



Universidad  
**Externado**  
de Colombia

FACULTAD DE DERECHO  
Centro de Estudios de Derecho del Transporte



# DERECHO DEL TRANSPORTE

## BOLETIN VIRTUAL N° 2



### EDITORIAL.

#### LA NATURALEZA JURÍDICA DE UBER:

Mucho es lo que se ha comentado en los últimos meses, no sólo en Colombia sino en el mundo sobre la nueva plataforma tecnológica, denominada UBER, que ha revolucionado y conmocionado el sector del transporte terrestre de pasajeros a nivel urbano.

Pero la discusión y la polémica alrededor de este tema se ha suscitado básicamente en el campo de la competencia comercial, ya que la presencia de un nuevo jugador en el campo del transporte terrestre individual de pasajeros, ofreciendo un servicio más calificado que el promedio que brindan a los usuarios el transporte tradicional de taxi, obviamente ha generado un rechazo generalizado de estas empresas, que consideran la intromisión de UBER en el mercado, como una clara conducta de competencia desleal.

El Estado también se ha visto sorprendido por la aparición de este nuevo protagonista de la actividad transportadora y no ha sabido reaccionar, ya que las actuales normas regulatorias no contemplan la intervención de un tercero, que usa una plataforma tecnológica, para poner en contacto al usuario del servicio con el transportador.



Desde el punto de vista tecnológico UBER no es una novedad, ya que existen muchas otras aplicaciones, como el caso de EASY TAXI y TAPPSI, que igualmente ponen en contacto al usuario con el transportador, las cuáles han sido muy exitosas, especialmente en el campo de la seguridad de los usuarios, pero que en su momento no desataron una polémica tan fuerte, ya que son plataformas que benefician directamente a las empresas de taxi.

Frente a este nuevo hecho social y económico que aparentemente rebasa la regulación normativa, resulta importante analizar si las normas que gobiernan el contrato de transporte en el Código de Comercio, contemplan alguna solución, que nos permita darle claridad a este tema, especialmente en lo que se refiere a la naturaleza jurídica de quienes administran y operan estas plataformas tecnológicas, llámense UBER, EASY TAXI, TAPPSI o cualquier otra que desarrolle la misma labor.

Consideramos que la figura del comisionista de transporte tipificada en el artículo 1.312 del Código de Comercio se adapta muy bien a esta nueva modalidad del transporte terrestre individual de pasajeros, ya que la gestión que cumple el comisionista es la de contratar y hacer ejecutar el transporte, que es precisamente lo que hacen los operadores de estas plataformas tecnológicas, cuando el usuario toma contacto con ellos a través de sus dispositivos móviles para contratar el servicio de transporte.

Esta figura del comisionista de transporte históricamente ha sido vista con recelo, y la mayor parte de los intermediarios del servicio de transporte la tratan de evadir, ya que la ley es muy clara en establecer que el comisionista de transporte gozará de los mismos derechos, pero también asume las mismas obligaciones del transportador (Art. 1313 del C. de Co.), de tal manera que los operadores de estas plataformas tecnológicas, que obtienen una gran beneficio económico por su gestión, deben tener plena claridad de que no pueden permanecer al margen de la ejecución del contrato, ya que los usuarios pueden reclamarles directamente las prestaciones derivadas del contrato de transporte, y exigirles la indemnización de los perjuicios en caso que se les causen daños como consecuencia de su ejecución.



MANUEL GUILLERMO SARMIENTO GARCIA  
Director  
CENTRO DE ESTUDIOS DE DERECHO DEL TRANSPORTE

## DECRETOS

**Decreto 1374 de 22 de julio de 2014/Ministerio de relaciones Exteriores.** Después de la declaración de exequibilidad de la ley 1600 de 2012 por la Corte Constitucional en sentencia C-132 de 2014, con el presente decreto culminó el trámite por el cual fue incorporado a la legislación nacional el "Acuerdo de Transporte Aéreo entre el Gobierno de la República de Colombia y el Gobierno de los Estados Unidos de América", suscrito en la ciudad de Bogotá D.C.

**Decreto 1529 de 14 de agosto de 2014/ Ministerio de tecnologías de la Información y de las Comunicaciones.** Mediante el cual se modifica el artículo 4 del decreto 1739 de 2009 "por medio del cual se estableció el régimen de los servicios postales y se dictaron otras normas", instaurando como contraprestaciones a cargo de los operadores postales y a favor del Ministerio de Tecnologías e Información las siguientes: Una contraprestación por concepto de la habilitación y registro de 100 salarios mínimos mensuales legales vigentes, y una contraprestación periódica equivalente al 3.0% de sus ingresos brutos por concepto de la prestación de servicios postales.

