



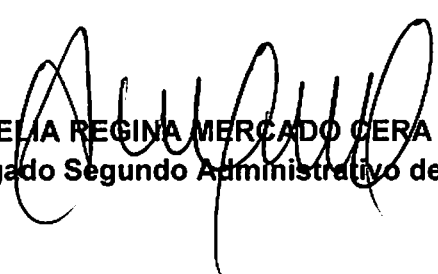
TRASLADO DE EXCEPCIONES

ARTICULO 175 DE LA LEY 1437 DE 2011

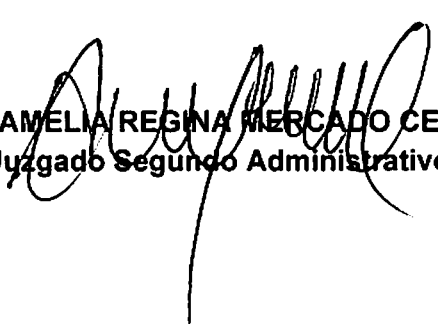
Medio de control	NULIDAD Y RESTABLECIMIENTO DEL DERECHO
Radicado	13001-33-33-002-2018-00117-00
Demandante/Accionante	TRACTOCAR LOGISTIC S.A.S
Demandado/Accionado	NACION- MINISTERIO DE TRANSPORTE- SUPERINTENDENCIA DE PUERTOS Y TRANSPORTE – SUPERINTENDENCIA DELEGADA DE TRANSITO Y TRANSPORTE TERRESTRE

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 MINISTERIO DE TRANSPORTE y por la SUPERINTENDENCIA DE PUERTOS Y TRANSPORTE, 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 FEBRERO 2019).

EMPIEZA EL TRASLADO: VEINTISÉIS (26) DE FEBRERO DE DOS MIL DIECINUEVE (2019) A LAS 8:00 A.M.


AMELIA REGINA MERCADO CERA
Secretaria Juzgado Segundo Administrativo de Cartagena

VENCE TRASLADO: VEINTIOCHO (28) DE FEBRERO DE DOS MIL DIECINUEVE (2019) 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: 13001-33-33-002-2018-000117-00
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.

DÉCIMO: No me consta, que se pruebe dentro del proceso

RAZONES DE LA DEFENSA

Mi representada debe ser exonerada de toda responsabilidad por hechos 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.

NIT.899.999.055-4

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.

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 genero 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 plasmo 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 consagro las demás formas de descentralización.

La ley señalo 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 al 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

NIT.899.999.055-4

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.

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.

Calle Del Candilejo número 33-41 piso tercero, Colombia, Teléfonos: (57+1) 6646645 Fax (57+1) 5546135
http : //www.mintransporte.gov.co – E-mail: dtbolivar@mintransporte.gov.co – quejasyreclamos@mintransporte.gov.co
Atención al Ciudadano: Sede Territorial Bolívar Lunes a Viernes de 8:30 a.m. - 4:30 p.m., línea Gratuita Nacional

"(...)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 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. (negritas fuera de texto)"

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 2°. 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.

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.

NIT.899.999.055-4

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 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.

NIT.899.999.055-4

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 adelantar investigaciones administrativas por incumplimiento a las normas de transporte y tránsito, además que debe probarse el nexo causal del cual no se han demostrado por parte de la demandante.

PRUEBAS

Solicito del honorable despacho decreto 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

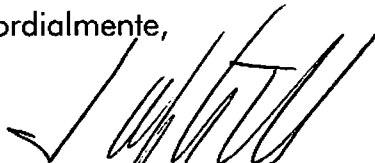
ANEXOS

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.

NIT.899.999.055-4

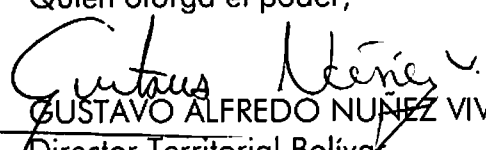
Doctor
HERNAN DARIO GUZMAN MORALES.
JUZGADO SEGUNDO ADMINISTRATIVO DE CARTAGENA
Cartagena D. T y C.

Asunto: NULIDAD Y RESTABLECIMIENTO DEL DERECHO
Número de proceso: 13001-33-33-002-2018-000118-00
Demandantes: Tractocar Logistic SAS
Demandado: NACION- MINISTERIO DE TRANSPORTE
SUPERINTENDENCIA DE PUERTOS Y TRANSPORTE

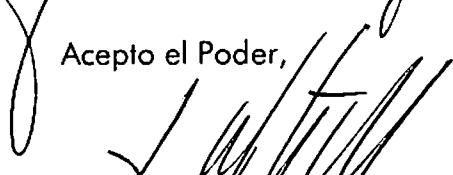
GUSTAVO ALFREDO NUÑEZ VIVERO, mayor de edad, vecino de la Ciudad de Cartagena D. T y C., identificado con Cédula de Ciudadanía número 79.953.802, expedida en Bogotá, en mi condición de Director de la Dirección Territorial Bolívar del Ministerio de Transporte y en ejercicio de la delegación conferida por el Señor Ministro de Transporte mediante Resolución número 003676 del 26 de septiembre de 2011, manifiesto mediante el presente escrito que confiero poder especial amplio y suficiente al doctor JAIRO ALBERTO ALZATE MIRANDA, identificado con la Cédula de Ciudadanía Número 79.234.853, abogado con Tarjeta Profesional 99494 del Consejo Superior de la Judicatura para que en nombre y representación de LA NACION - MINISTERIO DE TRANSPORTE, actúe en el proceso de del asunto, instaurado contra esta entidad.

El apoderado tendrá todas las facultades propias del mandato judicial, en especial las de renunciar, sustituir, reasumir y conciliar previa instrucción expresa al respecto, aportar pruebas e interponer los recursos de ley y las demás actuaciones propias dentro del proceso. En consecuencia, solicito reconocer personería jurídica al mandatario judicial en los términos ya señalados.

Quien otorga el poder,


GUSTAVO ALFREDO NUÑEZ VIVERO
Director Territorial Bolívar.

Acepto el Poder,


JAIRO ALBERTO ALZATE MIRANDA
C. C. No. 79.234.853
T. P. No. 99494 del C. S. J.

DILIGENCIA DE PRESENTACION PERSONAL Y RECONOCIMIENTO
DE FIRMA Y CONTENIDO

Ante la Notaria Cuarta del circulo de Cartagena
fue presentado personalmente este documento

GUSTAVO ALFREDO NUÑEZ VIVERO

Quien se identificó con C C **79953802**
y declaró que la firma y huella que aparecen en este
documento son suyas y el contenido del mismo es cierto
Cartagena:2018-08-14 11:25

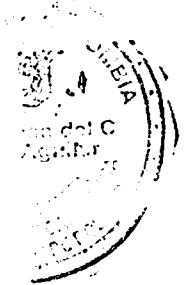


Declarante:

-1353249360



Gustavo Nuñez V.





Señor

JUEZ SEGUNDO (2) ADMINISTRATIVO DEL CIRCUITO DE CARTAGENA
E. S. D.

MEDIO DE CONTROL : Nulidad y Restablecimiento del Derecho
DEMANDANTE : TRACTOCAR LOGISTICS S.A.S.
DEMANDADO : SUPERINTENDENCIA DE PUERTOS Y TRANSPORTE
RADICADO : 13001333300220180011700
ASUNTO : CONTESTACION DE LA DEMANDA



HAIVER ALEJANDRO LOPEZ LOPEZ, mayor de edad y domiciliado en Bogotá D.C., identificado con cédula de ciudadanía No. 79.944.877 de Bogotá, abogado en ejercicio y portador de la Tarjeta Profesional No. 137.114 del Consejo Superior de la Judicatura, actuando en mi calidad de Apoderado Judicial y obrando en representación de la SUPERINTENDENCIA DE PUERTOS Y TRANSPORTE, conforme al poder otorgado y que ya fue adjuntado a este proceso con el escrito de pronunciamiento de la solicitud de medida cautelar, me permito contestar la ACCION DE NULIDAD Y RESTABLECIMIENTO DEL DERECHO, instaurada por la empresa TRACTOCAR LOGISTICS S.A.S.

1. DE LA NOTIFICACION DEL AUTO ADMISORIO DE LA DEMANDA Y DEL TERMINO PARA LA CONTESTACION DE LA DEMANDA

El auto admisorio de la demanda de fecha 28 de junio de 2018, junto con la demanda, y anexos fue recibido en el correo electrónico, notificajuridica@supertransporte.gov.co, dispuesto por mi representada para notificaciones judiciales, el día 31 de julio de 2018. Es decir, a partir del día hábil siguiente se cuentan los 55 días de que tratan los artículos 172 y 199 CPACA y el artículo 612 del Código General del Proceso.

Por lo anteriormente expuesto se concluye que la contestación de la demanda se efectúa dentro de la correspondiente oportunidad legal.

2. PRONUNCIAMIENTO SOBRE LAS PRETENSIONES DE LA DEMANDA

Dando cumplimiento a lo dispuesto en el Numeral 2º del artículo 175 del CPACA, en concordancia con el numeral 2º del artículo 96 del Código General del Proceso, me permito manifestar que ME OPONGO A TODAS Y CADA UNA DE LAS PRETENSIONES DE LA DEMANDA. Las cuales se han denominado "LO QUE SE PRETENDE".

No existiendo causal de nulidad respecto de los actos administrativos demandados, en la medida que los mismos fueron expedidos, con fundamento en las siguientes disposiciones legales:



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 la normado en el artículo 8 de la Resolución 4100 de 2004 modificado por el artículo 1 de la resolución 1782 de 2009 del Ministerio de Transporte, modificada por el artículo 1º código 560 de la Resolución 10800 de 2003, proferida por Ministerio de Transporte, y se sancionó a la empresa demandante al Transportar mercancías con peso superior al autorizado sin portar el permiso correspondiente.

