RESOLUCION No-
"POR MEDIO DE LA CUAL SE RESUELVE UN RECURSO DE REPOSICION Y EN SUBSIDIO DE APELACION INTERPUESTO CONTRA LA RESOLUCION 11427 DEL 31 DE OCTUBRE DE 2022 Y SE DICTAN OTRAS DISPOSCIONES"

EL DIRECTOR DEL DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DE TRANSITO Y TRANSPORTE DEL DISTRITO DE CARTAGENA, en uso de sus facultades y constitucionales establecidas en los artículos 51 de la Ley 336 del 1996, articulo 74 de la Ley 1437 del 2011, y en el Decreto 1701 de 2015 previó lo siguiente:

I- ANTECEDENTES

1) Mediante Resolución 11427 del 31 de octubre de 2022, este despacho resolvió SANCIONAR a la empresa de transporte **TRANSPORTES PEMAPE S.A.**, identificada con NIT. 890.404.615-3 en su calidad de empresa de servicio público de transporte terrestre automotor colectivo distrital de pasajeros a la cual se encuentra afiliado el vehículo en cuestión, por contravenir el artículo 16 de la Ley 336 de 1996, artículo 9 de la Ley 105 de 1993 en concordancia con los artículos 2.2.1.1.3 del Decreto 1079 de 2015 y conforme a lo previsto en el capítulo 9 del título 1 de la Ley 336 de 1996 contentivo del literal e) del artículo 46 ibidem.

2) La Resolución 11427 del 31 de octubre de 2022 fue notificada a la empresa el día 08 de febrero de 2023 conforme a la Ley 1437 de 2011.

3) El día 17 de febrero de 2023, la empresa **PEMAPE S.A.** presentó recurso de reposición contra la Resolución 11427 del 31 de octubre de 2022, alegando en resumen lo siguiente:

a) Indica que, este Organismo de Tránsito actuó sin tener los medios probatorios para darle base a una investigación sancionatoria en contra de la Empresa de Transportes PEMAPE S.A.
b) Manifiesta que la prueba base de la investigación no fue corroborada por la entidad, puesto que no se estableció si en realidad el vehículo se encontraba prestando el servicio público de transporte terrestre automotor colectivo distrital de pasajeros, bajo la responsabilidad de la empresa o por la impericia del conductor o propietario del mismo.
c) Expresa que, el vehículo está bajo responsabilidad de la empresa cuando el mismo porta una cartulina de despacho, la cual debió ser solicitada y exigida por el agente de tránsito al momento de establecer la infracción.
d) Señala que, la Resolución 11427 del 31 de octubre de 2022 viola los derechos fundamentales de la Empresa de Transportes PEMAPE S.A., al establecer responsabilidad bajo argumentos sin pruebas.
e) Indica que, es la empresa la indicada para velar por el alistamiento del vehículo mientras los mismos sean presentados en el turno de despacho en la hora debida para ser despachados legalmente.
f) Manifiesta que, la empresa no participó en los hechos y que los mismos son cometidos a sus espaldas y le es imposible a la empresa mantener la vigilancia de esos hechos.
g) Señala que, el acto administrativo de sanción carece de legalidad debido a que está cimentado sobre unas pruebas que jamás fueron constatadas.
h) Por lo anterior, pretende se reponga la Resolución 11427 del 31 de octubre de 2022 y en consecuencia sea revocada en todas sus partes. De igual manera solicita que en caso de no reponer, se conceda en subsidio el recurso de apelación.

II- PRUEBAS

1) Informe Único de infracción al transporte con No. 1058608 del 09 de febrero de 2020.
2) Oficio de Fecha 31 de enero de 2020
3) Resolución 4089 del 01 de septiembre de 2021
4) Resolución 11427 del 31 de octubre de 2022.
5) Recurso de reposición y en subsidio de apelación de fecha 17 de febrero de 2023, contra la Resolución 11427 del 31 de octubre de 2022

III- CONSIDERACIONES DEL DESPACHO Y ANÁLISIS DE LOS ARGUMENTOS PROPUESTOS POR EL RECURRENTE

RESOLUCION No-
"POR MEDIO DE LA CUAL SE RESUELVE UN RECURSO DE REPOSICION Y EN SUBSIDIO DE APELACION INTERPUESTO CONTRA LA RESOLUCION 11427 DEL 31 DE OCTUBRE DE 2022 Y SE DICTAN OTRAS DISPOSCIONES"

