO Y ACTIVIDADES, DEL PRESUPUESTO ANUAL, DE REGLAMENTOS DE SERVICIO Y DE OTRO TIPO SEGÚN ACUERDO O SOLICITUDES DEL CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN Y SOMETERLOS A SU ESTUDIO Y APROBACIÓN. O) REALIZAR LAS DEMÁS ACTIVIDADES QUE LE FIJE EL CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN Y OTRAS COMPATIBLES CON SU CARGO. P) PREPARAR Y PRESENTAR PROPUESTAS EN INVITACIONES Y LICITACIONES PÚBLICAS DE ADJUDICACIÓN DE CONTRATOS DE TRANSPORTE DE EMPRESAS PÚBLICAS Y PRIVADAS Y, ADJUDICACIÓN DE RUTAS Y HORARIOS, ANTE ENTES MUNICIPALES Y NACIONALES DEL RAMO. Q) PREPARAR Y PRESENTAR PROPUESTAS EN PROCESOS DE SELECCIÓN REGIDOS POR EL ESTATUTO DE CONTRATACIÓN DE LA ADMINISTRACIÓN PÚBLICA, EN CUALQUIER CUANTÍA.

CERTIFICA

CONSEJO DE ADMINISTRACION - PRINCIPALES

POR ACTA NÚMERO 001 DEL 12 DE MARZO DE 2010 DE ACTA DE ASAMBLEA DE CONSTITUCION, REGISTRADO EN ESTA CÁMARA DE COMERCIO BAJO EL NÚMERO 5351 DEL LIBRO I DEL REGISTRO DE ENTIDADES SIN ÁNIMO DE LUCRO EL 26 DE ABRIL DE 2010, FUERON NOMBRADOS :

CARGO	NOMBRE	IDENTIFICACION
PRINCIPAL	PANTOJA SANDOVAL EDGAR	CC 18,123,782

POR ACTA NÚMERO 001 DEL 12 DE MARZO DE 2010 DE ACTA DE ASAMBLEA DE CONSTITUCION, REGISTRADO EN ESTA CÁMARA DE COMERCIO BAJO EL NÚMERO 5351 DEL LIBRO I DEL REGISTRO DE ENTIDADES SIN ÁNIMO DE LUCRO EL 26 DE ABRIL DE 2010, FUERON NOMBRADOS :

CARGO	NOMBRE	IDENTIFICACION
PRINCIPAL	CASANOVA RUEDA LUDY LILIANA	CC 69,009,603

POR ACTA NÚMERO 001 DEL 12 DE MARZO DE 2010 DE ACTA DE ASAMBLEA DE CONSTITUCION, REGISTRADO EN ESTA CÁMARA DE COMERCIO BAJO EL NÚMERO 5351 DEL LIBRO I DEL REGISTRO DE ENTIDADES SIN ÁNIMO DE LUCRO EL 26 DE ABRIL DE 2010, FUERON NOMBRADOS :

CARGO	NOMBRE	IDENTIFICACION
PRINCIPAL	BENAVIDES ZAMORA JAIRO ALONSO	CC 97,425,424

CERTIFICA

CONSEJO DE ADMINISTRACION - SUPLENTE

POR ACTA NÚMERO 001 DEL 12 DE MARZO DE 2010 DE ACTA DE ASAMBLEA DE CONSTITUCION, REGISTRADO EN ESTA CÁMARA DE COMERCIO BAJO EL NÚMERO 5351 DEL LIBRO I DEL REGISTRO DE ENTIDADES SIN ÁNIMO DE LUCRO EL 26 DE ABRIL DE 2010, FUERON NOMBRADOS :