3. RESPECTO DE LAS PRETENSIONES DE NULIDAD:

A LA PRETENSION 1 Me permito manifestar que las resoluciones No.62455 del 29 de noviembre de 2017 por la cual se resuelve el recurso de apelación y 72463 del 13 de diciembre de 2016 por la cual se falla la investigación administrativa seguida en contra de la empresa TRACTOCAR LOGISTICS S.A.S., y proferida por el Superintendente Delegado de Tránsito y Transporte, se encuentran ajustadas al ordenamiento constitucional y legal, que rige actualmente en materia de Transporte, como se explicará mas adelante. Lo anterior, considerando que el transporte público terrestre automotor NO se presta sin regulación ni control de parte del Estado. Por el contrario en Colombia el transporte tiene un carácter de servicio público esencial, el cual es regulado y controlado por las autoridades competentes, primando el interés general sobre el particular

4. RESPECTO DE LAS PRETENSIONES DE RESTABLECIMIENTO DEL DERECHO NUMERADA COMO 2

ME OPONGO Al ser esta pretensiones que busca el restablecimiento de un derecho, al no prosperar la pretension primera, por ende también me opongo a la prosperidad de esta pretension, además consiste en exonerar de responsabilidad aun cuando se incurrió en la infracción de una norma

Se hace énfasis en que mi representada, SUPERINTENDENCIA DE PUERTOS Y TRANSPORTE, no ha vulnerado derecho alguno de la parte actora, por lo que las pretensiones condenatorias resultan totalmente improcedentes y por ello se solicitará la condena en costas a favor de mi representada.

5. PRONUNCIAMIENTO SOBRE LOS HECHOS DE LA DEMANDA

Dando cumplimiento a la dispuesto en el Numeral 2º del artículo 175 del CPACA, en concordancia con el numeral 2º del artículo 96 del Código General del Proceso, me permito hacer pronunciamiento sobre cada uno de los hechos de la demanda de la siguiente manera:

DEL HECHO 1: es cierto tal y como se depende de la lectura que se haga del IUIT que se aportada al expediente

DEL HECHO 2: es cierto tal y como se depende de la lectura que se haga de esa resolución la cual es aportada al expediente



962

DEL HECHO 3: es cierto tal y como se desprende de la documental aportada al expediente, especialmente la resolución mencionada.

DEL HECHO 4: es Cierto. Así se lee en la resolución allí mencionada obrante como prueba en el expediente que se aporta.

DEL HECHO 5: es Cierto, tal y como se observa en el escrito presentado por la demandante

DEL HECHO 6: es Cierto, tal y como se observa en el escrito presentado por la demandante

DEL HECHO 7: es Cierto, tal y como se observa en la documental aportada especialmente la resolución allí mencionada

DEL HECHO 8: es Cierto, tal y como se observa en la documental aportada especialmente la resolución allí mencionada

DEL HECHO 9: es cierto, tal y como se desprende de la documental aportada

DEL HECHO 10: es cierto, tal y como se desprende de la documental aportada

6. EXCEPCIONES DE FONDO

Conforme lo determina el numeral 3 del artículo 175 del CPACA, me permito proponer las siguientes excepciones

6.1. IMPROCEDENCIA DE LAS PRETENSIONES

Las pretensiones de la demanda no tienen sustento fáctico ni jurídico, toda vez que la Superintendencia de Puertos y Transporte, desde el inicio de la investigación administrativa hasta la expedición del acto administrativo por el cual se agotó la vía gubernativa y se resolvieron los recursos interpuestos dio pleno cumplimiento y aplicación a la normatividad vigente, y de acuerdo a sus competencias y en ejercicio de sus funciones de inspección, vigilancia y control, respecto sus vigilados, entre los cuales se encuentra la empresa TRACTOCAR LOGISTICS S.A.S.-, la cual se encuentra habilitada para prestar el servicio público de transporte terrestre de carga, y como consecuencia del ejercicio de dicha actividad se le abrió una investigación administrativa por infracciones a las normas que rigen la materia y luego del agotamiento de un procedimiento administrativo en sede gubernativa, se le aplicó una sanción consistente en multa.

6.2. FALTA DE CAUSA PARA DEMANDAR

Mi representada, Superintendencia de Puertos y Transportes, en cumplimiento de sus funciones de INSPECCION, VIGILANCIA y CONTROL, y aplicando las normas propias para tal efecto y luego de agotar el procedimiento de la investigación



973

7. FUNDAMENTACION FACTICA Y JURIDICA DE SUSTENTO DE LAS EXCEPCIONES, DE OPOSICION A LAS PRETENSIONES Y DE DEFENSA DE MI REPRESENTADA SUPERINTENDENCIA DE PUERTOS Y TRANSPORTE

No obstante las excepciones propuestas, me permito ampliar los argumentos exceptivos y de defensa de la entidad.

DE LA PRESUNTA VIOLACION DE NORMA SUPERIOR

El actor a través de este cargo de nulidad, no determina cuales normas superiores han sido violadas con la expedición de los actos administrativos expedidos. De la lectura de este presunto cargo de nulidad se concluye que no fue técnicamente sustentado, pues no realiza una confrontación real entre las resoluciones atacadas en nulidad y las normas "superiores" presuntamente vulneradas, para de esta manera concretar el concepto de la violación. Todo conforme lo dispone el artículo 138 CPACA en remisión del inciso segundo del artículo 137 ibidem. Como se observa en la sustentación de este cargo el actor ni siquiera invoca las normas presuntamente violadas y mucho menos hace una confrontación con los actos administrativos demandados en nulidad. Por lo cual simplemente efectuaré un análisis de los actos administrativos demandados a la luz de la normas que rigen el servicio público de transporte de carga terrestre automotor en el país. Lo cual se efectuará más adelante en este escrito.

SOLICITUD DE APLICACIÓN DEL DEBIDO PROCESO PREVISTO EN EL ARTICULO 29 DE LA CONSTITUCION POLITICA DE COLOMBIA Y LA DE PRINCIPIOS PUBLICOS DE IGUALDAD, PUBLICIDAD EQUIDAD Y CONTRADICCION DE LAS PRUEBAS Y APLICACIÓN DEL PRINCIPIO DE CONTADICCION DE LA PRUEBA

Teniendo en cuenta el artículo 51 de la ley 336 de 1996 remite en materia probatoria a Código Contencioso Administrativo, el cual dispone en el artículo 57 que serán admisibles los medios probatorios señalados en el código de procedimiento civil estatuto que en su artículo 178 preceptúa que las pruebas deben ceñirse al asunto materia del proceso y que se rechazarán in limine las legalmente prohibidas o ineficaces, las que versen sobre hechos notoriamente impertinentes y las manifiestamente superfluas,

El Código Contencioso Administrativo determina que en materia administrativa se aplicarán en cuanto resulten compatibles con sus normas, las disposiciones del procedimiento civil en lo relacionado con la admisibilidad de los medios de prueba, forma de practicarlas y criterios de valoración (art. 168).

Si concebimos la conducencia como la capacidad legal que tiene una prueba para demostrar cierto hecho, la encontramos en el examen que pueda realizar el



operador jurídico entre la ley y el uso de ese medio probatorio sin ninguna dificultad legal que anule el valor probatorio que se procura. En cuanto a la pertinencia de la prueba, es de mucha importancia la definición de su objeto al momento de su solicitud, ya que éste requisito constituye el único juicio válido para que el operador jurídico considere la procedencia o no del medio probatorio, en atención al artículo 178 del C.P.C., el cual determina que las pruebas deben centrarse al asunto materia del proceso y el operador jurídico rechazará in limine las legalmente prohibidas o ineficaces, las que versen sobre hechos notoriamente impertinentes y las manifestamente superfluas. Así mismo la utilidad de la prueba se manifiesta en el servicio que presta para la convicción de un hecho que aún no se encuentra demostrado con otro medio probatorio. El maestro Hernando Devís Echandía define la prueba como "el conjunto de motivos o razones, que de los medios aportados se deducen y que nos suministran el conocimiento de los hechos, para los fines del proceso".1

DE LA APRECIACIÓN DE LAS PRUEBAS

Para tal efecto, a continuación se hará un análisis jurídico del documento mismo y de su contenido, con el fin de establecer su mérito y alcance probatorio, la validez de los datos consignados y, la carga de la prueba, a efectos de desvirtuar los eventuales hechos que puedan desprenderse del mismo.

De acuerdo con la doctrina jurídica procesal, en materia de apreciación de las pruebas, es decir, de la actividad intelectual del juzgador para determinar su valor de convicción sobre la certeza, o ausencia de ésta, de las afirmaciones de las partes en el proceso, existen tres (3) sistemas, que son:

a) El sistema de íntima convicción o de conciencia o de libre convicción, en el cual se exige únicamente una certeza moral en el juzgador y no se requiere una motivación de su decisión, es decir, no se requiere la expresión de las razones de ésta. Es el sistema que se aplica en la institución de los llamados jurados de conciencia o jueces de hecho en los procesos penales en algunos ordenamientos jurídicos.

b) El sistema de la tarifa legal o prueba tasada, en el cual la ley establece específicamente el valor de las pruebas y el juzgador simplemente aplica lo dispuesto en ella, en ejercicio de una función que puede considerarse mecánica, de suerte que aquel casi no necesita razonar para ese efecto porque el legislador ya lo ha hecho por él.

