



TRASLADO DE EXCEPCIONES

Artículo 175 parágrafo 2o de la Ley 1437 de 2011

Medio de control	Nulidad y Restablecimiento del Derecho
Radicado	13001-33-33-012-2018-00232-00
Demandante	Eduardo Botero Soto y Cía. Ltda.
Demandado	Superintendencia de Puertos y Transporte

De conformidad con lo estipulado en el parágrafo 2º del artículo 175 de la Ley 1437 de 2011, se corre traslado a la parte contraria de las excepciones propuestas en la contestación de la demanda por el apoderado de la parte demandada, por el término de tres (3) días, en un lugar visible de la Secretaría del Juzgado Doce Administrativo de Cartagena, y en la página web de la Rama Judicial: www.ramajudicial.gov.co, hoy dieciséis (16) de mayo de dos mil diecinueve (2019) siendo las 8:00 de la mañana.

EMPIEZA EL TRASLADO: diecisiete (17) de mayo de dos mil diecinueve (2019), a las 8:00 a.m.

DENISE AUXILIADORA CAMPO PEREZ
SECRETARIA

VENCE TRASLADO: veintiuno (21) de mayo de dos mil diecinueve (2019), a las 5:00 p.m.

DENISE AUXILIADORA CAMPO PEREZ
SECRETARIA

Señor

JUEZ DOCE (12) ADMINISTRATIVO DEL CIRCUITO DE CARTAGENA
E. S. D.

MEDIO DE CONTROL: NULIDAD Y RESTABLECIMIENTO DEL DERECHO
DEMANDANTE: EDUARDO BOTERO SOTO S.A.
DEMANDADO: SUPERINTENDENCIA DE TRANSPORTE
RADICADO: 13001-33-33-012-2018-00232-00
ASUNTO: CONTESTACIÓN DE LA DEMANDA



MIGUEL ENRIQUE LÓPEZ BRUCE, mayor de edad, con domicilio en Bogotá D.C., identificado con cédula de ciudadanía No. 1.020.732.149 de Bogotá y tarjeta profesional de abogado No. 226.564 del Consejo Superior de la Judicatura, actuando en calidad de apoderado judicial especial de la SUPERINTENDENCIA DE TRANSPORTE, de conformidad con el poder que obra en el expediente, con todo respeto acudo ante su Despacho con el propósito de contestar la demanda promovida por la empresa EDUARDO BOTERO SOTO S.A., en los siguientes términos:

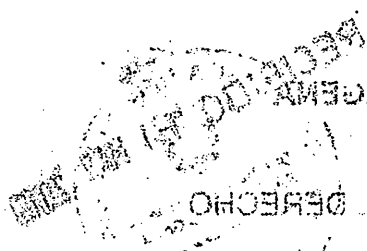
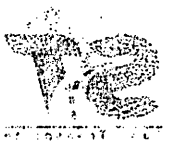
1. PRONUNCIAMIENTO FRENTE A LAS PRETENSIONES DE LA DEMANDA

Dando cumplimiento a lo dispuesto en el numeral 2º del artículo 175 del C.P.A.C.A., manifiesto que la SUPERINTENDENCIA DE TRANSPORTE se opone a todas y cada una de las pretensiones de la demanda al no existir causal de nulidad de los actos administrativos objeto del medio de control, de conformidad con las razones de hecho y de derecho que se exponen a lo largo del presente escrito, y en la medida que dichos actos fueron expedidos con fundamento, entre otras, en las siguientes disposiciones:

- Numeral 9º del artículo 44 del Decreto 101 de 2000;
- Numerales 9 y 13 del artículo 14 del Decreto 1016 de 2000;
- Artículos 3, 4 y 10 del Decreto 2741 de 2001;
- Artículo 9º del Decreto 173 de 2001;
- Literal d) del artículo 46 de la Ley 336 de 1996;
- Artículo 1º de la Resolución 10800 de 2003 proferida por el Ministerio de Transporte, código de infracción 560.
- Artículo 8º de la Resolución 4100 de 2004 del Ministerio de Transporte modificada por el artículo 1º de la Resolución 1782 de 2009 del mismo Ministerio.

1.1. Frente a las pretensiones de nulidad: Mi mandante se opone por cuanto respecto de las resoluciones objeto de la demanda no se configura causal de nulidad alguna.

1.2. Frente a las pretensiones de restablecimiento del derecho: Mi mandante se opone por cuanto, al no configurarse causal de nulidad



Señor

JUEZ DOCE (12) ADMINISTRATIVO DEL CIRCUITO DE CARTAGENA

E. S. D.

ASUNTO: CONTESTACIÓN DE LA DEMANDA
RADIADO: 13001-23-33-012-2018-00232-00
DEMANDADO: SUPERINTENDENCIA DE TRANSPORTE
DEMANDANTE: EDUARDO BOTERO SOTO S.A.
MEDIO DE CONTROL: NULIDAD Y RESTABLECIMIENTO DEL DERECHO

MIGUEL ENRIQUE LÓPEZ BRUCE, mayor de edad, con domicilio en Bogotá D.C., identificada con cédula de ciudadanía No. 1.250.732.144 y de Bogotá y tarjeta profesional de abogado No. 228.504 del Consejo Superior de la Judicatura, actuando en calidad de apoderado judicial especial de la SUPERINTENDENCIA DE TRANSPORTE, de conformidad con el poder que obra en el expediente, con todo respeto acudo ante su Despacho con el propósito de contestar la demanda promovida por la empresa EDUARDO BOTERO SOTO S.A. en los siguientes términos:

1. PRONUNCIAMIENTO FRENTE A LAS PRETENSIONES DE LA DEMANDA

Dando cumplimiento a lo dispuesto en el numeral 2º del artículo 175 del C.F.A.C.A., manifiesto que la SUPERINTENDENCIA DE TRANSPORTE se opone a todas y cada una de las pretensiones de la demanda ya que no existe causal de nulidad de los actos administrativos objeto del medio de control, de conformidad con las razones de hecho y de derecho que se exponen a lo largo del presente escrito, y en la medida que dichos actos fueron expedidos con fundamento en las siguientes disposiciones:

