

	UNIVERSIDAD FRANCISCO DE PAULA SANTANDER OCAÑA			
	Documento	Código	Fecha	Revisión
	FORMATO HOJA DE RESUMEN PARA TRABAJO DE GRADO	F-AC-DBL-007	10-04-2012	A
Dependencia	Aprobado		Pág. i(64)	
DIVISIÓN DE BIBLIOTECA	SUBDIRECTOR ACADEMICO			

RESUMEN – TRABAJO DE GRADO

AUTORES	FABIAN ANDRES SANCHEZ		
FACULTAD	FACULTAD DE EDUCACION, ARTES Y HUMANIDADES		
PLAN DE ESTUDIOS	PLAN DE ESTUDIOS DE DERECHO		
DIRECTOR	DRA. MARIA CAMILA MANZANO GAONA.		
TÍTULO DE LA TESIS	ESTUDIO DETERMINADO EN RELACION AL CONTRATO DE TRANSPORTE TERRESTRE DE COSAS, EN COLOMBIA.		
RESUMEN (70 palabras aproximadamente)			
<p>EN COLOMBIA, ENCONTRAMOS ACTUALMENTE MUCHOS TIPOS DE CONTRATOS QUE SE RIGEN DESDE TODOS LOS PUNTOS DE VISTA TANTO DEL DERECHO CIVIL Y COMERCIAL, EN ESTE CASO EN ESPECIFICO DESEO CENTRARME EN LOS CONTRATOS DE TRANSPORTE TERRESTRE DE COSAS, EL CUAL LO ENCONTRAMOS PLASMADO EN EL CODIGO COMERCIAL, MAS EXACTAMENTE EN EL TITULO IV DEL CONTRATO DE TRANSPORTE, EN SU CAPITULO III TRASPORTE DE COSAS, DESDE LOS ARTICULOS 1008 AL 1035. ESTA MONOGRAFIA ESTA DESARROLLADA SEGUN LOS PRINCIPIOS DE LA INVESTIGACION DESCRIPTIVA, AL RESPECTO LA METODOLOGIA JURIDICA LA ENFOCAREMOS DESDE EL CONOCIMIENTO Y DESDE LA PREPARACION COMO ESTUDIANTE DE DERECHO.</p>			
CARACTERÍSTICAS			
PÁGINAS: 64	PLANOS: 0	ILUSTRACIONES: 32	CD-ROM: 1



**ESTUDIO DETERMINADO EN RELACIÓN AL CONTRATO DE TRANSPORTE
TERRESTRE DE COSAS, EN COLOMBIA.**

AUTOR

FABIAN ANDRÉS SÁNCHEZ

Trabajo de grado modalidad monografía presentado para obtener el título de abogado

DIRECTORA

DRA. MARÍA CAMILA MANZANO GAONA.

Abogada

UNIVERSIDAD FRANCISCO DE PAULA SANTANDER SECCIONAL OCAÑA

FACULTAD DE EDUCACION, ARTES Y HUMANIDADES

PLAN DE ESTUDIOS DE DERECHO

Ocaña, Colombia

Julio, 2020

“quiero dar gracias a Dios, por todas las bendiciones recibidas, por permitirme lograr este sueño de ser abogado, quiero dar gracias también a todas las personas que han hecho parte de este logro tanto amigos como familiares y en especial a nuestra alma mater y sus docentes por tan gran formación.”

FABIAN ANDRÉS SÁNCHEZ

Índice

Capítulo 1. Antecedentes históricos, conceptos y funciones económicas y jurídicas de los contratos de transporte terrestre de cosas en Colombia.	1
1.1 Antecedentes históricos del transporte en Colombia.	1
1.1.1. Antecedentes históricos del transporte en Colombia en materia legislativa.	2
1.2. Funciones económicas y jurídicas.	6
1.3. Conceptos de los contratos de transporte terrestre de cosas.	7
1.4. Línea Jurisprudencial.	8
1.4.1. Corte Constitucional de Colombia. (1992). Sentencia C-604.	8
1.4.2. Corte Constitucional de Colombia. (1999). Sentencia C-066.	9
1.4.3. Corte Suprema de Justicia. Sala de Casación Civil. (2010). Referencia 05001-3103-010-2000-00012-01.	10
1.4.4. Corte Constitucional de Colombia. (2014). Sentencia C-033.	11
Capítulo 2. Compendios del contrato de transporte terrestre de cosas en Colombia.	13
2.1. Compendios generales.	13
2.1.1. La Capacidad.	13
2.1.2. El consentimiento.	13
2.1.3. Los sujetos.	14
2.1.4. El objeto.	15
2.1.5. El valor o pago.	15
2.2. Compendios especiales.	16
2.3. Los derechos de las partes involucradas en el contrato.	16
2.3.1. El remitente.	16
2.3.2. El destinatario.	18
2.4. Las obligaciones de las partes involucradas en el contrato.	18
2.4.1. Del remitente.	18
2.4.2. Del transportador.	20
Capítulo 3. tipos de transportes terrestres y garantías implícitas en el contrato de transporte terrestre de cosas en Colombia.	22

