

BOLETÍN VIRTUAL N° 3



Universidad
Externado
de Colombia

FACULTAD DE DERECHO
Centro de Estudios de Derecho del Transporte

DERECHO DEL TRANSPORTE



INTRODUCCION

Les damos una cordial bienvenida a nuestros lectores, en este primer boletín del año 2015, con el cual completamos nuestro tercer número, con la seguridad de estar prestando un servicio de información eficiente a toda la comunidad académica, especialmente la vinculada con el sector del transporte y la infraestructura.

El Centro de Estudios de Derecho del Transporte a través de su boletín electrónico y su blog del transporte, quiere convertirse en un observatorio de las políticas públicas y de la actividad del sector privado en todo lo relacionado con la actualidad del transporte, la infraestructura y la logística, para lo cual les extendemos una cordial invitación a todos nuestros lectores, incluyendo desde luego a nuestros docentes, estudiantes y egresados del Curso de Especialización Internacional en Derecho del Transporte a que nos envíen sus comentarios y opiniones y retroalimenten el contenido de estos dos medios de información de nuestro Centro de Estudios, con lo cual indudablemente vamos a lograr integrar una importante comunidad académica, que estará permanentemente enfocada en el análisis y la crítica de todos los temas relacionados con el transporte y la infraestructura en Colombia y en el mundo.

Manuel Guillermo Sarmiento García
Director del Centro de Estudios de Derecho del Transporte.

NORMATIVIDAD

Decretos

Decreto 348 del 25 de febrero de 2015/ Ministerio de Transporte. Mediante éste, se expide la nueva reglamentación de la modalidad de servicio público de transporte terrestre automotor especial, en lo que pretende ser la transformación de éste particular sector de la industria del transporte. Dentro de éstas, se cuentan como las más relevantes: las exigencias de personal para el desarrollo de los diferentes procesos misionales, el incremento del patrimonio líquido mínimo y el patrimonio líquido por tipología vehicular, la eliminación del capital pagado como opción para la acreditación de capacidad económica, la imposición de la administración como único modelo de vinculación de vehículos, la determinación de la vida útil de los vehículos de esta modalidad, la consagración de la desvinculación unilateral, la prohibición de cambio de modalidad de los vehículos, la obligación a los prestadores de servicios turísticos de habilitarse como empresa de transporte especial para ofrecer el servicio de transporte, la conformación del registro nacional de conductores de servicio especial, la suspensión del ingreso por incremento a la modalidad de automóviles, camperos, camionetas y microbuses por el término de un año y la obligación de reportar las tarifas cobradas por el servicio, al Ministerio de Transporte y la Superintendencia de Puertos y Transportes.



Decreto 248 del 13 de febrero de 2015/ Ministerio de Hacienda y Crédito Público. A través de la misma se reglamentan los requisitos y el procedimiento para acceder al beneficio de exclusión de IVA, en la reposición de vehículos de transporte terrestre automotor de pasajeros. Este procedimiento demanda el desarrollo de una funcionalidad por parte del Ministerio de Transporte, para lo cual se le ha concedido un plazo de 6 meses, vencido los cuales empezará a correr el término de cuatro (4) años de vigencia del beneficio determinado por el numeral 11 del artículo 424 del Estatuto Tributario, modificado por el artículo 38 de la Ley 1607 de 2012. Cabe destacar que a dicho beneficio, solo podrán acceder por una sola vez, los propietarios de hasta tres vehículos.

Resoluciones.

Resolución 4428 de 31 de diciembre de 2014/ Ministerio de Transporte. En la misma se realizó una modificación a los numerales 1.7 del artículo 1 y 1.7 del artículo 11 de la Resolución 7036 de 2012 consistente en disminuir de 25 a 20 años la edad del equipo automotor como requisito o condición temporal para acceder al proceso de postulación y reconocimiento económico por desintegración física total de vehículos de servicio público de transporte terrestre automotor de carga y para el registro inicial de vehículos de transporte de carga por reposición. Estos términos, por disposición de la reglamentación, se contabilizarán desde la fecha de matrícula del vehículo automotor de carga hasta la fecha en que se realice la postulación.