A continuación, el despacho precisará los conceptos de Debido Proceso en la Constitución Política de 1991, luego se precisará sobre los principios, finalidad y naturaleza del transporte público en Colombia, posteriormente se definirá el concepto de tarjeta de operación y sobre la obligación de la empresa de transporte para gestionarla de acuerdo a lo establecido en la legislación colombiana. De igual manera se analizarán los argumentos esbozados por el recurrente y por último el sustento de la improcedencia del recurso de apelación contra la resolución sancionatoria y sobre la improcedencia del recurso de queja en esta instancia.

a. El debido proceso en la constitución de 1991.

En principio, la Constitución política de Colombia señala en el Título I De los principios fundamentales artículo 4, inciso segundo, lo siguiente:

> "*Es deber de los nacionales y de los extranjeros en Colombia acatar la Constitución y las leyes, y respetar y obedecer a las autoridades*".

En concordancia con lo anterior, el artículo 6 superior señala:

> "*Los particulares sólo son responsables ante las autoridades por infringir la Constitución y las leyes. Los servidores públicos lo son por la misma causa y por omisión o extralimitación en el ejercicio de sus funciones*".

Bajo estos supuestos y como forma de garantizar la guarda de la Constitución y las leyes por parte de los particulares, el Estado cuenta con una serie de medidas de carácter coercitivo dentro de las cuales se encuentra la potestad sancionatoria, la cual debe ser ejercida de acuerdo a lo postulado en el artículo 29 de la Constitución Política de Colombia, que dispone:

> "*El debido proceso se aplicará a toda clase de actuaciones judiciales y administrativas. Nadie podrá ser juzgado sino conforme a leyes preexistentes al acto que se le imputa, ante juez o tribunal competente y con observancia de la plenitud de las formas propias de cada juicio. (…)*."

De igual manera, el alto Tribunal en Sentencia C-980 de 2010 indicó lo siguiente:

> "*(…) la jurisprudencia ha señalado que hacen parte de las garantías del debido proceso administrativo, entre otros, los derechos a: (i)ser oído durante toda la actuación, (ii) a la notificación oportuna y de conformidad con la ley, (iii) a que la actuación se surta sin dilaciones injustificadas, (iv) a que se permita la participación en la actuación desde su inicio hasta su culminación, (v) a que la actuación se adelante por autoridad competente y con el pleno respeto de las formas propias previstas en el ordenamiento jurídico, (vi) a gozar de la presunción de inocencia, (vii) al ejercicio del derecho de defensa y contradicción, (viii) a solicitar, aportar y controvertir pruebas, y (ix) a impugnar las decisiones y a promover la nulidad de aquellas obtenidas con violación del debido proceso.*
>
> *De acuerdo con su contenido esencial, este Tribunal ha expresado que el debido proceso administrativo se entiende vulnerado, cuando las autoridades públicas no siguen los actos y procedimientos establecidos en la ley y los reglamentos, y, por esa vía, desconocen las garantías reconocidas a los administrados. Al respecto, ha sostenido que el desconocimiento en cualquier forma del derecho al debido proceso en un trámite administrativo, no sólo quebranta los elementos esenciales que lo conforman, sino que igualmente comporta una vulneración del derecho de acceso a la administración de justicia, del cual son titulares todas las personas naturales y jurídicas (C.P., art. 229), que en calidad de administrados deben someterse a la decisión de la administración, por conducto de sus servidores públicos competentes*".

b. Principios, finalidad y naturaleza del transporte público en Colombia.

En cuanto a los principios del transporte público, señala la Ley 105 de 1993 en su artículo 2 literal b, que: *De la intervención del Estado: Corresponde al Estado la planeación, el control, la regulación y vigilancia del transporte y de las actividades vinculadas*"; A su vez el artículo 3 de la norma en comento, semana que:

RESOLUCION No-
"POR MEDIO DE LA CUAL SE RESUELVE UN RECURSO DE REPOSICION Y EN SUBSIDIO DE APELACION INTERPUESTO CONTRA LA RESOLUCION 11427 DEL 31 DE OCTUBRE DE 2022 Y SE DICTAN OTRAS DISPOSCIONES"

"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:

2. DEL CARÁCTER DE SERVICIO PÚBLICO DEL TRANSPORTE:

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.

