

REPÚBLICA DE COLOMBIA



MINISTERIO DE TRANSPORTE

SUPERINTENDENCIA DE TRANSPORTE

RESOLUCIÓN No. 7540 DE 07/09/2020

“Por la cual se abre una investigación administrativa mediante la formulación de pliego de cargos”

**EL DIRECTOR DE INVESTIGACIONES DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE
TERRESTRE**

En ejercicio de las facultades legales, en especial las previstas en la Ley 105 de 1993, Ley 336 de 1996, Ley 769 de 2002, Ley 1383 de 2010, Ley 1437 de 2011, Ley 1843 de 2017, Decreto 1079 de 2015, Decreto 2409 de 2018, Resolución 718 de 2018 y,

CONSIDERANDO

PRIMERO: Que en el artículo 365 de la Constitución Política se establece que “[l]os 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 (...). En todo caso, el Estado mantendrá la regulación, el control y la vigilancia de dichos servicios (...)”.

SEGUNDO: Que “[l]a operación del transporte público en Colombia es un servicio público bajo la regulación del Estado, quien ejercerá el control y la vigilancia necesarios para su adecuada prestación en condiciones de calidad, oportunidad y seguridad”¹.

TERCERO: Que la Superintendencia de Transporte es un organismo descentralizado del orden nacional, de carácter técnico, con personería jurídica, autonomía administrativa, financiera y presupuestal, adscrito al Ministerio de Transporte².

De igual forma, la Superintendencia de Transporte tiene como objeto 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

¹ Ley 105 de 1993, artículo 3, numeral 3.

² Cfr. Artículo 3 del Decreto 2409 de 2018.

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”.

“Por la cual se abre una investigación administrativa mediante la formulación de pliego de cargos”

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 transporte⁴, sin perjuicio de las demás funciones previstas en la Ley.

En esa medida, se previó que estarán sometidas a inspección, vigilancia y control de la Superintendencia de Transporte⁵: (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 Transporte⁶, establecidas en la Ley 105 de 1993⁷, 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 legales⁸. (Subrayado fuera de texto original).

CUARTO: Que la Superintendencia de Transporte es competente para conocer el presente asunto en la medida en que:

Le fueron asignadas funciones de vigilancia y control sobre los organismos de tránsito⁹. Lo anterior, de conformidad con lo establecido en el parágrafo 3 del artículo 3 de la Ley 769 de 2002¹⁰, de acuerdo con el cual: “[l]as Autoridades, los organismos de tránsito, las entidades públicas o privadas que constituyan organismos de apoyo serán vigiladas y controladas por la Superintendencia de Puertos y Transporte”¹¹. (Subrayado fuera de texto original).

Ostenta la competencia para la verificación del cumplimiento de los criterios técnicos de los sistemas o equipos automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de presuntas infracciones de tránsito (en adelante SAST), en virtud de lo consagrado en el artículo 3 de la Ley 1843 de 2017 en el que se dispone: “[l]a Superintendencia de Puertos y Transporte tendrá como función: Adelantar, de oficio o a petición de parte, acciones tendientes a verificar el cumplimiento de los criterios técnicos definidos por el Ministerio de Transporte y la Agencia de Seguridad Vial (...)”.

De igual forma, se tiene que en el evento en que la Supertransporte encuentre incumplimientos por parte de la autoridad de tránsito en los mencionados criterios técnicos podrá “(...) iniciar investigación correspondiente la cual podrá concluir con la suspensión de las ayudas tecnológicas hasta tanto cumplan los criterios técnicos definidos”¹². (Subrayado fuera de texto original).

En ese sentido y por estar frente al ejercicio de funciones relativas al uso de SAST por parte de los organismos de tránsito, el Estado está llamado a: (i) intervenir en la regulación para proteger las vidas de los habitantes del territorio nacional, así como (ii) a implementar una policía

⁴ Decreto 2409 de 2018, artículo 4.

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 “Por la cual se dictan disposiciones básicas sobre el transporte, se redistribuyen competencias recursos entre la Nación y las Entidades Territoriales, se reglamenta la planeación en el sector transporte y se dictan otras disposiciones”

⁸ 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.

⁹ De acuerdo con lo establecido en el parágrafo tercero del artículo 3 de la Ley 769 de 2002 modificado por la Ley 1383 de 2010 “[s]erán vigiladas y controladas por la Superintendencia de Puertos y Transporte las autoridades, los organismos de tránsito, las entidades públicas o privadas que constituyan organismos de apoyo”.

¹⁰ “Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones”.

¹¹ Lo anterior de conformidad con lo indicado en el artículo 2.3.1.8.3. del Decreto 1079 de 2015, en el que se establece que “[d]e conformidad con lo establecido en el artículo 14, parágrafo 1 de la Ley 769 de 2002, la vigilancia y supervisión de los Centros de Enseñanza Automovilística corresponderá a la Superintendencia de Puertos y Transporte, sin perjuicio de la inspección y vigilancia que tiene la autoridad competente en cada entidad territorial certificada en educación”.

¹² Cfr. Ley 1843 de 2017, artículo 3

“Por la cual se abre una investigación administrativa mediante la formulación de pliego de cargos”

administrativa¹³ (i.e., la Superintendencia de Transporte) que garantice el cumplimiento de las normas a cargo de tales organismos.

QUINTO: Que en el numeral 3 del artículo 22 del Decreto 2409 del 2018 se establece como función de la Dirección de Investigaciones de Tránsito y Transporte Terrestre “[t]ramitar y decidir, en primera instancia, las investigaciones administrativas que se inicien, de oficio o a solicitud de cualquier persona, por la presunta infracción a las disposiciones vigentes en relación con la debida prestación del servicio público de transporte, servicios conexos a este, así como la aplicación de las normas de tránsito”.

SEXTO: Que teniendo en cuenta que la Organización Mundial la Salud - OMS identificó que (i) el COVID19 tiene un comportamiento similar a los coronavirus del Síndrome Respiratorio de Oriente Medio (MERS) y del Síndrome Respiratorio Agudo Grave (SARS), en los cuales se ha identificado que los mecanismos de transmisión son: 1) gotas respiratorias al toser y estornudar, 2) contacto indirecto por superficies inanimadas, y 3) aerosoles por micro-gotas, (ii) que de acuerdo con la OMS, existe suficiente evidencia para indicar que el coronavirus (2019-nCoV), se transmite de persona a persona pudiendo traspasar fronteras geográficas a través de pasajeros infectados; la sintomatología suele ser inespecífica, con fiebre, escalofríos y dolor muscular, pero puede desencadenar en una neumonía grave e incluso la muerte y (iii) que, a la fecha, no existe un medicamento, tratamiento o vacuna para hacer frente al virus y, en consecuencia, por su sintomatología y forma de obrar en la persona, genera complicaciones graves y que, de acuerdo con las recomendaciones de los expertos, la forma más efectiva de evitar el contagio es tener una higiene permanente de manos y mantener los sitios de afluencia de público debidamente esterilizados, fue expedida la Resolución 385 del 12 de marzo de 2020¹⁴ por el Ministerio de Salud y Protección Social en la que se decretó la emergencia sanitaria en todo el territorio nacional con el fin de prevenir y controlar la propagación del Coronavirus COVID-19 y de mitigar sus efectos, en las que fueron incluidas medidas para garantizar la prestación de servicio público de transporte, adoptando las medidas higiénicas correspondientes¹⁵.

En esa medida, mediante el Decreto 417 del 17 de marzo de 2020 fue declarado el estado de emergencia económica, social y ecológica en todo el territorio nacional.

6.1 Aislamiento preventivo obligatorio en el territorio nacional

Así las cosas, por medio del Decreto 457 del 22 de marzo de 2020, el Gobierno Nacional ordenó el aislamiento preventivo obligatorio de todas las personas habitantes de la República de Colombia a partir del 25 de marzo hasta el 13 de abril de 2020, dejando de presente que para efectos de lograr el aislamiento preventivo obligatorio se limitaría totalmente la circulación de personas y vehículos por el territorio nacional¹⁶, con las excepciones previstas en en el artículo 3° dicho acto administrativo¹⁷, las cuales se estipularon con la finalidad de garantizar el derecho a la vida, a la salud y a supervivencia, y a la satisfacción de demanda de abastecimiento de bienes de necesidad.

¹³ Parágrafo Segundo del Artículo 1 de la Resolución No. 6255 de 2020 de la Superintendencia de Transporte: “Las disposiciones establecidas en el presente artículo no aplicarán para aquellos procesos, medidas, trámites y actuaciones administrativas que deban ser llevadas a cabo, incluyendo investigaciones y decisiones, en el marco de la emergencia declarada y las actividades que sean necesarias para prevenir, mitigar y atender la emergencia sanitaria por causa del nuevo Coronavirus COVID-19”.

¹⁴ “Por la cual se declara la emergencia sanitaria por causa del coronavirus COVID-19 y se adoptan medidas para hacer frente al virus”.

¹⁵ De esa forma, se decretaron medidas sanitarias con el objeto de prevenir y controlar la propagación del COVID.19 en el territorio nacional y mitigar sus efectos, en las que se adoptaron entre las otras, las siguientes medidas “(...) 2.7 Ordenar a los responsables de los medios de transporte públicos y privados y a quienes lo operen a adoptar las medidas higiénicas y demás que correspondan para evitar el contagio y la propagación del COVID-19. 2.8 Ordenar a los destinatarios de las circulares que han expedido los diferentes ministerios para la prevención del contagio del COVID-19, cumplir, con carácter vinculante, las recomendaciones y directrices allí impartidas”.

¹⁶ En lo que respecta al servicio público de transporte terrestre de pasajeros, se estableció en el artículo 4 que “se deberá garantizar el servicio público de transporte terrestre, por cable, fluvial y marítimo de pasajeros (...) que sean necesarios para prevenir, mitigar y atender la emergencia sanitaria por causa del Coronavirus COVID-19 (...)”.

¹⁷ Decreto 457 del 22 de marzo del 2020 “Por el cual se imparten instrucciones en virtud de la emergencia sanitaria generada por la pandemia del Coronavirus COVID-19 y el mantenimiento del orden público”.

“Por la cual se abre una investigación administrativa mediante la formulación de pliego de cargos”

Asimismo, se expidieron los siguientes decretos: (i) Decreto 531 del 8 de abril de 2020, mediante el que se ordenó el aislamiento preventivo obligatorio a partir del 13 de abril hasta el 27 de abril de 2020; (ii) Decreto 593 del 27 de abril de 2020, a través del cual se ordenó el aislamiento preventivo obligatorio desde el 27 de abril hasta el 11 de mayo de 2020; (iii) Decreto 636 del 6 de mayo de 2020, en virtud del cual se ordenó el aislamiento preventivo obligatorio desde el 11 de mayo de hasta el 25 de mayo de 2020, prorrogado por el Decreto 689 del 22 de mayo de 2020 hasta el 31 de mayo de 2020; (iv) Decreto 749 del 28 de mayo de 2020, mediante el que se ordenó el aislamiento preventivo obligatorio desde el 1 de junio hasta el 1 de julio de 2020; (v) Decreto 878 del 25 de junio de 2020, a través del cual prorrogó la vigencia del Decreto 749 de 2020 hasta el 15 de julio de 2020, y en consecuencia se extendieron sus medidas establecidas hasta las doce de la noche del día 15 de julio de 2020; y (vi) Decreto 990 del 9 de julio de 2020, en virtud del cual se ordenó el aislamiento preventivo obligatorio de todas las personas habitantes de la República de Colombia, del 16 de julio hasta el 1° de agosto de 2020.