CARGO	NOMBRE	IDENTIFICACION
-------	--------	----------------



CAMARA DE COMERCIO DEL PUTUMAYO
COOPERATIVA DE TRANSPORTADORES DE PUERTO GUZMAN

Fecha expedición: 2019/03/22 - 18:23:38 **** Recibo No. 5000446586 **** Num. Operación. 90-RUE-20190322-0050
LA INSCRIPCIÓN PROPORCIONA SEGURIDAD Y CONFIANZA EN LOS NEGOCIOS
RENUOVE SU INSCRIPCIÓN A MÁS TARDAR EL 01 DE ABRIL DE 2019 Y EVITE SANCIONES DE HASTA 17 S.M.L.M.V

*** CERTIFICADO EXPEDIDO A TRAVES DEL PORTAL DE SERVICIOS VIRTUALES (SII) ***
CODIGO DE VERIFICACIÓN w6qHqWZr6l

SUPLENTE CARDENAS RODRIGUEZ WILLINGTON JESUS CC 18,184,811

FOR ACTA NÚMERO 001 DEL 12 DE MARZO DE 2010 DE ACTA DE ASAMBLEA DE CONSTITUCION, REGISTRADO EN ESTA CÁMARA DE COMERCIO BAJO EL NÚMERO 5351 DEL LIBRO I DEL REGISTRO DE ENTIDADES SIN ÁNIMO DE LUCRO EL 26 DE ABRIL DE 2010, FUERON NOMBRADOS :

CARGO	NOMBRE	IDENTIFICACION
SUPLENTE	CASANOVA RUEDA JINY	CC 69,007,779

POR ACTA NÚMERO 001 DEL 12 DE MARZO DE 2010 DE ACTA DE ASAMBLEA DE CONSTITUCION, REGISTRADO EN ESTA CÁMARA DE COMERCIO BAJO EL NÚMERO 5351 DEL LIBRO I DEL REGISTRO DE ENTIDADES SIN ÁNIMO DE LUCRO EL 26 DE ABRIL DE 2010, FUERON NOMBRADOS :

CARGO	NOMBRE	IDENTIFICACION
SUPLENTE	CARDONA ZAMORA URIEL	CC 79,731,006

CERTIFICA

REPRESENTANTES LEGALES - PRINCIPALES

POR ACTA NÚMERO 003 DEL 16 DE AGOSTO DE 2016 DE CONSEJO DE ADMINISTRACION, REGISTRADO EN ESTA CÁMARA DE COMERCIO BAJO EL NÚMERO 448 DEL LIBRO III DEL REGISTRO DE ENTIDADES DE LA ECONOMÍA SOLIDARIA EL 08 DE NOVIEMBRE DE 2016, FUERON NOMBRADOS :

CARGO	NOMBRE	IDENTIFICACION
REPRESENTANTE LEGAL	MOLINA RUEDA RAIMOND ANDREI	CC 1,124,852,431

IMPORTANTE

LA PERSONA JURIDICA DE QUE TRATA ESTE CERTIFICADO SE ENCUENTRA SUJETA A LA INSPECCION, VIGILANCIA Y CONTROL DE LAS AUTORIDADES QUE EJERCEN ESTA FUNCION, POR LO TANTO DEBERA PRESENTAR ANTE LA AUTORIDAD CORRESPONDIENTE, EL CERTIFICADO DE REGISTRO RESPECTIVO, EXPEDIDO POR LA CAMARA DE COMERCIO, DENTRO DE LOS 10 DIAS HABILIS SIGUIENTES A LA FECHA DE INSCRIPCION, MAS EL TERMINO DE LA DISTANCIA CUANDO EL DOMICILIO DE LA PERSONA JURIDICA SIN ANIMO DE LUCRO QUE SE REGISTRA ES DIFERENTE AL DE LA CAMARA DE COMERCIO QUE LE CORRESPONDE. EN EL CASO DE REFORMAS ESTATUTARIAS ADEMAS SE ALLEGARA COPIA DE LOS ESTATUTOS.TODA AUTORIZACION, PERMISO, LICENCIA O RECONOCIMIENTO DE CARACTER OFICIAL, SE TRAMITARA CON POSTERIORIDAD A LA INSCRIPCION DE LAS PERSONAS JURIDICAS SIN ANIMO DE LUCRO EN LA RESPECTIVA CAMARA DE COMERCIO

