



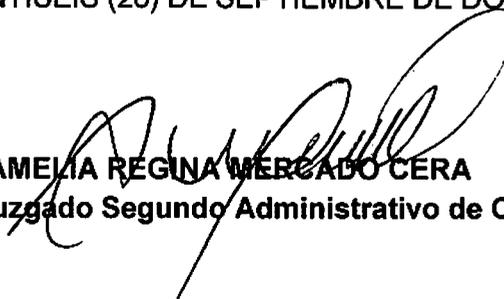
TRASLADO DE EXCEPCIONES

ARTICULO 175 DE LA LEY 1437 DE 2011

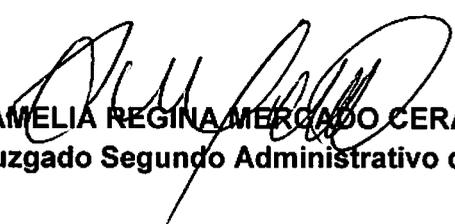
Medio de control	NULIDAD Y RESTABLECIMIENTO DEL DERECHO
Radicado	13001-33-33-002-2018-00019-00
Demandante/Accionante	TRACTOCAR LOGISTICS S.A.S.
Demandado/Accionado	NACION- MINISTERIO DE TRANSPORTE- SUPERINTENDENCIA DE PUERTOS Y TRANSPORTE – Y OTROS

La Suscrita Secretaria del Juzgado Segundo Administrativo del Circuito de Cartagena, de conformidad con lo establecido en el parágrafo 2 del artículo 175 de la Ley 1437 de 2011, corre traslado a la contraparte de las excepciones propuestas en la contestación de demanda por LOS APODERADOS DE LOS DEMANDADOS, por el término de tres (3) días en un lugar visible de la Oficina de Apoyo de los Juzgados Administrativos del Circuito de Cartagena y en la página web de la Rama Judicial www.ramajudicial.gov.co. Hoy VEINTICINCO (25) DE SEPTIEMBRE de dos mil dieciocho (2018).

EMPIEZA EL TRASLADO: VEINTISEIS (26) DE SEPTIEMBRE DE DOS MIL DIECIOCHO (2018) A LAS 8:00 A.M.


AMELIA REGINA MERCADO CERA
Secretaria Juzgado Segundo Administrativo de Cartagena

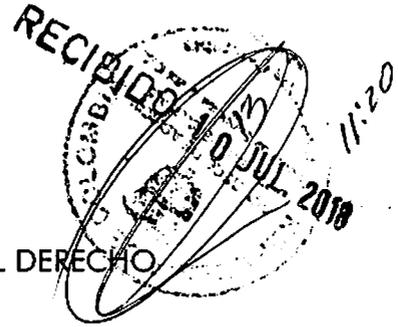
VENCE TRASLADO: VEINTIOCHO (28) DE SEPTIEMBRE DOS MIL DIECIOCHO (2018) A LAS 5:00 P.M.


AMELIA REGINA MERCADO CERA
Secretaria Juzgado Segundo Administrativo de Cartagena

Centro Avenida Venezuela, Calle 33 No. 8-25 Edificio Nacional-Primer Piso
E-Mail: stadcgena@cendoj.ramajudicial.gov.co
Teléfono: 6642718

NIT.899.999.055-4

Doctor
HERNAN DARIO GUZMAN MORALES.
JUZGADO SEGUNDO ADMINISTRATIVO DE CARTAGENA
Cartagena D. T y C.



Asunto: NULIDAD Y RESTABLECIMIENTO DEL DERECHO
Número de proceso: 13001-33-33-002-2018-00019-00
Demandantes: Tractocar Logistic SAS
Demandado: NACION- MINISTERIO DE TRANSPORTE
SUPERINTENDENCIA DE PUERTOS Y TRANSPORTE

JAIRO ALBERTO ALZATE MIRANDA, identificado con la Cédula de Ciudadanía número, 79.234.853 de Suba, con Tarjeta Profesional número 99494 del Consejo Superior de la Judicatura, mediante poder conferido por el Director Territorial Bolívar del Ministerio de Transporte, el cual allego, y con fundamento en el mismo, solicito el reconocimiento de personería jurídica, estando dentro del término legal, procedo a contestar la demanda del asunto en los siguientes términos:

A LAS PRETENSIONES:

Me opongo a la prosperidad de todas y cada una de las pretensiones objeto de la demanda, por carecer de fundamento fáctico y técnico, como a continuación se demuestra en la presente contestación:

HECHOS:

PRIMERO: No me consta, que se pruebe dentro del proceso.

SEGUNDO: No me consta, que se pruebe dentro del proceso.

TERCERO: No me consta, que se pruebe dentro del proceso.

CUARTO: No me consta, que se pruebe dentro del proceso.

QUINTO: No me consta, que se pruebe dentro del proceso.

SEXTO: No me consta, que se pruebe dentro del proceso.

SEPTIMO: No me consta, que se pruebe dentro del proceso.

OCTAVO: Si me consta

NOVENO: Si me consta.

RAZONES DE LA DEFENSA

Mi representada debe ser exonerada de toda responsabilidad por el accidente a que se refiere el demandante y en particular sobre los perjuicios reclamados, por lo tanto demostrare que no somos responsables del daño ocasionado al demandante.

Me permito exponer antes que todo el razonamiento jurídico para concluir por que, no somos los llamados a responder por los hechos relatados en la demanda y desvirtuar la tesis del apoderado.

NIT.899.999.055-4

Para desarrollar esta tesis me permito hacer un breve estudio para tener claridad sobre la personalidad jurídica del Estado y de sus entes descentralizados que cumplen funciones administrativas.

La personalidad jurídica del estado surge a partir de la creación misma del estado, por lo tanto es tenida por los autores como originaria.

En sus orígenes el estado cumplía con todas las funciones y era por de más obvio que asumía todas las responsabilidades, sin embargo con la complejidad y la evolución del estado moderno hicieron que sus funciones fueran aumentando, lo cual generó que la gestión del estado no fuera lo suficientemente eficiente. Por ello lo lleva a crear centros de apoyo y de decisión administrativa para cumplir y desarrollar las funciones a él encomendadas. A este fenómeno se le conoce como: descentralización y se le define como: "Constitución de centros de decisión con personería jurídica a los cuales se les entregan competencias administrativas o se les transfieren funciones propias del estado "

De acuerdo con Jacobo Pérez Escobar, en la doctrina es tradicional la distinción de los tipos de descentralización como son la " Territorial ", por "Servicios", y "Colaboración" según que cada una de ellas tenga radicada la competencia de atender el manejo autónomo de intereses de la comunidad asentada en un determinado circunscripción territorial, según se le transfieran funciones estatales de carácter técnico-administrativo o según se autorice a organizaciones privadas su colaboración en asuntos técnicos.

En nuestro derecho, la Constitución Política de 1886 plasmó la figura de la descentralización territorial expresamente e implícitamente las demás formas, y la Carta de 1991 en su artículo 1º igualmente la mantuvo, y también consagró las demás formas de descentralización.

La ley señaló características comunes a las personas jurídicas descentralizadas como son: personería jurídica, autonomía administrativa y financiera, como también capacidad para adquirir derechos y contraer obligaciones, con patrimonio o capital independiente y así poder cumplir de manera ágil y eficazmente las funciones encomendadas y de esta manera suplir al estado en la prestación de ciertos servicios.

Así mismo, la constitución de 1991 mantuvo los parámetros señalados en la anterior carta de 1886 y en su artículo 210 dispuso:

"Las entidades descentralizadas por servicios pueden ser creadas por ley o por autorización de esta, con fundamento en los principios que orientan la actividad administrativa.