Y, en lo que respecta a la movilidad, se estableció en el Decreto 990 de 2020 que “[s]e deberá garantizar el servicio público de transporte terrestre, por cable, fluvial y marítimo de pasajeros, de servicios postales y distribución de paquetería, en el territorio nacional, que sean estrictamente necesarios para prevenir, mitigar y atender la emergencia sanitaria por causa del Coronavirus COVID-19 y las actividades permitidas en el artículo 3.

Se deberá garantizar el transporte de carga, el almacenamiento y la logística para la carga”¹⁸.

6.2. Prestación del servicio público de transporte terrestre durante el estado de emergencia

En el Decreto 482 del 26 de marzo de 2020 se dictaron medidas sobre la prestación del servicio público de transporte en las modalidades de pasajeros por carretera, pasajeros individual tipo taxi¹⁹ y carga, dentro del Estado de emergencia económica, social y ecológica. Veamos:

6.2.1. Servicio público de transporte terrestre de pasajeros por carretera

En lo que respecta al transporte de pasajeros por carretera se consagró que “[d]urante el estado de emergencia económica, social y ecológica y el aislamiento preventivo obligatorio, se permite operar el servicio público de transporte terrestre automotor en la modalidad de pasajeros por carretera – intermunicipal con fines de acceso o de prestación de servicios de salud; y a personas que requieran movilizarse y sean autorizadas en los términos del Decreto 457 de 22 de marzo de 2020”²⁰.

6.2.2. Servicio público de transporte terrestre de carga

Finalmente, en cuanto al servicio público de transporte terrestre de carga, se estableció que “[d]urante el estado de emergencia económica, social y ecológica y el aislamiento preventivo obligatorio, deberá garantizar el servicio de transporte de carga en el territorio nacional, que sean estrictamente necesarios para prevenir, mitigar y atender la emergencia sanitaria por causa del Coronavirus COVID-19 y las permitidas en el Decreto 457 de 22 de marzo de 2020”²¹.

Bajo ese escenario, se hace necesario para esta Superintendencia, en desarrollo de sus funciones de control, inspección y vigilancia, verificar el cumplimiento de la normatividad aplicable al tránsito y al servicio público de transporte, particularmente en el marco del estado de emergencia económica, social y ecológica declarada por el coronavirus COVID-19 para prevenir, mitigar y atender la emergencia.

¹⁸ Cfr. Decretos 457, 531, 593, 636 y 749 de 2020.

¹⁹ A partir del artículo 6° del Decreto 482 de 2020 el Gobierno Nacional permitió durante el estado de emergencia, económica, social y ecológica y el aislamiento preventivo obligatorio, la prestación del servicio público de transporte de pasajeros individual tipo taxi y determinó que su ofrecimiento únicamente podrá hacerse vía telefónica o a través de plataformas tecnológicas.

²⁰ Artículo 4 del Decreto 482 de 2020.

²¹ Artículo 7 del Decreto 482 de 2020

“Por la cual se abre una investigación administrativa mediante la formulación de pliego de cargos”

SÉPTIMO: Que en lo que respecta al ejercicio de las funciones asignadas a las entidades territoriales, se tiene que estas gozan de autonomía para la gestión de sus intereses y deben sujetarse a los límites impuestos por la constitución y la ley, además ejercerán sus competencias conforme a los principios de coordinación, concurrencia y subsidiariedad en los términos que establezca la ley²².

En ese sentido, es deber de todas las autoridades de tránsito, entre ellas los organismos de tránsito²³, actuar de manera coordinada en el cumplimiento de la ley²⁴. Aunado a lo anterior, de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 3° del artículo 6° de la Ley 769 de 2002²⁵ “(...) [l]os Alcaldes dentro de su respectiva jurisdicción deberán expedir las normas y tomarán las medidas necesarias para el mejor ordenamiento del tránsito de personas, animales y vehículos por las vías públicas con sujeción a las disposiciones del presente código”.

De otro lado, en virtud de lo expuesto en el artículo 4 de la Ley 1843 de 2017²⁶, son las autoridades de tránsito las competentes de expedir y recaudar los órdenes de comparendos en su jurisdicción, entre ellas aquellas que tienen origen en la detección de presuntas infracciones al tránsito a través de SAST. Adicionalmente, les corresponde a las autoridades de tránsito velar por la seguridad de las cosas y las personas en la vía pública y en las vías privadas abiertas al público, y cuentan con funciones de carácter regulatorio y sancionatorio y sus acciones se encuentran orientadas a la prevención y la asistencia humana y técnica a los usuarios de las vías²⁷.

Lo anterior cobra especial relevancia, en la medida que respecto al tránsito y al transporte en Colombia, el control de la actividad transportadora y de las actividades relacionadas con la misma se encuentra en cabeza del Estado²⁸, con la colaboración y participación de todas las personas²⁹. A ese respecto, se previó en la ley que las autoridades controlarán la adecuada prestación del servicio, en condiciones de calidad, oportunidad y seguridad³⁰. 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*”³¹. Esas finalidades impuestas sobre las actuaciones de la Superintendencia de Transporte tienden a la satisfacción del interés público³². Lo anterior es así: (i) en la medida que el servicio de transporte tiene carácter de “servicio público esencial”³³, (ii) por los derechos fundamentales involucrados en

²² Consejo de Estado. Sentencia 6345 de 2001. Radicación 11001-03-24-000-2000-6345-01(6345). ocho (8) de noviembre de dos mil uno (2001). Consejero ponente. Camilo Arciniegas Andrade.

²³ Artículo 3° de la Ley 769 de 2002: “Autoridades de tránsito. Para los efectos de la presente ley entiéndase que son autoridades de tránsito, en su orden, las siguientes:

El Ministro de Transporte.

Los Gobernadores y los Alcaldes.

Los organismos de tránsito de carácter departamental, municipal o Distrital.

La Policía Nacional a través de la Dirección de Tránsito y Transporte.

Los Inspectores de Policía, los Inspectores de Tránsito, Corregidores o quien haga sus veces en cada ente territorial.

La Superintendencia General de Puertos y Transporte.

Las Fuerzas Militares para cumplir exclusivamente lo dispuesto en el párrafo 5° de este artículo.

Los Agentes de Tránsito y Transporte”.

²⁴ Cfr. Circular Externa No. 15 de 2017 de la Procuraduría General de la Nación.

²⁵ “Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones”.

²⁶ Capítulo II. Procedimiento para expedir órdenes de comparendos apoyados en sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos. Artículo 4o. Competencia para expedir órdenes de comparendos. “Solo las autoridades de tránsito a que hace referencia el código nacional de tránsito, son las competentes para expedir y recaudar órdenes de comparendos por infracciones de tránsito ocurridas en su jurisdicción”.

no podrá entregarse dicha facultad ni por delegación ni mediante convenio a ninguna entidad de naturaleza privada.

²⁷ Cfr. Artículo 7° de la Ley 769 de 2002. “Las autoridades de tránsito velarán por la seguridad de las personas y las cosas en la vía pública y privadas abiertas al público. Sus funciones serán de carácter regulatorio y sancionatorio y sus acciones deben ser orientadas a la prevención y la asistencia técnica y humana a los usuarios de las vías”.

²⁸ Cfr. Constitución Política artículos 334 y 365; Ley 105 de 1993 art 2 b; Ley 336 de 1996 arts. 6 y 8.

²⁹ Cfr. Ley 105 de 1993 artículo 3 numeral 4.

³⁰ Cfr. Ley 105 de 1993 artículo 3 numeral 2.

³¹ Cfr. Decreto 2409 de 2018 artículo 4 inciso final.

³² 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.

³³ Cfr. Ley 336 de 1996 art 5 y 56.

“Por la cual se abre una investigación administrativa mediante la formulación de pliego de cargos”

la actividad transportadora, incluyendo la vida e integridad de los pasajeros³⁴, y (iii) por la incidencia que tiene el transporte en la competitividad del país³⁵.

Teniendo en cuenta lo señalado, se han impuesto requisitos y controles sobre los vehículos³⁶, conductores³⁷ y otros sujetos que intervienen en la actividad³⁸, que tienden a mitigar los factores de riesgo en esa actividad³⁹.

En este sentido, es importante resaltar que en materia de transporte y tránsito en el país, en virtud de lo consagrado en el artículo 5° de la Ley 105 de 1993 “[e]s atribución del Ministerio de Transporte en coordinación con las diferentes entidades sectoriales, la definición de las políticas generales sobre el transporte y el tránsito”.

Para el caso concreto, resulta pertinente señalar que, como se mencionó anteriormente, el Gobierno Nacional, en ejercicio de sus funciones constitucionales, mediante el Decreto 637 del 6 de mayo de 2020 declaró el estado de emergencia económica, social y ecológica en todo el territorio nacional con ocasión a la pandemia coronavirus – COVID 19 y, con la finalidad de conjurar la crisis e impedir la extensión de sus efectos, se han expedido decretos con fuerza de ley, que de conformidad con lo dispuesto en el artículo 296 de la Constitución Política⁴⁰, se aplicarán de manera inmediata y de preferencia sobre los de los gobernadores, mientras que, los actos y órdenes de los gobernadores se aplicarán de igual manera y con los mismos efectos en relación con los de los alcaldes.

Lo anterior quedó establecido en el Decreto 418 del 18 de marzo de 2020⁴¹ de la siguiente manera:

“Artículo 1. Dirección del orden público. La dirección del orden público con el objeto de prevenir y controlar propagación del COVID en el territorio y mitigar sus efectos, en el marco de la emergencia sanitaria por causa del coronavirus COVID-19, estará en cabeza presidente de la República.

Artículo 2. Aplicación de instrucciones en materia orden público del presidente de la República. Las instrucciones, actos y órdenes del Presidente de la República en materia de orden público, en el marco de la emergencia sanitaria por causa del coronavirus COVID-19, se aplicarán de manera inmediata y preferente, sobre las disposiciones de gobernadores y alcaldes. Las instrucciones, los actos y órdenes de los gobernadores se aplicarán de igual manera y con los mismos efectos en relación con los de los alcaldes.” (Subrayado fuera de texto original).

En ese sentido, el Ministerio de Transporte expidió el Decreto 482 de 2020 en el que se dictaron medidas sobre la prestación del servicio público de transporte en las modalidades de pasajeros por carretera y carga, y se permitió bajo el cumplimiento de condiciones específicas, la prestación de los servicios mencionados durante el Estado de emergencia económica, social y ecológica. Lo

³⁴ Cfr. H. Corte Constitucional Sentencias C-834 de 2001; C-533 de 2002; C-926 de 2007; C-089 de 2011.

³⁵ Documento Conpes 3489 de 2007. También Ministerio de Transporte, Boletín de Coyuntura. “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**”.

³⁶ V.gr. Reglamentos técnicos.

³⁷ V.gr. los requisitos para solicitar la licencia de conducción. Cfr. H. Corte Constitucional Sentencia C-468 de 2011; Sentencia C-089 de 2011.