- Numeral 9º del artículo 44 del Decreto 101 de 2009;
- Numerales 9 y 13 del artículo 14 del Decreto 1016 de 2009;
- Artículos 4 y 10 del Decreto 217 de 2001;
- Artículo 9º del Decreto 173 de 2001;
- Letras (f) del artículo 45 de la Ley 256 de 1999;
- Artículo 1º de la Resolución 1400 de 2003 proferida por el Ministerio de Transporte, código de transacción 680;
- Artículo 8º de la Resolución 1100 de 2004 del Ministerio de Transporte modificada por el artículo 1º de la Resolución 1782 de 2002 del mismo Ministerio;
- 1.1. Frente a las pretensiones de nulidad: Mi mandante se opone por cuanto respecto de las resoluciones objeto de la demanda no se configuran causal de nulidad alguna.
- 1.2. Frente a las pretensiones de restablecimiento del derecho: Mi mandante se opone por cuanto, al no configurarse causal de nulidad



alguna, no procede el restablecimiento del derecho y debe darse cumplimiento a lo ordenado en los actos administrativos demandados. Se hace énfasis en que la SUPERINTENDENCIA DE TRANSPORTE no ha vulnerado derechos de la parte actora, por lo que las pretensiones condenatorias resultan improcedentes y por ello se solicitará la condena en costas a favor de mi mandante. En todo caso, la parte demandante no ha probado siquiera sumariamente la existencia ni el valor de los perjuicios que reclama, pues además de estimar el monto de la sanción hace referencia a honorarios, al “costo ponderado y aproximado” de desplazamientos, tiquetes aéreos, viáticos, gastos de impulsión del proceso, entre otros, sin demostrar su causación ni discriminar y probar su valor unitario real.

2. PRONUNCIAMIENTO FRENTE A LOS HECHOS DE LA DEMANDA

Dando cumplimiento a lo dispuesto en el numeral 2º del artículo 175 del C.P.A.C.A., me pronuncio frente a cada uno de los hechos de la demanda:

2.1. Frente al hecho 1: Es cierto que la sociedad EDUARDO BOTERO SOTO S.A., como empresa de transporte, es sujeto de la inspección, vigilancia y control de la SUPERINTENDENCIA DE TRANSPORTE, en los términos del Decreto 101 de 2000, modificado por el Decreto 2741 de 2001, y demás normas concordantes.

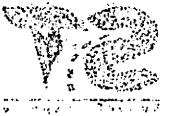
2.2. Frente al hecho 2: Es cierto y aclaro que el literal d) del artículo 46 de la Ley 336 de 1996 fue modificado por el artículo 96 de la Ley 1450 de 2011.

2.3. Frente al hecho 3: Son varias las manifestaciones contenidas en este numeral, frente a las cuales me pronuncio así:

- Es cierto que la entidad profirió la Resolución 65153 del 28 de noviembre de 2016.
- Es cierto que la parte demandante interpuso los recursos de reposición y en subsidio apelación mediante radicado 2016-560-112826-2 del 30 de diciembre de 2016.
- No es cierto que la parte demandante haya demostrado la inexistencia del sobrepeso y, por el contrario, están probados los supuestos fácticos de la infracción, como se explicará a espacio más adelante.

2.4. Frente al hecho 4: Son varias las manifestaciones contenidas en este numeral, frente a las cuales me pronuncio así:

- Es cierto que la entidad profirió la Resolución 13417 del 21 de abril de 2017.
- Es cierto que la entidad profirió la Resolución 53701 del 20 de octubre de 2017.
- Es cierto que la resolución indicada anteriormente fue notificada por aviso entregado el día 15 de noviembre de 2017.



algunos, no procede el restablecimiento del derecho y debe darse cumplimiento a lo ordenado en los autos definitivos demandados. Se hace énfasis en que la SUPERINTENDENCIA DE TRANSPORTES no ha vulnerado derechos de la parte actora, por lo que las pretensiones condenatorias resultan improcedentes y por ello se expedirá la condena en costas a favor de mi mandante. En todo caso, la parte demandante no ha probado siquiera sumariamente la existencia ni el valor de los perjuicios que reclama, pues además de estimar el monto de la sanción hacia referencia a honorarios, al "costo contable y aproximado" de desplazamientos, tickets aéreos, gastos de imputación del proceso, entre otros, sin demostrar su certeza ni cuantía y probar su valor unitario real.

2. PRONUNCIAMIENTO FRENTE A LOS HECHOS DE LA DEMANDA

Dado cumplimiento a lo dispuesto en el numeral 2º del artículo 178 del C.P.A.C.A., me pronuncio frente a cada uno de los hechos de la demanda:

2.1. Frente al hecho 1: Es cierto que la sociedad EDUARDO BOTERO SOTO S.A., como empresa de transporte, es sujeta de la inspección y control de la SUPERINTENDENCIA DE TRANSPORTES, en los términos del Decreto 101 de 2000, modificado por el Decreto 2741 de 2007, y demás normas concordantes.

2.2. Frente al hecho 2: Es cierto y cierto que el literal b) del artículo 46 de la Ley 336 de 1996 fue modificado por el artículo 96 de la Ley 1450 de 2011.

2.3. Frente al hecho 3: Son varias las manifestaciones contenidas en este numeral, frente a las cuales me pronuncio así:

- Es cierto que la entidad profirió la Resolución 68123 del 26 de noviembre de 2016.
- Es cierto que la parte demandante interpuso los recursos de reposición y en subsidio apelación, conforme indicado 2016-607-172826-2 del 30 de diciembre de 2016.
- No es cierto que la parte demandante haya demostrado la inexistencia del sobrepeso y por el contrario, están probados los requerimientos técnicos de la inspección, como se expone a espacio más adelante.

2.4. Frente al hecho 4: Son varias las manifestaciones contenidas en este numeral, frente a las cuales me pronuncio así:

- Es cierto que la entidad profirió la Resolución 13417 del 21 de abril de 2017.
- Es cierto que la entidad profirió la Resolución 53701 del 20 de octubre de 2017.
- Es cierto que la resolución indicada anteriormente fue notificada por aviso entregado el día 15 de noviembre de 2017.