"La ley establecerá el régimen jurídico de las entidades descentralizadas y la responsabilidad de sus presidentes, directores o gerentes."

Después de este breve recordatorio de la descentralización administrativa como marco general e importante para poder establecer y delimitar responsabilidades, entremos a estudiar y desarrollar los puntos y señalar el por qué no es responsable la Nación Ministerio de Transporte.

NIT.899.999.055-4

El Presidente de la República en ejercicio de las atribuciones que le confirió el artículo 20, transitorio de la Constitución Política expidió el Decreto 2171 de 1992 por el cual reestructura el Ministerio de Obras Públicas y Transporte y se suprimen unas entidades de la Nación, creándose el Ministerio de Transporte, se suprime fusiona y reestructura otras entidades que estaban adscritas al extinto Ministerio de Obras, entre las cuales se encuentra el Fondo Vial Nacional que fue reestructurado como Instituto Nacional de Vías.

En Desarrollo de la normatividad citada permite determinar por qué no es responsable el Ministerio de Transporte.

DECRETO 2171 DE 1992

Dispuso en su Artículo 4: reestructurar el Ministerio de Obras Públicas y Transporte como Ministerio de Transporte.

Los objetivos del Ministerio de Transporte como el organismo rector del sector transporte son según el artículo 5:

"1. Definir, orientar y vigilar la ejecución de la política nacional en materia de tránsito, transporte y su infraestructura.

2. Formular, coordinar, articular y vigilar la ejecución de las políticas de planeación de los organismos que integran el sector transporte.

Dispuso igualmente: *"Reestructurar el Fondo Vial Nacional como Instituto Nacional de Vías, establecimiento público del orden nacional, con personería jurídica, autonomía administrativa, patrimonio propio y adscrito al Ministerio de Transporte."*

El objetivo del Instituto Nacional de Vías conforme al Artículo 53 es: *"El ejecutar las políticas y proyectos relacionados con la infraestructura vial a cargo de la nación en lo que se refiere a carreteras."*

Para el cumplimiento de sus objetivos según el Artículo 54: *"el Instituto Nacional de Vías desarrollara las siguientes funciones generales:*

1. Ejecutar la política del Gobierno Nacional en relación con la infraestructura de su competencia, de conformidad con los lineamientos establecidos por el Ministerio de Transporte.

7. Celebrar todo tipo de negociaciones, contratos y convenios que se requieran para el cumplimiento de su objetivo"

LEY 105 DE 1993

Artículo 16: INTEGRACION DE LA INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE A CARGO DE LOS DEPARTAMENTOS.

"(...)Hacen parte de la infraestructura Departamental de transporte, las vías que hoy son de propiedad de los Departamentos; las que son hoy responsabilidad de la

NIT.899.999.055-4

Nación – Fondo Vial Nacional o del Fondo Nacional de Caminos Vecinales – y que el gobierno Nacional en cumplimiento de lo ordenado en esta ley, les traspase mediante Convenio a los departamentos al igual que aquellas que en el futuro sean departamentales, las que comunican entre si dos cabeceras municipales, así como la porción territorial correspondiente de las vías interdepartamentales que no sean parte de la red Nacional;Para el cumplimiento del programa de transferencia de vías de la Nación a los Departamentos, el Ministerio de Transporte elaborará un plan gradual de transferencia de vías, de tecnología y de recursos económicos apropiados por el Fondo de Cofinanciación de Vías creado por esta Ley, de tal forma que ellos les permita una eficaz administración, conservación y rehabilitación de las carreteras que reciban. (negrillas fuera de texto)”

Artículo 17: INTEGRACION DE LA INFRAESTRUCTURA DISTRITAL Y MUNICIPAL DE TRANSPORTE.

“Hace parte de la infraestructura Distrital Municipal de transporte, las vías urbanas, suburbanas y aquellas que sean de propiedad del municipio, las instalaciones portuarias fluviales y marítimas,.....”

Artículo 19 CONSTRUCCION Y CONSERVACION

“Corresponde a la Nación y a las Entidades territoriales la construcción y la conservación de todos y cada uno de los componentes de su propiedad, en los términos establecidos en la presente Ley.”

DECRETO 101 de 2000

“Artículo 2. Objetivos del Ministerio. El Ministerio de Transporte tiene como objetivos primordiales la formulación y adopción de las políticas, planes generales, programas y proyectos en materia de tránsito transporte y su infraestructura.”

En el artículo 3 se establecieron las funciones a cargo de esta entidad, sin que se pueda concluir de dicho marco normativo que a este Ministerio le esté atribuida la competencia para vigilancia y control a las empresas de transporte especial.

DECRETO 87 de 2011

El artículo 1 del citado decreto como objetivo del Ministerio de Transporte en siguiente: *“El Ministerio de Transporte tiene como objetivo primordial la formulación y adopción de las políticas, planes, programas, proyectos y regulación económica en materia de transporte, tránsito e infraestructura de los modos de transporte carretero, marítimo, fluvial, férreo y aéreo y la regulación técnica en materia de transporte y tránsito de los modos carretero, marítimo, fluvial y férreo”.*

“Artículo 2º. Funciones. Corresponde al Ministerio de Transporte cumplir, además de las funciones que determina el artículo 59 de la Ley 489 de 1998, las siguientes:

2.1. Participar en la formulación de la política, planes y programas de desarrollo económico y social del país.

NIT.899.999.055-4

2.2. *Formular las políticas del Gobierno Nacional en materia de transporte, tránsito y la infraestructura de los modos de su competencia.*

2.3. *Establecer la política del Gobierno Nacional para la directa, controlada y libre fijación de tarifas de transporte nacional e internacional en relación con los modos de su competencia, sin perjuicio de lo previsto en acuerdos y tratados de carácter internacional.*

2.4. *Formular la regulación técnica en materia de tránsito y transporte de los modos carretero, marítimo, fluvial y férreo.*

2.5. *Formular la regulación económica en materia de tránsito, transporte e infraestructura para todos los modos de transporte.*

2.6. *Establecer las disposiciones que propendan por la integración y el fortalecimiento de los servicios de transporte.*

2.7. *Fijar y adoptar la política, planes y programas en materia de seguridad en los diferentes modos de transporte y de construcción y conservación de su infraestructura.*

2.8. *Establecer las políticas para el desarrollo de la infraestructura mediante sistemas como concesiones u otras modalidades de participación de capital privado o mixto.*

2.9. *Apoyar y prestar colaboración técnica a los organismos estatales en los planes y programas que requieran asistencia técnica en el área de la construcción de obras y de infraestructura física, con el fin de contribuir a la creación y mantenimiento de condiciones que propicien el bienestar y desarrollo comunitario.*

2.10. *Elaborar el proyecto del plan sectorial de transporte e infraestructura, en coordinación con el Departamento Nacional de Planeación y las entidades del sector y evaluar sus resultados.*

2.11. *Elaborar los planes modales de transporte y su infraestructura con el apoyo de las entidades ejecutoras, las entidades territoriales y la Dirección General Marítima, Dimar.*

2.12. *Coordinar, promover, vigilar y evaluar las políticas del Gobierno Nacional en materia de tránsito, transporte e infraestructura de los modos de su competencia.*

2.13. *Diseñar, coordinar y participar en programas de investigación y desarrollo científico, tecnológico y administrativo en las áreas de su competencia.*

NIT.899.999.055-4

2.14. Impulsar en coordinación con los Ministerios competentes las negociaciones internacionales relacionadas con las materias de su competencia.