³⁸ V.gr. en la ley 769 de 2002 se imponen deberes a los peatones y en general a los usuarios de las vías nacionales.

³⁹ Cfr. H. Corte Constitucional Sentencia C-089 de 2011. “[...] 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**”.

⁴⁰ Artículo 296 de la Constitución Política de Colombia. “Para la conservación del orden público o para su restablecimiento donde fuere turbado, los actos y órdenes del Presidente de la República se aplicarán de manera inmediata y de preferencia sobre los de los gobernadores; los actos y órdenes de los gobernadores se aplicarán de igual manera y con los mismos efectos en relación con los de los alcaldes”.

⁴¹ “Por el cual se dictan medidas transitorias para expedir normas en materia de orden público”.

“Por la cual se abre una investigación administrativa mediante la formulación de pliego de cargos”

señalado, en la medida en que se hace necesario garantizar a través de la prestación del servicio público de transporte terrestre, la movilidad de las personas que se encuentran exceptuadas de la medida de aislamiento preventivo obligatorio, toda vez que el cumplimiento de sus actividades son indispensables para atender las necesidades básicas de los colombianos en esta coyuntura.

De lo expuesto, se tiene que las autoridades locales en el desarrollo de sus funciones deben cumplir con sus obligaciones de manera diligente para no generar afectaciones y consecuencias adversas respecto de la pandemia COVID-19, en especial, en lo que tiene que ver con la instalación y puesta en operación de los SAST, en la medida que en el marco del estado de emergencia económica, social y ecológica declarada por el Gobierno Nacional, el control del tránsito incide con el transporte de las personas y las cosas que permiten prevenir, mitigar y contrarrestar los efectos del COVID-19.

Así las cosas, es necesario que la Superintendencia de Transporte, en ejercicio de sus facultades de inspección, control y vigilancia que ejerce frente a los organismos de tránsito, verifique que los mismos, en el ejercicio de sus atribuciones, en particular en la aplicación de las normas de tránsito⁴² en su jurisdicción, cumplan con los requisitos técnicos establecidos en la Ley 1843 de 2017 y Resolución 718 de 2018 respecto de la instalación y operación de los SAST, durante la emergencia sanitaria causado por el coronavirus COVID-19.

OCTAVO: Que, para efectos de la presente investigación administrativa, se precisa identificar plenamente al sujeto de la misma, siendo para el caso que nos ocupa el organismo de tránsito denominado **SECRETARÍA DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE DE CARTAGO** (en adelante **SECRETARÍA DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE DE CARTAGO** o la Investigada).

NOVENO: Que la Dirección de Investigaciones de Tránsito y Transporte Terrestre recibió quejas por parte de ciudadanos sobre presuntas infracciones a la normatividad vigente por parte de la Investigada⁴³ relacionadas con SAST instalados en su jurisdicción.

DÉCIMO: Que la Superintendencia de Transporte en el ejercicio de las funciones de control, inspección y vigilancia atribuidas efectuó un (1) requerimiento de información a la **SECRETARÍA DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE DE CARTAGO**⁴⁴ para verificar el cumplimiento de los requisitos técnicos de instalación y de operación de SAST en su jurisdicción, el cual fue contestado en término por la Investigada, a través de las comunicaciones con radicado Supertransporte Nos. 20195605919292 del 22 de octubre de 2019 y 20195605928112 del 23 de octubre de 2019.

DÉCIMO PRIMERO: Que de la evaluación y análisis de los documentos presentados por varios ciudadanos, el requerimiento de información y la respuesta al mismo que obran en el expediente, se pudo evidenciar la existencia de actuaciones por parte de la **SECRETARÍA DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE DE CARTAGO** que presuntamente demuestran el incumplimiento de sus deberes y obligaciones como organismo de tránsito, el cual posiblemente permanece en el marco de la declaratoria de estado de Emergencia Económica, Social, y Ecológica por el COVID-19.

DÉCIMO SEGUNDO: Que con el fin de sustentar la tesis recién anotada, la Dirección presentará el material probatorio para acreditar en primer lugar que presuntamente (12.1) la **SECRETARÍA DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE DE CARTAGO** presuntamente instaló y puso en operación en su jurisdicción SAST, sin el cumplimiento de las condiciones técnicas establecidas en la normatividad vigente para ello.

⁴² De conformidad con lo estipulado en el Numeral 3° del Artículo 22 del Decreto 2409 de 2018, le corresponde a la Dirección de Investigaciones de Tránsito y Transporte Terrestre “[f]ramitar y decidir, en primera instancia, las investigaciones administrativas que se inicien, de oficio o a solicitud de cualquier persona, por la presunta infracción a las disposiciones vigentes en relación con la debida prestación del servicio público de transporte, servicios conexos a este, así como la aplicación de las normas de tránsito”.

(Subrayado fuera del texto original):

⁴³ Radicado No. 20205320035032 del 15/01/2020. Radicado No. 20205320034662 del 15/01/2020. Radicado No. 20205320020792 del 10/01/2020. Radicado No. 20205320015962 del 01/08/2020. Radicado No. 20205320038542 del 15/01/2020. Radicado No. 20205320039542 del 15/01/2020. Radicado No. 20205320057922 del 22/01/2020.

⁴⁴ Oficio de Salida No. 20198000494901 del 03/10/2019.

“Por la cual se abre una investigación administrativa mediante la formulación de pliego de cargos”

Así las cosas, y con el fin de exponer de mejor manera los argumentos arriba establecidos, a continuación, se presentará el material probatorio que lo sustenta.

12.1. Los SAST competencia de la SECRETARÍA DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE DE CARTAGO presuntamente no cumplen con los requisitos de operación consagrados en la normatividad vigente

En este aparte se presentará el material probatorio que permite demostrar que los SAST de la **SECRETARÍA DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE DE CARTAGO**, presuntamente no cumplen con los requisitos de señalización y operación consagrados en la normatividad vigente, haciendo referencia a (i) la autorización a las autoridades locales de tránsito para operar SAST, (ii) la señalización que deben cumplir los SAST, y (iii) la verificación de los SAST autorizados por la autoridad competente a la **SECRETARÍA DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE DE CARTAGO**. Veamos:

12.1.1 Respecto de la autorización a las autoridades locales de tránsito para operar SAST

12.1.1.1 Autorización con posterioridad al 14 de julio de 2017

De acuerdo con lo establecido en la Ley 1843 del 14 de julio de 2017⁴⁵ corresponde a las autoridades locales de tránsito expedir y recaudar órdenes de comparendo con ocasión a las infracciones de tránsito que ocurran en su jurisdicción⁴⁶. Para tal fin pueden apoyarse en ayudas tecnológicas como cámaras de video, equipos electrónicos de lectura y otros (SAST), que permitan la identificación precisa del vehículo y del conductor⁴⁷.

Para hacer uso de tales ayudas tecnológicas, las autoridades locales de tránsito deben contar con la autorización emitida por la Agencia Nacional de Seguridad Vial (en adelante ANSV). No obstante, se estableció en el artículo 2°⁴⁸ de la Ley 1843 de 2017, modificado por el artículo 109 del Decreto Ley 2106 de 2019⁴⁹, que para que dicha entidad emitiera la autorización correspondiente, se tendría un periodo de transición de ciento ochenta (180) días de plazo contado a partir de la entrada en vigencia del citado decreto, dejando claro que las solicitudes de

⁴⁵ “Por medio de la cual se regula la instalación y puesta en marcha de sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de infracciones y se dictan otras disposiciones

⁴⁶ Ley 1843 de 2017. Artículo 4.

⁴⁷ Parágrafo 2° del artículo 129 de la Ley 769 de 2002. “Las ayudas tecnológicas como cámaras de video y equipos electrónicos de lectura que permitan con precisión la identificación del vehículo o del conductor serán válidos como prueba de ocurrencia de una infracción de tránsito y por lo tanto darán lugar a la imposición de un comparendo”.

Artículo 1° de la Ley 769 de 2002. “Las normas del presente Código rigen en todo el territorio nacional y regulan la circulación de los peatones, usuarios, pasajeros, conductores, motociclistas, ciclistas, agentes de tránsito, y vehículos por las vías públicas o privadas que están abiertas al público, o en las vías privadas, que internamente circulen vehículos; así como la actuación y procedimientos de las autoridades de tránsito.

En desarrollo de lo dispuesto por el artículo 24 de la Constitución Política, todo colombiano tiene derecho a circular libremente por el territorio nacional, pero está sujeto a la intervención y reglamentación de las autoridades para garantía de la seguridad y comodidad de los habitantes, especialmente de los peatones y de los discapacitados físicos y mentales, para la preservación de un ambiente sano y la protección del uso común del espacio público.

Le corresponde al Ministerio de Transporte como autoridad suprema de tránsito definir, orientar, vigilar e inspeccionar la ejecución de la política nacional en materia de tránsito.

Las autoridades de tránsito promoverán la difusión y el conocimiento de las disposiciones contenidas en este código.

Los principios rectores de este código son: seguridad de los usuarios, la movilidad, la calidad, la oportunidad, el cubrimiento, la libertad de acceso, la plena identificación, libre circulación, educación y descentralización”.

⁴⁸ Ley 1843 de 2017. Artículo 2°. Criterios para la instalación y puesta en operación. <Artículo modificado por el artículo 109 del Decreto Ley 2106 de 2019. El nuevo texto es el siguiente:> (...) “[l]os sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos que se pretendan instalar, deberán contar con autorización de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, la cual se otorgará de acuerdo con la reglamentación expedida por el Ministerio de Transporte y la Agencia Nacional de Seguridad Vial.

PARÁGRAFO. Toda autorización otorgada en Colombia para la instalación de sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de presuntas infracciones al tránsito, tendrá una duración de cinco (5) años, contados a partir de la fecha de su otorgamiento.

PARÁGRAFO transitorio. La autorización de los sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos por parte de la Agencia Nacional de Seguridad Vial entrará a operar en un plazo de ciento ochenta (180) días, contados a partir de la entrada en vigencia del presente decreto ley (...).”

⁴⁹ “Por el cual se dictan normas para simplificar, suprimir y reformar trámites, procesos y procedimientos innecesarios existentes en la administración pública”.

“Por la cual se abre una investigación administrativa mediante la formulación de pliego de cargos”

autorización que se presentaran dentro de dicho periodo de transición, serían tramitadas por el Ministerio de Transporte⁵⁰, por lo que este último, es el encargado de autorizar los SAST en el periodo comprendido entre el 22 de marzo de 2018 y el 22 de mayo de 2020⁵¹.

Bajo ese entendido, el Ministerio de Transporte expidió la Resolución 718 de 2018⁵², en la que entre otras cosas, se dispuso que los SAST que se encontraban en funcionamiento tenían un término de ciento (180) días contados a partir de la publicación de la mencionada resolución para obtener la autorización, so pena de no poder continuar con su operación.

Teniendo en cuenta que la fecha de publicación de la Resolución 718 de 2018 fue el 22 de marzo de 2018, los ciento (180) días con que contaban las autoridades de tránsito para obtener la autorización por parte del Ministerio de Transporte para instalar o continuar operando SAST en su jurisdicción, se cumplieron el 18 de diciembre de 2018⁵³, fecha a partir de la cual no puede existir en el país ningún SAST que no cuente con autorización expedida por la autoridad competente.