- No son de recibo las apreciaciones subjetivas del apoderado de la parte actora en relación con el contenido de dichas resoluciones y la actuación de mi poderdante, pues no constituyen un hecho.
- Como se explicará en los acápite subsiguientes, no es cierto que la entidad que represento haya violado el derecho al debido proceso de la parte actora.

2.5. Frente a los hechos 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12 y 13: Los argumentos, consideraciones personales del apoderado de la parte actora y referencias normativas y conceptuales contenidas en estos numerales no constituyen hechos determinados en sus condiciones de tiempo, modo y lugar, por lo que no procede comentario al respecto en este acápite.

3. EXCEPCIONES DE MÉRITO

De conformidad con el numeral 3º del artículo 175 del C.P.A.C.A., propongo las siguientes excepciones:

3.1. IMPROCEDENCIA DE LAS PRETENSIONES

Las pretensiones de la demanda no tienen sustento fáctico ni jurídico, toda vez que la SUPERINTENDENCIA DE TRANSPORTE, desde el inicio de la investigación administrativa hasta la expedición de la última de las resoluciones atacadas, dio pleno cumplimiento y aplicación a la normativa vigente, de acuerdo con sus competencias y en ejercicio de sus funciones de inspección, vigilancia y control respecto de sus vigilados, entre los cuales se encuentra la empresa EDUARDO BOTERO SOTO S.A. Como consecuencia del ejercicio de dicha actividad se le abrió una investigación administrativa a la empresa demandante por infracción de las normas que rigen la materia y luego del agotamiento del procedimiento administrativo se le aplicó una sanción consistente en multa.

3.2. FALTA DE CAUSA PARA DEMANDAR

La SUPERINTENDENCIA DE TRANSPORTE, en cumplimiento de sus funciones de inspección, vigilancia y control, aplicando las normas propias para tal efecto, luego de agotar el procedimiento de la investigación administrativa y de resolver los recursos de la actuación, dentro de su facultad sancionatoria encontró a la empresa EDUARDO BOTERO SOTO S.A. responsable de infringir el literal d) del artículo 46 de la Ley 336 de 1996 por incurrir en la conducta descrita en el artículo 1º de la Resolución 10800 de 2003 proferida por el Ministerio de Transporte, código de infracción 560.

3.3. INEXISTENCIA DE CAUSALES DE NULIDAD EN LOS ACTOS ADMINISTRATIVOS DEMANDADOS

Los actos administrativos demandados en nulidad fueron expedidos por la SUPERINTENDENCIA DE TRANSPORTE dentro de las facultades legales a ella conferidas y en desarrollo de sus funciones de inspección, vigilancia y control, con el lleno de los requisitos legales. Actos administrativos que se encuentran debidamente motivados y que son el resultado de una actuación administrativa garantista del debido proceso y del derecho de defensa, sustentada en que la empresa EDUARDO BOTERO SOTO S.A. es responsable de infringir el literal d) 3



- No son de hecho las apreciaciones subjetivas del apoderado de la parte actora en relación con el contenido de dichas resoluciones y la situación de mi poderante, pues no constituyen un hecho.
- Como se explicará en los acápite siguientes, no es cierto que la entidad que represento haya violado el derecho al debido proceso de la parte actora.

2.3. Frente a los hechos 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12 y 13. Los argumentos consideraciones personales del apoderado de la parte actora y referencias normativas y concretas contenidas en los números no constituyen hechos determinados en sus condiciones de tiempo, modo y lugar, por lo que no procedo a emitir un acápite en este acápite.

3. EXCEPCIONES DE MERITO

De conformidad con el numeral 3º del artículo 175 del C.P.A.C.A., propongo las siguientes excepciones:

3.1. IMPROCEDENCIA DE LAS PRETENSIONES

Las pretensiones de la demanda no tienen sustento fáctico ni jurídico, toda vez que la SUPERINTENDENCIA DE TRANSPORTE, desde el inicio de la investigación administrativa hasta la expedición de la última de las resoluciones atacadas, dio pleno cumplimiento y aplicación a la normativa vigente, de acuerdo con sus competencias y en ejercicio de sus funciones de inspección, vigilancia y control respecto de sus vigilados, entre los cuales se encuentra la empresa EDUARDO BOTERO SOTO S.A. Como consecuencia del ejercicio de dicha actividad se le aplicó una investigación administrativa a la empresa demostrante por infracción de las normas que rigen la materia y luego del agotamiento del procedimiento administrativo se le aplicó una sanción consistente en multa.

3.2. FALTA DE CAUSA PARA DEMANDAR

La SUPERINTENDENCIA DE TRANSPORTE, en cumplimiento de sus funciones de inspección, vigilancia y control, aplicando las normas propias para el efecto, luego de agotar el procedimiento de la investigación administrativa y de resolver los recursos de la actuación, dentro de su facultad sancionatoria encomendada a la empresa EDUARDO BOTERO SOTO S.A. responsable de infringir el literal b) del artículo 46 de la Ley 336 de 1998 por incurrir en la conducta descrita en el artículo 1º de la Resolución 10800 de 2003 proferida por el Ministerio de Transporte, código de infracción 560.

3.3. INEXISTENCIA DE CAUSALES DE NULLIDAD EN LOS ACTOS ADMINISTRATIVOS DEMANDADOS

Los actos administrativos demandados en nulidad fueron expedidos por la SUPERINTENDENCIA DE TRANSPORTE dentro de las facultades legales a ella conferidas y en desarrollo de sus funciones de inspección, vigilancia y control, con el fin de los requisitos legales. Actos administrativos que se encuentran debidamente motivados y que son el resultado de una actuación administrativa garantista del debido proceso y del derecho de defensa, sustentada en que la empresa EDUARDO BOTERO SOTO S.A. es responsable de infringir el literal b)



del artículo 46 de la Ley 336 de 1996 por incurrir en la conducta descrita en el artículo 1º de la Resolución 10800 de 2003 proferida por el Ministerio de Transporte, código de infracción 560 .