Este sistema requiere una motivación, que lógicamente consiste en la demostración de que el valor asignado por el juzgador a las pruebas guarda total conformidad con la voluntad del legislador

c) El sistema de la sana crítica o persuasión racional, en el cual el juzgador debe establecer por sí mismo el valor de las pruebas con base en las reglas de la ciencia y la experiencia.

Este sistema requiere igualmente una motivación, consistente en la expresión de las razones que el juzgador ha tenido para determinar el valor de las pruebas, con fundamento en las citadas reglas.



984

El último de los sistemas mencionados es el consagrado en los códigos modernos de procedimiento, en las varias ramas del Derecho, entre ellos el Código de Procedimiento Civil colombiano vigente, que dispone en su Art. 187.

"Las pruebas deberán ser apreciadas en conjunto, de acuerdo eran las reglas de la sana crítica, sin perjuicio de las solemnidades prescritas en la ley sustancial para la existencia o validez de ciertos actos".

"El juez expondrá Siempre razonadamente el Mérito que le asigne a cada prueba".

En este orden de ideas, puede decirse que compete a este tallador el establecer, con base en las reglas de la sana crítica, el valor probatorio correspondiente a cada medió obrante en el plenario y así determinar cuál de ellos lo lleva a la convicción respecto de la materialidad del hecho. o infracción en este caso, y la eventual responsabilidad de la demandante

RESPECTO A LA SUPUESTA VIOLACION AL PRINCIPIO DE LEGALIDAD

Respectó al cargo de la violación a la garantía y principios del debido proceso, la publicidad, la igualdad, equidad y la contradicción, la apoderada de la empresa no tiene fundamento jurídico ya que los hechos y las pruebas aportadas son contundentes y lo suficientemente claras para que se demuestre la relación causal entra la conducta y la norma dando como resultado la responsabilidad de la empresa Adicionando que la superintendencia actuó de conformidad con lo previsto en el artículo 50 de la Ley 336 de 1906 "Sin perjuicio de lo dispuesto por normas especiales sobre la materia. Cuando se tenga conocimiento de la comisión do una infracción a las normas do transporte, la autoridad competente abrirá investigación en torna 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 de diez (10) días ni superior a treinta (30) dios, al presunto infractor para que por escrito responda a los cargos formulados y solicite las pruebas que considere pertinentes, las que se apreciaran de conformidad con a las reglas de la sana crítica"

A la luz de la normatividad anteriormente mencionada, se ha dado cumplimiento al derecho al debido proceso, por cuanto, en la presente actuación se ha dado estricto cumplimiento a los principios que a continuación se enuncian

Publicidad, ya que se ha publicado, comunicado y notificado todo el trámite administrativo en virtud de lo consagrado en el Título I Capítulo X del Código Contencioso Administrativo:

Contradicción, por cuanto se ha dado cumplimiento al Artículo 50 de la Ley 336 de 1996 y se hizo traslado al supuesto infractor para que formule descargos y presente las pruebas que sustenten su posición En ese sentido, la resolución por



la cual se abre investigación administrativa contra la empresa enjuiciada, ha cumplido con los requisitos expresados en dicho artículo, ya que se ha hecho una relación de las pruebas aportada, la apertura de la investigación ha sido sustentada jurídicamente y se ha dispuesto el traslado para que el investigado responda a las cargos formulados y aporte las pruebas que considere pertinentes para su defensa,

Legalidad de la Prueba, en virtud de los artículos 252 y 264 del Código de Procedimiento Civil por medio de los cuales se establece la legalidad y presunción de 1 autenticidad de los documentos públicos como medios de prueba;

Juez Natural, teniendo en cuenta el numeral 9 del artículo 44 del Decreto 101 de 2000; los numerales 9 y 13 del artículo 14 del Decreto 1016 de 2000, los artículos 3, 4 y 10 del Decreto 2141 de 2001; el artículo 9 del Decreto 173 de 2001; y el artículo 50 de la Ley 336 de 1996, la Superintendencia de Puertos y Transporte es la entidad competente para juzgar a la investigada,

Doble Instancia, considerando que contra la presente Resolución procede el recurso de apelación ante el Superintendente de Puertos y Transporte

RESPECTO DE LA PRESUNTA FALSA MOTIVACION DE LOS ACTOS ADMINISTRATIVOS DEMANDADOS Y DE LA PRESUNTA VIOLACION AL DERECHO DE AUDIENCIA Y DE DEFENSA.

RESPECTO A LA SUPUESTA A FALSA MOTIVACION DE LA RESOLUCION DE LAS RESOLUCIONES QUE SE DEMANDAN

RESPECTO A LA SUPUESTA VIOLACION AL DERECHO DE DEFENSA POR NO VALORACION OBJETIVA DE TODOS LOS ARGUMENTOS Y PRUEBAS DEL INTERESADO LA SUPERINTENDENCIA NO SE PRONUNCIO DE FONDO SOBRE NINGUNO DE LOS ARGUMENTOS Y SE ABSTUVO DE PRACTICAR Y VALORAR LAS PRUEBAS SOLICITADAS DENTRO DE LOS DESCARGOS PRESENTADOS EN LA OPORTUNIDAD LEGAL

Me permitiré analizar estos dos cargos, toda vez que contiene elementos idénticos en su formulación.

De manera simple y con ausencia total de sustento, el actor se ciñe a manifestar que los actos administrativos demandados se encuentran sustentados en falsa motivación.

Respecto de la falsa motivación el Honorable Consejo de Estado se ha pronunciado así:

"El artículo 84 del Código Contencioso Administrativo establece como una de las causales para que proceda la nulidad de los actos administrativos, la falsa motivación. La motivación de un acto implica que la manifestación de la administración tiene una causa que la justifica y ella debe obedecer a criterios de legalidad, certeza de los hechos, debida calificación jurídica y apreciación razonable. La falsa motivación se configura cuando para fundamentar el acto se



dan razones engañosas, simuladas, contrarias a la realidad. Sobre esta causal de anulación, la Sala ha precisado que es el vicio que afecta el elemento causal del acto administrativo, referente a los antecedentes legales y de hecho previstos en el ordenamiento jurídico para provocarlo; es decir, que las razones de la Administración al decidir, sean contradictorias a las circunstancias. Igualmente ha precisado lo siguiente: "(...) La Sala ha dicho que se configura la falsa motivación, cuando no existe correspondencia entre la decisión que se adopta y los motivos que en el acto se aducen como fundamento de la misma, o cuando los motivos que se expresan en el acto como fuente de la misma no son reales o no existen, o están maquillados, por lo que se presenta un vicio que invalida el acto administrativo (...)".¹

"De acuerdo con el artículo 84 del Código Contencioso Administrativo la falsa motivación es una de las causales de nulidad de los actos de la Administración. Frente a esta causal de nulidad, la Sala ha precisado lo siguiente: «[...] Para que prospere la pretensión de nulidad de un acto administrativo con fundamento en la causal denominada falsa motivación es necesario que se demuestre una de dos circunstancias: a) O bien que los hechos que la Administración tuvo en cuenta como motivos determinantes de la decisión no estuvieron debidamente probados dentro de la actuación administrativa; o b) Que la Administración omitió tener en cuenta hechos que sí estaban demostrados y que si hubiesen sido considerados habrían conducido a una decisión sustancialmente diferente. Ahora bien, los hechos que fundamentan la decisión administrativa deben ser reales y la realidad, por supuesto, siempre será una sola. Por ende, cuando los hechos que tuvo en cuenta la Administración para adoptar la decisión no existieron o fueron apreciados en una dimensión equivocada, se incurre en falsa motivación porque la realidad no concuerda con el escenario fáctico que la Administración supuso que existía al tomar la decisión. La actora sustentó el cargo de falsa motivación en los mismos argumentos en los que sustentó el cargo del silencio administrativo positivo. No obstante, al resolverse dicho cargo quedó demostrado que se trató de un error de transcripción que no afectó de manera sustancial el contenido de la decisión administrativa."2

Por el contrario lo manifestado por el actor, la actuación de la Superintendencia de Puertos y Transporte en la cual se sancionó a la empresa TRACTOCAR LOGISTICS S.A.S., inició basada en hechos concretos ocurridos el día 26 de junio de 2014, en donde el vehículo de placas UFE822 afiliado a la mencionada empresa, es pesado en la estación de pesaje arrojando un sobrepeso en carga de 565 kilogramos.

De acuerdo con lo anterior la Resolución, por medio de la cual se abrió investigación administrativa en contra de TRACTOCAR LOGISTICS S.A.S., por la

¹ Sentencia de fecha 28 de agosto de 2014, proferida dentro del proceso 11001032700020119003309 siendo Concejero Ponente la doctora Carmen Teresa Ortiz de Rodequez

² Sentencia de fecha 4 de noviembre de 2015 proferida dentro del proceso 17001233100020120014501 siendo Concejero Ponente la doctora Martha Teresa Buitrago de Valencia



presunta transgresión al literal d) del artículo 46 de la Ley 336 de 1996, en concordancia con el código de infracción 560 del artículo 1º de la Resolución No. 10800 de 2003, cuenta con sustento fáctico y normativo y además fue notificada en debida forma garantizando el debido proceso.

Mediante Resolución DEBIDAMENTE MOTIVADA se sancionó a la empresa, TRACTOCAR LOGISTICS S.A.S., con multa de 5 SMMLV, que para el año de los hechos 2013, equivalían a la suma de \$2.947.500.00.00 la cual se notificó en debida forma, donde el sancionado a través de apoderado judicial, interpuso los recurso de reposición y en subsidio apelación, el cuales fueron resueltos mediante actos al igual debidamente motivados y sustentados en hechos reales y determinados.

