

BOLETÍN VIRTUAL

DEPARTAMENTO DE DERECHO DEL TRANSPORTE E INFRAESTRUCTURA DEL TRANSPORTE





Departamento de Derecho del Transporte e Infraestructura del transporte:

Director: Manuel Guillermo Sarmiento García.

Coordinadora: Geisel Yulieth Vera Díaz.

Secretaria: Lina Paola Sánchez Varón.

Monitores: Cristóbal Julián Buitrago Rodríguez y Angélica
María Fernández Caro.

Facebook: Derecho del Transporte e Infraestructura.

Instagram: @dertransporteeinfraestructura.

Twitter: @DertransporteEl.

LinkedIn: Departamento de Derecho del Transporte e Infraestructura.

Seminario Internacional de Transporte Aéreo

17 y 18 de Noviembre de 2022

Durante 2 días expertos nacionales e internacionales convocados por el Departamento de Derecho del Transporte ahondaron sobre los derechos y obligaciones de los usuarios del transporte aéreo en las diferentes legislaciones a nivel mundial.

Manuel Guillermo Sarmiento, director del Departamento de Derecho del Transporte e Infraestructura del Transporte, indicó que el contrato de transporte aéreo ha adquirido importancia en tanto genera una relación de consumo que en los últimos años ha experimentado una notable evolución bajo el enfoque de los derechos de los usuarios.

Emilssen González de Cancino, Decana de la Facultad de Derecho manifestó que en la actividad de quienes ofrecen facilidades para viajar y los usuarios, surge la necesidad de regular los derechos fundamentales dentro de estas relaciones patrimoniales. Por su parte, José Elías del Hierro, socio fundador de la firma Del Hierro Abogados, indicó que los derechos y deberes de los pasajeros son esenciales para el buen desarrollo de la operación aérea y la relación comercial.

“Nuestro departamento a lo largo de 30 años, ha venido investigando, divulgando y enseñando, esta rama tan importante del derecho, constituyéndose en la única institución en Colombia que ofrece programas de posgrado en Derecho del Transporte y la Infraestructura del mismo” concluyó el director del departamento.

Lea la nota completa aquí: <https://www.uexternado.edu.co/departamento-de-derecho-del-transporte/los-derechos-y-obligaciones-de-los-usuarios-del-transporte-aereo-se-analizan-y-discuten-en-el-externado/>



Los Sistemas Estratégicos de Transporte Público como excepción dentro del ámbito de aplicación de la Ley 2198 de 2022, dictada para la reactivación del sector transporte

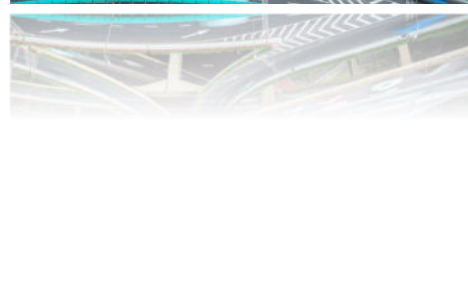


A inicios del año en curso, el Congreso de la República adoptó una serie de “medidas de Reactivación Económica para el Transporte Público Terrestre de Pasajeros y mixto” al interior de la Ley 2198 de 2022, en la cual se dictan igualmente otras disposiciones. Si de este texto legislativo descontamos las medidas relativas al Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Mixto por escapar al asunto que pretende aquí ser abordado, la norma citada, podemos afirmar, se dirige a la ampliación de la vida útil de los vehículos en supuestos específicos, a posibilitar el retiro de los recursos de los fondos de reposición, a permitir los cambios de recorrido, a incluir la iniciativa empresarial, y al propio análisis de riesgo que en su interior se realice, como un potencial origen de la autorización de nuevos recorridos y a suspender la exigibilidad de la capacidad transportadora mínima.

Salvo la última mencionada, las modificaciones reseñadas se desarrollan como una modificación de las Leyes 105 de 1993 y 336 de 1996 que forman parte del marco general de la regulación del sector.

La aplicación de estas nuevas disposiciones regulatorias viene siendo reclamada por operadores del transporte colectivo de pasajeros en ciudades actualmente en curso de implementación de Sistemas Estratégicos de Transporte cofinanciados, despertando la preocupación de las autoridades por el impacto al interior de los proyectos, el que se cree puede inviabilizar el inicio de las operaciones en los términos proyectados; consecuencia atribuible principalmente a la suspensión de la exigibilidad de la capacidad transportadora mínima y la aparejada imposibilidad de ejecutar el diseño operacional por insuficiencia de flota.