3.4. BUENA FE

La SUPERINTENDENCIA DE TRANSPORTE en todo momento actuó con observancia del principio de la buena fe, pues su actuación se enmarca dentro de los parámetros normativos y las facultades legales a ella conferidas, buscando siempre el respeto y la aplicación de la legislación que rige en materia de transporte. No ha existido en el actuar de mi representada ningún otro móvil diferente a los antes descritos.

3.5. CUMPLIMIENTO DE UN DEBER LEGAL

Es deber de la SUPERINTENDENCIA DE TRANSPORTE inspeccionar, vigilar y controlar la aplicación y cumplimiento de las normas que rigen el transporte, en los términos del Decreto 101 de 2000 modificado por el Decreto 2741 de 2001. Por lo tanto, mi mandante actuó dentro de sus facultades legales y ajustó su procedimiento a las normas aplicables al caso en concreto, puesto que debe proceder en la forma y oportunidad legal correspondiente, tomando las medidas necesarias para salvaguardar el orden y la adecuada prestación del servicio de transporte. De no actuar de esta forma estaría desconociendo las obligaciones que le corresponden.

3.6. FALTA DE PRUEBA DE LOS PERJUICIOS

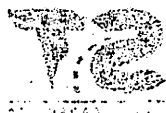
Con respecto al daño, para que éste sea susceptible de indemnización, debe ser cierto y real, pues los daños hipotéticos no son indemnizables. Sobre el particular, el profesor Juan Carlos Henao ha manifestado que *"El daño debe ser probado por quien lo sufre, so pena de que no proceda su indemnización"* y que *"el demandante no puede limitarse, si quiere sacar adelante su pretensión, a hacer afirmaciones sin respaldo probatorio, que por demás no pueden ser valoradas como si se tratara de hechos notorios o presumibles, y no de situaciones cuya comprobación, por mandato legal, le correspondía al demandante"*¹.

Hecha la precisión anterior, se destaca que la parte demandante no ha probado siquiera sumariamente la existencia ni el valor de los perjuicios que reclama, pues además de estimar el monto de la sanción hace referencia a honorarios, al *"costo ponderado y aproximado"* de desplazamientos, tiquetes aéreos, viáticos, gastos de impulsión del proceso, entre otros, sin demostrar su causación ni discriminar y probar su valor unitario real.

3.7. EXCEPCIÓN DE OFICIO

De acuerdo con lo dispuesto en el inciso 2º del artículo 187 del C.P.A.C.A., solicito al despacho que, de encontrar probada alguna otra excepción no planteada en este escrito, se sirva pronunciarse al respecto y a favor de la SUPERINTENDENCIA DE TRANSPORTE.

¹ Henao, Juan Carlos. *"El daño. Análisis Comparativo de la Responsabilidad Extracontractual del Estado en Derecho Colombiano y Francés"*. Bogotá. Universidad Externado de Colombia. Págs. 39 y 40.



del artículo 46 de la Ley 336 de 1996 por lo que en el artículo 1º de la Resolución 10800 de 2003 profesional por el Ministerio de Transporte código de infracción 800

3.4. BUENA FE

La SUPERINTENDENCIA DE TRANSPORTES en todo momento actuó con observancia del principio de la buena fe, pues su actuación se enmarca dentro de los parámetros normativos y las facultades legales y reglamentarias, buscando siempre el respeto y la aplicación de la legislación que regula el transporte. No ha existido en el actuar de mi representada ningún acto contrario a los actos hechos.

3.5. CUMPLIMIENTO DE UN DEBER LEGAL

Es deber de la SUPERINTENDENCIA DE TRANSPORTES inspeccionar, vigilar y controlar la aplicación y cumplimiento de las normas que rigen el transporte, en los términos del Decreto 101 de 2000 modificado por el Decreto 2741 de 2001. Por lo tanto, mi mandante actuó dentro de las facultades legales y reglamentarias en el procedimiento a las normas aplicables al caso en concreto, puesto que debe proceder en la forma y oportunidad legal correspondiente tomando las medidas necesarias para salvaguardar el orden y la adecuada prestación del servicio de transporte. De no actuar de esta forma estaría desconociendo las obligaciones que le corresponden.

3.6. FALTA DE PRUEBA DE LOS PERJUICIOS

Con respecto al daño, para que éste sea susceptible de indemnización, debe ser cierto y real, que los daños hipotéticos no son indemnizables. Sobre el perjuicio, el profesor Juan Carlos Henao ha manifestado que "el daño debe ser probado por quien lo sufre, so pena de que no proceda su indemnización y que" el demandante no puede limitarse, si quiere sacar ventaja su pretensión, a hacer afirmaciones sin respaldo probatorio, que por demás no pueden ser valoradas como si se tratara de hechos notorios o presuntivos, y no de situaciones cuya comprobación, por mandato legal, le correspondía al demandante".

Hacia la pretensión anterior, se señala que la parte demandante no ha probado siquiera sumariamente la existencia ni el valor de los perjuicios que reclama, pues además de estimar el monto de la sanción hace referencias a honorarios, al "costo ponderado y aproximado" de desplazamientos, alquiler de autos, viáticos, gastos de impulsión del proceso, entre otros, sin demostrar su ocurrencia ni determinar y probar su valor unitario real.

3.7. EXCEPCIÓN DE OFICIO

De acuerdo con lo dispuesto en el inciso 2º del artículo 184 del C.P.A.C.A., solicito al despacho que, de encontrar probada alguna otra excepción no planteada en este escrito, se sirva pronunciarse al respecto y a favor de la SUPERINTENDENCIA DE TRANSPORTES.

Henoa, Juan Carlos. "El daño. Análisis Comparativo de la Responsabilidad Extracontractual del Estado en Derecho Colombiano y Francés". Bogotá: Universidad Externado de Colombia, págs. 89 y 90.