## CIRCULARES

**Circular n° 0017 de 09 de septiembre de 2014/ Superintendencia de Puertos y Transporte.** La Superintendencia indicó la necesidad de que las personas que ostentan la calidad de administradores en sociedades que tengan como objeto social la prestación del servicio público de transporte aéreo, orienten sus actuaciones a la rigurosa aplicación de una responsabilidad social y jurídica en la prestación del servicio; para tal efecto sus actuaciones deben estar encaminadas a la adecuada prestación del servicio de transporte.

**Circular de 01 de agosto de 2014/ Ministerio de Transporte.** Teniendo en cuenta las múltiples quejas radicadas por los propietarios de los vehículos de servicio público vinculados a las empresas habilitadas para prestar el servicio de transporte público automotor de pasajeros por carretera, mixto, especial, colectivo municipal e individual, que principalmente consisten en cobros no permitidos, realizados por dichas empresas para seguir vinculados a las mismas o para lograr una desvinculación, además de la inconformidad sobre el manejo administrativo, financiero y operativo que realizan estas empresas, la Superintendencia de Puertos y Transportes realizó un llamado de atención a las empresas para que revisen sus procesos internos. Además indicó a las autoridades territoriales que debían aumentar los controles y realizar seguimiento a las actividades de dichas empresas, según la jurisdicción en la que se encuentren.

**Especialización Internacional en  
Derecho del Transporte.**

**(Bogotá- Medellín)**

[Más información:](#)

Teléfono: 3419900, Ext 1100 -1101

Correo electrónico:  
[dertransporte@uexternado.edu.co](mailto:dertransporte@uexternado.edu.co)



Fotografía: finanzaspersonales.com.co

**Universidad Externado de Colombia.**

**Centro de Estudios en Derecho de  
Transporte.**

Calle 12 No. 1-17, Este, Bogotá D.C.

**Teléfono:** 3419900, Ext 1100 -1101

**Correo electrónico:**  
[dertransporte@hotmail.com](mailto:dertransporte@hotmail.com)

**Sitio web:** [www.uexternado.edu.co](http://www.uexternado.edu.co)



Fotografía: contrapunto.com

### **Circular de 05 de agosto de 2014/ Ministerio de Transporte.**

Se informó acerca de la celebración del “Acuerdo de Transporte Terrestre Internacional de Pasajeros y Mercancías por Carretera suscrito entre el Gobierno de la República Bolivariana de Venezuela y el Gobierno de la República de Colombia” del 01 de agosto de 2014, que tiene como objeto establecer los términos y condiciones que aplicarán al servicio de transporte internacional de carga y pasajeros por carretera entre los estados signatarios, comprendiendo las diferentes formas de operación de transporte, y rigiéndose por los principios de complementariedad, solidaridad, reciprocidad igualdad y respeto mutuo.

El acuerdo cuenta de 35 artículos y designa al Ministerio de Transporte - Dirección de Tránsito y Transporte como órgano ejecutor de la aplicación del mismo.

## **JURISPRUDENCIA.**

**Consejo de Estado/ Sala de lo Contencioso Administrativo. Sección Primera. Consejero Ponente: Marco Antonio Velilla Moreno. Radicación número: 6600 12331 000 2003 00678 01. Bogotá, D.C., doce (12) de junio de dos mil catorce (2014).**

El Consejo de Estado resolvió el recurso de apelación interpuesto por el Municipio de Pereira (Demandado) contra la sentencia del Tribunal Administrativo de Risaralda, en la que se declaró la nulidad de la resolución 713 del 19 de agosto de 1997, por medio de la cual, el alcalde de Pereira declaró la expropiación por vía administrativa de los inmuebles de propiedad de Ferrocarriles Nacionales en Liquidación, poniendo de presente los perjuicios ocasionados al Municipio por el abandono total de dichos predios.

La sección primera de la sala de lo contencioso administrativo, falla confirmando la sentencia del a quo, considerando que los predios objeto de la demanda son bienes de uso público. Recordando lo sostenido por la Sala de Consulta y Servicio Civil en concepto rendido el 19 de abril de 2005, enfatizó el hecho de que “El corredor férreo forma parte de la infraestructura vial y de transporte de propiedad de la Nación, por lo tanto, es un bien que se encuentra afecto al uso público o colectivo, independientemente del sistema de operación o explotación que se establezca (...) Su destinación al uso común está directamente relacionada con el ejercicio de la actividad de transporte que por su naturaleza es un servicio público. (...)”, concluyendo que, “El corredor férreo y sus anexidades están fuera de la actividad mercantil y por lo tanto, son inembargables, inalienables e imprescriptibles”.