Sin embargo, contrario a lo que algunos han querido sostener, no puede considerarse la Ley 2198 de 2022 aplicable a los Sistemas Estratégicos de Transporte Público y para el efecto basta con advertir el carácter especial de la regulación de los Sistema de Transporte cofinanciados, que se expresa, entre otros, en las condiciones particulares y propias en materia de financiación pública de la infraestructura, equipos y operación y que permiten presentar este tipo de sistemas como el resultado de una formulación de un proyecto con un diseño operacional y financiero específico para cuya sostenibilidad, por principio, se destinan recursos públicos suficientes. Disposiciones que configuran para los SETP un régimen económico especial y un escenario de planeación y organización del servicio específico y diferente de aquel que corresponde al transporte convencional.



Conforme lo anterior, en su calidad de regulación o ley general, la Ley 2198 de 2022 no es aplicable a los Sistemas Estratégicos de Transporte Público, los cuales cuentan con una regulación especial que resulta de aplicación preferente y que excluye a los mismos del campo de aplicación de la normatividad recientemente expedida.

En este sentido, y conforme al criterio de especialidad de la ley, el impacto económico al que de manera general se busca hacer frente con las medidas dictadas dentro de la mencionada ley, en los Sistemas Estratégicos de Transporte, corresponde solventarse al interior del proceso de estructuración e implementación del Sistema, principalmente, al momento de adoptar las decisiones sobre las fuentes necesarias para prever su sostenibilidad financiera. Así mismo, sin perjuicio de la participación y concertación con los actores, no hay cabida para las iniciativas a propio riesgo o la modificación de las rutas por iniciativa privada, en la medida que estas acciones darían lugar a comprometer el diseño y la sostenibilidad del proyecto cofinanciado. En lo que a la edad del parque automotor corresponde, aquella de manera general establecida en la legislación no es la única que puede ser adoptada para el Sistema, siendo posible para éste adoptar incluso una inferior cuando, por ejemplo, los costos de mantenimiento de la flota desueta puedan representar sobrecostos que comprometen la viabilidad financiera del sistema, o cuando se hayan destinado recursos para la compra de flota pública en dirección a la modernización del parque automotor con el objetivo de incrementar la calidad del servicio al usuario y disminuir los impactos ambientales.

Las anteriores consideraciones, que sin las limitaciones de espacio de este formato pudieran profundizarse, permiten plausiblemente sostener que, en consideración del carácter especial de su regulación, los Sistemas Estratégicos de Transporte Público escapan del ámbito de aplicación de la Ley 2198 de 2022.



Andrés Felipe López Gómez.

***Docente del Departamento de Derecho del Transporte e Infraestructura de
Transporte.***

Programas de posgrado

ESPECIALIZACIÓN INTERNACIONAL EN DERECHO DEL TRANSPORTE

Brinda un conocimiento de alto nivel académico en cada una de las modalidades del derecho del transporte, a través del desarrollo de seminarios diseñados con un enfoque interdisciplinario, en los cuales cualquier profesional relacionado con la actividad transportadora amplía los conocimientos y generan competencias que le permiten resolver dificultades reales del sector transporte y formular alternativas de solución con sentido crítico.

Horario: Mensual, miércoles a viernes de 07:00 a 19:00, sábados de 08:00 a 13:00.

Modalidad: Presencial.

Código SNIES: Bogotá 4500.

VIGILADO MINEDUCACIÓN.



Título que otorga: Especialista Internacional en Derecho del Transporte.

Dirigido a: Abogados, administradores de empresas, economistas, ingenieros de transporte, corredores y agentes de seguros, operadores logísticos y otros profesionales vinculados a la actividad transportadora en el sector público y privado.

Programas de posgrado

ESPECIALIZACIÓN EN DERECHO DE LA INFRAESTRUCTURA

Bogotá y Barranquilla.

Es la única que se ofrece en el país. Su finalidad es dar a conocer los aspectos fundamentales de la llamada “revolución de la infraestructura” en los sectores vial, portuario, aeroportuario, férreo, minas e hidrocarburos, desarrollo urbano, servicios públicos, entre otros.

Horario: Una visita mensual durante cuatro días: Miércoles, jueves y viernes de 7:00 a.m a 6:00 p.m. y sábado de 7:00: a.m. a 1:00 p.m.