12.1.1.2 Autorización con anterioridad al 14 de junio de 2017

Resulta pertinente en este punto, mencionar que, con anterioridad a la expedición de la Ley 1843 de 2017⁵⁴, y de conformidad con lo estipulado en el parágrafo 2° del artículo 129 de la Ley 769 de 2002, los organismos de tránsito podían hacer uso de ayudas tecnológicas para probar la comisión de una infracción de tránsito y en consecuencia imponer una orden de comparendo, sin que fuere necesario contar con autorización de autoridad alguna.

12.1.2. Respecto de la señalización que deben cumplir los SAST

Los SAST que se pretendan instalar en el país deben cumplir con los requisitos técnicos⁵⁵ que establecieron el Ministerio de Transporte y la ANSV en la Resolución 718 de 2018, entre ellos la señalización que advierta sobre su existencia.

Así, de conformidad con lo estipulado en la precitada Resolución, los organismos de tránsito deben instalar en las vías señales visibles informativas tipo SI-27⁵⁶, mediante las cuales se informe que una determinada zona, es monitoreada por un SAST. De igual forma, las señales podrán emitirse mediante paneles de mensaje variable, que siempre y en todo momento deberá mostrar el aviso

⁵⁰ Ley 1843 de 2017. Artículo 2. Parágrafo Transitorio. “Las solicitudes de autorización que se presenten durante el período de transición serán tramitadas por el Ministerio de Transporte, hasta su culminación, bajo la normativa vigente al momento de su radicación”.

⁵¹ Decreto Ley 2106 de 2019. Artículo 158. Vigencias y Derogatorias. “La presente ley rige a partir de su publicación y deroga todas las disposiciones que le sean contrarias”. La publicación del referido Decreto Ley fue el 22 de noviembre de 2019.

⁵² “Por la cual se reglamentan los criterios técnicos para la instalación y operación de medios técnicos o tecnológicos para la detección de presuntas infracciones al tránsito y se dictan otras disposiciones”.

⁵³ Ministerio de Transporte. Radicado MT No. 20191340116081 del 21/03/2019.

⁵⁴ En la medida que en la norma no se consagró que sus disposiciones aplicaban con anterioridad a su expedición –irretroactividad de la ley-, las mismas son de obligatorio cumplimiento desde el 14 de julio de 2017, fecha de su expedición.

⁵⁵ Artículo 13 de la Ley 1843 de 2017. Requisitos Técnicos. “La autoridad Nacional de Tránsito, se asegurará de que, para la instalación de sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de infracciones, se cumpla entre otras condiciones, lo siguiente:

1. Que su implementación hace parte de las acciones contenidas en el Plan Nacional y Territorial de Seguridad Vial y en su construcción concurren los actores de tránsito que leyes y reglamentos hayan dispuesto.
2. Estar soportados en estudios y análisis realizados por la entidad idónea sobre accidentalidad y flujo vehicular y peatonal; geometría, ubicación, calibración y tipo de equipos; modalidad de operación y demás variables que determine el acto reglamentario del Ministerio.
3. Contar con un cuerpo de agentes de tránsito capacitado. Cuerpo que puede ser integrado por policías especializados y/o personal de planta, de conformidad con lo establecido en la Ley 1310 de 2009.
4. La adecuada señalización a implementar para informar a las personas de la existencia de sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de infracciones”.

⁵⁶ Manual de Señalización Vial - Dispositivos uniformes para la regulación del tránsito en calles, carreteras y ciclorutas de Colombia 2015. Adoptado mediante la Resolución No. 1885 de 2015. Página 298. “Esta señal se empleará para recordar a los usuarios de las vías disposiciones o recomendaciones de seguridad vial que deben tener en cuenta en su viaje y que no pueden darse a través de las otras señales del presente manual. El mensaje transmitido no debe tener más de dos líneas de texto. Su color de fondo será blanco con orla y letras de color negro”.

“Por la cual se abre una investigación administrativa mediante la formulación de pliego de cargos”

de “detección electrónica”⁵⁷. Los criterios que debe cumplir la señalización varían según la vía en que se encuentre ubicado el SAST, el tipo de infracción que se busca detectar, y la clase de dispositivo de detección que se use. Veamos:

12.1.2.1. Señalización de los SAST fijos en vías nacionales y departamentales

La señalización de los SAST usados para la detección de infracciones de velocidad, deben estar ubicados con una antelación de 500 metros de distancia al punto en el que se encuentre el mismo. Si la vía tiene varios accesos al punto de detección se deberá prever la señalización para cada uno de ellos⁵⁸.

Respecto de los SAST instalados para la detección de otras infracciones de tránsito, la señal instalada debe ser SI-27 con el texto “Detección Electrónica”, o en su defecto la señal reglamentaria debe estar acompañada de un tablero adosado en la parte inferior que indique “Detección Electrónica”, de conformidad con lo señalado en el numeral 2.2.2. del Manual de Señalización Vial –Dispositivos Uniformes para la Regulación del Tránsito en Calles, Carreteras y Ciclorutas de Colombia-⁵⁹.

12.1.2.2. Señalización de los SAST fijos en vías urbanas

La señalización de los SAST usados para la detección de infracciones de velocidad deberá ubicarse a la distancia que técnicamente determine la autoridad local de tránsito competente de acuerdo a la característica de dicha infraestructura vial. De igual manera, si la vía tiene varios accesos al punto de detección se deberá prever la señalización para cada uno de ellos.

Tal y como sucede con los SAST fijos en vías nacionales y departamentales, aquellos instalados en las vías urbanas para la detección de otras infracciones de tránsito, deben contar con la señal SI-27 que contenga el texto “Detección Electrónica”, o en su defecto la señal debe estar acompañada de un tablero adosado en la parte inferior que contenga el texto “Detección Electrónica”, de conformidad con lo señalado en el numeral 2.2.2. del Manual de Señalización Vial –Dispositivos Uniformes para la Regulación del Tránsito en Calles, Carreteras y Ciclorutas de Colombia-⁶⁰.

En cuanto a la ubicación, todas las señales que adviertan sobre la existencia de SAST para la detección de cualquier tipo de infracción en vías urbanas, deben ubicarse conforme a lo dispuesto en los estudios técnicos elaborados por la autoridad de tránsito respectiva.

12.1.2.3. Señalización de los equipos de detección móvil

En lo que respecta a la señalización que informa sobre la existencia de controles en vía apoyados en dispositivos móviles y equipos de detección móvil, se dispuso que deben instalarse en la vía señales visibles, que adviertan que la misma es una zona vigilada por cámaras o radar, localizadas al inicio de tales zonas.

La ubicación y las zonas de las señales de advertencia en la vía, deben ubicarse teniendo en cuenta los estudios técnicos elaborados por las autoridades de tránsito correspondientes.

⁵⁷ Resolución 718 de 2018. Artículo 10.

⁵⁸ Ídem.

⁵⁹ “2.2.2 Características. 2.2.2.1 Forma y Color. (...) En el caso en que se requiera adosar placas informativas que las complementen, éstas deben ser de forma rectangular, fondo blanco, orlas rojas y textos, flechas y números de color negro, y con su ancho no superior al de la señal. 2.2.2.2 Mensaje. Además de comunicar a los usuarios sobre limitaciones, prohibiciones, restricciones, obligaciones y autorizaciones a través de símbolos, puede ser necesario complementar el mensaje de la señal con una leyenda (...) 2.2.2.3 Ubicación. Las señales reglamentarias deben ser colocadas en el lugar donde se requiera establecer la regulación, y si las condiciones del tránsito o de la vía lo hacen necesario, pueden ser repetidas al costado izquierdo, a fin de garantizar su observación y respeto.”

⁶⁰ Ídem.

“Por la cual se abre una investigación administrativa mediante la formulación de pliego de cargos”

Imagen No. 2. Consulta ST realizada en el link https://tramitefoto.mintransporte.gov.co/ubicaciones-aprobadas/?solicitud_departamento=21, de los SAST autorizados para la detección de infracciones de tránsito en Cartago, Valle del Cauca. Punto No. 2. Sin dirección; autorizado el 24/05/2019.