2.15. Orientar y coordinar conforme a lo establecido en el presente decreto y en las disposiciones vigentes, a las entidades adscritas y ejercer el control de tutela sobre las mismas.

2.16. Coordinar el Consejo Consultivo de Transporte y el Comité de Coordinación Permanente entre el Ministerio de Transporte y la Dirección General Marítima, Dimar.

2.17. Participar en los asuntos de su competencia, en las acciones orientadas por el Sistema Nacional de Prevención y Atención de Desastres.

2.18. Las demás que le sean asignadas.

Parágrafo 1°. Exceptúase de la Infraestructura de Transporte, los faros, boyas y otros elementos de señalización para el transporte marítimo, sobre los cuales tiene competencia la Dirección General Marítima, Dimar.

Parágrafo 2°. El Instituto Nacional de Concesiones, INCO, y el Instituto Nacional de Vías en relación con lo de su competencia, para el desarrollo de las actividades del modo de Transporte marítimo, serán asesorados por la Dirección General Marítima, Dimar, en el área de su competencia."

El DECRETO 1016 DE 2000 (junio 6), en su Artículo 1°. Naturaleza Jurídica. De la Supertransporte señalando: *"La Superintendencia de Puertos y Transporte es un organismo de carácter administrativo y técnico, adscrito al Ministerio de Transporte, que goza de autonomía administrativa y financiera encargada de cumplir las funciones previstas en la Ley 01 de 1991 y las delegadas en el Decreto 101 del 2 de febrero de 2000, como se determinan más adelante"*.

"Artículo 3°. Objeto de la Entidad. Corresponde a la Superintendencia de Puertos y Transporte, ejercer las funciones de inspección, control y vigilancia que le corresponden al Presidente de la República como Suprema Autoridad Administrativa, en materia de puertos de conformidad con la Ley 01 de 1991 y en materia de tránsito, transporte y su infraestructura de conformidad con la delegación prevista en el Decreto 101 del 2 de febrero de 2000.

Parágrafo. El objeto de la delegación en la Superintendencia de Puertos y Transporte es:

- 1. Inspeccionar, vigilar y controlar la aplicación y el cumplimiento de las normas que rigen el sistema de tránsito y transporte.*
- 2. Inspeccionar, vigilar y controlar la permanente, eficiente y segura prestación del servicio de transporte.*
- 3. Inspeccionar, vigilar y controlar los contratos de concesión destinados a la construcción, rehabilitación, operación, explotación y/o mantenimiento de la*

NIT.899.999.055-4

infraestructura de transporte.

4. Inspeccionar, vigilar y controlar la aplicación de las normas para el desarrollo de la gestión de infraestructura propia del Sector Transporte”.

Del anterior fundamento legal y factico se concluye que:

- a. En virtud de la figura de la descentralización administrativa se han creado personas jurídicas con funciones propias y con la capacidad de adquirir derechos y contraer obligaciones y por lo tanto con capacidad jurídica para ser sujetos responsables de la obligación de indemnizar en caso de que en cumplimiento de sus funciones, por acción o bien por omisión causen daño a los particulares o a sus bienes.
- b. La Nación - Ministerio de Transporte, vigila ni controla a las empresas de transporte, puesto que el Ministerio de Transporte es un organismo eminentemente regulador, planificador y normativo de la políticas del gobierno Nacional, en el sector transporté y hasta el día de hoy carece totalmente de funciones ese tipo, conservando tal competencia con la expedición del Decreto 101 de 2000 y 2053 de 2003.
- c. Es pues supremamente claro que el Ministerio de Transporte no es competente en materia de vigilancia y control.

Finalmente en el caso que nos ocupa la parte demandante no ha demostrado las circunstancias de la responsabilidad, tanto así, que en los hecho no se demuestra el nexo causal que vincula a la Nación Ministerio de Transporte, cuestión bien distinta de la ley, que siempre ha delimitado las competencias y funciones de cada uno de sus entes descentralizados bien sea por servicios, administrativa o territorialmente.

Por todo lo expuesto debe concluirse que la entidad que represento no puede ser la llamada a hacerse responsable ya que sus actividades, funciones y competencia no tienen nada que ver con la responsabilidad que pretende imputar el demandante.

Con base en la normatividad de la Ley 64 de 1967, el Decreto 2171 de 1992, Decreto 101 de 2000 y demás fundamentos citados, la Nación Ministerio de Transporte, de la vigilancia y control, lo que desvirtúa la relación de causalidad invocada en la demanda en cabeza de mi representada, motivación por la cual solicito al despacho se declare la falta de responsabilidad de esta entidad y se absuelva de cualquier condena.

EXCEPCIONES

1. FALTA DE LEGITIMACIÓN EN LA CAUSA POR PASIVA

Se configura en este caso la falta de legitimación en la causa por pasiva, pues ella determina la persona a quien debe dirigirse la pretensión. Es decir, *“En materia Administrativa para determinar el sujeto pasivo de la relación procesal se debe distinguir si se trata de un acto o de una actividad material; de tal suerte, en el supuesto que sea un acto administrativo no se presenta ninguna dificultad, pues debe ser demandada la entidad que dicto el acto, mientras que tratándose de conductas*

NIT.899.999.055-4

materiales debe determinarse a cargo de que entidad estaba la obligación (especificada en la ley o el reglamento que precisa las funciones de cada ente administrativo) que resulto incumplida(Consejo de Estado, 30 de marzo de 1990, exp. 3510)"

3. INEXISTENCIA DE LA OBLIGACION

El Ministerio de Transporte se encuentra desligado de cualquier obligación puesto que su competencia funciones y actividad nada tienen que ver con los hechos narrados en la demanda.

4. FALTA DE RESPONSABILIDAD

La teoría de la falla en el servicio no se aplica en este caso, al Ministerio de Transporte pues como ya quedó suficientemente explicado no está dentro de las funciones de esta entidad el mantenimiento y señalización de vías, además que debe probarse que la vía desde tiempo atrás no estaba en condiciones para transitar, que no tenía señalización.

PRUEBAS

Solicito del honorable despacho decrete y tenga como pruebas las siguientes:

Documentales:

Que se valore probatoriamente las siguientes disposiciones de carácter nacional.

1. Ley 64 de 1967
2. Decreto 2862 de 1968
3. Decreto 2171 de 1992
4. Ley 105 de 1993
5. Decreto 101 de 2000
6. Decreto 1016 de 2000
7. Ley 769 de 2002
8. Decreto 87 de 2011

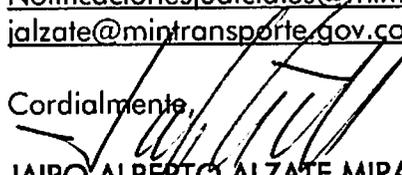
ANEXOS

1. El Poder con sus anexos

NOTIFICACIONES

Las recibiré en la centro Calle Del Candilejo No. 33-41 Piso tercero Dirección Territorial Bolívar del Ministerito de Transporte.
Notificacionesjudiciales@mintransporte.gov.co; dtbolivar@mintransporte.gov.co,
jalzate@mintransporte.gov.co.

Cordialmente,


JAIRO ALBERTO ALZATE MIRANDA

C. C. No. 79.234.853

T. P. No. 99494 del C. S. J.

LUIS FRANCISCO LEON FAJARDO
ASESORES ADMINISTRATIVOS

Carrera 13 No.52 A- 16
Oficina 501-Bogotá

SEÑOR JUEZ

JUZGADO 2 ADMINISTRATIVO ORAL DE CARTAGENA.

E.

S.