Modalidad: Presencial.

Código SNIES: Bogotá 107605.

VIGILADO MINEDUCACIÓN.



Duración: Un año. Total de horas: 300.



Dirigido a: Abogados, ingenieros, economistas, administradores de empresas y profesionales afines.

Aspectos metodológicos:

- Cátedra magistral.
- Seminarios.
- Talleres de casuística.
- Talleres de jurisprudencia.

Modalidad (una visita al mes): miércoles a viernes de 7:00 am a 1:00 pm. Y de 2:00 a 7:00 pm. Sábado de 7 am a 1:00 pm.

Intensificaciones



Intensificación en derecho del Transporte e Infraestructura

Docentes: Bernardo Javier Puetaman Baquero y Juan Carlos Quiñones Guzmán.

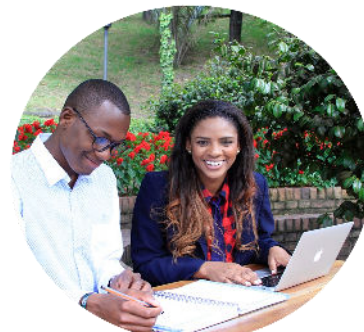


Objetivos

- Estudiar los elementos esenciales del contrato de transporte. Su clasificación, los derechos y las obligaciones de las partes y el régimen de responsabilidad civil aplicable.
- Contar con herramientas para identificar la implicación que tiene en la infraestructura de transporte las decisiones de política pública.

Descargue el programa:

https://uexternadoedu-my.sharepoint.com/:b:/g/personal/dertransporte_uexternado_edu_co/ERluButSm9FE-ghv97_AgGjMB_CIR2NfDXNycqJrtC_xdeg?e=HLLrjm



Contenido

| | |
|-------------------------|-----------|
| Leyes | 10 |
| Proyectos de Ley | 13 |
| Resoluciones | 15 |
| Circulares | 18 |
| Jurisprudencia | 19 |





Ley 2222 del 30 de junio de 2022: A través del cual *“se promueve el uso de la “bici” segura y sin accidentes”*.

Busca fortalecer el conocimiento mediante la pedagogía de las normas de tránsito y la política pública de seguridad vial. Fomentando la participación de colectivos de actores vulnerables para prevenir la accidentalidad. Para tal efecto, contempla al Consejo Consultivo de Seguridad Vial como órgano de participación público—privado para la implementación de la política nacional de seguridad vial y su respectiva promoción en campañas por medios masivos de comunicación.

Finalmente, la enseñanza de los objetivos de esta ley se establece como obligatoria en las instituciones educativas del país para promover la educación vial.



<https://dapre.presidencia.gov.co/normativa/normativa/LEY%202222%20DEL%2030%20DE%20JUNIO%20DE%202022.pdf>



Ley 2251 de 14 de julio de 2022: A través del cual *“se dictan normas para el diseño e implementación de la política de seguridad vial con enfoque de sistema seguro y se dictan otras disposiciones—Ley Julián Esteban”*.

Establece los principios generales para la protección de la vida, la salud e integridad personal de todos los residentes del territorio nacional. Ellos son: I) Sistema seguro II) Responsabilidad compartida III) Seguridad vehicular VI) Seguridad en las vías.

El capítulo II establece la obligatoriedad de la reglamentación sobre vehículos automotores y de la infraestructura vial. El capítulo III dispone lo referido a las licencias de conducción. El capítulo IV, lo relativo a las obligaciones de motociclistas y, por último, el V, se refiere al registro de lesiones corporales y personas fallecidas en las vías nacionales.



<https://dapre.presidencia.gov.co/normativa/normativa/LEY%202251%20DE%2014%20DE%20JULIO%20DE%202022.pdf>



Ley 2251 de 14 de julio de 2022: A través del cual “se modifica el artículo 112 de la Ley 769 de 2002—Código Nacional de Tránsito Terrestre”.

Establece disposiciones encaminadas a la formulación, implementación y evaluación de la política pública de seguridad vial con el enfoque de sistema seguro— tiene en cuenta la vulnerabilidad de las personas a las lesiones graves causadas por accidentes de tránsito-.