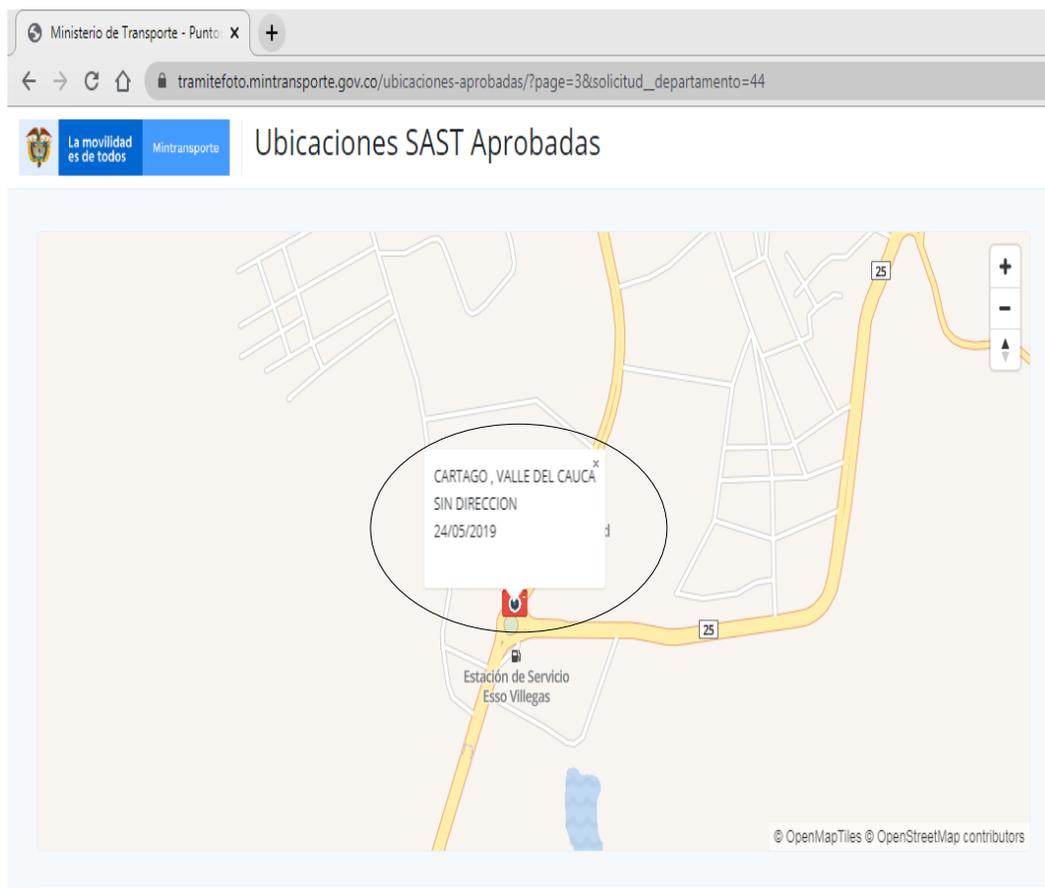
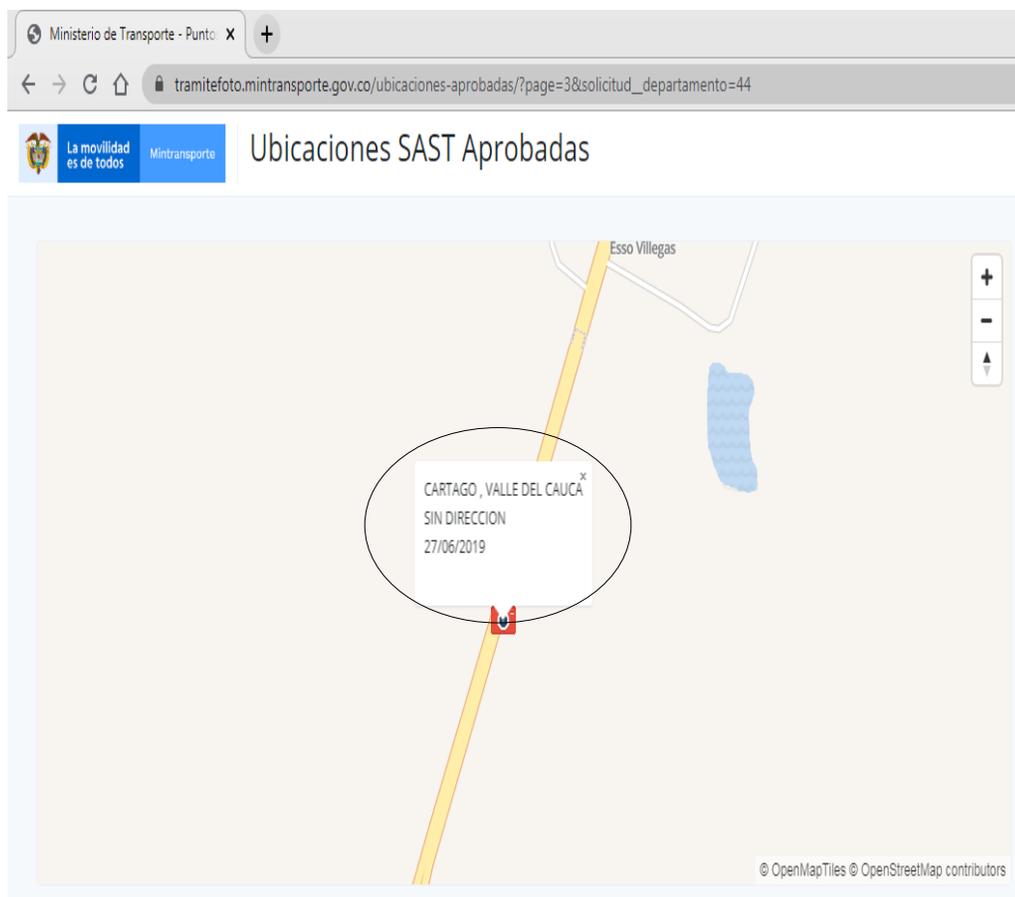
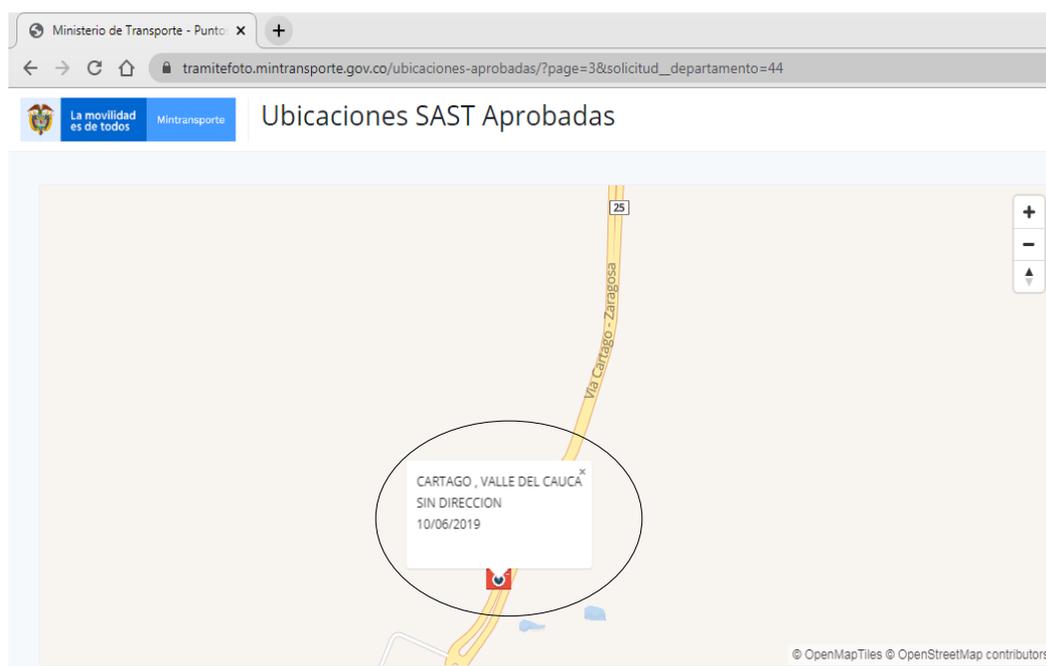


Imagen No. 3. Consulta ST realizada en el link https://tramitefoto.mintransporte.gov.co/ubicaciones-aprobadas/?solicitud_departamento=21, de los SAST autorizados para la detección de infracciones de tránsito en Cartago, Valle del Cauca. Punto No. 3. Sin dirección, autorizado el 27/06/2019.



“Por la cual se abre una investigación administrativa mediante la formulación de pliego de cargos”

Imagen No. 4. Consulta ST realizada en el link https://tramitefoto.mintransporte.gov.co/ubicaciones-aprobadas/?solicitud_departamento=21, de los SAST autorizados para la detección de infracciones de tránsito en Cartago, Valle del Cauca. Punto No 4. Sin dirección, autorizado el 10/06/2019.



Así, de acuerdo con la información pública que obra en la página del Ministerio de Transporte, le fueron autorizados a la **SECRETARÍA DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE DE CARTAGO** la puesta en marcha de los SAST que se relacionan a continuación: uno (1) el veinte cuatro (24) de mayo de dos mil diecinueve (2019), uno (1) el diez (10) de junio de dos mil diecinueve (2019) y dos (2) el veintisiete (27) de junio de dos mil diecinueve (2019).

Sin embargo, a pesar que la **SECRETARÍA DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE DE CARTAGO** se encuentra autorizada para hacer uso de cuatro (4) SAST para la detección de infracciones de tránsito en su jurisdicción, se tiene que, conforme a las quejas presentadas por los ciudadanos ante la Superintendencia de Transporte, presuntamente ha impuesto órdenes de comparendo haciendo uso de SAST sin contar con la debida señalización que advierta sobre su existencia. Lo anterior teniendo en cuenta lo siguiente:

1. El día 10 de enero de 2020⁶², la ciudadana Viviana Ramírez Castaño puso en conocimiento de esta Superintendencia la problemática presentada con la **SECRETARÍA DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE DE CARTAGO**, toda vez que presuntamente dicha autoridad de tránsito ha impuesto ordenes de comparendo a través de SAST ubicados en su jurisdicción sin que exista señalización que advierta de su existencia. Lo anterior lo afirma la ciudadana en los siguientes términos:

“Muy Buenos Días, Señores de la Superintendencia de transito y transporte solicito auditar y verificar si la foto multa ubicada en Cartago-Ruta 2506 Andalucía/Cerritos-PR74+900-.En esta foto multa observo la foto al otro costado de la carretera en sentido contrario y le toman a la parte trasera del vehículo, se deben de ubicar de frente, la inconsistencia encontrada a su vez por esta vía transitan muchos vehículos en el otro sentido el cual no es garantizado que la velocidad que está en la foto sea la de mi carro, porque tengo entendido que las foto multas las e deben hacer de frente y en el sentido en el que el carro avanza así es como garantiza la velocidad del carro y es más real, la cámara está mal ubicada y deberían tener una para cada sentido de la vía, no es lógico desde el cotado contrario estén calculando la velocidad de carros que en el mismo momento estén circulando y según la ley 1843 del 14 de Julio de 2020 deben contar con las herramientas donde demuestren la infracción y las fotos debe estar la señal de tránsito en donde demuestre la infracción y por ningún lado se observa solo se ven los árboles y el separador, por tal motivo no*

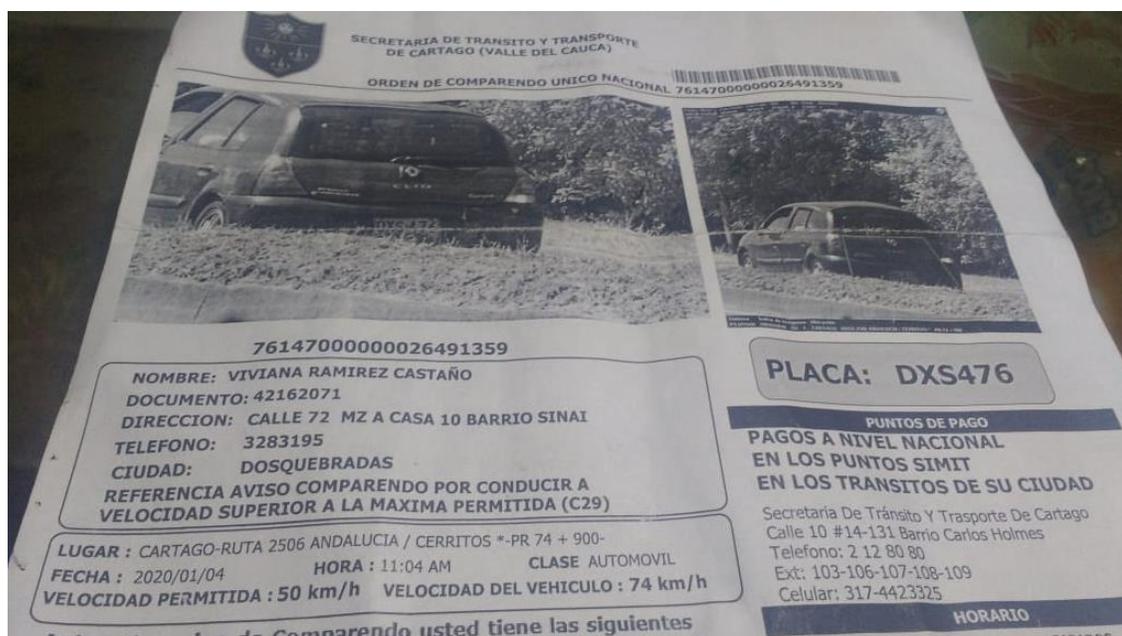
⁶² Radicado Supertransporte No. 20205320020792 del 10/01/2020.

“Por la cual se abre una investigación administrativa mediante la formulación de pliego de cargos”

estoy de acuerdo con la foto multa, esta carece de pruebas, se observa una foto tomada normal. Anexo foto donde no se evidencia la señal de tránsito solo arboles y el separador”. (Sic) (Subrayado fuera de texto original).

Con la finalidad de fundamentar lo anterior, la ciudadana adjunta en su comunicación la siguiente imagen:

Imagen No. 5. Orden de comparendo 7614700000026491359 de fecha 04/01/2020. Anexo radicado Supertransporte No. 20205320020792 del 10/01/2020.