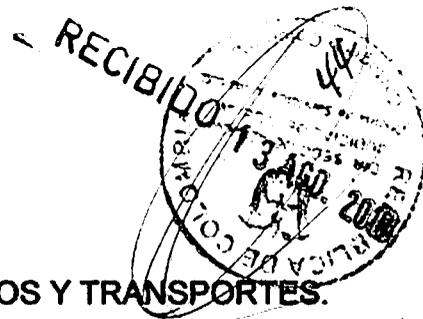
D.

Expediente: 13001-33-33-002-2018-00019-00

Demandante: TRACTOCAR LOGISTICS S.A.S.

Demandado: NACION- SUPERINTENDENCIA DE PUERTOS Y TRANSPORTES.

TRAMITE: CONTESTACION DEMANDA



LUIS FRANCISCO LEÓN FAJARDO, Mayor de edad, identificado Civilmente y Profesionalmente como aparece al pie de mi firma, en calidad de apoderado judicial de la Nación – Superintendencia de Puertos y Transporte de conformidad al poder conferido, dentro de la demanda de la referencia, me permito contestar la demanda así.

I. TERMINO DEL TRASLADO DE LA DEMANDA

De conformidad con lo ordenado en el auto de fecha 11 /05/2018, en relación con el capítulo de notificaciones sobre el traslado de las copias de la demanda a la entidad demandada, esta se realizó el día 25 de mayo del 2018, de conformidad con el registro de correspondencia recibida, es decir a partir de esta fecha se cuentan los 55 días de que tratan los artículos 172, y 199 del CPACA y 612 del Código General del Proceso.

En consecuencia, revisados los términos se presenta la contestación de la demanda dentro del término indicado.

II. PRONUNCIAMIENTO RESPECTO DE LOS HECHOS DE LA DEMANDA

(ART.172 LEY 1439).

Sobre el particular se contestarán los antecedentes facticos de conformidad con la descripción que hace el demandante y en ese sentido se precisará la respuesta de cada uno de ellos, en virtud de los dispuesto en el artículo 172 N 2 del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo.

AL HECHO PRIMERO: Es cierto.

AL HECHO SEGUNDO: Es cierto.

AL HECHO TERCERO: Es cierto, por llevar sobrepeso.

AL HECHO CUARTO: Es cierto.

SEÑOR JUEZ

JUZGADO 2 ADMINISTRATIVO ORAL DE CARTAGENA

Expediente: 13001-33-33-001-2018-00019-00

Demandante: TRACTOCAR LOGISTICS S.A.S.

Demandado: NACION - SUPERINTENDENCIA DE PUERTOS Y TRANSPORTES

TRAMITE: CONTESTACION DEMANDA

LUIS FRANCISCO LEON FALARDO, Mayor de edad, identificado Cívicamente / Profesionalmente como aparece al pie de mi firma, en calidad de apoderado judicial de la Nación - Superintendencia de Puertos y Transportes de conformidad al poder contenido dentro de la demanda de la referencia, me permito contestar la demanda así:

I. TERMINO DEL TRASLADO DE LA DEMANDA

De conformidad con lo ordenado en el auto de fecha 11/05/2018, en relación con el capítulo de notificaciones sobre el traslado de las copias de la demanda a la entidad demandada esta se realizó el día 25 de mayo del 2018, de conformidad con el registro de correspondencia recibida, es decir a partir de esta fecha se cuentan los 35 días de que trata los artículos 173 y 189 del CPACA y 615 del

Código General del Proceso

En consecuencia, revisados los términos se termina la contestación de la demanda dentro del término indicado.

II. PRONUNCIAMIENTO RESPECTO DE LOS HECHOS DE LA DEMANDA

(ART. 173 LEY 1499)

Sobre el particular se contestan los antecedentes facticos de conformidad con la descripción que hace el demandante y en ese sentido se precisa la respuesta de conformidad con lo establecido en el artículo 173 N. 2 del Código General del Proceso Administrativo y de la Constitución Administrativa.

Al HECHO PRIMERO: Es cierto

Al HECHO SEGUNDO: Es cierto

Al HECHO TERCERO: Es cierto

Al HECHO CUARTO: Es cierto

AL QUINTO: Es cierto en relación con los recursos interpuestos.

AL SEXTO: Es cierto.

AL SEPTIMO: Es cierto.

AL OCTAVO: Es cierto.

AL NOVENO. Es cierto.

IV PRESUNCION DE LEGALIDAD DE LOS ACTOS ACUSADOS

Por la forma tan confusa en que describe sus inconformidades relacionadas con los conceptos de violación, sin indicar en que se viola la norma y a cuál de los 2 actos administrativos acusados se refiere, se torna inocua la vulneración argumentada. En consecuencia, se hará la defensa de legalidad de dichos actos así:

1. La Resolución No 18844 del 2 de junio del 2016 que sanciona a la empresa así como la que confirma la sanción y lo declara contraventor lo hace con fundamento en las siguientes Normas así; literal d) del artículo 46 de la ley 336 de 1996 modificado por el artículo 96 de la ley 1450 de 2011 en concordancia con lo normado en el artículo 8 de la Resolución 4100 de 2004 del Ministerio de Transporte, por incurrir en la conducta descrita en el artículo 1 código 560 de la Resolución 10800 de 2003, proferida por el Ministerio de Transporte.

Lo anterior para ir aclarando que estas normas no son unos criterios abstractos de unos Decretos y Resoluciones. Se trata de normas especiales que regulan el transporte de carga en el país y gozan de la presunción de legalidad, y para tal fin se explicaran las normas en mención aplicadas en la citada Resolución en forma cronológica.

1. LEY 336 DE 1996 (Por la cual se adopta el estatuto nacional de transporte)
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:

.....

"d. Modificado por el art. 96, Ley 1450 de 2011. En los casos de incremento o disminución de las tarifas o de prestación de servicios no autorizados, o cuando se compruebe que el equipo excede los límites permitidos sobre dimensiones, peso o carga, eventos en los cuales se impondrá el máximo de la multa permitida, y "

2. Ley 1450 de 2011(Por la cual se expide el Plan Nacional de Desarrollo, 2010-2014.)

AL QUINTO: Es cierto en relación con los hechos e inferencias.

AL SEXTO: Es cierto.

AL SEPTIMO: Es cierto.

AL OCTAVO: Es cierto.

AL NOVENO: Es cierto.

IV PRESUNCIÓN DE LEGALIDAD DE LOS ACTOS ACUSADOS

Por la forma en que se describen los hechos en el expediente, se presume que los actos administrativos acusados se realizaron de conformidad con la ley y los reglamentos. En consecuencia, se hará la declaración de legalidad de dichos actos.

La Resolución No. 1884 del 2 de junio del 2010 que emite la Secretaría de Economía como la que continúa la serie y lo declara contrario a las normas con fundamento en las siguientes normas: Ley No. 1450 de 1996, Ley No. 1450 de 1996 modificada por el artículo 96 de la Ley 1450 de 2011 en concordancia con el artículo 8 de la Resolución 4100 de 2011 del Ministerio de Transportes, por incurrir en la conducta descrita en el artículo 10 código del transporte, emitida por el Ministerio de Transportes.

La anterior declaración de legalidad de los actos administrados no son actos administrados de la Secretaría de Economía. En consecuencia, se hará la declaración de legalidad de los actos administrados de la Secretaría de Economía y de la Secretaría de Transportes en forma conjunta.

La Ley 1450 de 1996, en la cual se cambia el estatuto nacional de transporte, establece un límite en la producción que se establece en el presente artículo. Los límites son de 1000 toneladas mensuales mientras que los límites establecidos en los artículos 10 y 11 de la Ley 1450 de 1996 y 1000 toneladas mensuales.