CERTIFICA

LA INFORMACIÓN ANTERIOR HA SIDO TOMADA DIRECTAMENTE DEL FORMULARIO DE MATRÍCULA Y RENOVACIÓN DILIGENCIADO POR EL COMERCIANTE



Portal web: www.supertransporte.gov.co
Oficina Administrativa: Calle 63 No. 6A-45, Bogotá D.C.
PBX: 352 87 00
Correspondencia: Calle 37 No. 28B-21, Bogotá D.C.
Línea Atención al Ciudadano: 01 8000 915615

Al contestar, favor citar en el asunto este
No. de Registro 20195500087621



20195500087621

Bogotá, 01/04/2019

Señor (a)
Representante Legal y/o Apoderado (a)
Cooperativa De Transportadores De Puerto Guzman
CARRERA 1 No 1-15 BARRIO LOS PRADOS
PUERTO GUZMAN - PUTUMAYO

Asunto: Citación Notificación

Respetado(a) señor(a):

De manera atenta, me permito comunicarle que la Superintendencia de Transporte, expidió la(s) resolución(es) No(s) 960 de 29/03/2019 por la(s) cual(es) se DECIDE 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.

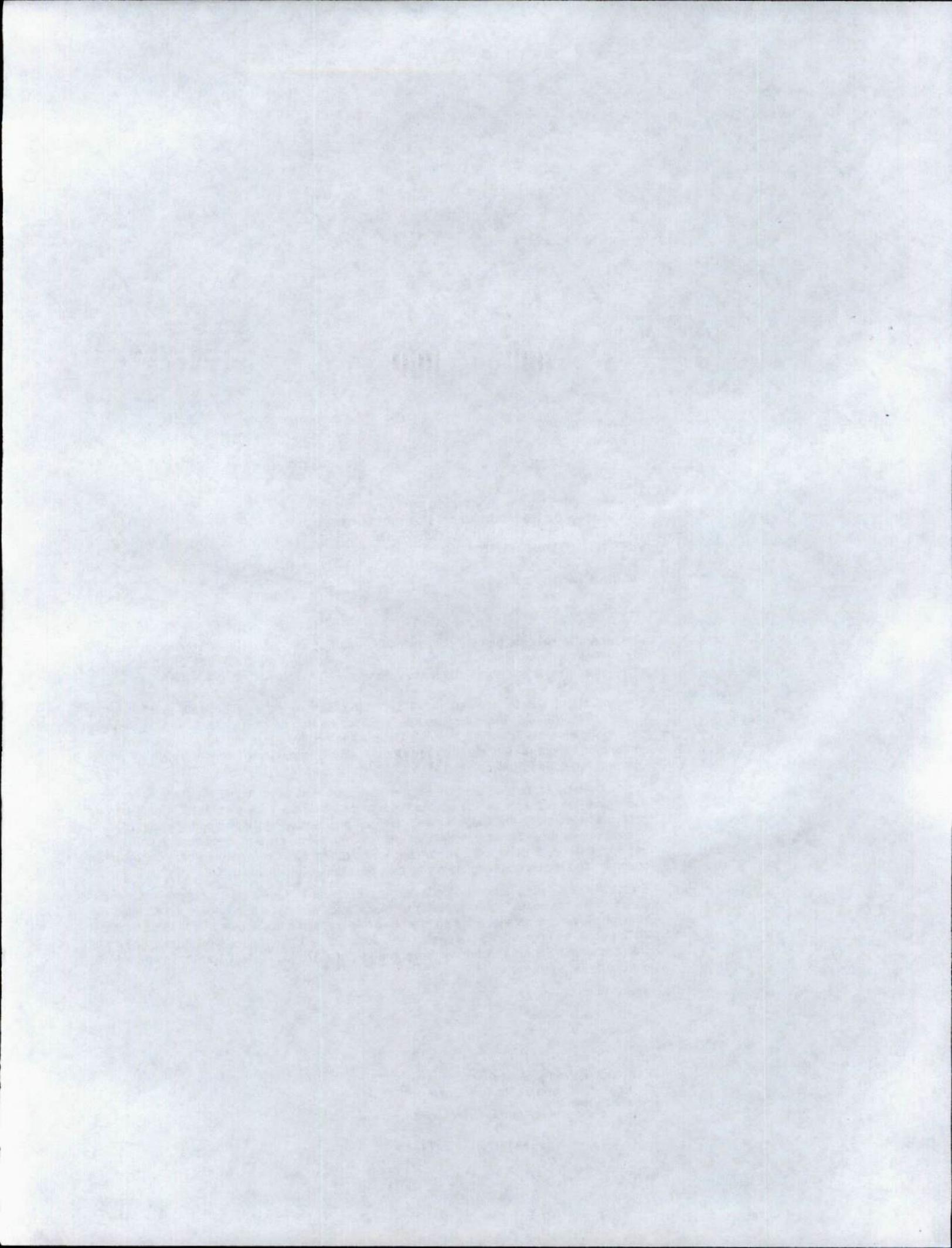
En el caso que desee hacer uso de la opción de realizar el trámite de notificación electrónica para futuras ocasiones, usted señor(a) representante legal deberá diligenciar en su totalidad la autorización que se encuentra en el archivo Word anexo a la Circular 16 del 18 de junio de 2012 la cual se encuentra 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.