2. Asimismo, el señor Darío Enrique Alzate Rincón, en comunicación del 15 de enero de 2020⁶³, le informó a esta Superintendencia que la **SECRETARÍA DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE DE CARTAGO** presuntamente ha impuesto órdenes de comparendo haciendo uso de SAST que no cuentan con la debida señalización que advierta sobre su existencia. Lo anterior lo expone de la siguiente manera:

“Buenas tardes , respetados señores del ministerio de transporte , me tomo el trabajo de redactar este correo con el fin sea verificada la situación con la cámara de fotomultas la cual según lo que se publica en la pagina del SIMIT registra asi : CARTAGO-RUTA 2506 ANDALUCÍA / CERRITOS *-PR 74 + 900- , esta es la segunda vez que me aparecen registradas fotomultas en ese mismo lugar , DICHA CÁMARA DE FOTOMULTAS NO ESTÁ SEÑALIZADA y de igual manera nunca se me ha sido notificada una sanción por parte de la secretaria de tránsito de Cartago , revisando este caso , hay infinidad de quejas de la cámara en cuestión y antes de iniciar algún proceso legal me dirijo respetuosamente para que esto sea verificado de manera clara ya que no es justo seguir pagando este tipo de sanciones sin merecerlas”. (Sic) (Subrayado fuera de texto original).

3. De igual manera, el ciudadano Juan Carlos Herrera Calderón, el día 15 de enero de 2020⁶⁴, manifiesta ante esta Superintendencia las posibles irregularidades presentadas con la **SECRETARÍA DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE DE CARTAGO** ya que presuntamente se ha impuesto órdenes de comparendos por medio de ayudas tecnológicas que no cuentan con la señalización correspondiente. Lo anterior lo manifiesta en los siguientes términos:

“Llega una foto multa por una cámara ubicada en la vía Andalucía hacia cartago , pero la foto esta tomada en el sentido contrario porque yo voy sentido cartago Andalucía, como muestra la foto, en este sentido no hay ningún puesto de control y menos cámara , de igual forma no hay avisos de

⁶³ Radicado Supertransporte No. 20205320038542 del 15/01/2020.

⁶⁴ Radicado Supertransporte No. 20205320039542 del 15/01/2020.

“Por la cual se abre una investigación administrativa mediante la formulación de pliego de cargos”

que existe una cámara en este sector, como estipula la norma a 500 mts. cámara de foto detención, lo extraño es la forma como se toma la foto por la parte de atrás del carril contrario, por estos motivos solicito muy respetuosamente la siguiente información así 1-si esta cámara tiene permiso avalado por el ministerio de transporte. como cámara salva vidas, según la ley 1843 de 2017 y la resolución 718 del 22 de marzo de 2017”. (Sic) (Subrayado fuera de texto original).

4. De otro lado, como se indicó anteriormente, con el fin de corroborar el cumplimiento de la normatividad que rige la instalación y puesta en operación de los SAST en el municipio de Cartago, Valle del Cauca, la Dirección de Investigaciones de Tránsito y Transporte Terrestre requirió⁶⁵ a la **SECRETARÍA DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE DE CARTAGO**. En el segundo punto de este requerimiento se solicitó puntualmente se allegara información relacionada con la señalización de los SAST autorizados en su jurisdicción, así:

“De conformidad con las facultades de inspección, vigilancia y control otorgadas a la Superintendencia de Transporte a través del Decreto 2409 de 2018, y teniendo en cuenta lo dispuesto en la Ley 1843 de 2017 y la Resolución 718 de 2018 sobre los criterios técnicos para la instalación y operación de medios técnicos o tecnológicos para la detección de presuntas infracciones al tránsito, se les requiere para que alleguen la siguiente información y den respuesta a los siguientes interrogantes:

(...)

2. Archivo digital geográfico con la ubicación exacta de los puntos donde se encuentran instalados los SAST, así como la ubicación de los elementos de señalización existentes para advertir la operación de dichos dispositivos (...).”

La **SECRETARÍA DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE DE CARTAGO** respondió el referido requerimiento los días 22 y 23 de octubre de 2019⁶⁶, en dicha respuesta y en lo que respecta a este segundo punto relacionado con la señalización, adjuntó como soportes de la señalización de los puntos autorizados una carpeta denominada “*punto 2 Archivos digitales*”, la cual contiene archivos metadatos que no permitieron acceder al contenido de los mismos, y un adjunto en formato PDF denominado “*Acta de recorrido de verificación de la señalización vertical instalada por la secretaria de tránsito de Cartago para información de sitios con control de velocidad con fotodetección sobre el tramo de vía Zaragoza – Cartago*”. De igual forma, en la respuesta del citado organismo de tránsito, se adjunta un archivo en formato PDF denominado “*Registro fotográfico Señalización*”.

Conforme a lo anterior, esta Dirección al verificar la respuesta dada por la Investigada en lo concerniente a la señalización del punto SAST ubicado en el PR 74 + 900, aproximadamente, de la Ruta 2506 sobre el inicio del paso nacional, el cual fue cuestionado en las quejas presentadas por los ciudadanos, encontró lo siguiente:

Espacio en blanco

⁶⁵ Oficio de Salida No. 20198000494901 del 03/10/2019.

⁶⁶ Radicado Supertransporte No. 20195605919292 del 22/10/2019 y Radicado Supertransporte No. 20195605928112 del 23/10/2019.

“Por la cual se abre una investigación administrativa mediante la formulación de pliego de cargos”

Imagen No. 6. Acta de recorrido de verificación de la señalización instalada por la Secretaría de Tránsito de Cartago, ubicada en el punto PR 74 + 900. Anexo de la respuesta al punto No. 2 del Requerimiento de Información allegada mediante radicado No. 20195605928112 del 23/10/2019.

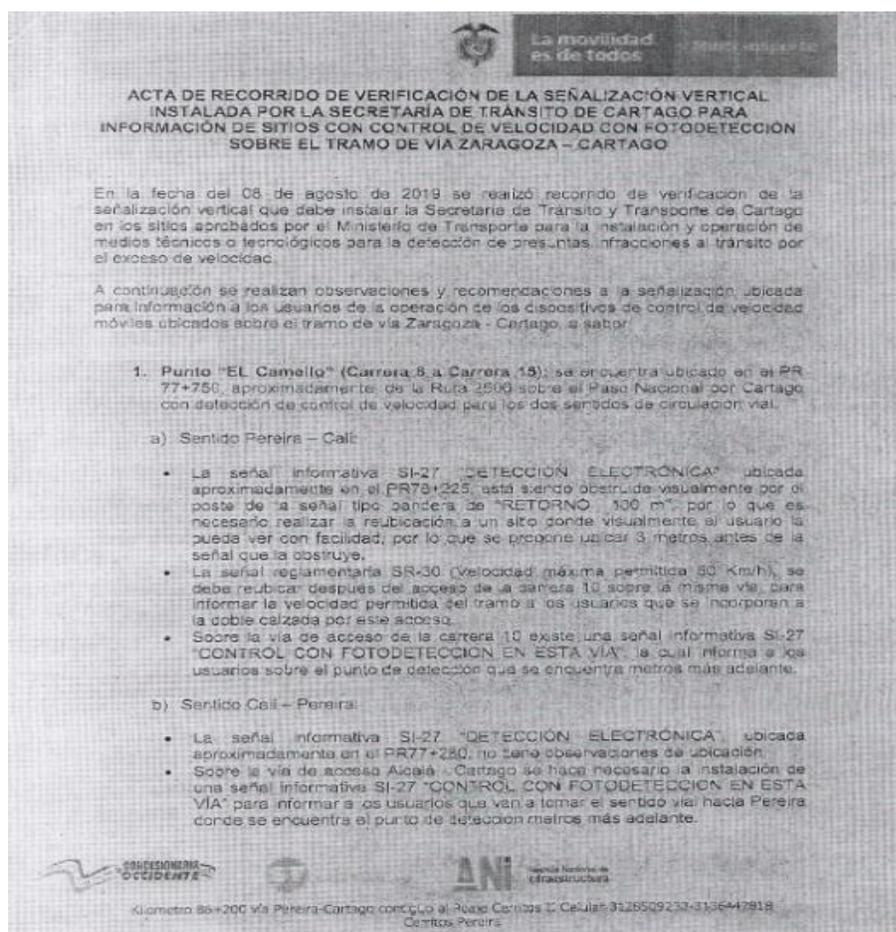
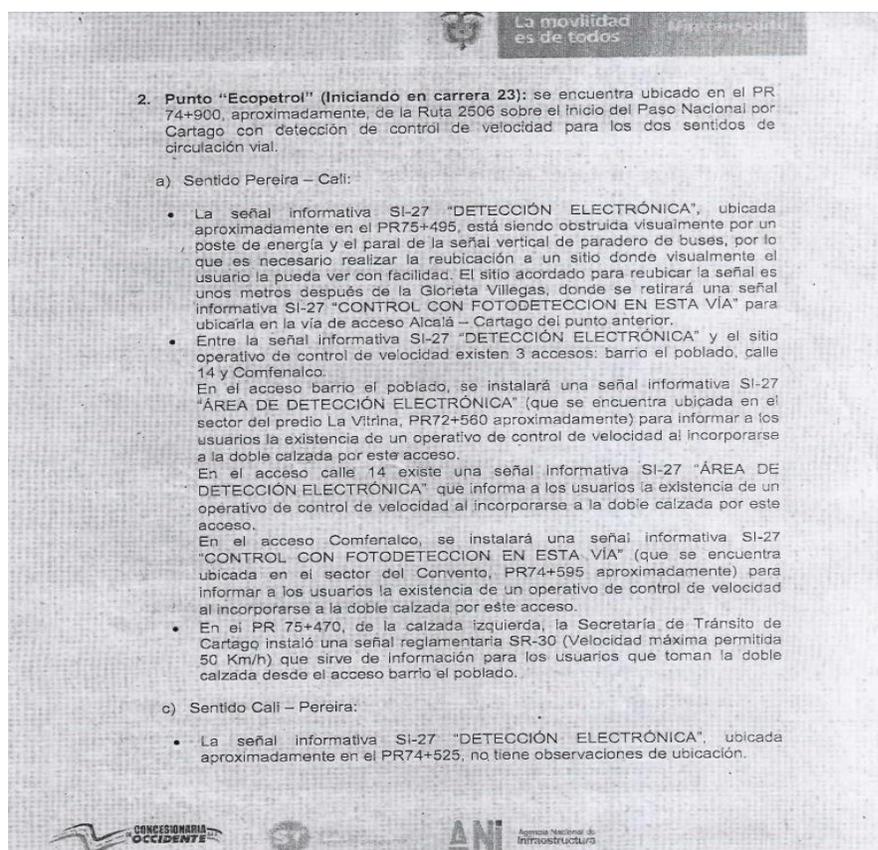


Imagen No. 7. Acta de recorrido de verificación de la señalización instalada por la Secretaría de Tránsito de Cartago, ubicada en el punto PR 74 + 900. Anexo de la respuesta al punto No. 2 del Requerimiento de Información allegada mediante radicado No. 20195605928112 del 23/10/2019.