4. FUNDAMENTACIÓN FÁCTICA Y JURÍDICA DE SUSTENTO DE LAS EXCEPCIONES, DE OPOSICIÓN A LAS PRETENSIONES Y DE DEFENSA DE LA SUPERINTENDENCIA DE TRANSPORTE

Sin perjuicio de las excepciones propuestas, en seguida desarrollo los argumentos exceptivos y de defensa de la Entidad:

4.1. DE LA PRUEBA DE LA INFRACCIÓN

El Informe Único de Infracciones de Transporte (IUIT) es un documento público que se presume auténtico (artículo 244 del C.G.P.). Además, el artículo 257 del C.G.P. dispone que **“Los documentos públicos hacen fe de su otorgamiento, de su fecha y de las declaraciones que en ellos haga el funcionario que los autoriza”** (se hace énfasis).

Así las cosas, debe tenerse en cuenta que la autoridad de tránsito y transporte cuenta con capacidad e idoneidad para determinar si un vehículo automotor afiliado o vinculado a una empresa de transporte está violando las normas aplicables y a su vez tiene la obligación de plasmar en el IUIT la realidad de los hechos. Precisamente, se trata de un documento que se suscribe bajo la gravedad de juramento.

Ahora bien, el IUIT es un formato que fue expedido, entre otras razones, con el objeto de facilitar a las autoridades de control la aplicación de las disposiciones establecidas en materia de transporte, pero no puede perderse de vista que la información que en él se consigna, como ocurre con las circunstancias de tiempo, modo y lugar del hecho investigado, debe interpretarse de manera armónica y coherente con el espectro completo de las normas del ramo. De ahí que la SUPERINTENDENCIA DE TRANSPORTE, al realizar la actuación administrativa, pueda establecer concordancias entre las distintas normas que regulan la materia y analizar todos los hechos que aparecen consignados en el informe.

Sea de anotar también que la parte demandante no logró controvertir las manifestaciones contenidas en el IUIT con medios de prueba conducentes, pertinentes y útiles que las desvirtuaran, aspecto que será desarrollado en el numeral 4.4., y dicho documento tampoco fue tachado de falso.

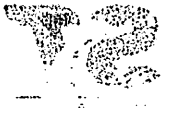
4.2. FRENTE A LA SUPUESTA MALA CALIBRACIÓN DE LA BÁSCULA

Según el tiquete de báscula No. 475351 del 22 de abril de 2014 el vehículo de placas UZN-308 al momento del pesaje tenía un peso bruto vehicular de 34030 Kg, es decir, un sobrepeso de 1230 Kg, por cuanto el máximo peso bruto permitido para ese tipo de vehículo, esto es, un 2S2, es de 32000 Kg, con una tolerancia positiva de medición de 800 Kg, tal como lo dispone el artículo 8° de la Resolución 4100 de 2004 del Ministerio de Transporte.

La tolerancia positiva de medición corresponde al margen previsto para factores externos que puedan implicar variaciones en el peso, distintos a la carga, tales como la humedad, el peso del conductor, el combustible del vehículo, cambios climáticos, la calibración y operación de las básculas, entre otros. En efecto, el artículo 3° de la Resolución 2888 de 2005 del Ministerio de Transporte la define así:

“Artículo 3°. Para la aplicación de lo establecido en el artículo 8° de la Resolución 4100 de 2004 se considera tolerancia positiva de medición, el número de kilogramos que

5



DEFENSA DE LA SUPERINTENDENCIA DE TRANSPORTE EXCEPCIONES DE OPPOSICIÓN A LAS PRETENSIÓNES Y DE FUNDAMENTACIÓN FÁCTICA Y JURÍDICA DE SUSTENTO DE LAS

Sin perjuicio de las excepciones propuestas en el punto anterior, los siguientes
excepciones y de defensas de la entidad.

4.1. DE LA PRUEBA DE LA INFRACCIÓN

El Informe Único de Infracciones de Transporte (IUIT) es un documento público que
se presume auténtico (artículo 244 del C.P. y además el artículo 257 del C.P.)
dispone que "los documentos públicos hacen fe de su autenticidad y de su fecha y
de las declaraciones que en ellos figuren salvo que se acredite lo contrario" (artículo
257 del C.P.)

Así las cosas, debe tenerse en cuenta que la entidad de tránsito y transporte
cuenta con capacidad e idoneidad para determinar el hecho de infracción de tránsito
o vinculado a una empresa de transporte, tal y como las normas aplicables a su
vez, pero la obligación de plasmar en el IUIT la esencia de los hechos
Presuntamente, se trata de un documento que se genera en la gravedad de
un delito.

Ahora bien, el IUIT es un formato que se genera entre otras razones, con el
objeto de facilitar a las autoridades de tránsito la explicación de las infracciones
establecidas en materia de transporte, pero no puede perderse de vista que la
información que en él se consignó, como ocurre con los instrumentos de fe,
modo y lugar del hecho investigado, debe interpretarse de manera estricta y
conforme con el espíritu y letra de las normas de tránsito, de tal modo que la
SUPERINTENDENCIA DE TRANSPORTE, al realizar la emisión de un IUIT, debe
guardar estricta correspondencia entre las distintas normas que rigen la materia.
Analizar todos los hechos que aparecen consignados en el informe.

Sea de suer también que la parte demandante no logró controvertir las
motivaciones contenidas en el IUIT con hechos de prueba concretos,
perentes y útiles que las desvirtuarán, aspecto que será determinante en el
número 4.1. y dicho documento tampoco fue impugnado en el proceso.

4.2. FRENTE A LA SUGERENCIA PARA CALIBRACIÓN DE LA BÁSCULA

Según el liquidador de báscula No. 473971 del 22 de abril de 2004 el artículo 3º de la
Ley 308 del 2004 establece que para un peso de la báscula de 3000 Kg. es
decir un sobrepeso de 100 Kg. por encima del peso máximo permitido para
ese tipo de vehículo, esto es, en 2004, es de 2900 Kg. con una tolerancia positiva
de medición de 800 Kg., tal como dispone el artículo 8º de la Ley 308 del 2004
del Ministerio de Transporte.

La tolerancia positiva de medición correspondiente en materia de básculas para la
entonces que puedan iniciar sus operaciones en el país, dadas las condiciones
del medio, en caso del conductor, el combustible del vehículo, cambios climáticos,
la calibración, operación de las básculas, entre otros, en el artículo 3º de la
Resolución 2888 de 2004 del Ministerio de Transporte se estableció así:

"Artículo 3º Para la aplicación de lo establecido en el artículo 8º de la Ley 308 del 2004 se considerará tolerancia positiva la medida de 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” (se destaca).