En cuanto a la finalidad y naturaleza del transporte público, la Corte constitucional ha indicado que:

"El fenómeno de la ciudad -su tamaño y distribución- hace del transporte público urbano un medio indispensable para ciertos estratos de la sociedad, en particular aquellos que viven en zonas marginales y carecen de otra forma de movilización. De la capacidad efectiva de superar distancias puede depender la estabilidad del trabajo, el acceso y la permanencia en el sistema educativo, el ejercicio de la iniciativa privada y, en general, el libre desarrollo de la personalidad.

La necesidad de trascender la distancia entre los sitios de habitación, trabajo, estudio, mercado, etc, en el menor tiempo y costo posibles, coloca al ciudadano carente de medios de transporte propios, a merced del Estado o de los particulares que prestan este servicio. La potencialidad de afectar la vida diaria del usuario por parte de las empresas transportadoras explica la mayor responsabilidad social y jurídica exigible a estas y el estricto control de las autoridades con el fin de garantizar la prestación adecuada del servicio.

A nivel del individuo, el transporte es un instrumento de efectividad de los derechos fundamentales, La intima conexidad entre el derecho al servicio público del transporte con los derechos al trabajo (CP art. 25), a la enseñanza (CP art. 27), a la libre circulación (CP art. 24) y en general, al libre desarrollo de la personalidad (CP art. 16), hace predicable a estos últimos la protección constitucional del artículo 86 de la constitución cuando su desconocimiento se traduce en una inmediata vulneración o amenaza de los mencionados derechos. El transporte es una actividad comercial que tradicionalmente ha sido considerada un servicio público en atención a su trascendencia para el desarrollo económico y social de la comunidad (CP arts. 78, 334 y 365 a 370."

Posición que reafirma el alto tribunal Constitucional en su sentencia C-408 de 2004 señalando que:

"Así, el transporte público ha sido por virtud de la ley catalogado con un servicio público esencial (Ley 336 de 1996, art. 5), el cual se prestará bajo la regulación del Estado e implicará la prelación del interés general sobre el particular, en especial para garantizar la prestación eficiente del servicio y la protección de los usuarios. La seguridad, según lo dispone el artículo 2 de la ley mencionada, y el literal e) del artículo 2 de la Ley 105 de 1993, constituye prioridad esencial en la actividad del sector y del sistema de transporte en general."

En concordancia con lo reglamentado en el artículo 5 de la Ley 336 de 1996, que señala el carácter de servicio público esencial bajo la regulación del Estado que la ley le otorga a la operación de las empresas de transporte público, implica la prelación del interés general sobre el particular, especialmente en cuanto a la garantía de la prestación del servicio y a la protección de los usuarios, conforme a los derechos y obligaciones que señale el reglamento para cada modo.

c. Del Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Colectivo Distrital de Pasajeros y de la Ruta en el mismo.

Según lo dispuesto en el artículo 2.2.1.1.3 del Decreto 1079 de 2015 el transporte terrestre automotor colectivo de pasajeros es aquel que **se presta bajo la responsabilidad de una empresa de transporte legalmente constituida y debidamente habilitada en esta modalidad**, a través de un contrato celebrado entre la empresa y cada una de las personas que han de utilizar el vehículo de servicio público a esta vinculado, para recorrer total o parcialmente una o más rutas legalmente autorizadas.

Igualmente, el artículo 2.2.1.1.5.1 del Decreto 1079 de 2015 expone que el radio de acción de las empresas que se habiliten en virtud de esta disposición será de carácter Metropolitano, Distrital o Municipal según el caso.

RESOLUCION No-
"POR MEDIO DE LA CUAL SE RESUELVE UN RECURSO DE REPOSICION Y EN SUBSIDIO DE APELACION INTERPUESTO CONTRA LA RESOLUCION 11427 DEL 31 DE OCTUBRE DE 2022 Y SE DICTAN OTRAS DISPOSCIONES"

Adicionalmente, en su artículo 2.2.1.1.5.2 indica que la prestación de este servicio público de transporte estará sujeta a la expedición de un permiso o la celebración de un contrato de concesión o de operación suscrito por la autoridad competente, como resultado de un proceso licitatorio efectuado en las condiciones establecidas en el Decreto previamente citado, y que el permiso para prestar el servicio público de transporte es revocable y obliga a su beneficiario a cumplir las condiciones establecidas en el acto que las concedió.