La Resolución No. 1884 del 2 de junio del 2010 que emite la Secretaría de Economía como la que continúa la serie y lo declara contrario a las normas con fundamento en las siguientes normas: Ley No. 1450 de 1996, Ley No. 1450 de 1996 modificada por el artículo 96 de la Ley 1450 de 2011 en concordancia con el artículo 8 de la Resolución 4100 de 2011 del Ministerio de Transportes, por incurrir en la conducta descrita en el artículo 10 código del transporte, emitida por el Ministerio de Transportes.

La Ley 1450 de 1996, en la cual se cambia el estatuto nacional de transporte, establece un límite en la producción que se establece en el presente artículo. Los límites son de 1000 toneladas mensuales mientras que los límites establecidos en los artículos 10 y 11 de la Ley 1450 de 1996 y 1000 toneladas mensuales.

LUIS FRANCISCO LEON FAJARDO
ASESORES ADMINISTRATIVOS

Carrera 13 No.52 A- 16
Oficina 501-Bogotá

Artículo 96. Sanciones y procedimientos. El literal d) del artículo 46 de la Ley 336 de 1996 quedará así:

"d) en los casos de incremento o disminución de las tarifas de prestación de servicios no autorizada, o cuando se compruebe que el equipo excede los límites permitidos sobre dimensiones, peso y carga".

3. RESOLUCION 004100 DE 2004 diciembre 28 (por la cual se adoptan los límites de pesos y dimensiones en los vehículos de transporte terrestre automotor de carga por carretera, para su operación normal en la red vial a nivel nacional.) en su artículo 8.

"Artículo 8°. Peso bruto vehicular. Modificado por la Resolución del Min. Transporte 1782 de 2009. El peso bruto vehicular para los vehículos de transporte de carga a nivel nacional debe ser el establecido en la siguiente tabla:

4. RESOLUCIÓN 001782 de 2009 de Mayo 08 (Por la cual se modifica el artículo 8° de la Resolución 4100 del 28 de diciembre de 2004) proferida por el Ministerio de Transporte,

Artículo 1°. Modificar el artículo 8° de la Resolución 4100 de 2004, de la siguiente manera:

"Artículo 8°. Peso bruto vehicular. El peso bruto vehicular para los vehículos de transporte de carga a nivel nacional debe ser el establecido en la siguiente tabla:

VEHICULOS	DESIGNACION kg	MAXIMO kg	PBV, TOLERANCIA POSITIVA DE MEDICION kg
Camiones	<u>2</u>	<u>17.000</u>	<u>425</u>
	3	28.000	700
	4	31.000 (1)	775
	4	36.000 (2)	900
	4	32.000 (3)	800
Tracto-camión con semirremolque	2S1	27.000	675
	2S2	32.000	800
	2S3	40.500	1.013
	3S1	29.000	725

LUIS FRANCISCO LEON FAJARDO
ASESORES ADMINISTRATIVOS

Carrera 13 No.52 A- 16
Oficina 501-Bogotá

	3S2	48.000	1.200
	3S3	52.000	1.300
Camiones con remolque	R2	16.000	400
	2R2	31.000	775
	2R3	47.000	1.175
	3R2	44.000	1.100
	3R3	48.000	1.200
	4R2	48.000	1.200
	4R3	48.000	1.200
	4R4	48.000	1.200
Camiones con remolque balanceado	2B1	25.000	625
	2B2	32.000	800
	2B3	32.000	800
	3B1	33.000	825
	3B2	40.000	1.000
	3B3	48.000	1.200
	B1	8.000	200
	B2	15.000	375
	B3	15.000	

Parágrafo. Los números dentro de la tabla se refieren a:

1. Para el caso de un eje direccional y un eje trídém.
2. Para el caso de dos ejes direccionales y uno tándem.
3. Para el caso de dos ejes delanteros de suspensión independiente."

Lo anterior para señalar que el vehículo de placa OLA -424 es un;

C2

17.000

425

LUIS FRANCISCO LEON FAJARDO
ASESORES ADMINISTRATIVOS

Carrera 13 No.52 A- 16
Oficina 501-Bogotá

Que pesa 17.000 Kg y tiene un máximo de tolerancia positiva de medición de 425 Kg que no se debe incluir como carga para estos efectos, como se explicara más adelante.

5. RESOLUCIÓN 010800 DE 2003(diciembre 12)"Por la cual se reglamenta el formato para el Informe de Infracciones de Transporte de que trata el artículo 54 del Decreto número 3366 del 21 de noviembre de 2003"., establece:

"Que el artículo 54 del Decreto número 3366 del 21 de noviembre de 2003, estableció que los agentes de control levantarán las infracciones a las normas de transporte en el formato que para el efecto reglamentará el Ministerio de Transporte y, que este informe se tendrá como prueba para el inicio de la investigación administrativa correspondiente;

Que con el objeto de facilitar a las autoridades de control la aplicación de las nuevas disposiciones establecidas en el decreto anteriormente mencionado, se hace necesario establecer una codificación de las infracciones a las normas de transporte público terrestre automotor;

RESUELVE:

"Artículo 1º. Codificación. La codificación de las infracciones a las normas de transporte público terrestre automotor será la siguiente:

Sanciones a las empresas de transporte público terrestre automotor colectivo, metropolitano, distrital y municipal de pasajeros o mixto"

.....

560 Permitir, facilitar, estimular, propiciar, autorizar, o exigir el transporte de mercancías con peso superior al autorizado, sin portar el permiso correspondiente."

.....

Ahora bien, la Resolución 18844 del 02 de junio del 2016 que falla la investigación administrativa, contra la empresa de servicio público de transporte terrestre automotor de carga lo hace sobre los siguientes hechos probados así;

1. Para el día 27 de octubre del 2013 se impuso el informe Único de Infracciones de Trasportes No 333426 al vehículo de placas OLA -424 que transportaba carga para la empresa demandante por trasgredir el código 560 de la Resolución 10800 de 2003, es decir permitir, facilitar, estimular, propiciar, autorizar, o exigir el transporte de mercancías con peso superior al autorizado, sin portar el permiso correspondiente

2. Se tiene para probar la aplicación del código 560 el tiquete de báscula 458 de fecha 27 de octubre de 2013, que registró un peso al momento de pasar por la báscula con un sobrepeso de 105 Kg, adicionales dado que el peso bruto vehicular máximo para un camión con designación C2 es de 17.000 Kg y una tolerancia positiva de medición de 425 Kg conforme a lo establecido en el artículo 8 de la

Resolución N 4100 de 2004 modificado por la Resolución 1782 de 2009 y el vehículo citado al momento de pasar por la báscula peso 17.530 Kg

V. FUNDAMENTOS EN QUE SOPORTA LA PETICION DE NULIDAD

- **SOBRE LA FALTA DE PRUEBA RESPECTO DE LA CONFIGURACION DEL VEHICULO.**

Cuestionó la demandante de que se carece de los elementos materiales probatorios para demostrar la transgresión por sobrepeso. Es necesario señalar que el Informe Único de Infracción de Transporte es un documento público que se presume auténtico mientras no se compruebe lo contrario mediante la tacha de falsedad y el artículo 270 del C.G.P dispone que los documentos públicos hacen fe de su otorgamiento, de su fecha y de las declaraciones que en ellos haga el funcionario que los autoriza, documentos que no fueron tachados de falsos por el actor, en consecuencia operó la presunción de autenticidad de conformidad con las normas anteriormente citadas. Así mismo se le respetó el debido proceso y el derecho a la defensa, y se le notificó en debida forma informándole que procedían los recursos de reposición y apelación el cual hizo uso de los mismos.