Formula los principios generales de: I) *responsabilidad compartida de los planificadores y responsables de la gestión del sistema de tránsito, transporte e infraestructura vial* II) *seguridad vehicular en la fabricación, ensamblaje, importación* III) *seguridad en las vías.*

Y, por último, estatuye lo relativo a: Como primera medida, la obligatoriedad de la reglamentación sobre vehículos automotores e infraestructura vial. Como segunda medida, el otorgamiento de licencias de conducción, obligaciones de motociclistas, motocicletos y mototriciclos y registro de lesiones corporales en las vías nacionales. Además de instaurar disposiciones sobre los límites de velocidad en las vías urbanas y carreteras nacionales, departamentales y municipales.



<https://dapre.presidencia.gov.co/normativa/normativa/LEY%202251%20DE%2014%20DE%20JULIO%20DE%202022.pdf>



Normatividad

Proyectos de Ley



Proyecto de Ley 208 de 2022: A través del cual “Se aprueba el acuerdo entre la República de Colombia y la República de Venezuela sobre el transporte internacional de carga y pasajeros por carretera”.

Presentado: 04 de Octubre de 2022.

Asignado a: Comisión SEGUNDA Constitucional Permanente del Senado de la República.

Proyecto de Ley 197 de 2022: A través del cual “Se crea la Agencia de Vías Comunitarias para la paz (vías terciarias), se determina su estructura y Consejo Directivo, se modifica la estructura y funciones del sector transporte y se dictan otras disposiciones”.

Presentado: 27 de septiembre de 2022.

Asignado a: Comisión SEXTA Constitucional Permanente del Senado de la República.



Proyecto de Ley 169 de 2022: A través del cual “Se establece una tarifa preferencial para los sistemas de transporte masivo y se crean otras disposiciones”.

Presentado: 06 de septiembre de 2022.

Asignado a: Comisión SEXTA Constitucional Permanente del Senado de la República.

Proyecto de Ley 026 de 2022: A través del cual “se reglamenta la presentación de la licencia de conducción virtual y se crean otras disposiciones”.

Presentado: 21 de julio de 2022.

Asignado a: Comisión SEXTA Constitucional Permanente del Senado de la República.



Proyecto de Ley 143 de 2022: A través del cual “se expide el Estatuto del Usuario de Transporte aéreo comercial de pasajeros y se dictan otras disposiciones”.

Presentado: Agosto de 2022.

Asignado a: Comisión SEXTA Constitucional Permanente de la Cámara de Representantes.



Proyecto de Ley 024 de 2022: A través del cual “Se modifican la Ley 105 de 1993 y la Ley 1508 de 2012; y se reestructura la política tarifaria de los peajes en la Infraestructura de transporte”.

Presentado: 21 de julio de 2022.

Asignado a: Comisión SEXTA Constitucional Permanente del Senado de la República.

Proyecto de Ley 103 de 2022: A través del cual “Se prohíbe progresivamente la exportación marítima de animales en pie y se dictan otras disposiciones”.

Presentado: 30 de agosto de 2022.

Asignado a: Comisión QUINTA Constitucional Permanente del Senado de la República.



Proyecto de Ley 018 de 2022: A través del cual “se establecen pautas para la implementación del sistema de bicicletas público y se dictan otras disposiciones”.

Presentado: 21 de julio de 2022.

Asignado a: Comisión SEXTA Constitucional Permanente del Senado de la República.

Proyecto de Ley 125 de 2022: A través del cual “se regula la sobreventa de tiquetes aéreos, se fortalece la protección de los usuarios del servicio de transporte aéreo público y se dictan otras disposiciones”.

Presentado: 03 de agosto de 2022.

Asignado a: Congreso de la República



Normatividad

Resoluciones

Resolución número 2451 del 15 de julio de 2022/ INVÍAS



“Por la cual se adoptan las especificaciones generales de construcción para la regulación de nuevas tecnologías como norma técnica para los proyectos de infraestructura de la red vial nacional”.

Tiene por objeto adoptar como norma técnica para los proyectos de infraestructura de la Red Vial nacional, nuevas tecnologías y artículos que hacen parte de las especificaciones generales de construcción, tales como: Explanaciones, pavimentos asfálticos, estructuras y drenajes, entre otros.

Resolución número 2119 del 22 de julio de 2022/ Ministerio de Transporte - INVÍAS



“Por la cual se adopta la metodología para la evaluación de la sostenibilidad de los proyectos de infraestructura de transporte (AIKA)”.