Ahora, el artículo 2.2.1.1.3.1 del Decreto 1079 de 2015, expone que las empresas legalmente constituidas, interesadas en prestar el Servicio Público de Transporte Terrestre Colectivo de Pasajeros en el radio de acción Metropolitano, Distrital y Municipal deberán solicitar y obtener habilitación para operar.

En relación con la ruta, el numeral 5 del artículo 3 de la Ley 105 de 1993, expone lo siguiente:

> ***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:*
> *(…)*
> ***5. DE LAS RUTAS PARA EL SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE PASAJEROS:***
>
> ***Entiéndese por ruta para el servicio público de transporte el trayecto comprendido entre un origen y un destino, con un recorrido determinado y unas características en cuanto a horarios, frecuencias y demás aspectos operativos***.
>
> *El otorgamiento de permisos o contratos de concesión a operadores de transporte público a particulares no genera derechos especiales, diferentes a los estipulados en dichos contratos o permisos.*
>
> *El Gobierno establecerá las condiciones para el otorgamiento de rutas para cada modo de transporte, teniendo en cuenta los estudios técnicos que se elaboren con énfasis en las características de la demanda y la oferta.*" (negrilla y subraya fuera de texto original)

d. Análisis de los argumentos expuestos por el recurrente

Sobre el recurso interpuesto el día 17 de febrero de 2023 por la empresa recurrente, debemos manifestar lo siguiente:

Toda vez que todos los argumentos expuestos por el recurrente están encaminados en una misma vía, esto es que según el sentir del recurrente, este Organismo de Tránsito sancionó a la empresa sin contar con las pruebas idóneas y necesarias para tal, debemos manifestar en primera instancia que esta entidad ha cumplido cabalmente con el debido proceso administrativo, en este sentido, se notificó en debida forma todos los actos administrativos proferidos en el curso del proceso administrativo sancionatorio, de la siguiente manera:

1. Resolución 4089 del 01 de septiembre de 2021 mediante la cual se apertura una investigación administrativa, fue notificada a la empresa por correo electrónico el día 26 de octubre de 2021 (folio 8)
2. Resolución 11427 del 31 de octubre de 2022 mediante la cual se decide la investigación administrativa, fue notificada a la empresa por correo electrónico el día 08 de febrero de 2023 (folio 30)

Teniendo en cuenta lo expuesto, se desvirtúan los argumentos del recurrente toda vez que, el actuar de esta entidad en el curso del procedimiento administrativo sancionatorio, se ajustó a lo dispuesto en el artículo 47 de la Ley 1437 de 2011, esto es, se notificó la resolución que apertura la investigación y se otorgó a los investigados el término de 15 días hábiles en el cual podían presentar los descargos y solicitar o aportar las pruebas que pretendan hacer valer, esto es, pudo aportar la evidencia documental que considerara, sin embargo, presentó descargos de manera extemporánea, por lo que no fueron tenidos en cuenta para tomar la decisión desatada en la Resolución 11427 del 31 de octubre de 2022.

RESOLUCION No-
"POR MEDIO DE LA CUAL SE RESUELVE UN RECURSO DE REPOSICION Y EN SUBSIDIO DE APELACION INTERPUESTO CONTRA LA RESOLUCION 11427 DEL 31 DE OCTUBRE DE 2022 Y SE DICTAN OTRAS DISPOSCIONES"

De lo anterior se colige que la entidad ha actuado respetando el derecho de defensa, el debido proceso y el principio de legalidad.

Por otra parte, resulta pertinente recordar lo expuesto en la Resolución recurrida sobre el IUIT, en el entendido que, no es un simple formato donde se describe la conducta, es un documento público que goza de autenticidad, y en consecuencia es una prueba idónea y conducente para aperturar una investigación administrativa en contra de los sujetos de sanción por la conducta consignada en dicho informe.