Con la Resolución Resolución 10844 del 02 de junio del 2016, por la cual se falla una investigación administrativa, la Superintendencia de Puertos y Transporte, al resolver el recurso de Apelación confirma la sanción impuesta a la empresa demandante en donde se le sanciona con (\$ 2.947.500), sin que se esté demostrando la violación del debido proceso ya que se aplicaron los principios de publicidad, contradicción, legalidad de la prueba, juez natural y la doble instancia; en esta etapa se analizó el argumento presentado en relación con la pruebas y se estableció que la empresa en ningún momento aportó el material probatorio que demostrara que cumplió con el límite permitido y que tampoco se incurrió en falsa motivación ya que no se dieron argumentos o razones engañosas o simuladas contrarias a la realidad.

Al contrario, la manifestación de la Superintendencia, tiene una causa que la justifica, un marco legal, (ley 336 de 1996 la contravención está en el literal d) del artículo 46 en concordancia con el Decreto 3366 de 2003)) criterios de legalidad, certeza sobre los hechos, debida calificación jurídica y apreciación razonable.

Para el caso no es viable en la medida en que nuestro sistema permite un régimen de responsabilidad individual, por tal razón en el proceso a los de intervinientes en la cadena transportadora es facultativa y no discrecional, mas no un imperativo y al no existir en el caso en concreto una relación jurídica sustancial respecto de todos los involucrados en la cadena transportadora, se toma para este caso la empresa

transportadora de carga, como lo es la demandante , de conformidad con las normas citadas en el cargo anterior.

Es pertinente aclarar que la ley 336 de 1996 no tipifico las conductas que son sancionables respecto de los propietarios, poseedores o tenedores de vehículos de transporte publico terrestre automotor de ninguno de los modos de transporte. De tal suerte que, una vinculación de los mentados sujetos a las investigaciones adelantadas por esta superintendencia, habida cuenta de que las conductas sancionables respecto de estos no están tipificadas en la ley, constituiría a todas luces una flagrante violación del principio constitucional de legalidad.

De otra parte, es básico aclarar que el margen de tolerancia en materia de transporte no hace parte del peso máximo permitido con el cual pueden salir cargados los vehículos desde el origen ya que este está previsto para contingencias de orden instrumental externo o circunstancial que conspiran en la operación del transporte de carga y que eventualmente pueden presentarse durante el transporte de la misma. En consecuencia, la tolerancia positiva de medición, ha sido considerada como el margen que la autoridad establece para factores externos diferentes a la carga máxima, que pueden ser el barro, las aguas lluvias, la humedad peso del combustible, tanquear el vehiculó en toda su capacidad, peso del conductor y del acompañante, etc.

Ahora bien, al revisarse la resolución que lo sanciona se encuentra que hay un título que dice "PRUEBAS REMITIDAS POR LA DIRECCION DE TRANSITO Y TRANSPORTES DE LA POLICIA NACIONAL" en este capítulo y en los dos siguientes se maneja el tema probatorio y se establece la responsabilidad de la empresa. Así las cosas, no puede argumentar que se carece de los elementos materiales probatorios para demostrar la transgresión por sobrepeso.

¿Sera que el tiquete de bascula 458 no demuestra el sobrepeso que llevaba el citado vehículo?

¿Sera que el IUIT 333426 del 27 de octubre del 2013 no es prueba suficiente para desmostar la infracción a las normas de carga?

SOBRE LOS ELEMENTOS MATERIALES PROBATORIOS.

- **EN RELACION CON EL IUIT.**

Cuestiona el IUIT, porque considera que la empresa demandante no es la responsable ya que está citándose a otra empresa, que no tiene nada que ver con la empresa que demanda. Basta con aclarar que en el capítulo de observaciones del mismo IUIT se cita el manifiesto de carga y el tiquete de bascula a nombre de la demandante e interpone los respectivos recursos de reposición y apelación sin que sobre el particular formule la respectiva argumentación.

Lo anterior se traduce en que la empresa si acepta ser objeto de la investigación y en ese sentido asumió la defensa administrativa.

- ILEGIBILIDAD DEL TIQUETE DE BASCULA

Cuestiona el Tiquete de Báscula N 458 del 27 de octubre del 2013 por la ilegibilidad según él.

Resulta extraño este hecho en vía judicial para cuestionarlo cuando en vía administrativa no se pronunció ni formulo este reparo sobre este hecho. Se tiene para probar la aplicación del código 560 el tiquete de báscula 458 de fecha 27 de octubre de 2013 que registro un sobrepeso de 105 KG, al momento de pasar por la báscula. (Ver Resolución 18844/ 2016 por la cual se falla una investigación).

En consecuencia se tipifica conductas que las puedan cometer los Vigilados por cuanto para ello se parte del objeto de la empresa demandante de acuerdo con el certificado de la Cámara de Comercio de Bogotá que es la PRESTACION DEL SERVICIO DE TRANSPORTE PUBLICO DE CARGA A NIVEL NACIONAL, en consecuencia si su objetó es el transporte de carga, es la empresa de carga que es sujeta a sanciones si llegare a cometer infracciones en el Trasporte de carga, porque esa es su actividad y como tal, las conductas están descritas en las normas anteriormente citadas.

Veamos el artículo 50 de la ley 336 de 1996 que dice:

“Sin perjuicio de lo dispuesto por normas especiales sobre la materia, cuando se tenga conocimiento de la comisión de una infracción a las normas de transporte, la autoridad competente abrirá investigación en forma inmediata mediante resolución motivada contra la cual no cabrá recurso alguno, la cual deberá contener:

- a. Relación de las pruebas aportadas o allegadas que demuestren la existencia de los hechos;
- b. Los fundamentos jurídicos que sustenten la apertura y el desarrollo de la investigación, y
- c. Traslado por un término no inferior a diez (10) días ni superior a treinta (30) días, al presunto infractor para que por escrito responda a los cargos formulados y solicite las pruebas que considere pertinentes, las que se apreciarán de conformidad con a las reglas de la sana crítica.”(Lo subrayado y negrilla fuera de texto.)

Lo anterior explica que informe Único de Infracciones de Trasportes es uno de los documentos básicos para abrir la investigación, en la medida en que este además es un documento público y se presume autentico mientras no se pruebe lo contrario.

LUIS FRANCISCO LEON FAJARDO
ASESORES ADMINISTRATIVOS

Carrera 13 No.52 A- 16
Oficina 501-Bogotá

en la medida en que este además es un documento público y se presume auténtico mientras no se pruebe lo contrario, de conformidad al artículo 243 y 344 del CGP, que dice:

“Artículo 243. Distintas clases de documentos. Son documentos los escritos, impresos, planos, dibujos, cuadros, mensajes de datos, fotografías, cintas cinematográficas, discos, grabaciones magnetofónicas, videograbaciones, radiografías, talones, contraseñas, cupones, etiquetas, sellos y, en general, todo objeto mueble que tenga carácter representativo o declarativo, y las inscripciones en lápidas, monumentos, edificios o similares.

Los documentos son públicos o privados. Documento público es el otorgado por el funcionario público en ejercicio de sus funciones o con su intervención. Así mismo, es público el documento otorgado por un particular en ejercicio de funciones públicas o con su intervención. Cuando consiste en un escrito autorizado o suscrito por el respectivo funcionario, es instrumento público; cuando es autorizado por un notario o quien haga sus veces y ha sido incorporado en el respectivo protocolo, se denomina escritura pública.