Por su parte, el artículo 11 de la misma resolución dispone:

“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”.

Así las cosas, no resulta posible atribuir a la SUPERINTENDENCIA DE TRANSPORTE la carga de demostrar en cada caso que la respectiva báscula está debidamente calibrada, como requisito para poder imponer una sanción por sobrepeso, máxime si se tiene en cuenta que no le corresponde la función de certificar esta situación.

De conformidad con lo expuesto, al momento de proferir los actos administrativos atacados, existía certeza en cuanto a los supuestos fácticos, particularmente que el vehículo transitaba con sobrepeso, sin que la parte demandante haya desvirtuado lo consignado en el tiquete de báscula o en el IUIT, y sin que baste para controvertir la presunción de legitimidad del acto administrativo formular hipótesis carentes de respaldo probatorio como una supuesta mala calibración de la báscula u otros similares, con mayor razón si se tiene en cuenta que en todo caso la normativa aplicable prevé una tolerancia positiva de medición para situaciones exteriores que puedan modificar el peso de la carga, todo lo cual excluye la existencia de la duda alegada por la parte actora para resultar favorecida.

4.3. DE LA LEGALIDAD Y TIPICIDAD DE LA SANCIÓN

La conducta descrita como infracción y su respectiva sanción están previamente definidas en las normas que le sirven de sustento a los actos administrativos demandados.

En particular, el sobrepeso de carga trasgrede el 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 el artículo 8 de la Resolución 4100 de 2004 del Ministerio de Transporte, modificada por el artículo 1 de la Resolución 1782 de 2009, por incurrir en la conducta del artículo 1º de la Resolución 10800 de 2003 proferida por el Ministerio de Transporte, código de infracción 560.

Ahora bien, en relación con los principios de legalidad y tipicidad en las actuaciones administrativas, la Corte Constitucional aclaró en sentencia C-713 de 2012 que éstos operan con menor rigor en el derecho administrativo sancionador:

“Posteriormente, frente al derecho administrativo sancionatorio, esta Corporación en Sentencia C-860 de 2006, reiteró la flexibilidad que en esta materia adquieren los principios de legalidad y tipicidad como parte del derecho al debido proceso, no siendo exigible con tanta intensidad y rigor la descripción típica de las conductas y la sanción, y considerando incluso la admisibilidad de conceptos indeterminados y tipos en blanco, cuando manifestó: “La jurisprudencia constitucional, ha sostenido reiteradamente que el derecho administrativo sancionador

guarda importantes diferencias con otras modalidades del ejercicio del ius puniendi estatal, específicamente con el derecho penal, especialmente en lo que hace referencia a los principios de legalidad y de tipicidad, al respecto se ha sostenido que si bien los comportamientos sancionables por la Administración deben estar previamente definidos de manera suficientemente clara; **el principio de legalidad opera con menor rigor en el campo del derecho administrativo sancionador que en materia penal; por lo tanto el uso de conceptos indeterminados y de tipos en blanco en el derecho administrativo sancionador resulta más admisible que en materia penal.**

La noción de tipo en blanco o indeterminado en materia sancionatoria ha sido explicada por la Corte así:

“Por lo tanto la tipicidad en las infracciones disciplinarias se establece por la lectura sistemática de la norma que establece la función, la orden o la prohibición y de aquella otra que de manera genérica prescribe que el incumplimiento de tales funciones, órdenes o prohibiciones constituye una infracción disciplinaria. Esta forma de definir la tipicidad a través de normas complementarias, es un método legislativo que ha sido denominado el de las normas en blanco. Estas consisten en descripciones incompletas de las conductas sancionadas, o en disposiciones que no prevén la sanción correspondiente, pero que en todo caso pueden ser complementadas por otras normas a las cuales remiten las primeras. Sobre los tipos en blanco, la Corte ha dicho esas descripciones penales son constitucionalmente válidas, siempre y cuando el correspondiente reenvío normativo permita al intérprete determinar inequívocamente el alcance de la conducta penalizada y de la sanción correspondiente” (se hace énfasis).

La misma Corte mediante Sentencia C-490 de 1997, M.P. Jorge Arango Mejía, declaró exequible el artículo 46 de la citada ley porque no es contrario a la Constitución, concretamente al artículo 29, y aclaró que las sanciones, dentro de la escala prevista en el artículo en mención, deben ser razonables y proporcionales a la gravedad de la infracción.

El Consejo de Estado ratificó la vigencia de los artículos 45 y 46 de la Ley 336 de 1996 en cuanto a la aplicación de las sanciones contempladas, pues en Sala de Consulta y Servicio Civil, M.P. Susana Montes de Echeverri, con Radicado No. 1454 de 16 octubre de 2002, se pronunció así:

“De conformidad con el capítulo noveno de la ley 336 de 1.996, en concordancia con los artículos 40, 41 y 44 del D. 101/00 las autoridades administrativas de transporte (Superintendencia de Transporte y Puertos y autoridades de policía de transporte), en ejercicio de la función de control y vigilancia que la Constitución y la ley les atribuye -como función presidencial podrán, como facultad derivada, imponer a quienes violen las normas a las que deben estar sujetos, según la naturaleza y la gravedad de la falta, las sanciones tipificadas por la ley, cuando se realicen o verifiquen los supuestos fácticos previstos por el legislador para su procedencia, supuestos que determinan y limitan la competencia de las autoridades administrativas de control y vigilancia”.

Valga aclarar que mediante providencia del 19 de mayo de 2016 el Consejo de Estado decidió:

“PRIMERO: DECLARAR LA NULIDAD de los artículos 12, 13, 14, 16, 18, 19, 20, 22, 24, 25, 26, 28, 30, 31, 32, 34, 36, 39, 40, 41, 42, 43, 44, y 57 del Decreto 3366 de 2003 por las razones expuestas en esta providencia”.