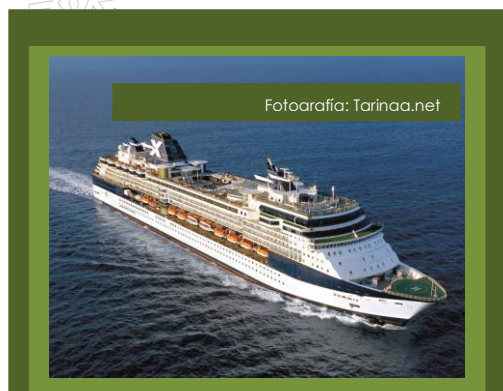
Resolución 4432 de 31 de diciembre de 2014/ Ministerio de Transporte. En virtud de la necesidad de actualizar las normas de competencia laboral exigidas en el Reglamento de las Tripulaciones de embarcaciones fluviales a nivel nacional y dado que el Servicio Nacional de Aprendizaje – SENA, no ha culminado el proceso de alistamiento para ofertar el correspondiente servicio de certificación, se modifica el plazo establecido en el parágrafo del artículo 6 del Capítulo II de la Resolución 4824 de 2013, determinando que las certificaciones en normas de competencias laborales expedidas por el SENA y exigidas como requisito para obtener la licencia o permiso de tripulante, solo serán requeridas una vez termine dicha entidad el proceso de alistamiento para ofertar el correspondiente servicio de certificación y en todo caso serán a partir del 30 de junio de 2016.

Especialización Internacional en Derecho del Transporte. (Bogotá- Medellín)

Más información:

Teléfono: 3419900, Ext 1100 -1101

Correo electrónico:
dertransporte@uexternado.edu.co



Resolución 4413 de 30 de diciembre de 2014, modificada por la Resolución 395 del 26 de Febrero de 2015/ Ministerio de Transporte. A través de la misma se establecen los requisitos para la aprobación, certificación de la viabilidad técnica y financiera de los proyectos de estudios y diseños, construcción, rehabilitación, mantenimiento, mejoramiento, ampliación, interventoría, equipos y bienes relacionados con la infraestructura de transporte definida en el artículo 4 de la Ley 1682 de 2013; se determina la competencia que tienen las dependencias o entidades adscritas al Ministerio de Transporte para otorgar la viabilidad técnica y financiera de los mismos, las condiciones y el procedimiento para solicitar la aprobación y expedición de la certificación de viabilidad de los proyectos y se señalan los requisitos especiales que deben cumplir los proyectos de infraestructura relacionados con los SITM, SETP, SITP y el transporte por cable que a los anteriores sistemas se integre. Esto, con la finalidad de asegurar "el adecuado uso de los recursos asignados a los proyectos financiados con la línea de redescuento con tasa compensada, así como el cumplimiento de las condiciones de la misma y efectuar el control y seguimiento de sus beneficiarios".

Circulares

Circular No. 10 de 26 de febrero de 2015 / Superintendencia de Puertos y Transporte. Mediante la misma, se informa a los Centros Comerciales, Hoteles y otros Establecimientos Comerciales que con el fin de prevenir las existencia de contratos o convenios con personas jurídicas no habilitadas para la prestación del servicio individual de pasajeros en vehículos taxi, en centros comerciales, bares, discotecas y hoteles, se ordena a la autoridades de Tránsito y Transporte Municipal, Distrital y Metropolitana la implementación de operativos que tiendan a eliminar las prácticas irregulares de prestación del servicio de transporte público terrestre de pasajeros.

Lo anterior resulta relevante, ya que de conformidad con el numeral 4 del artículo 9 de la Ley 105 de 1993, cualquier persona que viole o facilite la violación de las normas de transporte es sujeto de sanción.

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@uexternado.edu.co.

JURISPRUDENCIA.

Consejo de Estado/ Sala de lo Contencioso Administrativo. Sección Quinta. Consejera Ponente: Susana Buitrago Valencia Radicación número: 11001-03-15-000-2013-02588-01. Bogotá, D.C., veintidós (22) de enero de dos mil quince (2015).

En la providencia, la Sala advierte que las sanciones por la comisión de infracciones de tránsito, se constituyen en un acto administrativo, mas no un acto de carácter jurisdiccional, por lo que su legalidad puede ser controvertida dentro de la jurisdicción de lo contencioso administrativo; desestimando así la tesis del Tribunal Administrativo, de conformidad con la cual, estos actos correspondían a un juicio de policía excluido de control contencioso.