Es de aclarar que la multa posteriormente fue disminuida

Razón por la cual no es de recibo el argumento de la actora al señalar que la Superintendencia de Puertos y Transporte quebrantó el derecho al debido proceso, por cuanto se le permitió en todas las instancias que ejerciera el derecho de defensa como efectivamente lo hizo y la imposición de la sanción a la Sociedad demandante, se realizó teniendo en cuenta los principios imperantes en materia probatoria con una valoración sana y objetiva de las pruebas que sirvieron de fundamento para imponer la sanción.

Por lo tanto se está demostrando el cumplimiento al precepto constitucional del debido proceso ya que se aplicaron los principios de publicidad, contradicción, legalidad de la prueba, juez natural, y la doble instancia; ahora bien, luego de analizado el argumento presentado en relación con las pruebas, se determina que dentro de la investigación administrativa, la empresa en ningún momento aportó material probatorio que demostrara que cumplió con el límite permitido y la Superintendencia de Puertos y Transporte, 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 artículo 51 Decreto 3366 de 2003) criterios de legalidad, certeza sobre los hechos, debida calificación jurídica y apreciación razonable. Se probó dentro del proceso administrativo, a través del ticket de báscula, anexo al Informe Único de infracciones, que el vehículo automotor de placas UFE822 transportaba carga con un sobrepeso, superando las expectativas normativas de margen y conforme a lo establecido en el artículo 8 de la Resolución 4100 de 2004, modificado por el artículo 1º de la Resolución 1782 de 2009.

Por lo anterior se concluye que obra dentro del expediente las pruebas que permitieron determinar claramente que el vehículo automotor de placas UFE822 que transportaba carga a la empresa TRACTOCAR LOGISTICS S.A.S., el día 26 de junio de 2014, llevaba sobrepeso tal y como se evidencia en el ticket de báscula y el Informe Único de Infracción del Transporte (IUIT), sin que exista prueba en contrario que contravenga tales hechos.



Bajo este lineamiento tenemos que para que se configure la falsa motivación, debe evidenciarse, una de las dos circunstancias anteriormente señaladas y en el presente caso la demandante solamente se limita a manifestar hay disparidad de criterios jurídicos e interpretativos que infieren que se deben resolver a favor del sancionado sin que induzca si quiera de forma sumaria errores de hecho o de derecho de los actos administrativos acusado de nulidad, pero no presenta la argumentación sobre la intención particular y arbitraria de la administración al expedir el acto administrativo enjuiciado y tampoco demuestra que se actuó con razones engañosas, simuladas y contrarias a la realidad.

Por lo tanto la motivación de los actos administrativos controvertidos por parte de la Superintendencia de Puertos y Transporte, fue producto de una causa que lo justifica, con criterios de legalidad, certeza de los hechos, debida calificación jurídica y apreciación razonable y gozan de la presunción de legitimidad, ya que se encuentran expedidos de conformidad a derecho mientras no se demuestre lo contrario, por lo tanto le corresponde al demandante probar la ilegalidad o incorrección, la falsedad del acto o su inexactitud de los hechos que dieron fundamento, atendiendo el principio de la presunción de veracidad del acto administrativo.

NO EXISTE FALSA MOTIVACION DE LA RESOLUCION 72463 DEL 13 DE DICIEMBRE DE 2016

Afirma la demandante que existe una falsa motivación de la resolución con la cual se le impuso sanción en la presente investigación, por cuanto asegura que la administración no cuenta con prueba idónea para responsabilizados. teniendo en cuenta que no existe dentro del investigativo tiquete de báscula que cumpla con los requisitos de ley para ser tenido como prueba siquiera sumaria de la infracción, toda vez que el tiquete no relaciona en empresa de transporte a ninguna empresa

No le asiste razón a la investigada al afirmar que el tiquete de báscula en el caso en concreto no es prueba idónea, toda vez que la información que en él reposa, está a su vez sustentada y confirmada en el Informe Único de Infracciones, documento público que es suscrito con el lleno de los requisitos formales y elaborado por persona competente, y por tanto, goza de presunción de veracidad sobre la información que en el reposa conforme a lo que estipula el artículo 264 del C.P.O , y si alguna objeción o reparo se tiene sobre la información consignada lo pertinente es hacer la tacha de falsedad del mismo, conforme a lo normado en el mentado Estatuto

DE LA PRESUNTA VIOLACION AL DERECHO DE AUDIENCIA Y DE DEFENSA.

Para el caso concreto, la Resolución 72463 del 13 de diciembre de 2016, por medio de la cual se falla la investigación administrativa, contra la empresa que



presta el servicio público de transporte de carga TRACTOCAR LOGISTICS S.A.S., identificada con NIT 860.040.576-1, se BASA EN EL HECHO que el día 26 de junio de 2014 se le impuso el Informe Único de Infracciones de Transporte (IUIT No. 349676) al vehículo de placas UFE822 el cual transportaba carga para la empresa antes mencionada, por transgredir 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.

La PRUEBA DEL HECHO antes descrito, además es el ticket de báscula No. 349676 también del 26 de junio de 2014, de la estación de pesaje, donde el vehículo de placas UFE822 el cual es designado con el código C2, es decir, es un CAMION, registró un sobrepeso. Toda vez que el Peso Bruto Vehicular (PBV) máximo, para un CAMIÓN (C2) es de 17000 kg y con una tolerancia positiva de 425 kg, conforme lo dispone el artículo 8 de la Resolución 4100 de 2004 modificado por la Resolución 1782 de 2009, y como se puede observar, el vehículo de placas UFE822 al momento de pasar por la báscula el día 26 de junio de 2014, pesó 17990 kg. Es decir un sobrepeso de 565KG.

La actora sustenta su cargo fundamentalmente en el hecho, que la Superintendencia de Puertos y Transporte presuntamente no tuvo en cuenta las pruebas aportadas o que presuntamente no se pronunció sobre las solicitadas. En relación con el no decreto y práctica de pruebas, debe tenerse en cuenta el principio de la carga de la prueba. Para el caso particular y existiendo un ticket de pesaje, la empresa TRACTOCAR LOGISTICS S.A.S., en sede de actuación administrativa, debía demostrar que el vehículo de placas UFE822 el día 26 de junio de 2014, no transitaba con sobre peso. La oportunidad para hacerlo fue dentro del término de 10 días hábiles que se le concedieron para la respuesta a los cargos formulados mediante la Resolución 72463 del 13 de diciembre de 2016, y para que además aportara las pruebas que considerara pertinentes y conducentes para el esclarecimiento de los hechos, por lo que debía sustentar, sus pruebas en lo previsto en el artículo 167 del Código General del Proceso. Es decir, a la empresa TRACTOCAR LOGISTICS S.A.S., le correspondía aportar los medios probatorios suficientes, tendientes a desvirtuar el cargo formulado por la Superintendencia de Puertos y Transportes.

Mediante la resolución 72463 del 13 de diciembre de 2016, se falla la investigación administrativa en contra de la empresa TRACTOCAR LOGISTICS S.A.S. y desde luego se analiza, pronuncia y resuelve la solicitud de pruebas solicitadas, y luego de ser analizadas de manera individual y en su conjunto se determinó denegarlas, por consideraras ineficaces, por cuanto es claro que para determinar sobrepeso se acoge lo dispuesto en el artículo 11 del Decreto 4100 de 2004, el cual determina:

"Artículo 11. Las disposiciones sobre pesos por eje y peso bruto vehicular exclusivamente serán controladas mediante el pesaje de los vehículos en



básculas diseñadas y construidas para tal fin, las cuales deberán tener la respectiva certificación del centro de metrología de la Superintendencia de Industria y Comercio, SIC, de acuerdo con el Sistema Nacional de Normalización, Certificación y Metrología."

Por su parte, aplicando las reglas de sana crítica, conforme a las pruebas obrantes en el expediente, cuales eran informe único de infracciones de tránsito y tiquete de pesaje, se declaró la responsabilidad de la empresa TRACTOCAR LOGISTICS S.A.S. También se analizaron las pruebas solicitada a la luz de la teoría de la carga de prueba, por lo cual se puede concluir que la prueba que presuntamente pretendía probar una des calibración de la báscula, ha debido solicitarla la misma empresa TRACTOCAR LOGISTICS S.A.S., a la entidad pertinente y aportarla a la investigación administrativa, lo cual NO ocurrió. Es pertinente precisar que la báscula de la estación de BASCULA. Y son los mismos concesionarios viales los que contratan directamente la revisión del funcionamiento de las básculas de pesaje vehicular y por ende se les expide la certificación de funcionamiento. Ello lo hace un laboratorio de control de calidad y metrología. En este caso se aplica lo dispuesto en el artículo 11 del decreto 4100 de 2004, en relación con las certificaciones de sobre peso en bruto y peso por ejes de los vehículos, le corresponde certificar al Centro de Metrología de la Superintendencia de Industria y Comercio. Por ende le correspondería a la empresa TRACTOCAR LOGISTICS S.A.S. demostrar la alteración en los registros de la BASCULA y por ende aportar prueba de su dicho.

De otra para, el artículo 50 de la Ley 336 de 1996 determina:

"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:

Relación de las pruebas aportadas o allegadas que demuestren la existencia de los hechos;

Los fundamentos jurídicos que sustenten la apertura y el desarrollo de la investigación, y

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."

La norma anteriormente transcrita, explica la razón por la cual el Informe Único de Infracciones del Transporte (IUIT) No. 349676 es uno de los documentos básicos y necesarios para abrir la investigación administrativa, en la medida en que éste es un documento público y se presume auténtico mientras no se



demuestre lo contrario. Por su parte el tiquete de báscula No. 000772 del 26 de junio de 201426 de junio de 2014, determina de manera clara que el vehículo de placas UFE822 afiliado y que transportaba carga para la empresa TRACTOCAR LOGISTICS S.A.S. transitaba con exceso de peso en carga, equivalente a 555kg.