Fernando Alfredo Pérez Alarcón
Coordinador Grupo de Notificaciones

Proyectó: Elizabeth Bulla

C:\Users\elizabethbulla\Desktop\PLANTILLAS_DIARIAS-MODELO CITATORIO 2018.odt





Libertad y Orden

Superintendencia de Puertos y Transporte
República de Colombia

**PROSPERIDAD
PARA TODOS**



Servicios Postales
Nacionales S.A.
NIT 900.062917-9
DG 25 G 96 A 55
Línea Nat: 01 8000 111 210

EMITENTE

razón Social:
SUPERINTENDENCIA DE
PUERTOS Y TRANSPORTES -
PUERTOS Y TRANSPORTES
Calle 37 No. 28B-21 Barrio
Candabamba

ciudad: BOGOTÁ D.C.

departamento: BOGOTÁ D.C.

Código Postal: 111311395

Código RA: RA105558451CO

DESTINATARIO

razón Social:
Sociedad De Transportadores De
Carga Guzman

dirección: CARRERA 1 No 1-15
CALLE LOS PRADOS

ciudad: PUERTO GUZMAN

departamento: PUTUMAYO

Código Postal:

hora Pre-Admisión:
15:45:52

Reporte Lic de carga 000700 del 20/05/2011
Res. Mascara Express 019567 del 05/03/2011

IS
PU

MORA

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

472 Motivos de Devolución		<input checked="" type="checkbox"/> Desconocido	<input type="checkbox"/> No Existe Número
<input type="checkbox"/> Dirección Errada	<input type="checkbox"/> Rehusado	<input type="checkbox"/> Cerrado	<input type="checkbox"/> No Reclamado
<input type="checkbox"/> No Reside	<input type="checkbox"/> Fallecido	<input type="checkbox"/> Fuerza Mayor	<input type="checkbox"/> No Contactado
<input type="checkbox"/> Fecha 1: DIA MES AÑO	<input type="checkbox"/> Fecha 2: DIA MES AÑO	<input type="checkbox"/> R	<input type="checkbox"/> D
Nombre del distribuidor:	Nombre del distribuidor:		
Centro de Distribución:	C.C.		
Observaciones:	Observaciones:		

Fecha 1: **11** DIA **ABR** MES **2019** AÑO
 Nombre del distribuidor: **Wilton Cesar Burbano C**
 Centro de Distribución: **C.C. 18.126.545**