Es un documento técnico de obligatorio cumplimiento. Tiene por objetivo garantizar la preservación del medio ambiente y el bienestar de las comunidades en los proyectos viales.

AIKA significa “mañana” en muisca. Refleja el respeto al medio ambiente en torno a la infraestructura del país.



Normatividad

Resoluciones

Resolución número 2335 del 07 de julio de 2022/ INVÍAS



“Por la cual se adopta la actualización de la guía de Manejo Ambiental de proyectos de infraestructura modo carretero 2022 y de la Guía de Manejo Ambiental de Proyectos de infraestructura modos marítimo y fluvial 2022”

Dichas guías son un referente técnico de carácter metodológico para el apoyo de los proyectos relativos a la infraestructura de transporte de los modos vial, marítimo y fluvial. Lo anterior, contribuye a disminuir el riesgo frente a desastres naturales.

Resolución número 1536 del 06 de mayo de 2022/ Ministerio de Transporte - INVÍAS



“Por la cual se expide el nuevo procedimiento para la regulación técnica de nuevas tecnologías para la infraestructura de transporte”.

Establece los lineamientos que se deben cumplir para la reglamentación y regulación técnica de nuevas tecnologías para la infraestructura de transporte en el territorio nacional.

Define “innovador” como la persona jurídica o natural que presenta una nueva tecnología para la infraestructura de transporte, susceptible de reglamentar técnicamente.



Normatividad

Resoluciones

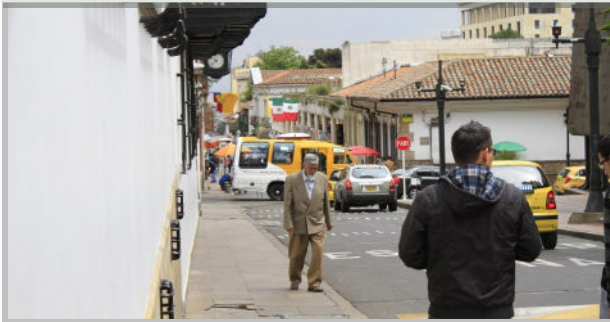
Resolución 2413 del 13 de julio de 2022



“por la cual se adopta la guía de estructuración de proyectos de infraestructura de transporte del instituto nacional de vías – INVÍAS- versión 2”

Por medio de él se presenta la metodología con los instructivos, anexos y formatos que servirán de guía de las actividades de estructuración, seguimiento y control de los proyectos de infraestructura de transporte que realice el INVÍAS bajo los criterios de transparencia, rentabilidad social y optimización del gasto público.

Resolución 1524 del 06 de mayo de 2022



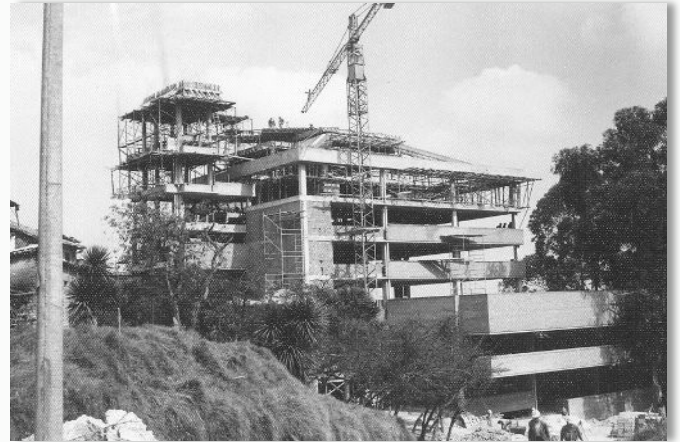
“por la cual se adoptan y actualizan las especificaciones generales de construcción de carreteras, como norma técnica para los proyectos de la red vial nacional”

Actualiza y adopta la Normatividad Técnica para los proyectos de infraestructura de la red vial nacional tomando el documento denominado “Especificaciones generales de construcción de carreteras, como norma técnica para los proyectos de la red vial nacional”.



Circular número 20224190784611 (14-07-2022):

En la misma, se señala que, es necesario prorrogar y por el término de un año calendario – 27 de julio de 2023–, la potestad de solicitar la renovación de autorizaciones transitorias de transporte internacional a los transportistas internacionales de mercancías por carretera de la República de Colombia y la República Bolivariana de Venezuela.