Artículo 244. Documento auténtico. Es auténtico un documento cuando existe certeza sobre la persona que lo ha elaborado, manuscrito, firmado, o cuando exista certeza respecto de la persona a quien se atribuya el documento.

Los documentos públicos y los privados emanados de las partes o de terceros, en original o en copia, elaborados, firmados o manuscritos, y los que contengan la reproducción de la voz o de la imagen, se presumen auténticos, mientras no hayan sido tachados de falso o desconocidos, según el caso.

También se presumirán auténticos los memoriales presentados para que formen parte del expediente, incluidas las demandas, sus contestaciones, los que impliquen disposición del derecho en litigio y los poderes en caso de sustitución.

Así mismo se presumen auténticos todos los documentos que reúnan los requisitos para ser título ejecutivo.

La parte que aporte al proceso un documento, en original o en copia, reconoce con ello su autenticidad y no podrá impugnarlo, excepto cuando al presentarlo alegue su falsedad. Los documentos en forma de mensaje de datos se presumen auténticos.

Lo dispuesto en este artículo se aplica en todos los procesos y en todas las jurisdicciones.”

Lo anterior por cuanto se trata de un agente de Policía de Tránsito que elaboró el informe y que tiene esa autoridad para la expedición del Informe Único de Infracciones de Transportes y el tiquete de báscula, constituyen una plena prueba como documento soporte y de prueba para entrar a ponderar la sanción por el sobrepeso que tenía el vehículo cuando pasó por la báscula y registró un sobrepeso. En consecuencia se probó que trasgredió lo dispuesto en el literal d) del artículo 46, de la ley 336 de 1996; en concordancia con lo normado en el artículo 8 de la Resolución 4.100 de 2004, modificado por el artículo 1 de la Resolución 1782 de 2009; y lo señalado en el artículo 1 Código 560 de la Resolución N 10800 de 2003 al “ permitir, facilitar, estimular, propiciar, autorizar, o exigir el transporte de mercancías con peso superior al autorizado, sin portar el permiso correspondiente”

En este caso el demandante parte del hecho cierto y desconocido de lo previsto en la Ley 105 del 30 de diciembre de 1993.

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

.....

"Artículo 9º.- Sujetos de las sanciones. Las autoridades que determinen las disposiciones legales impondrán sanciones por violación a las normas reguladoras del transporte, según las disposiciones especiales que rijan cada modo de transporte.

Podrán ser sujetos de sanción:

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

Las sanciones de que trata el presente artículo consistirán en:

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

(Lo subrayado fuera de texto con el fin de señalar y desvirtuar lo manifestado por el demandante.)

2. La Ley 336 del 20 de diciembre de 1996 "Por la cual se adopta el estatuto nacional de transporte", en su artículo 1º establece

"La presente ley tiene por objeto unificar los principios y los criterios que servirán de fundamento para la regulación y reglamentación del transporte público aéreo, marítimo, fluvial, férreo, masivo y terrestre y su operación en el territorio nacional, de conformidad con la Ley 105 de 1993, y con las normas que la modifiquen o sustituyan".

El artículo 44 de la Ley 336 de 1996 señala:

LUIS FRANCISCO LEON FAJARDO
ASESORES ADMINISTRATIVOS

Carrera 13 No.52 A- 16
Oficina 501-Bogotá

"De conformidad con lo establecido por el artículo 9º de la Ley 105 de 1993, y para efectos de determinar los sujetos y las sanciones a imponer, se tendrán en cuenta los criterios que se señalan en las normas siguientes".

El artículo 46 de la misma Ley 336 dispone:

"Con base en la graduación que se establece en el presente artículo, las multas oscilarán entre 1 y 2000 salarios mínimos mensuales vigentes teniendo en cuenta las implicaciones de la infracción y procederán en los siguientes casos:

- a. Cuando el sujeto no le haya dado cumplimiento a la amonestación;*
- b. En caso de suspensión o alteración parcial del servicio;*
- c. En caso de que el sujeto no suministre la información que legalmente le haya sido solicitada y que no repose en los archivos de la entidad solicitante;*
- d. Modificado por el art. 96, Ley 1450 de 2011. En los casos de incremento o disminución de las tarifas o de prestación de servicios no autorizados, o cuando se compruebe que el equipo excede los límites permitidos sobre dimensiones, peso o carga, eventos en los cuales se impondrá el máximo de la multa permitida, y*
- e. En todos los demás casos de conductas que no tengan asignada una sanción específica y constituyan violación a las normas del transporte.*

Parágrafo. -Para la aplicación de las multas a que se refiere el presente artículo se tendrá en cuenta los siguientes parámetros relacionados con cada modo de transporte:

Transporte terrestre: de uno (1) a setecientos (700) salarios mínimos mensuales vigentes;

Así las cosas, no se comparte lo argumentado en relación con el ticket de Báscula que formula el demandante.

- INDEBIDA NOTIFICACION DEL ACTO ADMINISTRATIVO DE APERTURA DE LA INVESTIGACION QUE CUESTIONA.

Cuestiona que no existe documento del envío para la citación.

Revisado el expediente se tiene que mediante la resolución N 1976 del 20 de enero del 2016 la entidad le abrió investigación a la empresa demandante por trasgredir presuntamente el literal d) del artículo 46 de la ley 336 de 1996 y demás normas concordantes plasmadas en el acto respectivo por transportar un peso más allá del permitido.

Es preciso aclarar que la resolución de apertura de fecha 20 de enero del 2016 fue debidamente notificada por aviso el día 15 de febrero del 2016. Para tal efecto veamos el artículo 50 de la ley 336 de 1996, que dice:

Artículo 50.

“Sin perjuicio de lo dispuesto por normas especiales sobre la materia, cuando se tenga conocimiento de la comisión de una infracción a las normas de transporte, la autoridad competente abrirá investigación en forma inmediata mediante resolución motivada contra la cual no cabrá recurso alguno, la cual deberá contener:

- a) Relación de las pruebas aportadas o allegadas que demuestren la existencia de los hechos.
- b) Los fundamentos jurídicos que sustenten la apertura y el desarrollo de la investigación.
- c) Traslado por un término no inferior a diez (10) días ni superior a treinta (30) días, al presunto infractor para que por escrito responda a los cargos formulados y solicite las pruebas que considere pertinentes, las que se apreciarán de conformidad con las reglas de la sana crítica.”

En este caso la demandante tenía que demostrar que no había un sobrepeso, por eso en la Resolución 1976 del 2016 por medio del cual se abre una investigación, por la cual se dio la apertura de la investigación y se le corrió traslado por el termino de 10 días hábiles para que por escrito responda los cargos formulados y aporte las pruebas que considere pertinentes y conducentes para el esclarecimiento de los hechos, tenía que apoyarse en el artículo 167 del C.G.P. y la Superintendencia de Puertos y Transportes observar la aplicación del artículo 168, del mismo Código, esto es las ineficaces, las impertinentes, y las superfluas.

Así la cosas, no es acogido este argumento que presenta por cuento en el expediente obra prueba de la respectiva notificación que cuestiona.

- **SOBRE EL TERMINO QUE TARDO LA ADMINISTRACION EN EL TRAMITE ADMINISTRATIVO.**

Cuestiona la falta de inmediatez respecto de la apertura de la investigación. Sobre el particular la norma si bien contempla esa disposición tampoco dice nada respecto de una caducidad. Lo que si es cierto es que a partir de la resolución que le apertura y lo sanciona se efectuó dentro del término legal. En consecuencia, esta causal que formula no está llamada a prosperar y si ello fuere así ello no desvirtúa la presunción de legalidad de estos actos.