RESPECTO A LA TACHA DE FALSEDAD IDEOLÓGICA SOBRE EL INFORME ÚNICO DE INFRACCIONES DE TRANSITO No 349676 DEL 26 de junio de 2014

**DE LA PRESUNCIÓN DE AUTENTICIDAD DE LOS DOCUMENTOS
FUNDAMENTO DE LA PRESENTE INVESTIGACION**

Ahora bien, además de lo anterior es necesario advertir que el Informe [híco de Infracciones de Transporte es un documento público, el cual es definido por los artículos 252 y 264 del Código de Procedimiento Civil como:

Artículo 252: El documento público se resume auténtico, mientras no se compruebe lo contrario mediante tacha de falsedad.

Fin ese orden, el artículo 264 de misma codificación señala:

Artículo 264: Los documentos públicos hacen fe de su otorgamiento, de su fecha y de las declaraciones que en ellos haga el funcionario que los autoriza.

En estos términos, la autenticidad del documento público es un aspecto de suprema importancia, puesto que el mérito probatorio de tal documento está en función de su autenticidad, por lo tanto, es claro que del mismo se desprenden unos hechos tales como. La empresa transportadora (que expidió el manifiesto de carga) y el sobrepeso. Principalmente, circunstancias en contra de la empresa investigada y que en conjunto con las demás pruebas obrantes en el expediente, invierten la carga de la prueba para la empresa, toda vez que es a ella a quien se le impone desvirtuar los mentados hechos.

Es por lo anterior, que este Despacho considera necesario hacer un estudio sobre la carga de la prueba, para lo cual citamos al tratadista Couture para definir la carga procesal, como "una situación jurídica, instituida en la ley, consistente en el requerimiento de una conducta de realización facultativa normalmente establecida en interés del propio sujeto, y cuya comisión trae aparejada una consecuencia gravosa para el"

La carga de la prueba es la que determina cual de los sujetos procesales deben "proponer, preparar y suministrar las pruebas en un proceso", en otras palabras, el principio de la carga de la prueba es el que determina quien debe probar los hechos. En razón de lo anterior, puede decirse que la carga de la prueba "(es el instituto procesal mediante el cual se establece una regla de juicio en cuya virtud se indica al juez como debe fallar cuando no encuentre en el proceso pruebas que le dan certeza sobre los hechos que deben fundamentar su decisión, e indirectamente establece a cual de las partes lo interesa la prueba de tales bochas, para evitarse las consecuencias desfavorables de su desidia".



Es así como se concluye, que siendo la prueba la configuración de la simple necesidad de probar para no salir vencido, la encargada de presentarla es la parte que más fácil pueda allegada, en el presente caso la empresa la cual es quien tiene en su poder la Prueba con la cual puede demostrarse inocente, más exactamente el manifiesto de carga tal como lo estipula el informe único de infracción No 349676

DE LAS PRUEBAS APORTADAS POR LA VIGILADA

Ahora bien, procede este Despacho a valorar las pruebas documentales aportadas y las demás obrantes en el expediente, para tomar la respectiva decisión, teniendo en cuenta los principios, que orientan el tema probatorio en materia de responsabilidad administrativa

Sobre el particular se ha pronunciado la Honorable Corte Constitucional, veamos:

"...) En desarrollo de esos principios y finalidades, en el artículo 29 superior se ha conseguido que el debido proceso debe aplicarse tanto a las actuaciones judiciales como a las administrativas, garantía dentro de la cual se encuentra, no sólo en el ámbito del sus puniendi como materialización de los derechos de defensa y contradicción, la potestad de toda persona de presentar pruebas y controvertir aquellas que se alleguen en su contra.

Tal facultad o potestad de la persona interesada dentro de un proceso judicial o una actuación administrativa. Además de permitirle presentar las pruebas que considere necesarias para demostrar los supuestos fácticos de las normas que riesen sean aplicadas o no a una situación en particular, también envuelve la garantía de que el funcionario judicial o administrativo según el caso, le brinde el valor probatorio correspondiente, pues como se indica en los instrumentos internacionales previamente señalados, dentro de las denominadas garantías judiciales se cuenta con el derecho a ser oído por el juez o tribunal competente, en igualdad y total imparcialidad,

Por orientación del artículo 168 del Código Contencioso Administrativo, en los procesos que se trasmiten ante esa jurisdicción, en materia probatoria se aplicarán en aquellos aspectos que resulten compatibles las disposiciones del procedimiento civil relacionadas con la admisibilidad de los medios de prueba. La forma de practicarlos y los criterios de valoración. Esa remisión conlleva que en materia contencioso administrativa se puedan aplicar. Siempre que no resulta contrario a la Constitución y a los preceptos del C.P.A.CA. como las contenidas en el estatuto procesal civil en las cuales se regulen los temas referidos con antelación.

Resultan así aplicables en materia de necesidad de la prueba, entre otros el artículo 174 CPC, según el cual toda decisión judicial debe fundarse en las pruebas regular y oportunamente allegadas al proceso, pudiéndose rechazar por improcedentes, sólo las legalmente prohibidas o ineficaces. Las que versen sobre hechos notoriamente impertinentes y las manifiestamente superfluas

Inicialmente, el Consejo de Estado precisó que las disposiciones que regulan la figura jurídica de la tacha de falsedad establecida en el Código General del Proceso resultan aplicables al proceso contencioso administrativo en virtud de la



Libertad y Orden

Superintendencia de Puertos y Transporte
República de Colombia



GOBIERNO
DE COLOMBIA

integración normativa establecida en el artículo 306 del Código de Procedimiento Administrativo y Contencioso Administrativo (Ley 1437 del 2011).

En relación con lo precedente, también indicó que un documento es auténtico cuando existe certeza sobre la persona que lo ha elaborado, manuscrito, firmado o cuando existe certeza respecto de la persona a quien se atribuya el documento, y esta autenticidad se presume de los documentos públicos y privados emanados de las partes o de terceros, en original o en copia, elaborados, firmados o manuscritos; además, de los que contengan la reproducción de la voz o de la imagen, mientras no hayan sido tachados de falso o desconocidos.

Acorde con ello, dedujo que la presunción de autenticidad de los documentos puede ser desvirtuada a través de la tacha de falsedad, la cual procede, tratándose de documentos privados, sobre escritos definitivos y no preparatorios.

Falsedad material o ideológica

Por otro lado, precisó las diferencias entre la falsedad material y la ideológica, explicando que la primera se presenta cuando se le hacen al documento supresiones, cambios, alteraciones o adiciones, o se suplanta su firma y la segunda, llamada ideológica o intelectual, ocurre cuando la declaración que contiene el documento no corresponde a la realidad.

Por ello, aseveró que la tacha de falsedad solo es procedente frente a la material, por cuanto constituye una falsedad documental y no frente a la simulación o adulteración del contenido del documento, para cuya información deben utilizarse los términos probatorios de las instancias.

Finalmente, la Sección Quinta concluyó que la falsedad material es aquella que constituye el objeto de la tacha, por lo que solo a través de esta se puede desvirtuar la autenticidad del documento.

No obstante, aclaró que la ideológica no se tramita por esta figura, toda vez que como su inconformidad se origina en relación con el contenido del documento y no respecto de la autenticidad del mismo, el mecanismo para su controversia lo constituyen, justamente, las pruebas recaudadas dentro del proceso que permitan desvirtuar dicho contenido (C.P. Rocio Araújo Oñate).

RESPECTO AL CARGO DE BASCULA OFICIAL DESCALIBRADA

Frente a este postulado esta día SUPERINTENDENCIA DE PUERTOS Y TRANSPORTES se acoge a lo dispuesto por el artículo 11 de la resolución 4100 de 2004 que indica: "las disposiciones sobre pasos por eje y peso bruto vehicular".

Por lo anterior, si se tenía algún reclamo sobre el funcionamiento de la báscula, la investigada debió elevar la queja directamente ante la autoridad competente, es decir, Ante la Superintendencia de Industria y Comercio, ya que por motivos de la competencia anteriormente nombrada la Superintendencia de Puertos y Transporte no puede extralimitarse de sus funciones.

Bajo estas circunstancias y respondiendo al argumento de la falta de credibilidad de la calibración de la báscula oficial estación de pesaje, el infractor no logra demostrar la no configuración del sobrepeso por lo que se le responde que la no aportación de pruebas no es viable que la exonerar de la responsabilidad, hasta que se demuestre lo contrario como lo hizo la apoderado tachando de falso el



informe por un supuesto pesaje equivocado consecuencia de la mala calibración de la báscula oficial. La parte que tacha de falso el documento, recae toda la carga probatoria, por ende no es labor de la superintendencia demostrar que las basculas estaba calibrada en el momento de los hechos. Ya que se acoge a la presunción de autenticidad de todo documento público. Es necesario advertir que el Informe Único de Infracción de Transporte es un documento público', el cual es definido por los artículos 252 y 264 del Código de Procedimiento Civil como:

Artículo 252: El documento público se presume autentico, mientras no se compruebe lo contrario mediante lacha de falsedad

En ese orden el artículo 264 de misma codificación señala.