“Por la cual se abre una investigación administrativa mediante la formulación de pliego de cargos”

Imagen No. 8. Registro fotográfico correspondiente al SAST ubicado en el punto PR 74 + 900. Anexo al punto No.2 de la respuesta al Requerimiento de Información allegada mediante radicado No. 20195605928112 del 23/10/2019.

2. ECOPETROL - Km 75 (Diagonal Ecopetrol)

SI-27, ubicada en PR75+570, Sentido vehicular Pereira – Cali



Imagen No. 9. Registro fotográfico correspondiente al SAST ubicado en el punto PR 74 + 900. Anexo al punto No.2 de la respuesta al Requerimiento de Información allegada mediante radicado No. 20195605928112 del 23/10/2019.

SR-30, ubicada en PR75+470, Sentido vehicular Pereira – Cali



***Entre la señal de “Detección Electrónica” ubicada en PR75+570 y el operativo existen 3 accesos: barrio el poblado, calle 14, Comfenalco. Allí se colocaron señales informativas:

-Salida barrio el poblado



“Por la cual se abre una investigación administrativa mediante la formulación de pliego de cargos”

De lo anteriormente señalado, se evidencia que el 8 de agosto de 2019 el Secretario de Tránsito y Transporte de Cartago, la Gerente Administrativa del SIETT Cartago y el Director de Operaciones de la Concesionaria del Occidente S.A., realizaron un recorrido de verificación de la señalización existente en los puntos autorizados por el Ministerio de Transporte para la instalación y puesta en operación de SAST en el municipio de Cartago, Valle del Cauca.

En el acta de verificación suscrita por los funcionarios arriba mencionados, se advirtió de las presuntas fallas encontradas respecto a la operación en debida forma de la señalización instalada por la **SECRETARÍA DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE DE CARTAGO**, en particular la señalización del SAST ubicado en el PR 74 + 900 y denominado “Ecopetrol”. Sobre el particular quedó consagrado en el acta lo siguiente:

“(…) 2. Punto “Ecopetrol” (Iniciando en carrera 23): se encuentra ubicado en el PR 74+900, aproximadamente, de la Ruta 2506 sobre el Inicio del Paso Nacional por Cartago con detección de control de velocidad para los dos sentidos de circulación vial.

a) Sentido Pereira – Cali:

- *La señal informativa SI-27 “DETECCIÓN ELECTRÓNICA”, ubicada aproximadamente en el PR75+495, está siendo obstruida visualmente por un poste de energía y el paral de la señal vertical del paradero de buses, por lo que es necesario realizar la reubicación a un sitio donde visualmente el usuario la pueda ver con facilidad. El sitio acordado para reubicar la señal es unos metros después de la Glorieta Villegas, donde se retirará una señal informativa SI-27 “CONTROL CON FOTODETECCIÓN EN ESTA VÍA” para ubicarla en la vía de Acceso Alcalá – Cartago del punto anterior.*
- *Entre la señal informativa SI-27 “DETECCIÓN ELECTRÓNICA” y el sitio operativo de control de velocidad existen 3 accesos: barrio el poblado, calle 14 y Comfenalco.*

En el acceso barrio el poblado, se instalará una señal informativa SI-27 “ÁREA DE DETECCIÓN ELECTRÓNICA” (que se encuentra ubicada en el sector del predio La Vitrina, PR72+560 aproximadamente) para informar a los usuarios la existencia de un operativo de control de velocidad al incorporarse a la doble calzada por este acceso.

En el acceso calle 14 existe una señal informativa SI-27 “ÁREA DE DETECCIÓN ELECTRÓNICA” que informa a los usuarios la existencia de un operativo de control de velocidad al incorporarse a la doble calzada por este acceso.

En el acceso Comfenalco, se instalará una señal informativa SI-27 “CONTROL CON FOTODETECCIÓN EN ESTA VIA” (que se encuentra ubicada en el sector del Convento, PR74+595 aproximadamente) para informar a los usuarios la existencia de un operativo de control de velocidad al incorporarse a la doble calzada por este acceso (...). (Sic).

En ese sentido, llama la atención de esta Dirección que la **SECRETARÍA DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE DE CARTAGO** al parecer, a la fecha de contestación del requerimiento de información, no realizó las correcciones indicadas en el acta de verificación del 8 de agosto de 2019, por lo que presuntamente no existe respecto del SAST ubicado en el PR 74 + 900 y denominado “Ecopetrol”, la debida señalización que advierta sobre su existencia y que informe debidamente que dicha zona se encuentra vigilada por medios tecnológicos para la detección de infracciones de tránsito. Esta situación probablemente ha persistido hasta la expedición de la presente resolución, como presuntamente lo permiten constatar las comunicaciones allegadas a esta Superintendencia por los ciudadanos.

Por lo cual, esta Dirección concluye de lo manifestado por los ciudadanos y de la información contenida en la respuesta al requerimiento efectuado, que la **SECRETARÍA DE TRÁNSITO Y**

“Por la cual se abre una investigación administrativa mediante la formulación de pliego de cargos”

TRANSPORTE DE CARTAGO presuntamente ha impuesto órdenes de comparendos haciendo uso del SAST autorizado en el punto PR 74 + 900, sin contar con la debida señalización que permita informar a los conductores de su existencia y que cumpla con los criterios técnicos establecidos en la normatividad vigente.

En este sentido, la Investigada presuntamente incumplió con su obligación de instalar y poner en operación sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de infracciones de tránsito que cuenten con la debida señalización, en los términos establecidos por el Ministerio de Transporte y la Agencia Nacional de Seguridad Vial.

DÉCIMO TERCERO: Que, de acuerdo con lo expuesto en el presente acto administrativo, existe material probatorio suficiente para concluir que el comportamiento de **SECRETARÍA DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE DE CARTAGO** pudo configurar una presunta trasgresión a los artículos 10° y 13 de la Ley 1843 de 2017⁶⁷, en concordancia con el artículo 10° de la Resolución 718 de 2018⁶⁸ como pasa a explicarse a continuación:

13.1. Caso en concreto

De conformidad con lo expuesto por este despacho en la parte considerativa del presente acto administrativo, se pudo establecer que el material probatorio que reposa en el expediente permite concluir que presuntamente la Investigada incurrió en la instalación y puesta en operación de sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de infracciones de tránsito sin contar con la señalización que advierta sobre su existencia y cumpla con los términos establecidos por el Ministerio de Transporte y la Agencia Nacional de Seguridad Vial, actuación que transgrede los deberes y obligaciones consagrados en los artículos 10° y 13 de la Ley 1843 de 2017⁶⁹ y el artículo 10° de la Resolución 718 de 2018.

Lo anterior encuentra fundamento en lo expuesto en el numeral décimo segundo de este acto administrativo, que corresponde a que la **SECRETARÍA DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE DE CARTAGO** posiblemente instaló y puso en operación en su jurisdicción sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de infracciones de tránsito sin el cumplimiento de una de las condiciones técnicas establecidas por la normatividad aplicable, toda vez que posiblemente interpuso ordenes de comparendos haciendo uso de un SAST que no cuenta con la debida señalización que advierta de su existencia y, que posiblemente, sigue ejecutando dicho comportamiento durante el estado de Emergencia Económica, Social, y Ecológica declarado por el Gobierno Nacional con ocasión al COVID -19.

Así las cosas, se puede concluir que la actuación de la **SECRETARÍA DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE DE CARTAGO** presuntamente transgredió la normatividad vigente aplicable a los organismos de tránsito.

13.2. Imputación

Frente al comportamiento que ha sido desarrollado a lo largo de este acto administrativo, se encontró que la **SECRETARÍA DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE DE CARTAGO** presuntamente, incurrió en las conductas previstas en la normatividad vigente, así:

CARGO ÚNICO: Del material probatorio recaudado en esta actuación administrativa y, en particular de lo expuesto en el considerando 12.2.3, se evidencia que la **SECRETARÍA DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE DE CARTAGO**, presuntamente instaló y puso en operación en su

⁶⁷ “Por medio de la cual se regula la instalación y puesta en marcha de sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de infracciones y se dictan otras disposiciones”.

⁶⁸ “Por la cual se reglamentan los criterios técnicos para la instalación y operación de medios técnicos o tecnológicos para la detección de presuntas infracciones al tránsito y se dictan otras disposiciones”.

⁶⁹ “Por medio de la cual se regula la instalación y puesta en marcha de sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de infracciones y se dictan otras disposiciones”.

“Por la cual se abre una investigación administrativa mediante la formulación de pliego de cargos”

jurisdicción sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de infracciones de tránsito sin contar con la señalización adecuada que advierta de su existencia, transgrediendo así los artículos 10° y 13 de la Ley 1843 de 2017⁷⁰ y el artículo 10° de la Resolución 718 de 2018, así:

Artículo 10° de la Ley 1843 de 2017:

“Artículo 10. De los sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de infracciones. En las vías nacionales, departamentales y municipales, en donde funcionen sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de infracciones, se deberá adicionar en la vía señales visibles que informen que es una zona vigilada por cámaras o radar, localizadas antes de iniciar estas zonas.

Las zonas deberán ser establecidas con base en los estudios técnicos, por parte de las autoridades de tránsito, respetando los límites definidos por el Ministerio de Transporte conforme al artículo 2° de la presente ley. Para las vías nacionales en donde operen sistemas tecnológicos automáticos o semiautomáticos fijos para la detección de infracciones de velocidad, la señal tendrá que ubicarse con una antelación de 500 metros de distancia”.

Artículo 13 de la Ley 1843 de 2017:

“Artículo 13. Requisitos técnicos. La autoridad Nacional de Tránsito, se asegurará de que, para la instalación de sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de infracciones, se cumpla entre otras condiciones, lo siguiente:

1. Que su implementación hace parte de las acciones contenidas en el Plan Nacional y Territorial de Seguridad Vial y en su construcción concurren los actores de tránsito que leyes y reglamentos hayan dispuesto.

2. Estar soportados en estudios y análisis realizados por la entidad idónea sobre accidentalidad y flujo vehicular y peatonal; geometría, ubicación, calibración y tipo de equipos; modalidad de operación y demás variables que determine el acto reglamentario del Ministerio.

3. Contar con un cuerpo de agentes de tránsito capacitado. Cuerpo que puede ser integrado por policías especializados y/o personal de planta, de conformidad con lo establecido en la Ley 1310 de 2009.

4. La adecuada señalización a implementar para informar a las personas de la existencia de sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de infracciones”. (Subrayado fuera de texto original).

Artículo 10° de la Resolución 718 de 2018:

“Artículo 10. Señalización. Los SAST deberán cumplir con la señalización que advierta sobre su existencia, en los siguientes términos:

Se deberá instalar en las vías, señales visibles informativas tipo SI-27, que informen que es una zona vigilada por SAST.

DETECCIÓN ELECTRÓNICA

⁷⁰“Por medio de la cual se regula la instalación y puesta en marcha de sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de infracciones y se dictan otras disposiciones”.

“Por la cual se abre una investigación administrativa mediante la formulación de pliego de cargos”

Las señales también podrán emitirse mediante paneles de mensaje variable, el cual siempre deberá mostrar en todo momento el aviso de detección electrónica.