Por lo anterior, las pruebas tenidas en cuenta para tomar la decisión, esto es, el Informe Único de Infracción al Transporte 1058608 del 09 de febrero de 2020 y el Oficio de fecha 31 de enero de 2020 por medio del cual se le comunicó a la empresa PEMAPE S.A. que dando cumplimiento a lo dispuesto en el Plan de Implementación del Sistema Integrado de Transporte Masivo de Cartagena a cargo de TRANSCARIBE S.A., la ruta 28 del TPC, solo podía ser operada o despachada hasta el día 08 de febrero de 2020, configuran prueba suficiente, idónea y plena en la comisión de la conducta.

De igual manera, tal como se expresó en la Resolución recurrida, el servicio de transporte público terrestre automotor colectivo distrital de pasajeros se lleva a cabo bajo la habilitación otorgada por el respectivo organismo de tránsito, para que sea la empresa la que despliegue la operación, actividad que si bien se materializa a través de la utilización de vehículos que en ocasiones no son de su propiedad y son operados por conductores legalmente contratados, no puede desconocerse que se trata de una actividad que se encuentra bajo el control de la empresa.

En ese orden, no debe pasarse por alto que la empresa transportadora, por el hecho de ser el sujeto calificado de la conducta, es decir, la persona jurídica habilitada por el Estado para la prestación de un servicio público de transporte acorde a la normatividad vigente, dentro de los estándares de gestión, calidad y legalidad que demostró al momento de solicitar y adquirir la habilitación o permiso para operar, **no puede excusar su negligencia bajo el argumento que le es imposible controlar la actividad diaria del vehículo, cuando es ella la responsable de gestionar, controlar, supervisar y alistar diariamente su parque automotor, bien sea de sus vehículos propios, o vinculados**.

e. Improcedencia del recurso de apelación en el marco del procedimiento administrativo sancionatorio por violación a las normas de transporte público.

La Ley 105 de 1993 y la Ley 336 de 1996, no mencionan dentro de su articulado la procedencia del recurso de Apelación dentro de los procesos administrativos sancionatorios por violación a las normas de transporte público. Es menester señalar que el artículo 50 de la Ley 336 de 1996, establece que "…la autoridad competente abrirá investigación en forma inmediata mediante resolución motivada contra la cual no cabrá recurso alguno…" y en su artículo 51 manifiesta que "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." (Resaltado fuera de texto).

Es así como para poder hablar de la procedencia del recurso de apelación dentro del proceso de marras, debemos remitirnos a la Ley 1437 de 2011, específicamente en su artículo 74 dispone lo siguiente:

> *"ARTÍCULO 74. Recursos contra los actos administrativos. Por regla general, contra los actos definitivos procederán los siguientes recursos:*
>
> *1. El de reposición, ante quien expidió la decisión para que la aclare, modifique, adicione o revoque.*
>
> *2. El de apelación, para ante el inmediato superior administrativo o funcional con el mismo propósito.*
>
> *No habrá apelación de las decisiones de los ministros, directores de Departamento Administrativo, superintendentes y representantes legales de las entidades descentralizadas ni de los directores u organismos superiores de los órganos constitucionales autónomos.*

RESOLUCION No-
"POR MEDIO DE LA CUAL SE RESUELVE UN RECURSO DE REPOSICION Y EN SUBSIDIO DE APELACION INTERPUESTO CONTRA LA RESOLUCION 11427 DEL 31 DE OCTUBRE DE 2022 Y SE DICTAN OTRAS DISPOSCIONES"

Tampoco serán apelables aquellas decisiones proferidas por los representantes legales y jefes superiores de las entidades y organismos del nivel territorial (…)".

Por otra parte, el Decreto Distrital No. 736 de 1990, "por medio del cual se crea y establece la estructura y funciones administrativas del Departamento Administrativo de Tránsito y transporte del Distrito Turístico y cultural de Cartagena" en su artículo TERCERO advierte que, le corresponde al Director desarrollar, ejecutar y controlar las políticas y directrices que trace el Alcalde Mayor de Cartagena de Indias, sobre el Tránsito y Transporte Distrital, en cumplimiento de lo dispuesto por los Decretos 80 de 1987, 493, 1787 y 1809 de 1990 y demás disposiciones concordantes, complementarias y afines, expedidas por el Gobierno Nacional.