Artículo 264: los documentos públicos basen fe de su otorgamiento, de su tacha y de las declaraciones que en ellos haga el funcionario que los autoriza

Es por lo anterior, que considero necesario hacer un estudio sobre la carga de la prueba, para lo cual citamos al tratadista Couture, para definir la carga procesal, como "una situación jurídica, instituida en la ley, consistente en el requerimiento de una conducta de realización facultativa normalmente establecida en interés del propio sujeto, y cuya comisión trae aparejada una consecuencia gravosa para el"

La carga de la prueba es la que determina cuál de los sujetos procesales deben "proponer. Preparar y suministrar las pruebas en mor proceso", en otras palabras, el principio de la carga de la prueba es el que determina quién debe probar los hechos. En razón de lo anterior, puede decirse que la carga de la prueba "Es el instituto procesal mediante el cual se establece como regla de juicio en cuya virtud se indica al juez como debe fallar cuando no encuentre en el proceso pruebas que le den ceden sobre los boches que deben fundamentar su decisión. E indirectamente establece a cuál de las partes le interesa la pruebo de males trocitos, para evitarse las consecuencias desfavorables de su desidia.").

Adicionándole a esto y respondiendo a lo referente a la ausencia de responsabilidad por falta de relación, la empresa TRACTOCAR LOGISTICS S.A.S. es la responsable de la infracción que contempla el IUIT 349676, el cual estipula que llevaba el manifiesto de carga de la empresa TRACTOCAR LOGISTICS S.A.S. demostrando que evidentemente si es la responsable del despacho del vehículo por lo tanto se le imputará responsabilidad a la empresa que expide el manifiesto de carga.

Decreto 173 de 2001, art.7...

MANIFIESTO DE CARGA.- Es el documento qua ampara el transporte de mercancías ante las distintas autoridades, por lo tanto, debe ser portado por el conductor del vehículo durante todo el recorrido. Se utilizará para llevar las estadísticas del transporte público de carga por carretera dentro del territorio nacional

ARTÍCULO 22.- CONTRATO DE VINCULACIÓN (...)

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



Libertad y Orden

Superintendencia de Puertos y Transporte
República de Colombia



GOBIERNO DE COLOMBIA

Conforme lo anterior, es claro, que la responsabilidad no puede recaer en otra empresa sino en aquella quien expide el manifiesto de carga, que en el presente caso es TRACTOCAR LOGISTICS S.A.S.; por consiguiente al encontrarse probado que la mencionada empresa vulneró lo dispuesto en el literal ti) del artículo 46 de la Ley 336 de 1996, al transportar mercancías excediendo el peso máximo legal permitido, se aplicará la sanción en ella contenida, que para el caso particular es la máxima señalada en la norma en cita, veamos

"Artículo 46. Con base en la graduación tipo so establece en el pe-mente artículo, las multas oscilarán entre 1 y 2.000 salarios mínimos mensuales vigentes teniendo en cuenta las implicaciones de la infracción y procederán un los siguientes casos.

d) los casos de incremento o disminución de las tarifas 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 so impondrá el máximo do la multa permitida.

Parágrafo. Para la aplicación do las multas a que se refiere el presente artículo se tendrá en cuenta los siguientes parámetros relacionados con cada Modo do transporte A) transporte terrestre de uno (1) a setecientos (700) solanos mínimos mensuales vigentes"

Vemos que en este punto mi representada determino que debía imponer multas desde uno (1) a setecientos (700) salarios mínimos mensuales vigentes, dependiendo de la tipología del vehículo sumado al peso permitido y al criterio de graduación de la sanción. Por lo que es importante manifestar que no es discrecionalidad de la Superintendencia colocar un (1) salario o setecientos (700), esto está determinado por la gradualidad de la sanción que depende de los factores antes mencionados

En concordancia con lo dispuesto en el artículo 1º de la Resolución 10800 de 2003• código 560. Permitir, facilitar, estimular, propiciar, autorizar, o exigir el transporte de mercancías con peso superior a autorizado, sin portar el permiso correspondiente".

En conclusión con respaldo del Tiquete de báscula No. 000772 expedido por la Estación de pesaje río Bogotá el informe Único de infracción No 349676 del 26 de junio de 2014 los cuales evidencian un peso de 17990 kg el cual sobre pasa el peso permitido para la tipología del camión C2 el cual es de 17000kg según la resolución 4100 de 2004:

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 o nivel nacional debe ser el establecida en la siguiente tabla

Conforme lo señalado en el Informe Único de Infracción de Transporte, al ser un documento público expedido por una autoridad competente en el ejercicio de su cargo, no contener enmendaduras y estar suscrito o firmado por la autoridad que lo expidió.

Además, al estar acompañado del respectivo tiquete de báscula, constituye plena prueba de la conducta atribuida a la Empresa. De lo anterior, se deduce que el vehículo en mención incluyendo la tolerancia positiva de medición llevaba un



sobre peso de 565 Kg es decir, que la carga superó el margen de tolerancia para este tipo de camión el cual es de 425 kg. Al que hace referencia el artículo 3° de la Resolución 2688 de 2005. El cual no puede hacer parte del peso máximo vehicular permitido, toda vez que se tiene para las diferencias que se puedan ocasionar por el peso del conductor, el peso del combustible, la humedad absorbida por las mercancías, entre otros factores externos que se puedan presentar, sin que en ningún momento dicho margen pueda ser utilizado como parte del peso máximo vehicular, veamos su tenor

'Artículo 3°. Para la aplicación de lo establecido en el artículo 8° Resolución 4100 de 2004 se considera tolerancia positiva de medición, el número de kilogramos que puede exceder del peso bruto vehicular autorizado durante el pesaje del vehículo, a fin de tener en cuenta las diferencias ocasionadas por el peso del conductor, el peso del combustible, el exceso de peso producido por efecto de la humedad absorbida por las mercancías, la calibración y la operación de las básculas de control y cualquier otro aditamento o situación que pueda variar la medición del peso bruto vehicular'

En consecuencia, es claro que la normatividad prevista en el Decreto 4100 de 2004, con el objeto de despejar posibles variaciones en el pesaje dispuso un margen de tolerancia para cada clasificación de los vehículos de carga, margen que se tiene para situaciones que puedan variar la medición del peso bruto vehicular durante el viaje, como lo es la calibración la operación de las básculas de control o cualquier otro aditamento, tal como se mencionó líneas arriba: por consiguiente no es de recibo el argumento de la apoderada en el cual manifiesta que si existió sobrepeso se debe a que la báscula se encontraba mal calibrada

**RESPECTO A LA SUPUESTA FALTA DE CRITERIOS OBJETIVOS QUE
CUMPLAN CON LOS PRINCIPIOS DE DICCIONARIALIDAD Y
PROPORCIONALIDAD PARA IMPONER EL VALOR DE LA MULTA POR
AUSENCIA DE NEXO CAUSAL Y DE LA SANCION IMPUESTA NO TIUVO EN
CUENTA LA VALORACION DE LA GRADUALIDAD**

Respecto de los límites para imponer y graduar la multa o sanción, es decir, de mínimos y máximos de las sanciones, aplicables por determinación legal, me permitiré citar las normas en las cuales se sustenta la expedición de los actos administrativos ahora demandados:

**LEY 336 DE 1996, por la cual se expide el ESTATUTO GENERAL DEL
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:

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) <Literal modificado por el artículo 96 de la Ley 1450 de 2011. El nuevo texto es el siguiente:> en los casos de incremento o disminución de las tarifas de prestación de servicios no autorizada, o cuando se compruebe que el equipo excede los límites permitidos sobre dimensiones, peso y carga.
- e) En todos los demás casos de conductas que no tengan asignada una sanción específica y constituyan violación a las normas del transporte.

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

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

LEY 1450 DE 2011. Por la cual se expide el Plan Nacional de Desarrollo

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".

Artículo declarado EXEQUIBLE, por el cargo de violación del principio de unidad de materia, por la Corte Constitucional mediante Sentencia C-363-12 de 16 de mayo de 2012, Magistrado Ponente Dr. Luis Ernesto Vargas Silva.

El artículo 9º de la Ley 105 de 1993 establece:

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.

RESOLUCION 4100 DEL 2004. Expedida por el Ministerio de Transporte y por la cual se adoptan los límites de pesos y dimensiones en el vehículo de transporte



terrestre automotor de carga por carretera, para la operación normal en la red vial a nivel nacional.

Artículo 8º. 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:

Vehículos	Designación	Máximo Eje, kg	Distancia permitida entre ejes, m
Camión	1	11.000	4,00
	2	11.000	5,00
	3	11.000	6,00
	4	11.000	7,00
Tractor semirremolque	5	11.000	10,00
	6	11.000	12,00
	7	11.000	14,00
	8	11.000	16,00

Camión	9	11.000	18,00
	10	11.000	20,00
	11	11.000	22,00
	12	11.000	24,00
Tractor semirremolque	13	11.000	26,00
	14	11.000	28,00
	15	11.000	30,00
	16	11.000	32,00

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.

RESOLUCION 1782 DEL 2009. PROFERIDA POR EL MINISTERIO DE TRANSPORTE. POR LA CUAL SE MODIFICA EL ARTICULO 8º DE LA RESOLUCION 4100 DEL 29 DE DICIEMBRE DE 2004.



VEHICULOS	DESIGNACION	MAXIMO kg	PBV, TOLERANCIA POSITIVA DE MEDICION kg
Camiones	2	17 000	425
	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
	3S2	48 000	1.200
	3S3	52 000	1.300
Camiones remolque	con 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 remolque balanceado	con 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	375

Lo anterior para señalar que le vehículo de placa UFE822 se clasifica como un vehículo C2.

RESOLUCION 10800 DE 2003. Emitida por el Ministerio de Transporte. 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.

"CONSIDERANDO:

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;

Que en mérito de lo expuesto,

RESUELVE:



Libertad y Orden

Superintendencia de Puertos y Transporte
República de Colombia



GOBIERNO
DE COLOMBIA

Artículo 19. Codificación. La codificación de las infracciones a las normas de transporte público terrestre automotor será la siguiente:

Sancciones 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.

(...)"