1. Respecto a la señalización de los SAST fijos en vías nacionales y departamentales, se deberá cumplir como mínimo los siguientes requerimientos:

1.1. La señalización que advierta sobre SAST para detección fija de infracciones de velocidad, deberá ubicarse con una antelación de 500 metros de distancia del punto de ubicación del SAST. Para los puntos en los cuales se pretenda instalar, deberá tenerse en cuenta, que cuando la vía tenga varios accesos al punto de detección se deberá prever la señalización para cada uno de ellos.

1.2. Para otro tipo de infracción al tránsito, se deberá instalar la señal SI-27 con el texto "Detección Electrónica" o acompañar la señal reglamentaria de un tablero adosado en la parte inferior que indique "Detección Electrónica" de acuerdo con lo especificado para el efecto en el numeral 2.2.2 del Manual de Señalización Vial, adoptado mediante Resolución 1885 de 2015 o la norma que lo adicione, modifique o sustituya.

2. Respecto a la señalización que advierta sobre la existencia de los SAST fijos en las vías urbanas, se deberá cumplir como mínimo con los siguientes requerimientos:

2.1. La señalización que advierta sobre SAST para la detección de infracciones de velocidad deberá ubicarse a la distancia que técnicamente determine la autoridad de tránsito competente de acuerdo a la característica de dicha infraestructura vial. Deberá tenerse en cuenta, que cuando la vía tenga varios accesos al punto de detección se deberá prever la señalización para cada uno de ellos.

2.2. Para otro tipo de infracción al tránsito, se deberá instalar la señal SI-27 con el texto "Detección Electrónica" o acompañar la señal reglamentaria de un tablero adosado en la parte inferior que indique "Detección Electrónica" de acuerdo con lo especificado para el efecto en el numeral 2.2.2 del Manual de Señalización Vial, adoptado mediante Resolución 1885 de 2015 o la norma que la adicione, modifique o sustituya.

Para todo tipo de infracción en vías urbanas, la ubicación de las señales de advertencia deberá establecerse con base en los estudios técnicos elaborados por las autoridades de tránsito.

3. Respecto a la señalización que advierta sobre la existencia de controles en vía apoyados en dispositivos móviles y equipos de detección móvil, se deberán instalar en la vía señales visibles que informen que es una zona vigilada por cámaras o radar, localizadas al inicio de estas zonas.

Las zonas y la ubicación de las señales de advertencia en la vía deberán establecerse con base en los estudios técnicos elaborados por las autoridades de tránsito competentes, respetando las diferentes disposiciones establecidas por el Ministerio de Transporte y demás que apliquen.

4. Tratándose del control aéreo se deberá dar aviso mediante señales visibles en la vía.

Parágrafo. Para todo tipo de señalización deberán cumplirse las disposiciones técnicas señaladas en el Manual de Señalización Vial, adoptado mediante la Resolución 1885 de 2015 o la norma que lo adicione, modifique o sustituya”.

Es importante agregar que, en caso de encontrarse mérito para ello, la conducta establecida en el artículo 13 de la Ley 1843 de 2017 será sancionada de conformidad con lo establecido en el artículo 3° de la misma disposición normativa, en el cual se señala que:

“Por la cual se abre una investigación administrativa mediante la formulación de pliego de cargos”

“Artículo 3°. Autoridad competente para la verificación del cumplimiento de los criterios técnicos. La Superintendencia de Puertos y Transporte tendrá como función:

Adelantar, de oficio o a petición de parte, acciones tendientes a verificar el cumplimiento de los criterios técnicos definidos por el Ministerio de Transporte y la Agencia de Seguridad Vial, en el evento de encontrar incumplimientos por parte de la autoridad de tránsito en dichos criterios podrá iniciar investigación correspondiente la cual podrá concluir con la suspensión de las ayudas tecnológicas hasta tanto cumplan los criterios técnicos definidos”. (Subrayado fuera del texto original).

En mérito de lo anterior, esta Dirección,

RESUELVE

ARTÍCULO PRIMERO: ABRIR INVESTIGACIÓN y FORMULAR PLIEGO DE CARGOS contra el organismo de tránsito denominado **SECRETARÍA DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE DE CARTAGO**, por la presunta vulneración a las disposiciones contenidas en los artículos 10° y 13 de la Ley 1843 de 2017, en concordancia con el artículo 10° de la Resolución 718 de 2018.

ARTÍCULO SEGUNDO: NOTIFICAR personalmente el contenido de la presente resolución a través de la Secretaría General de la Superintendencia de Transporte, de conformidad con lo establecido en el artículo 66 y siguientes del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo, al representante legal o a quien haga sus veces del organismo de tránsito **SECRETARÍA DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE DE CARTAGO**.

ARTÍCULO TERCERO: Surtida la respectiva notificación, remítase copia de la misma a la Dirección de Investigaciones de Tránsito y Transporte Terrestre de la Delegatura de Tránsito y Transporte Terrestre para que obre dentro del expediente.

ARTÍCULO CUARTO: CONCEDER al organismo de tránsito denominado **SECRETARÍA DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE DE CARTAGO** el término de quince (15) días hábiles siguientes a la notificación de este acto administrativo para presentar descargos, y solicitar y/o aportar las pruebas que pretenda hacer valer, de conformidad con el artículo 50 de la Ley 336 de 1996 y 47 del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo, indicando en el asunto de su escrito, de manera visible, el número del presente acto administrativo. Para el efecto, se informa que podrá solicitar copia del expediente digital de conformidad con lo previsto en los artículos 36 del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo y 3 del Decreto Legislativo 491 de 2020, al correo electrónico ventanillaunicaderadicacion@supertransporte.gov.co.

ARTÍCULO QUINTO: Tenerse como pruebas las que reposan en el expediente.

ARTÍCULO SEXTO: Una vez se haya surtido la notificación a la investigada, **PUBLICAR** el contenido de la presente resolución a los terceros indeterminados para que intervengan en la presente actuación de conformidad con lo previsto en el artículo 37 inciso final y en el artículo 38 de la Ley 1437 de 2011.

ARTÍCULO SÉPTIMO: COMUNICAR el contenido del presente acto administrativo al Ministerio de Transporte para las actuaciones pertinentes y lo de su competencia.

“Por la cual se abre una investigación administrativa mediante la formulación de pliego de cargos”

ARTÍCULO OCTAVO: Contra la presente resolución no procede recurso alguno de acuerdo con lo establecido en el artículo 47⁷¹ del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo, Ley 1437 de 2011.

NOTIFÍQUESE, PUBLÍQUESE, COMUNÍQUESE Y CÚMPLASE

El Director de Investigaciones de Tránsito y Transporte Terrestre

7540

07/09/2020

Hernán Darío Otalora Guevara
HERNAN DARIO OTALORA GUEVARA

Notificar:

SECRETARÍA DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE DE CARTAGO

Calle 10 No. 14 – 131
Cartago, Valle del Cauca

Comunicar:

MINISTERIO DE TRANSPORTE
Calle 24 No. 60 - 50 Piso 9 Centro Comercial Gran Estación II
Bogotá D.C.

VIVIANA RAMÍREZ CASTAÑO
vivita415@hotmail.com

DARIO ENRIQUE ALZATE RINCON
darioalzaterincon@gmail.com

JUAN CARLOS HERRERA CALDERÓN
juanc.herrera@fiscalia.gov.co

Proyectó: NJSJG
Revisó: JCGC
Aprobó: HDO

⁷¹**Artículo 47. Procedimiento administrativo sancionatorio.** Los procedimientos administrativos de carácter sancionatorio no regulados por leyes especiales o por el Código Disciplinario Único se sujetarán a las disposiciones de esta Parte Primera del Código. Los preceptos de este Código se aplicarán también en lo no previsto por dichas leyes.

Las actuaciones administrativas de naturaleza sancionatoria podrán iniciarse de oficio o por solicitud de cualquier persona. Cuando como resultado de averiguaciones preliminares, la autoridad establezca que existen méritos para adelantar un procedimiento sancionatorio, así lo comunicará al interesado. Concluidas las averiguaciones preliminares, si fuere del caso, formulará cargos mediante acto administrativo en el que señalará, con precisión y claridad, los hechos que lo originan, las personas naturales o jurídicas objeto de la investigación, las disposiciones presuntamente vulneradas y las sanciones o medidas que serían procedentes. Este acto administrativo deberá ser notificado personalmente a los investigados. **Contra esta decisión no procede recurso** (Negrilla y subraya fuera del texto original).

Certificado de comunicación electrónica

Email certificado

El servicio de **envíos**
de Colombia



Identificador del certificado: E30974936-R

Lleida S.A.S., Aliado de 4-72, en calidad de tercero de confianza certifica que los datos consignados en el presente documento son los que constan en sus registros de comunicaciones electrónicas.

Addendum de acceso a contenido

Identificador del certificado emitido: E30973646-S

Nombre/Razón social del usuario: Superintendencia de Puertos y Transportes (CC/NIT 800170433-6)

Identificador de usuario: 403784

Remitente: notificacionesenlinea@supertransporte.gov.co

Destino: transito@cartago.gov.co

Asunto: Notificación Resolución 20205320075405 (EMAIL CERTIFICADO de notificacionesenlinea@supertransporte.gov.co)

Fecha y hora de envío: 8 de Septiembre de 2020 (10:03 GMT -05:00)

Fecha y hora de entrega: 8 de Septiembre de 2020 (10:03 GMT -05:00)

Fecha y hora de acceso a contenido: 8 de Septiembre de 2020 (10:03 GMT -05:00)

Dirección IP: 40.94.25.82

User Agent: Mozilla/5.0 (Windows NT 10.0; Win64; x64) AppleWebKit/537.36 (KHTML, like Gecko) Chrome/79.0.3945.130 Safari/537.36



Digitally signed by LLEIDA
SAS
Date: 2020.09.08 17:20:53
CEST
Reason: Sellado de
Lleida.net
Location: Colombia

Certificado de comunicación electrónica

Email certificado

El servicio de **envíos**
de Colombia



Identificador del certificado: E30981798-R

Lleida S.A.S., Aliado de 4-72, en calidad de tercero de confianza certifica que los datos consignados en el presente documento son los que constan en sus registros de comunicaciones electrónicas.

Addendum de acceso a contenido

Identificador del certificado emitido: E30966298-S

Nombre/Razón social del usuario: Superintendencia de Puertos y Transportes (CC/NIT 800170433-6)

Identificador de usuario: 403784

Remitente: notificacionesenlinea@supertransporte.gov.co

Destino: notificacionesjudiciales@mintransporte.gov.co

Asunto: Comunicación Resolución 20205320075405 (EMAIL CERTIFICADO de notificacionesenlinea@supertransporte.gov.co)

Fecha y hora de envío: 8 de Septiembre de 2020 (08:17 GMT -05:00)

Fecha y hora de entrega: 8 de Septiembre de 2020 (08:17 GMT -05:00)

Fecha y hora de acceso a contenido: 8 de Septiembre de 2020 (10:21 GMT -05:00)

Dirección IP: 186.145.53.255

User Agent: Mozilla/5.0 (Windows NT 10.0; Win64; x64) AppleWebKit/537.36 (KHTML, like Gecko) Chrome/85.0.4183.83 Safari/537.36



Digitally signed by LLEIDA
SAS
Date: 2020.09.08 19:03:40
CEST
Reason: Sellado de
Lleida.net
Location: Colombia