La Sala encontró en el artículo 136 de la Ley 769 de 2002, particularmente en la posibilidad consagrada en éste, de acceder al descuento sobre el valor de la multa por aceptar la comisión de la infracción **"sin necesidad de otra actuación administrativa"**, una referencia indirecta del carácter administrativo de la actuación sancionatoria; lo que sumado al carácter excepcional de las facultades jurisdiccionales de las autoridades administrativas, a la naturaleza de los asuntos de juicio policivo y en general, a la regulación del procedimiento por la presunta comisión de infracciones de tránsito, le permitió arribar a la descrita conclusión.

Sentencia T-192 de 2014/ Corte Constitucional.

En revisión, aboca la Corte el estudio del amparo de tutela solicitado, el cual se había negado en cada una de las instancias por encontrar improcedente la acción, la primera por existir otros mecanismos idóneos y no existir un perjuicio irremediable, la segunda, además de ello, por no acreditarse la afectación de los derechos fundamentales invocados, amparo con el cual se pretendía la adaptación del servicio ofrecido por el SITP, de manera que resultara accesible a los usuarios con discapacidad. La Sala, tras destacar la trascendencia del servicio público de transporte, el principio de acceso que entre otros gobierna al mismo y las responsabilidades del Estado para con los sujetos de especial protección, encuentra que si bien la accionante no tiene derecho a gozar de manera inmediata e individualizada de las pretensiones solicitadas, si tiene derecho a que exista un plan que *"busque gradualmente garantizar su acceso al servicio de transporte público de Bogotá D.C. De lo contrario, se atentaría no solo contra su libertad de locomoción, sino también contra su derecho a la igualdad y las diversas garantías cuyo ejercicio se encuentra supeditado a la posibilidad de movilizarse, como el trabajo, la salud o el libre desarrollo de la personalidad"*; plan cuyo diseño y puesta en ejecución, se ordenó a la Alcaldía Distrital y a Transmilenio S.A., concediendo para el efecto a estas entidades un plazo de dos años.



Fotografía: confidencialcolombia.com

NOTICIAS

Hacia el Dorado II

Debido al desarrollo económico nacional y la apertura de la economía, desde hace varios años el Ministerio de Transporte en conjunto con la Unidad Administrativa Especial de la Aeronáutica Civil, ha realizado estudios de evaluación y proyección de la capacidad operacional del Aeropuerto el Dorado, mediante los cuales se ha concluido que dicho establecimiento no soportará los niveles de tráfico proyectados a mediano plazo a causa de la saturación de las pistas. Por ello, mediante documento Conpes 3707 de 2011, se declaró la importancia estratégica del proyecto de ejecución, operación y mantenimiento de las obras complementarias asociadas al contrato de concesión del Aeropuerto Internacional El Dorado de Bogotá, para así afrontar la demanda futura.



Fotografía: portafolico.com

Es así como, en aras de promover el desarrollo de la aviación comercial, de aumentar la eficiencia y rendimiento de las pistas y de optimizar su tiempo de operación, la Unidad Administrativa Especial de la Aeronáutica Civil definió una serie de alternativas con el objeto de darle la solución a esta problemática; sin embargo dentro de las mismas consideró que las más viable era la construcción de un aeropuerto complementario (Alternativa 2) contiguo a la Base Militar Mayor Justino Mariño, por lo que ordenó la realización de un estudio técnico para la ubicación y construcción de un aeropuerto complementario, conforme al cual se adelantaron todos los procedimientos necesarios para la construcción del mismo.

Posteriormente la Unidad Administrativa Especial de la Aeronáutica Civil, en atención a las condiciones del momento, a la revaluación de los estudios y las propuestas, y en consideración de los análisis técnicos, y de costo benéfico y de viabilidad financiera, determinó que para satisfacer la demanda proyectada para el Aeropuerto Internacional El Dorado de Bogotá, no bastaba con construcción de un aeropuerto complementario integrando la base de Madrid, por lo que se replanteó problemática y se estableció que la solución más adecuada a la misma, era la construcción de un nuevo aeropuerto de nombre “El Dorado II” (Alternativa 3).