Es decir que con el fallo anterior se decretó la nulidad solo para los artículos enunciados anteriormente y, por lo tanto, los demás que hacen parte del Decreto 3366 de 2003 continúan vigentes, incluyendo el artículo 54 que dispone:

“Artículo 54. Informe de infracciones de transporte. Los agentes de control levantarán las infracciones a las normas de transporte en el formato que para el efecto reglamentará el Ministerio de Transporte. El informe de esta autoridad se tendrá como prueba para el inicio de la investigación administrativa correspondiente”.

Luego, la Resolución 10800 de 2003 del Ministerio de Transporte, que reglamenta el citado artículo y codifica las infracciones a las normas de transporte, también continúa vigente y se presume ajustada a derecho.

4.4. DE LA RESPONSABILIDAD DE LA EMPRESA DEMANDANTE

En la demanda se argumenta que las conductas investigadas en los actos administrativos controvertidos son del resorte de terceras personas como el generador de la carga. Sin embargo, debe aclararse que las obligaciones de la empresa de transporte debidamente habilitada no se agotan en la expedición de los documentos que amparan la mercancía. Al contrario, van mucho más allá y comprenden el control y vigilancia de toda la operación, desde el cargue hasta el descargue.

En efecto, el artículo 6° del Decreto 173 de 2001, compilado en el artículo 2.2.1.7.3 del Decreto 1079 de 2015, dispone que el servicio público de transporte terrestre automotor de carga se presta *“bajo la responsabilidad de una empresa de transporte legalmente constituida y debidamente habilitada en esta modalidad”*.

Al respecto, cabe precisar que la infracción reprochada en los actos administrativos objeto de la demanda no era haber dejado de expedir los documentos que sustentan la operación o que el conductor no los portara al momento de ser requerido, sino el sobrepeso.

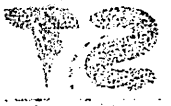
Por tal razón, el manifiesto de carga y la remesa terrestre de carga en todo caso no resultan ser documentos idóneos para exonerar de responsabilidad a la empresa demandante y radicarla en cabeza de terceras personas, pues todo lo contrario demuestran que la operación se hacía bajo su responsabilidad. Así mismo, la expedición del manifiesto de carga no implica para la demandante ceder o renunciar a sus responsabilidades como empresa habilitada para prestar el servicio de transporte, ni que las mismas queden radicadas en cabeza de terceros como el generador de la carga.

También conviene recordar que el Consejo de Estado ha establecido que, si bien es cierto el vehículo no es conducido por la empresa como persona jurídica, es manejado por personas afiliadas o vinculadas a ella y que por lo tanto hacen parte de la misma, valga decir, son agentes suyos:

“Lo anterior significa también que quienes operan los equipos mediante los cuales se presta el servicio, trátense de conductores asalariados o de propietarios de tales equipos, lo hacen en nombre de la empresa, actúan en representación de ella y, por consiguiente, tienen una responsabilidad in vigilando respecto del comportamiento de ellos en el desarrollo de su actividad”².

Finalmente, las pruebas aportadas por la parte demandante no generaron en la SUPERINTENDENCIA DE TRANSPORTE certeza en cuanto a que la empresa tuvo una debida diligencia, cuidado y custodia sobre todo el recorrido de la operación del transporte de la mercancía, sin que se trate de un hecho que deba presumirse,

² Sentencia del 21 de septiembre de 2001. Rad. 1999-00545. M.P. Manuel Santiago Urueta Ayola.



Artículo 64. Informe de operaciones de transporte. Las empresas de transporte deben informar a las empresas de transporte para el registro de las operaciones de transporte...

Luego la Resolución 10800 de 2012 del Ministerio de Transporte, que reglamenta el artículo y codifica las operaciones de transporte, también continúa vigente y se le sigue aplicando.

4.4. DE LA RESPONSABILIDAD DE LA EMPRESA DEMANDANTE

En la demanda se argumenta que las conductas investigadas en los actos administrativos controvertidos son del resorte de labores propias como el conductor de la carga. El conductor debe asegurar que las condiciones de la empresa de transporte debidamente habilitada no se agotan en la expedición de los documentos que amparan la operación. Al contrario, van más allá y comprenden el control y vigilancia de toda la operación. Debe asegurarse el cumplimiento...

En efecto, el artículo 6º del Decreto 173 de 2001, conlleva al artículo 125 del Decreto 1079 de 2015, dispone que el servicio público de transporte terrestre automotor de carga se presta bajo la responsabilidad de las empresas de transporte legalmente constituidas y debidamente habilitadas en esta materia.

Al respecto, cabe precisar que la infracción reprochada en los actos administrativos objeto de la demanda no es haber dejado de exhibir los documentos que sustentan la operación o que el conductor no los portara al momento de ser requerido, sino el...

Por otra parte, el mantenimiento de la carga y la misma, frente de los actos de control, se debe asegurar por la empresa demandante y responsable de la operación de transporte. Cabe señalar que la responsabilidad del conductor bajo su responsabilidad, al momento de expedir los documentos de transporte, es una responsabilidad que se presta en el momento de expedir los documentos de transporte, en que las mismas pueden tenerse en cabeza de la empresa demandante o del conductor de la carga.

También conviene recordar que el objeto de la demanda es el cumplimiento de las obligaciones de la empresa demandante, no es el cumplimiento de las obligaciones de la empresa demandada, por lo tanto, si el conductor de la carga no cumple con las obligaciones de la empresa demandante, la demanda debe ser declarada improcedente.

Lo anterior implica también que quienes operan los vehículos de transporte en el servicio, tienen la obligación de portar los documentos que sustentan la operación de transporte, en cumplimiento de la obligación de la empresa demandante. Cabe señalar que la responsabilidad de la empresa demandante es la que garantiza el cumplimiento de las obligaciones de la empresa demandante.

Finalmente, las pruebas aportadas por la parte demandante no generan en la SUPERINTENDENCIA DE TRANSPORTE evidencia en cuanto a que la empresa tuvo una debida diligencia, cuidado y custodia sobre todo el momento de la operación de la operación de la operación, sin que se trate de un hecho que deba presumirse...



motivo por el cual no logró desvirtuar el cargo imputado, y no basta alegar en esta instancia que no estaba obligada a revisar o certificar el peso de la carga y que por lo tanto realizó la operación de transporte con la firme convicción de que estaba cumpliendo la ley, cuando lo cierto es que el vehículo transitaba con sobrepeso como quedó consignado en el tiquete de báscula y en el IUIT, durante la operación que, se insiste, se hacía bajo su responsabilidad.