Circular número 20224200000027 (08-06-2022):

Está dirigida a organismos de tránsito del orden departamental, municipal o distrital, Concesión RUNT S.A, relacionada con correcciones al Registro Nacional de Conductores “RNC”.

Consiste en un registro histórico en el que se ve reflejada la trayectoria que ha tenido un conductor. Por ende, no puede ser modificado ni alterado salvo evidencia de un dato mal digitalizado.



Circular número 20224000587281 (25-05-2022):

Establece la obligación de portar la Tarjeta de Operación para las modalidades de servicio público de transporte terrestre automotor de pasajeros por carretera, especial y mixto de radio de acción nacional.



La sala de decisión No. 6. del Tribunal Administrativo de Boyacá decide sobre: El amparo de los derechos colectivos a la prestación del servicio público de transporte y la seguridad de la infraestructura vial de habitantes del Barrio Ricaurte en Tunja.

Pretensiones: Proteger los derechos colectivos amenazados o vulnerados por la acción u omisión de las autoridades públicas o de los particulares.

Hechos:

En el barrio Ricaurte se presentó una demanda insatisfecha de transporte, puesto que, no se logró satisfacer las necesidades de movilización de manera eficiente ni oportuna, toda vez que, los habitantes-sobretudo los de la tercera edad- deben efectuar largos desplazamientos para acceder al servicio.

El Tribunal Administrativo de Boyacá, indica que, la obligación de vigilancia y control del servicio público de transporte está a cargo de las alcaldías municipales. Lo anterior, en virtud de su connotación especial al desarrollar la integración del territorio nacional departamental y municipal. A su vez, reitera que, el principio fundamental del sistema y sector transporte es la seguridad vial. Este principio, encuentra fundamento en los derechos colectivos de circular libremente por el territorio nacional y el uso y goce de los bienes de uso público.



**Tribunal Administrati-
vo de Boyacá
(12/05/2022)**

**Rad: 150013333004 2019
00216**



La Sala Primera de revisión de la Corte Constitucional decide: Acción de tutela contra la Sala Civil del Tribunal Superior de Distrito Judicial de Bogotá y el Juzgado Cuarenta y Nueve Civil del Circuito de Bogotá.

Pretensiones: Dejar sin efecto las providencias del 02 de septiembre de 2021 y 30 de marzo de 2022.

Hechos:

Olga Lucía Martínez Urquillo sufrió lesiones físicas el 28 de diciembre de 2007 al colisionar el vehículo público del cual era pasajera contra un vehículo de servicio público.

Por lo anterior, ella y otros accionantes promovieron demanda de responsabilidad civil extracontractual contra la cooperativa de motoristas del Huila y Caquetá LTDA.

La Corte indica que, la decisión que declara que la responsabilidad que surte para la empresa de transporte Coomotor LTDA, es contractual derivada de la actividad de transporte. Frente a Auto Fusa LTDA., niega la existencia de responsabilidad civil extracontractual, al encontrar probada la excepción de culpa exclusiva de la víctima.



**Consejo de Estado, Sala Plena Contenciosa—
09/06/2022.**

**Exp:54001233100020010151
202**



La Sala de lo Contencioso Administrativo Sección Primera decide: Sobre el recurso de apelación interpuesto por el demandante en contra de la sentencia de 30 de septiembre de 2014 proferida por el Tribunal Administrativo de Norte de Santander, mediante la cual se declaró no probada la excepción de cosa juzgada y se denegaron las pretensiones de la demanda.

Pretensiones: Declarar la nulidad, de la Resolución No 536 de 15 de enero de 1998.

Hechos:

Mediante dicha resolución se concedió permiso especial a la Cooperativa de Transportadores de la Frontera Nororiental Ltda - Cooperativa COOTRANSFRONORTE LTDA.

Lo anterior, viola la Carta política en tanto, para obtener concesión o permiso para la prestación del servicio público de transporte se requiere habilitación por parte de la autoridad competente sujeta a condiciones de organización y seguridad.

La sala encuentra desvirtuada la presunción de legalidad de la resolución. Las empresas no se encontraban habilitadas para prestar el servicio.

Sin embargo, al evaluar la procedencia de la nulidad, indica que, no se acredita que mediante ella se restablezca de forma automática el derecho conculcado. La consecuencia de lo anterior, consistiría en la imposibilidad de prestación del servicio público de transporte.



Consejo de Estado, Sala
Plena Contenciosa—
09/06/2022.

Exp:54001233100020010151
202