Es así como mediante la Resolución 096 de 2015, la Unidad Administrativa Especial de la Aeronáutica Civil, ordenó dejar sin efectos a las resoluciones 3463 de 2013, 1252 de 2013 y 1545 de 2013, que constituían la declaratoria de uso público de terrenos seleccionados en el municipio de Madrid para la construcción del aeropuerto complementario (Alternativa 2) y determinó la realización de nuevos estudios y de un nuevo plan para la construcción del nuevo aeropuerto (Alternativa 3).

Cabe resaltar que con la construcción de “El Dorado II”, el gobierno busca incrementar la capacidad actual de 50 operaciones por hora y 27 millones de pasajeros al año a 90 operaciones por hora y 40 millones de pasajeros año.

FRANJA DE OPINION

➤ Aproximación normativa a los intermediarios del transporte terrestre de pasajeros.

Las tecnologías de la información y la revolución que en el mercado conllevan, han tocado las puertas del transporte público, tomando por sorpresa a determinados actores e incluso a ciertas autoridades. En ocasiones anteriores hemos tenido la oportunidad de referirnos al tema y en esta oportunidad, dada la necesidad evidenciada, queremos sobre el mismo realizar una aproximación normativa, con las limitaciones que nos impone éste formato.

De conformidad con lo establecido en el inciso segundo del artículo 5 de la Ley 336 de 1996 y la lectura que de dicho precepto normativo ha realizado la Corte Constitucional en Sentencia C – 033 de 2014, quien, no disponiendo de equipos propios, decida satisfacer su necesidad de movilización a través de la contratación del Servicio Público de Transporte, deberá celebrar éstos con empresas de transporte público legalmente habilitadas.

La tajante restricción que se introduce para la celebración del contrato de transporte y que da lugar a considerar al transportador como un sujeto cualificado, en una lectura que le imprimió un carácter absoluto, le sirvió a varios para afirmar la imposibilidad de participación de terceros en la celebración de dicho contrato, con un claro desconocimiento de las posibilidades que le asisten a las partes de otorgar su consentimiento por intermedio de terceros y en general, celebrar el contrato por intermedio de un representante; pasando por alto Incluso que, en determinadas circunstancias, resulta válido para una persona pactar en nombre de otro sin tener derecho de representarlo u obrando como agente oficioso, según lo establecen los artículos 1506, 2146 y 2304 del C. C.. Dentro de estas afirmaciones, se escucharon igualmente voces que pregonaban la imposibilidad de que los negocios jurídicos realizados con el objeto de acceder a servicios de transporte, se pactaran por medios electrónicos.

Tener al representante como una tercera parte dentro de la operación comercial, resulta ser una inexcusable confusión entre las partes del contrato y la forma de otorgar éstas su consentimiento, que al ser por interpuesta persona, no resulta en la modificación de los sujetos que celebran el negocio jurídico. La Sala de Casación Civil de la Corte Suprema de Justicia, en sentencia del 16 de diciembre del 2010 M.P. Arturo Solarte Rodríguez, expediente 05001-3103-010-2000-00012-01, que vale la pena citar, aun cuando la misma se refiere al transporte de carga, por cuanto estudia dentro de las circunstancias que rodean la celebración de un contrato de transporte y al analizar la diferencia entre el agente y el comisionista, la celebración del mismo a través de representante:

“...en línea de principio, el agente de carga no es parte en ninguno de los contratos que celebra en desarrollo de su gestión, puesto que si, como queda dicho, al perfeccionarlos, actúa, en general, en nombre y por cuenta del encargante, es a éste, y no a aquél, por virtud del fenómeno de la representación, a quien debe considerarse como parte o contratante en tales relaciones negociales”.

Por otra parte, siendo el contrato de transporte oneroso, o el gratuito accesorio de un acto de comercio, un contrato comercial, como se desprende de lo dispuesto, entre otros, en el numeral 11 del artículo 20 y del artículo 981 del Código de Comercio, resulta factible su celebración por intermedio de mandatario. Para el efecto, recuérdese que el mandato comercial, según lo establece el artículo 1262 del C. Co., "...es un contrato por el cual una parte se obliga **a celebrar** o ejecutar uno o más actos de comercio por cuenta de otra".