Fotografía: metroenbogota.com

**Consejo de Estado/Sala de lo Contencioso Administrativo. Sección Tercera - Subsección C. Consejero Ponente: Jaime Orlando Santofimio Gamboa radicación número: 73001-23-31-000-2000-02654-01(30026). Bogotá, D.C., doce (12) de agosto de dos mil catorce (2014).**

En la sentencia se encontró vulnerada la garantía a la libre locomoción, consagrada en el artículo 24 de la Constitución Política, considerando que “esa garantía no se cumple cuando pese a que las personas formalmente no se les impide su libre circulación, se les obliga a transitar por vías públicas que esconden verdaderas emboscadas para sus transeúntes”, lo que resulta igualmente en una violación del derecho urbanístico. En concordancia con lo anterior, en la parte resolutive de la sentencia se ordenó al municipio, como medida de reparación, “que se prohíba los paraderos de las rutas de transporte público urbano, en la zona adyacente al canal en los puntos en que éste se encuentra a nivel de la avenida el Jordán”, en atención al riesgo a que se ven expuestos los usuarios. A estas conclusiones arribó, a pesar de la existencia de alternativas seguras para la circulación de los transeúntes, considerando que, “no es de recibo exigirle a la víctima que se trasladara a otros sitios distintos a su ruta; para ocultar una desidia de la administración”, a la que finalmente encontró responsable.



## FRANJA DE OPINION

### ➤ **Es una nave.... ¿o una casa? A propósito de los retos de las operaciones “costa afuera” u “offshore”**

Las naves, definidas en nuestra legislación mercantil en el Art. 1432 del Código de Comercio tienen un régimen de excepción en Colombia como en muchas otras jurisdicciones. Así, resulta de la mayor trascendencia poder determinar en forma precisa el tipo de equipos que se entiende comprendido en el concepto.

Ocurre sin embargo que en muchas partes del mundo se han dado importantes discusiones sobre el alcance del concepto de nave. De hecho, diferentes instrumentos internacionales para muy variados propósitos han incorporado su propio concepto de nave a efectos de la aplicación de sus disposiciones por lo cual puede decirse que se trata sin duda de un concepto dinámico y en constante evolución. Ello, sin embargo, genera dudas en ciertos casos pues no siempre es claro si el equipo marino objeto de análisis encuadra propiamente en el concepto de “buque” o “nave” que exista en la jurisdicción o instrumento internacional respectivo. Por ejemplo, en Estados Unidos se ha debatido el punto y, particularmente, resultó bastante interesante la discusión que se dio en el caso *Lozman v. City of Riviera Beach, Florida* en torno a la posibilidad que tuvo una “casa-flotante” de ser considerada una “nave” en dicha jurisdicción.



Fotografía:  
fondearg.org

La discusión cobra una mayor relevancia si se tiene en cuenta que con el auge de las llamadas operaciones "offshore" o "costa afuera" cada vez con más frecuencia aparecen nuevos equipos marinos de muy variadas características, lo que hace pensar cuál es el límite del concepto.

Recientemente fue expedido el Decreto 1616 de agosto de 2014 del Ministerio de Minas y Energía "Por el cual se establecen los criterios y procedimientos para la exploración y explotación de hidrocarburos en yacimientos convencionales continentales y costa afuera". Se trata sin duda de una norma que busca acercar a la industria al cumplimiento de los parámetros y estándares internacionales previstos para la actividad. Igualmente para destacar resultar el que la norma otorga un plazo de 12 meses al Ministerio para la expedición de un reglamento en la materia (Art. 3). Haremos algunos comentarios adicionales próximamente.

Los invito entonces a consultar el artículo denominado "ALCANCE DEL CONCEPTO DE "NAVE" EN LA NORMATIVIDAD MERCANTIL COLOMBIANA: ¿INCLUYE DICHO CONCEPTO EL EQUIPO MARINO UTILIZADO EN LAS OPERACIONES COSTA AFUERA (OFFSHORE)?", documento que fue recientemente publicado en la revista E-Mercatoria del Departamento de Derecho Comercial de la Universidad Externado.

*Javier Franco Zarate.*  
Docente – Especialización Internacional en Derecho del Transporte

Para más información los invitamos a visitar nuestro blog:

<http://dertransporte.uexternado.edu.co>

Universidad Externado de Colombia | BLOG DEL TRANSPORTE  
Centro de Estudios de Derecho del Transporte



#### **Centro de Estudios en Derecho del Transporte:**

**Director:** Manuel Guillermo Sarmiento García.  
**Secretaria:** Martha Janneth Sánchez Rodríguez.  
**Coordinadora:** July Farfán Mancipe.  
**Investigador:** Andrés Felipe López Gómez  
**Monitor:** Bernardo Javier Puetaman Baquero.