4.5. FRENTE A LA SUPUESTA FALSA MOTIVACIÓN

La actuación de la SUPERINTENDENCIA DE TRANSPORTE tuvo en cuenta como motivos determinantes la información consignada en el IUIT, en el que el agente registró el sobrepeso y el nombre de la empresa transportadora. Además, se anexó el tiquete de báscula. Dicho informe, como ya se dijo, es un documento público que goza de presunción de autenticidad y que no fue tachado de falso ni controvertido con otras pruebas, de tal manera que existe correspondencia entre la realidad de los hechos y los fundamentos fácticos de los actos administrativos atacados.

Además, la actuación de la Entidad se basa en normas que están explícitas en las resoluciones atacadas, tales como:

- Numeral 9° del artículo 44 del Decreto 101 de 2000;
- Numerales 9 y 13 del artículo 14 del Decreto 1016 de 2000;
- Artículos 3, 4, 6 y 10 del Decreto 2741 de 2001;
- Artículo 9° del Decreto 173 de 2001;
- Literal d) del artículo 46 de la Ley 336 de 1996;
- Artículo 1° de la Resolución 10800 de 2003 proferida por el Ministerio de Transporte, código de infracción 560;
- Artículo 8° de la Resolución 4100 de 2004 del Ministerio de Transporte modificada por el artículo 1 de la Resolución No. 1782 de 2009.

Por lo tanto, la motivación de dichos actos fue producto de una causa que los justifica, con criterios de legalidad, certeza de los hechos, debida calificación jurídica y apreciación razonable de las pruebas. Tales actos administrativos gozan de la presunción de legitimidad mientras no se demuestre lo contrario, de manera que le corresponde al demandante probar su ilegalidad o falsedad o la inexactitud de los hechos que les sirvieron de fundamento.

5. PETICIÓN

Por todo lo expuesto, respetuosamente solicito al despacho se sirva declarar probadas las excepciones planteadas a favor de la SUPERINTENDENCIA DE TRANSPORTE y en consecuencia deniegue las pretensiones de la demanda.

Por lo anterior y en virtud del artículo 188 del C.P.A.C.A., se sirva condenar en costas a la parte demandante.

6. PRUEBAS



motivo por el cual no logró desvirtuar el cargo imputado, y no basta alegar en esta instancia que no estaba obligado a revisar o certificar el peso de la carga y que por lo tanto realizó la operación de transporte con la firme convicción de que estaba cumpliendo la ley, cuando lo cierto es que el vehículo se estaba con sobrepeso como quedó consignado en el fidejate de fidejate y en el T.U.T. durante la operación que, se insiste, se había fijado su responsabilidad.

4.3. FRENTE A LA SUEUSTA FALSA MOTIVACIÓN

La actuación de la SUPERINTENDENCIA DE TRANSPORTE en la causa como motivos determinantes la información consignada en el T.U.T. en la que el agente registró el sobrepeso y el nombre de la empresa transportadora. Además, se anexó el fidejate de fidejate. Dicho informe, como ya se dijo, es un documento público que goza de presunción de autenticidad y que no fue tachado de falso ni controvertido con otras pruebas de tal manera que exista correspondencia entre los resultados de los hechos y los fundamentos fácticos de los actos administrativos efectuados.

Además, la actuación de la Entidad se basa en normas que están expuestas en las resoluciones citadas tales como:

- Numeral 9º del artículo 44 del Decreto 101 de 2002.
- Números 9 y 13 del artículo 14 del Decreto 1016 de 2002.
- Artículos 3, 4, 6 y 10 del Decreto 2747 de 2001.
- Artículo 9º del Decreto 173 de 2001.
- Literal d) del artículo 46 de la Ley 308 de 1994.
- Artículo 17 de la Resolución 10800 de 2003 promulgada por el Ministerio de Transporte, código de infracción 560.
- Artículo 8º de la Resolución 4100 de 2004 del Ministerio de Transporte modificada por el artículo 1 de la Resolución N.º 1785 de 2002.

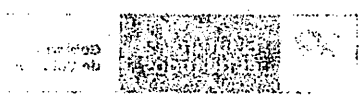
Por lo tanto, la motivación de dichos actos no produce de una causa que los justifica con criterios de legalidad, certeza de los hechos, debida calificación jurídica y aplicación razonable de las normas. Tales actos administrativos gozan de la presunción de legitimidad y no se debe desvirtuar de tal manera que se corresponda al demandante probar su ilegalidad o ineficacia de los hechos que les sirven de fundamento.

5. PETICIÓN

Por todo lo expuesto, respetuosamente solicito al quejoso que se sirva declarar probadas las excepciones planteadas a favor de la SUPERINTENDENCIA DE TRANSPORTE y en consecuencia deniegue las pretensiones de la demanda.

Por lo anterior y en virtud del artículo 148 del C.P.A.C.A., se sirva condenar en costas a la parte demandante.

6. PRUEBAS



6.1. DOCUMENTALES

En cumplimiento del numeral 4º y el párrafo 1º del artículo 175 del C.P.A.C.A., aporto los antecedentes de la actuación administrativa suministrados por la entidad.

7. NOTIFICACIONES


Conforme lo dispone el artículo 205 del C.P.A.C.A., manifiesto que acepto y autorizo ser notificado por medio de correo electrónico, así:

- 7.1. Mi representada la SUPERINTENDENCIA DE TRANSPORTE en la dirección de correo electrónico notificajuridica@supertransporte.gov.co.
- 7.2. El suscrito apoderado en los correos electrónicos mlopez@lopezbruce.com y mlopezbruce@gmail.com.

8. ANEXOS

- 8.1. Los documentos enunciados como pruebas.

Del Señor Juez,


MIGUEL ENRIQUE LOPEZ BRUCE
C.C. No. 1.020.732.149 de Bogotá
T.P. No. 226.564 del C.S. de la J.