Así las cosas, se concluye que los actos administrativos ahora demandados han sido proferidos dentro de la órbita de funciones de inspección, vigilancia y control de la Superintendencia de Puertos y Transporte. La cual actuó amparada en normas propias que rigen el transporte público terrestre de carga. Respetando siempre el debido proceso y con entero acatamiento y guarda de la Constitución Política.

No se observa por ende que la resolución sancionó ni los demás actos administrativos demandados se hubieren expedido con desviación de poder sino por el contrario fueron proferidos dentro de la órbita de sus funciones y conforme los parámetros legales dispuestos para las multas.

Igualmente respecto a una presunta desviación de poder el Consejo de Estado se ha pronunciado de la siguiente manera:

"3.6.2.- La desviación de poderes es el vicio que afecta la finalidad del acto administrativo. Este vicio se configura cuando se está ante la presencia de una intención particular, personal o arbitraria de quien actúa a nombre de la Administración, en la búsqueda de un fin opuesto a las normas en las que debe fundarse que, tratándose de actos discrecionales, no es otro que el interés general o el bien común. Así pues, "demostrar la causal de desviación de poder implica llevar al juzgador a la convicción plena de que la intención de quien profirió el acto se alejó de la finalidad del buen servicio y se usó con fines distintos a los previstos por la norma. Cuando se invoca este vicio, necesariamente, la prueba ha de encontrarse en circunstancias anteriores a la determinación que se acusa, pues se trata de establecer, precisamente, la intención del funcionario que expide el acto, que es previa a la toma de la decisión" 3.6.3.- Detectar la desviación de poder puede resultar a veces complicado por la apariencia de legalidad del acto. Es por esto que se deben confrontar los fines queridos por la norma con los del sujeto que expidió el acto cuestionado. Como se trata de confrontar los fines queridos por la norma, esto es, los fines legales, no es posible invocar, para efectos de demostrar



la desviación de poder, argumentos sobre la conveniencia económica, política o social de la decisión adoptada. De lo que se trata es de demostrar que con la decisión se persiguió un fin extraño al establecido en la norma o uno contrario al interés general, esto es, un fin particular o privado, y no que la adopción de otro tipo de decisión era más conveniente o pertinente, atendida la naturaleza de la potestad o competencia ejercida, que es, como se dijo, discrecional. 3.6.4.- De acuerdo con las premisas sentadas, para el Despacho es claro que el cargo de desviación de poder alegado tampoco da lugar a la suspensión de los actos demandados porque los argumentos expuestos por la solicitante se relacionan más con la inconveniencia de la decisión, que con la desviación del fin buscado por las normas en las que se fundaron los actos demandados." 3

No obstante lo transcrito anteriormente, y de definir lo que significa conforme la Jurisprudencia, se considera como desviación de poder, la actora sustenta esta causal, argumentando que la sanción impuesta a TRACTOCAR LOGISTICS S.A.S. no se ajusta al principio de proporcionalidad, lo cual no es cierto tal y como quedo determinado anteriormente.

RESPECTO AL DEBIDO PROCESO Y PRUEBAS AL RESOLVER LOS RECURSOS

Tengase en cuenta que los recursos de reposición y de apelación deberán resolverse de plano, a no ser que al interponerlos se haya solicitado la práctica de pruebas, o que el funcionario que ha de decidir el recurso considere necesario decretarlas de oficio." Así las cosas, toda vez que dentro del expediente reposa suficiente material probatorio para llegar a una decisión de fondo conforme a derecho, no se solicitaron pruebas de oficio y serán consideradas las pruebas aportadas al expediente

Ahora bien, al entrar a analizar los argumentos de defensa de la investigada, la superintendencia observo que no obra documento adjunto, ni prueba, así sea sumaria que acompañara el escrito de descargos los recursos y/o la presente demanda a través de los cuales la empresa corrobore lo afirmado en uno y otro.

Ahora bien, en el escrito por medio del cual se presentaron los recursos, no se presentó prueba alguna, motivo por el cual debe tenerse en cuenta, que si se hacen aseveraciones estas se deben probar a través de medios idóneos, pero la demandante ejerció una defensa probatoria pasiva.

En relación con que no se valoró el manifiesto de carga aportado en el escrito de descargo, la superintendencia encuentra que no obra en el expediente dicho documento, ni que el mismo fue presentado junto al escrito de descargos o con la demanda, motivo por el cual no sería lógico que se valorara un documento que no existe dentro del expediente.

Por otra parte, la demandante establece que no se decretaron las pruebas solicitadas en el escrito de descargo, si bien es cierto, según las reglas de la sana crítica y los requisitos de la prueba, las mismas deben ser pertinentes ,

³ Auto proferido dentro del proceso de nulidad con radicado 11001-03-27-000-2015-00044-00, de fecha 2 de diciembre de 2015, siendo Consejero Ponente el doctor Jorge Octavio Ramírez Ramírez.



conductores y útiles para la investigación además de que generen certeza al fallador, se puede evidenciar en la Resolución 72463 del 13 de diciembre de 2016, que la administración señaló las razones por las cuales las pruebas solicitadas no desvirtúan los hechos de esta investigación, motivo por el cual mi representada se acoge a lo establecido en dicha instancia.

Es así como no podía tenerse en cuenta el manifiesto de carga que se menciona, por cuanto ese documento no obra en el expediente.

En relación a que la administración inicia una investigación administrativa, sin embargo, esta no define de manera clara cuál es el verbo claro que transgredió lo establecido en la Resolución 10800 de 2003.

Frente al citado argumento, la demandante realiza una interpretación literal de cada verbo expresado tanto en el código 560 del -artículo 1º de la Resolución 10800 de 2003, y del artículo 46 literal d) de la ley 336 de 1996, aduciendo que no se ha especificado de manera clara por cual conducta se está investigando, y que así las cosas la sociedad investigada no ha incurrido en ninguno de dichos verbos, sin embargo, es importante señalar que conforme a la interpretación sistemática, el legislador al momento de reglamentar el transporte y en especial la ley 336 de 1996, determino que por el territorio nacional no podrían transitar vehículos con peso superior al permitido conforme a las características de cada vehículo, entonces frente a la ley 336 y la Resolución 10800 se debe interpretar de acuerdo al sentido general de dichas normas como un todo, es decir, como un conjunto de normas o preceptos que forman parte de todo el ordenamiento jurídico, por lo tanto se debe recurrir a la intención o espíritu del legislador en el que se pretende salvaguardar el interés general sobre el particular entendiendo de esta manera que la seguridad es un aspecto importante para el desarrollo de tal principio, y por ello no se debe transportar carga excediendo los límites permitidos, sin importar cual verbo cometió la sociedad investigada, teniendo en cuenta que el fin de la norma es no llevar peso mayor al establecido según la configuración del vehículo.

Por lo tanto frente a la interpretación literal que hace la apoderada de cada verbo, este Despacho le recuerda que es un imperativo no transportar carga mayor de la permitida porque fue el legislador quien lo determino, así que no hay razón para que esta pretenda con este argumento que no se le endigue responsabilidad alguna.

Frente a lo manifestado por la demandante de la obligación de realizar audiencias, si bien es cierta la Ley 1437 del 2011 consagra las audiencias, pero su ámbito de aplicación no procede en la presente investigación, tal cual como lo consagra el Artículo 2º ibídem: "ARTÍCULO 2º. ÁMBITO DE APLICACIÓN. Las normas de esta Parte Primera del Código se aplican a todos los organismos y entidades que conforman las ramas del poder público en sus distintos órdenes, sectores y niveles, a los órganos autónomos e independientes del Estado y a los particulares, cuando cumplan funciones administrativas. A todos ellos se les dará el nombre de autoridades.

Las disposiciones de esta Parte Primera no se aplicarán en los procedimientos militares o de policía que por su naturaleza requieran decisiones de aplicación inmediata, para evitar o remediar perturbaciones de orden público en los aspectos de defensa nacional, seguridad, tranquilidad, salubridad, y circulación



de personas y cosas. Tampoco se aplicarán para ejercer la facultad de libre nombramiento y remoción. Las autoridades sujetarán sus actuaciones a los procedimientos que se establecen en este Código, sin perjuicio de los procedimientos regulados en leyes especiales. En lo no previsto en los mismos se aplicarán las disposiciones de este Código.'

La presente investigación se rige por normas especiales, y las mismas no consagran las audiencias en el presente proceso administrativo sancionatorio por violación a las normas de transporte.

E igualmente el procedimiento aplicable al presente caso en concreto no consagra como requisito de procedibilidad del mismo el auto de pruebas, tal como se puede evidenciar en la ley 336 de 1996 "Por la cual se adopta el estatuto nacional de transporte", que consagra en su artículo 51 lo siguiente:

"Artículo 51.-Presentados los descargos y practicadas las pruebas decretadas, si fuere el caso se adoptará la decisión mediante acto administrativo motivado. Esta actuación se someterá a las reglas sobre vía gubernativa señaladas en el Código Contencioso Administrativo."

Por último, se debe tener en cuenta que primero el auto de pruebas se decreta una vez presentado los descargos, de acuerdo a las pruebas solicitadas por la investigada, segundo, la inquirida no solicito pruebas útiles, pertinentes y conducente para la investigación motivo por el cual fueron rechazada, por lo expuesto, no es cierto que existe violación al debido proceso por no decretar el auto de pruebas.

RESPONSABILIDAD DE LA EMPRESA INVESTIGADA.