- **SOBRE LA INDEBIDA NOTIFICACION DEL ACTO ADMINISTRATIVO QUE LO SANCIONA.**

En este punto cuestiona nuevamente lo relacionado con el punto anterior respecto de la apertura de la investigación.

Si se trata del acto administrativo que sanciona, se tiene que la resolución que lo sanciona se le notifico por aviso el día 24 de junio del 2016 y sobre el mismo presento los recursos de reposición y apelación el 6 de julio del 2016. En consecuencia, ejerció su derecho de defensa y como tal se le respeto el debido proceso.

- CADUCIDAD DE LA FACULTAD SANCIONATORIA

Veamos el artículo 52.

“ARTÍCULO 52. CADUCIDAD DE LA FACULTAD SANCIONATORIA. Salvo lo dispuesto en leyes especiales, la facultad que tienen las autoridades para imponer sanciones caducas a los tres (3) años de ocurrido el hecho, la conducta u omisión que pudiere ocasionarlas, término dentro del cual el acto administrativo que impone la sanción debe haber sido expedido y notificado. Dicho acto sancionatorio es diferente de los actos que resuelven los recursos, los cuales deberán ser decididos, so pena de pérdida de competencia, en un término de un (1) año contado a partir de su debida y oportuna interposición. Si los recursos no se deciden en el término fijado en esta disposición, se entenderán fallados a favor del recurrente, sin perjuicio de la responsabilidad patrimonial y disciplinaria que tal abstención genere para el funcionario encargado de resolver.

Cuando se trate de un hecho o conducta continuada, este término se contará desde el día siguiente a aquel en que cesó la infracción y/o la ejecución.

La sanción decretada por acto administrativo prescribirá al cabo de cinco (5) años contados a partir de la fecha de la ejecutoria”

Si bien es cierto el citado artículo fija el termino de tres años para resolver el recurso la administración lo realizo dentro del término así.

1. Interposición del recurso 06/07/16.
2. Fecha del resuelve de la apelación 04/07/17.
3. Fecha de notificación 25/07/17.

Lo anterior para señalar que el recurso se resolvió dentro del término como lo acredita la misma resolución con su fecha de radicación. Es decir, la actuación se surtió dentro del término de un año de conformidad con la norma. Cabe anotar que la misma norma no es objetiva ni precisa que la misma se deba notificar dentro del año como lo argumenta el demandante.

En consecuencia, la administración resolvió el tema de conformidad con lo ordenado en la ley.

VIII. EXCEPCIONES DE FONDO

1. IMPROCEDENCIA DE LAS PRETENSIONES.

Las pretensiones de la demanda son manifestaciones infundadas en contra de mi representada, pues mi mandante dio pleno cumplimiento a la normatividad vigente en cuanto a las normas que confieren competencia a la SUPERINTENDENCIA DE PUERTOS Y TRANSPORTE en el ejercicio de sus funciones de INSPECCIÓN, CONTROL Y VIGILANCIA, por lo cual dentro del sometimiento a sus vigilados en este caso a la empresa de transporte público de carga terrestre demandante se le detecto infracciones a las normas sobre la materia y como consecuencia de ello aplico las sanciones previstas para estos casos.

2. EXCEPCIÓN DE FALTA DE CAUSA PARA DEMANDAR.

A la demandante no le asiste causa para demandar por cuanto mi representada dio pleno cumplimiento a las normas relativas a su facultad de aplicar las sanciones previstas cuando se comenten infracciones, en este caso, a la empresa de servicio público de Transporte Terrestre automotor de carga y se le declaró responsable por la transgresión al literal d) del artículo 46, de la ley 336 de 1996, en concordancia con lo normado en el artículo 8, de la Resolución 4.100 de 2004, modificado por el artículo 1, de la Resolución N 1782 de 2009 y lo señalado en el artículo 1 código 560 de la Resolución N 10800 de 2003 y como consecuencia de ello se le SANCIONA con multa de (\$ 2.947.500).

3. INEXISTENCIA DE LA OBLIGACIÓN Y COBRO DE LO NO DEBIDO.

Inexistencia de la obligación de restituir las sumas de dinero objeto de cobro, así como la improcedencia de acceder a la nulidad de los actos administrativos demandados, pues los actos administrativos acusados han sido expedidos con el lleno de requisitos legales y se encuentran debidamente motivados, con garantía al derecho fundamental del debido proceso y derecho de defensa, los cuales fueron expedidos por mi representada por la transgresión al literal d) del artículo 46, de la ley 336 de 1996, en concordancia con lo normado en el artículo 8, de la Resolución 4.100 de 2004, modificado por el artículo 1, de la Resolución N 1782 de 2009 y lo señalado en el artículo 1 código 560 de la Resolución N 10800 de 2003.

5. EXCEPCION DE OFICIO.

LUIS FRANCISCO LEON FAJARDO
ASESORES ADMINISTRATIVOS

Carrera 13 No.52 A- 16
Oficina 501-Bogotá

Como quiera que el inciso 2 del artículo 187 de la ley 1437 de 2011 faculta al fallador para decidir de oficio sobre cualquier excepción que se encuentre probada, me permito solicitar se pronuncie sobre ella.

IX. PETICION

Como corolario de lo anterior y de lo expuesto por esta Superintendencia de Puertos y Transportes en cada uno de los actos administrativos, cuyos planteamientos nuevamente reitero, le solicito al señor Juez muy respetuosamente que, al momento de proferir su fallo, se declaren probadas las excepciones presentadas, de denieguen las suplicas de la demanda y se condene en costas de conformidad con el artículo 365 del C.G.P.

X. PRUEBAS

1. DOCUMENTALES:

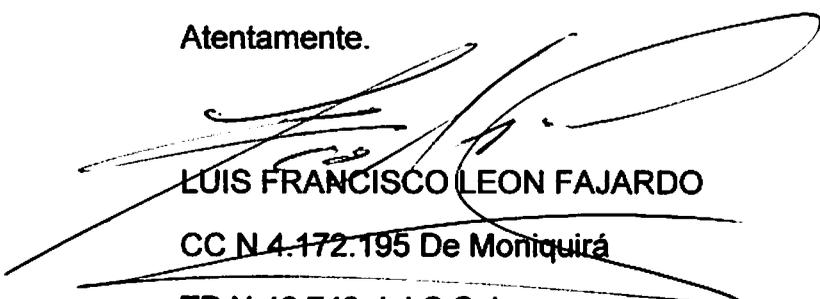
Se tenga en cuenta los antecedentes del expediente contentivo de todas las actuaciones desarrolladas al interior de la entidad respecto de los actos acusados los cuales se allegan en fiel copia tomada del original en 49 folios de conformidad al artículo 175 numeral 4 del CPACA.

XI. NOTIFICACIONES

La parte demandada recibirá notificaciones en la calle 63 N 9ª 45 chapinero Bogotá o al correo electrónico notijuridica@supertransporte.gov.co

En mi condición de apoderado de la parte demandada, recibiré notificaciones en la secretaria de ese despacho judicial, en a través del correo electrónico luisfranciscoleon@yahoo.com.mx. O en mi oficina de abogado en la carrera 13 N 52ª 16 oficina 503 Bogotá y al celular 3124473876.

Atentamente.



LUIS FRANCISCO LEON FAJARDO

CC N.4.172.195 De Moniquirá

TP N 46.743 del C.S.J.

Celular 3124473876

Anexo: Demanda en 15 folios C.D. Poder y antecedentes en 45 folios.