De igual manera, en el Artículo DÉCIMO TERCERO de la norma ibidem, inciso segundo, el Alcalde Mayor indica que, "(…) Todas las decisiones relacionadas con el Departamento Administrativo de Tránsito y Transporte DATT, serán tomadas por el Director, ***exceptuándose las relacionadas con las autorizaciones de rutas y licencias de funcionamiento de empresas de transportes y talleres, que deberán ser adoptadas por el Alcalde Mayor de Cartagena de Indias*** (…)" (Resaltado fuera de texto).

De lo anterior se colige que, la función administrativa tendiente a desarrollar y vigilar todas las actividades relacionadas con el tránsito y transporte a nivel territorial, dentro de la cual se encuentra la facultad sancionatoria por la violación a las normas de transporte, se encuentran delegadas en el Departamento administrativo de Tránsito y Transporte-DATT.

Ahora bien, como nos encontramos frente a una delegación de funciones administrativas, es pertinente manifestar que la Ley 489 de 1998, en su artículo 9° conceptualiza la figura de la delegación de la siguiente manera:

> "*articulo 9.-Delegación. Las autoridades administrativas, en virtud de lo dispuesto en la Constitución Política y de conformidad con la presente Ley, podrán mediante acto de delegación, transferir el ejercicio de funciones a sus colaboradores o a otras autoridades, con funciones afines o complementarias.*
>
> *Sin perjuicio de las delegaciones previstas en leyes orgánicas, en todo caso, los ministros, directores de departamento administrativo, superintendentes, representantes legales de organismos y entidades que posean una estructura independiente y autonomía administrativa podrán delegar la atención y decisión de los asuntos a ellos confiados por la ley y los actos orgánicos respectivos, en los empleados públicos de los niveles directivo y asesor vinculados al organismo correspondiente, con el propósito de dar desarrollo a los principios de la función administrativa enunciados en el artículo 209 de la Constitución Política y en la presente Ley (…)".*

De igual manera, la norma ibidem establece el régimen de los actos que profiera el delegatario e indica:

> "*(…) Los actos expedidos por las autoridades delegatarias estarán sometidos a los mismos requisitos establecidos para su expedición por la autoridad o entidad delegante y* ***serán susceptibles de los recursos procedentes contra los actos de ellas****. (…)" (Resaltado fuera de texto).*

Así mismo, la Honorable Corte Constitucional, mediante Sentencia C- 372 de 2002 M. P. Dr. Jaime Córdoba Triviño, manifestó lo siguiente: "*(…) El delegatario toma dos tipos de decisiones: unas, para el cumplimiento de las funciones del empleo del cual es titular, y otras, en ejercicio de la competencia delegada, para el cumplimiento de las correspondientes funciones del empleo del delegante. En estricto sentido, es frente a estas últimas que se actúa en calidad de delegatario pues en el primer evento él no es delegatario sino el titular de su empleo.* ***Además, las decisiones que toma en calidad de delegatario tienen el mismo nivel y la misma fuerza vinculante como si la decisión hubiese sido tomada por el delegante y, se asume, que el delegado es el autor real de las actuaciones que ejecuta en uso de las competencias delegadas, y ante él se elevan las solicitudes y se surten los recursos a que haya lugar, como si él fuera el titular mismo de la función (…)"*** (Negrita y subrayas fuera de texto original).

RESOLUCION No-
"POR MEDIO DE LA CUAL SE RESUELVE UN RECURSO DE REPOSICION Y EN SUBSIDIO DE APELACION INTERPUESTO CONTRA LA RESOLUCION 11427 DEL 31 DE OCTUBRE DE 2022 Y SE DICTAN OTRAS DISPOSCIONES"

El artículo 31 de la Constitución Política, manifiesta que toda actuación judicial es susceptible de apelación o consulta, pero también es cierto que se permiten excepciones, las cuales ha venido desarrollando la ley y la jurisprudencia de las altas Cortes, así como unos requisitos mínimos, como es el caso de los señalados por la Honorable Corte Constitucional mediante la Sentencia SU 418/19 M.P. Dr. LUIS GUILLERMO GUERRERO PÉREZ, la cual manifiesta que:

> *"(…) En efecto,* ***la garantía del derecho de impugnación y la posibilidad de controvertir una decisión, exigen la presencia de una estructura jerárquica que permita la participación de una autoridad independiente, imparcial y de distinta categoría en la revisión de una actuación previa****, bien sea porque los interesados interpusieron el recurso de apelación o porque resulte forzosa la consulta. No en vano, la Corte ha señalado, desde sus primeros pronunciamientos, que el recurso de apelación que se reconoce a quienes han intervenido o están legitimados para intervenir en la causa, "con el fin de obtener la tutela de un interés jurídico propio, previo análisis del juez superior quien revisa y corrige los defectos, vicios o errores jurídicos del procedimiento o de la sentencia en que hubiere podido incurrir el a-quo. (…)" (Negrita y subrayas fuera de texto original).*

Como se describió en párrafos anteriores, las funciones administrativas de vigilancia, inspección y control relacionadas con tránsito y transporte, con algunas excepciones, se encuentran delegadas por el Alcalde Mayor de Cartagena, en el Director del Departamento Administrativo De Tránsito Y Transporte – DATT, en ese orden de ideas, la decisión proferida por el Organismo de Tránsito en virtud de la función delegada, debe entenderse como expedida por la autoridad delegante esto es, el Alcalde Mayor de Cartagena, quien no tiene superior jerárquico al que remitir el acto administrativo definitivo.

Así las cosas, no pueden confundirse las funciones que son ejercidas por el suscrito director en virtud de la delegación realizada por su superior, con las que realiza en cumplimiento de las funciones propias de su cargo.

En efecto, la improcedencia del recurso de apelación en los procesos administrativos sancionatorios que lleva a cabo el director del Departamento Administrativo de Transito Y Transporte – DATT, por contravención a las normas de transporte público, no es violatoria del derecho fundamental al debido proceso y del derecho a la defensa. En este sentido la Corte ha reiterado que *"la doble instancia no es un principio absoluto que deba regir todos los procesos judiciales y que, por tanto, no es forzosa u obligatoria su previsión para todos los asuntos sobre los cuales tiene que producirse una decisión judicial*." (Sentencia C-415 de 2002 M.P. Dr. EDUARDO MONTEALEGRE LYNETT).

Por lo tanto, la no procedencia del recurso de apelación se encuentra fundamentada tanto en la falta de un orden jerárquico; así como en lo contemplado en el artículo 74 de la Ley 1437 del 2011, y a su vez en los pronunciamientos jurisprudenciales.

En mérito de lo expuesto y sin necesidad de más consideraciones, EL DIRECTOR DEL DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DE TRANSITO Y TRANSPORTE DEL DISTRITO DE CARTAGENA.

RESUELVE

ARTICULO PRIMERO: CONFIRMAR la Resolución 11427 del 31 de octubre de 2022, teniendo en cuenta lo expuesto.

ARTICULO SEGUNDO: RECHAZAR el recurso de Reposición interpuesto por la empresa de transporte **TRANSPORTES PEMAPE S.A.**

ARTICULO TERCERO: RECHAZAR EL RECURSO DE APELACIÓN, por los motivos expuestos.

ARTÍCULO CUARTO: Contra la presente Resolución no procede ningún recurso y se entiende agotada la vía administrativa de acuerdo a lo señalado en el artículo 87 de la Ley 1437 de 2011.

ARTÍCULO QUINTO: Notificar del contenido de la presente Resolución a la **TRANSPORTES PEMAPE S.A.** de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 67 de la ley 1437 de 2011.

RESOLUCION No-
"POR MEDIO DE LA CUAL SE RESUELVE UN RECURSO DE REPOSICION Y EN SUBSIDIO DE APELACION INTERPUESTO CONTRA LA RESOLUCION 11427 DEL 31 DE OCTUBRE DE 2022 Y SE DICTAN OTRAS DISPOSCIONES"

De conformidad con lo resuelto en la Resolución No. 11427 del 31 de octubre de 2022, en su oportunidad, envíese el expediente junto a la Constancia de Ejecutoria a la Oficina de Cobro Coactivo, para proceder con la ejecución.

Dado en Cartagena de Indias D.T y C., el día

NOTIFIQUESE Y CUMPLASE

JANER JOSE GALVAN CARBONO
DIRECTOR DEL DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DE TRANSITO Y TRANSPORTE

Proyecto: Loly Ozuna Martínez, Asesora Externa Oficina de Transporte Publico - DATT
Reviso: Digna Vargas Arroyo – Profesional Universitario Código 219 Grado 33 – DATT
Aprobó: Myriam Cecilia Solórzano Escobar - Subdirectora Jurídica – DATT.