La Constitución Política establece en el artículo 333 que la actividad económica y la iniciativa privada son libres, sin embargo, las mismas deben desarrollar su actividad bajo los límites establecidos en la Ley, en este contexto la Corte Constitucional ha indicado:

(...) la libre competencia no puede erigirse en derecho absoluto ni en barrera infranqueable para la actividad de intervención del Estado. Esta se debe dar, por mandato de la ley, en la explotación de los recursos naturales, en el LISO del suelo, en la producción, distribución, utilización y consumo de bienes, todo lo cual implica indudables limitaciones, correctivos y controles para la iniciativa particular. Se trata, al fin y al cabo, de realizar fines esenciales del Estado como los de promover la prosperidad general y garantizar la efectividad de los principios, derechos y deberes consagrados en la Constitución (Preámbulo y artículo 20 C.P.), en ejercicio de un papel dinámico y activo inherente a su función básica de dirección general de la economía (artículo 334 C.P.) De tal manera que dichas limitaciones se encuentran establecidas en la Ley 105 de 1993 la cual establece en el literal e) del artículo 20 y el numeral 20 del artículo 30, que la seguridad de las personas constituye una prioridad del Sistema y del Sector Transporte, y que la 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.

Igualmente el Estatuto Nacional de Transporte² indica que el transporte gozara de especial protección estatal y será sometido a las condiciones y beneficios establecidos por las disposiciones reguladoras de la materia, y como servicio



público continuará bajo la dirección, regulación y control del Estado, conforme a los Derechos y Obligaciones que señale el reglamento para cada modo.

En este sentido, la Corte Constitucional, ha señalado:

(...) fa norma otorga al legislador fa facultad para fijar el régimen jurídico de los servicios públicos, autorizando su prestación directa o indirecta, por parte de comunidades organizadas o por particulares, pero reservando al Estado su regulación, control y vigilancia.

La operación del transporte público en Colombia es un servicio público, inherente a la finalidad social del Estado y sujeto a la intervención y reglamentación de las autoridades competentes, en cuya prestación juega un papel decisivo fa participación del sector privado. La ley, en acatamiento de lo dispuesto en el artículo 24 de la Constitución Política, según el cual todo colombiano puede circular libremente por el territorio nacional, define este servicio como una industria encaminada a garantizar la movilización de personas o cosas por medio de vehículos apropiados a cada una de las infraestructuras del sector [aéreo, marítimo, fluvial, férreo, masivo y terrestre], en condiciones de libertad de acceso, calidad y seguridad de los usuarios sujeto a una contraprestación económica

Pero además, la ley 336 de 1996, "por la cual se adopta el Estatuto Nacional de Transporte", en armonía con la ley 105 de 1993, fe otorga "El carácter de servicio público esencial..." y resalta la prelación del interés general sobre el particular, especialmente en lo que tiene que ver con la garantía de la prestación del servicio y la protección de los usuarios, conforme a los derechos y obligaciones establecidas en la Constitución, la ley y los reglamentos. El mismo ordenamiento destaca en su artículo 24 que la seguridad en el servicio, particularmente la relacionada con la protección de los usuarios, "constituye prioridad esencial en la actividad del sector y del sistema de transporte", lo cual se ajusta al mandato constitucional contenido en los artículos 20, 11, 24, 365 y 366, que le imponen al Estado el deber de proteger la vida e integridad de todas las personas residentes en Colombia (...)

La ley 105 de 1993, establece en su artículo 3, que para acceder a la prestación del servicio público, las empresas, formas asociativas de transporte y de economía solidaria deberán estar habilitadas per el Estado. Igualmente señala que el transporte de carga será prestado por personas naturales o jurídicas debidamente autorizadas por las autoridades y el Gobierno Nacional regulará su funcionamiento.

La ley 336 de 1996, establece que por actividad transportadora se entiende un conjunto organizado de operaciones tendientes a ejecutar el traslado de personas o cosas, separada o conjuntamente, de un lugar a otro, utilizando varios modos, de conformidad con las autorizaciones expedidas por las autoridades competentes.

El capítulo tercero de la mencionada ley, establece los parámetros para la creación y funcionamiento de las empresas de transporte público, en el que indica que la prestación del servicio público de transporte se prestara por personas naturales o jurídicas legalmente constituidas. Igualmente indica que para prestar dicho servicio las empresas interesadas deberán solicitar y obtener habilitación para operar. Como habilitación se entiende la autorización expedida per la autoridad competente en cada modo de transporte.



Por su parte la Ley 105 de 1993 establece que el transporte es una industria encaminada a garantizar la movilización de personas o cosas por medio de vehículos apropiados, como bien lo establece artículo 3, numeral 6:

Artículo 3º.- Principios del transporte público. El transporte público es una industria encaminada a garantizar la movilización de personas o cosas por medio de vehículos apropiados a cada una de las infraestructuras del sector, en condiciones de libertad de acceso, calidad y seguridad de los usuarios sujeto a una contraprestación económica y se regirá por los siguientes principios:

6. DE LA LIBERTAD DE EMPRESA:

Para la constitución de empresas o de formas asociativas de transporte no se podrán exigir otros requisitos que los establecidos en las normas legales y en los reglamentos respectivos.

Sin perjuicio de lo dispuesto en el inciso anterior, para acceder a la prestación del servicio público, las empresas, formas asociativas de transporte y de economía solidaria deberán estar habilitadas por el Estado. Para asumir esa responsabilidad, acreditarán condiciones que demuestren capacidad técnica, operativa, financiera, de seguridad y procedencia del capital aportado.

Como lo describe la normativa anteriormente citada, para adquirir la empresa la habilitación debe cumplir con los requisitos allí mencionados, de los cuales es importante resaltar la capacidad técnica y operativa, ya que dicha capacidad es inherente a la actividad comercial del transporte de carga en el desarrollo de su objeto social y para la cual fue habilitada, la cual respalda todo el proceso operacional diario que se ejecuta bajo el nombre de las sociedades encaminadas al transporte de carga. Por lo tanto, la habilitación que el Estado otorga a las Empresas, obliga a la empresa de servicio público habilitada a asumir un rol que cumpla con las expectativas propias del mismo, surgiendo para ella el deber jurídico de realizar un comportamiento adecuado a ese rol, es por eso, que si la infracción es cometida en desarrollo de la prestación del servicio público de transporte terrestre automotor de carga, la responsabilidad se le atribuye a la empresa habilitada.

En ese mismo sentido, el Consejo de Estado indicó, sobre la responsabilidad de las empresas en la prestación del servicio público de transporte en la sentencia del 21 de septiembre de 20013

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



Libertad y Orden

Superintendencia de Puertos y Transporte
República de Colombia



GOBIERNO
DE COLOMBIA

Con base en lo anteriormente expuesto, este Despacho concluye: La sociedad al estar debidamente habilitada por el Ministerio de Transporte:

es responsable de los contratos que se deriven de la prestación del servicio, entre ellos, la relaciones económicas que se pacten con las empresas o particulares al establecer los límites señalados por la Resolución 4100 de 2004, frente a los límites de peso y carga, en este mismo sentido, lo debe hacer con los conductores, propietarios o poseedores de los vehículos (ii) es responsable de ejercer un control diario sobre los despachos y operaciones que se realicen en torno al desarrollo de su objeto social, en virtud de su capacidad técnica, financiera y operacional que demostró al solicitar la habilitación (iii) es responsable de las situaciones de hecho que generen efectos jurídicos negativos por transgredir la normatividad vigente que regula el transporte (Ley 336 de 1996, Resolución 4100 de 2004, Decreto 173 de 2001 hoy compilado en el Decreto 1079 de 2015) durante la operación del mismo, enténdase esta, como aquella que inicia desde la suscripción del contrato de transporte hasta la entrega de la carga al destinatario, es decir, que su responsabilidad es permanente y no solo se deriva de la expedición del Manifiesto Único de Carga y el despacho de la carga, ya que su inspección debe ser continua en todo el trayecto de la mercancía, y por lo tanto, debe garantizar que no se alteraren las condiciones inicialmente pactadas y se de cabal cumplimiento al contrato de transporte. .

8. PETICION

De acuerdo a los argumentos fácticos y jurídicos particulares del caso, y las pruebas aportadas, recaudadas y practicadas, pido respetuosamente a los Honorables Magistrados, se sirvan declarar probadas las excepciones planteadas a favor de la SUPERINTENDENCIA DE PUERTOS Y TRANSPORTE, y en consecuencia deniegue todas las pretensiones de la demanda.

Como consecuencia de lo anterior y en virtud del artículo 188 del CPACA, se sirva condenar en costas a la parte demandante.

9. PRUEBAS

9.1. DOCUMENTALES

En cumplimiento de lo preceptuado en el numeral 4º del artículo 175 del CPACA, me permito aportar los antecedentes de la actuación administrativa que reposan en los archivos de la entidad, y FISICO

61 folios en copia auténtica.



110
16

10. NOTIFICACIONES

Conforme lo dispone el artículo 205 del CPACA, REITERO, que solicito, acepto y autorizo ser notificado por medio de correo electrónico, así:

Mi representada SUPERINTENDENCIA DE PUERTOS Y TRANSPORTES recibe notificaciones en el correo electrónico notificajuridica@supertransporte.gov.co

El suscrito abogado en mi condición de apoderado de la SUPERINTENDENCIA DE PUERTOS Y TRANSPORTES, manifiesto que recibo notificaciones en el correo electrónico haiveralejandrolopezlopez@yahoo.com

11. ANEXOS

Me permito aportar:

Poder otorgado a mi favor para actuar como apoderado de la SUPERINTENDENCIA DE PUERTOS Y TRANSPORTE, y sus anexos en 4 folios.

Lo relacionado en el acápite de pruebas, en 81 folios.

Cordialmente.

HAIVER ALEJANDRO LOPEZ LOPEZ
C.C. 79.944.877 de Bogotá
T.P. 137114 del Consejo Superior de la Judicatura
APODERADO SUPERINTENDENCIA DE PUERTOS Y TRANSPORTE