Ahora, siendo la comisión, por disposición del artículo 1287 del C. Co., una especie del mandato, en lo que se refiere a la contratación del servicio de transporte ésta se encuentra consagrada de manera especial en el artículo 1312 de la misma codificación, en los siguientes términos: "El contrato de comisión de transporte es aquel por el cual una persona se obliga **en su nombre** y por cuenta ajena, **a contratar y hacer ejecutar** el transporte o conducción de una persona... y las operaciones conexas a que haya lugar".

Tal y como lo establecen los artículo 1313 y 1314 del C. Co., frente al comitente, el comisionista goza los mismos derechos y asume las mismas obligaciones que el transportador; no obstante lo cual, el pasajero tendrá acción directa contra el transportador por los perjuicios que el mismo esté obligado a indemnizar; y a su vez, el transportador tendrá acción directa contra aquel por los incumplimientos del contrato de transporte, una vez que el servicio le sea prestado o en cualquier forma hubiere aceptado el contrato.



Fotografía: <http://riorevuelto.blogspot.com/>

Frente al contenido y alcance del contrato de comisión de transporte, se pronunció la Sala de Casación Civil de la Corte Suprema de Justicia, M. P. Jaime Alberto Arrubla Paucar, en Sentencia del 13 de julio de 2005, expediente No 1100131030062001-1274 – 01, en los siguientes términos:

El comisionista de transporte es, ... un mandatario especializado en la contratación del servicio de transporte para terceros, y con terceros.

...

De dicha relación negocial, que es una subespecie de comisión, calificada porque su objeto está circunscrito a la celebración de contratos de transporte de personas o cosas, surgen diversos vínculos. Por un lado, el que se traba entre el comitente y el comisionista, con fundamento en la comisión de transporte propiamente dicha, y por otro, el que liga al comisionista con el tercero con el cual celebra el contrato cuya estipulación se le encomendó, que es una relación de transporte en estricto sentido.

...

Los deberes de prestación que contrae para con el comitente (remitente o pasajero), van... desde la concertación del transporte a la que el encargo se contrae, hasta velar porque llegue a buen término.

...

Al remitir las mercancías, sostiene Ripert, ... "...El comisionista debe, pues, asegurar el transporte. (...) No se obliga a efectuar por sí mismo el transporte, por lo menos de un extremo a otro, pero sí a hacerlo realizar. Es, pues, contractualmente responsable de la inejecución" (Tratado Elemental de Derecho Comercial, Tomo IV. Contratos Comerciales. Editorial Labor. 1988. Págs. 115 y 116).

Adicionalmente, recuérdese que **toda operación de representación o mandato comercial y el contrato de transporte**, de conformidad con el literal b del artículo 2 de la Ley 527 de 1999, se encuentran abarcados dentro de aquellos que pueden adelantarse a través del comercio electrónico, entendiéndose por tal a toda relación de índole comercial "estructurada a partir de la utilización de uno o más mensajes de datos o de cualquier otro medio similar", no siendo posible negar la "validez o fuerza obligatoria a un contrato por la sola razón de haberse utilizado en su formación uno o más mensajes de datos". (Art. 14 L 527/99)

Finalmente, de conformidad con el artículo 8 de la Ley 527 de 1999, "Cuando cualquier norma requiera que la información sea presentada y conservada en su forma original, ese requisito quedará satisfecho con un mensaje de datos, si: a) Existe alguna garantía confiable de que se ha conservado la integridad de la información, a partir del momento en que se generó por primera vez en su forma definitiva, como mensaje de datos o en alguna otra forma; b) De requerirse que la información sea presentada, si dicha información puede ser mostrada a la persona que se deba presentar".

Vemos entonces, que la participación de terceros en la celebración de contratos para el acceso a los servicios de transporte, diferentes al transportador habilitado y al pasajero, constituye una forma legítima de concretar estos negocios jurídicos, que estando regulada en la codificación comercial, siempre que observe sus condiciones, no podrá afirmarse que contraviene el orden jurídico, incluso si la misma se conviene por medios electrónicos.

Estos serán conceptos que deberán estar muy claros a la hora de proceder de conformidad con la circular 0001 del 8 de enero de 2015, emitida por la Superintendencia de Puertos y transporte, en la que solicita a las autoridades de tránsito y transporte del orden departamental, metropolitano, distrital y municipal, la adopción de medidas de control al transporte no autorizado con aplicativos tecnológicos e informáticos.

Andrés Felipe López Gómez
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.

Docente Investigador: Andrés Felipe López Gómez.