3.1. El contrato de transporte mercantil y civil en Colombia.	22
3.2. El transporte combinado.	22
3.2.1. Conceptos y acuerdos de la comunidad Andina de 1993.	23
3.3. Conceptualización de transporte multimodal.	23
3.4. Las acciones procedentes frente al contrato.	23
3.5. Culminación del Contrato del transporte terrestre de cosas.	24
3.6. Las responsabilidades de los transportadores.	25
3.6.1. Las responsabilidades en los transportes gratuitos.	26
3.7. Las exoneraciones de los transportadores frente a sus responsabilidades.	28
3.7.1. Las pruebas de causa extraña.	30
3.7.1.1. Variedades de causas extrañas.	31
3.7.1.1.1. Caso fortuito o fuerza mayor.	31
3.7.1.1.2. Los hechos exclusivos de los terceros.	31
3.7.1.1.3. Los hechos exclusivos de las víctimas.	32
3.7.1.1.4. Los vicios propios o inherentes.	32
3.7.2. Las pruebas de las adopciones de las medidas razonables según las exigencias de la profesión.	32
3.7.3. Enervaciones de las pruebas exhibidas por los transportadores.	33
3.7.4. Valoraciones probatorias.	33
3.7.5. Ineficacia.	34
3.8. Los períodos de las responsabilidades.	34
3.8.1. El transporte de cosas.	34
3.8.2. El transporte de personas.	35
3.9. Los límites frente a las indemnizaciones.	35
3.9.1. En el transporte de cosas.	35
3.9.1.1. Indemnizaciones por daños y lucros cesantes.	35
3.9.1.2. Indemnizaciones por retardos.	37
3.9.2. El transporte de personas.	37
Capítulo 4. Organización del contrato del contrato de transporte terrestre de cosas en relación a la esfera tecnológica en Colombia.	38
4.1. El argumento tecnológico en la actualidad.	38

4.2. Las naturalezas consensuales de los contratos de transporte con respecto a las diferentes particularidades de los medios electrónicos.....	39
4.3. Los contratos de transporte por medio electrónico.....	40
Conclusiones.....	41
Referencias.....	44

Introducción

Es preciso entender que mucha de las mercancías que se importan y se exportan en nuestro país, deben transportarse por lo general por tierra o vía terrestre, con el fin de ser ubicadas en puntos estratégicos como son puertos, fronteras, direcciones específicas tanto comerciales como privadas, es por esta razón la necesidad de regular por medio de la normatividad estas clases de contratos los cuales son primordiales para consentir el perfeccionamiento de uno de los más importantes ingresos económicos y de comercialización en Colombia.

Dándole de esta manera, una verdadera seguridad jurídica a estos tipos de convenios o contratos que se realiza entre las partes interesadas, no obstante esta forma particular de contrato lo hallamos en el Decreto 410 de 1971 (Código de Comercio) comprendidos desde el artículo 1008 al 1035, es así que el artículo 1008, describe las partes involucradas en el contrato, en el cual se señala lo siguiente:

Artículo 1008. MODIFICADO. Art. 18, Dto. 0001 de 1990. Se tendrán como partes en el contrato de transporte de cosas el transportador y el remitente. Hará parte el destinatario cuando acepte el respectivo contrato.

Por transportador se entenderá la persona que se obliga a recibir, conducir y entregar las cosas objeto del contrato; por remitente, la que se obliga por cuenta propia o ajena, a entregar las cosas para la conducción, en las condiciones, lugar y tiempo convenidos; y por destinatario aquella a quien se envían las cosas.

Una misma persona podrá ser a un mismo tiempo remitente y destinatario.

El transporte bajo carta de porte, póliza o conocimiento de embarque, se regirá por las normas especiales. (Código de Comercio, art. 1008).

Igualmente, es de suma importancia tener en cuenta la definición que hace el Ministerio de Transporte, en el Decreto 173 de 2001. “Por el cual se reglamenta el Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor de Carga, en el artículo 3°, con relación a la actividad transportadora, así:

Artículo 3o. ACTIVIDAD TRANSPORTADORA. De conformidad con el artículo 6o. de la Ley 336 de 1996, se entiende por actividad transportadora un conjunto organizado de operaciones tendientes a ejecutar el traslado de personas o cosas, separada o conjuntamente, de un lugar a otro, utilizando uno o varios modos, de conformidad con las autorizaciones expedidas por las autoridades competentes, basadas en los reglamentos del Gobierno Nacional. (Decreto 173, 2001, art. 3°).

Por consiguiente, se observa la existencia de un consentimiento relacionado con el concepto del contrato de transporte de cosas ya que sin distinción del modo como se recurre, se encuentra que dicho contrato se da, desde el punto de vista de que el transportador está obligado a transportar o llevar de un lugar hacia otro las cosas o personas, por medio de la contraprestación de un valor por realizar dicho servicio.

Consecuentemente, esta monografía jurídica de investigación estará enfocada a realizar un estudio determinado en relación al contrato de transporte terrestre de cosas en Colombia, por tener una connotación muy importante ya que uno de los contratos más antiguos, el cual historialmente tiene un especial significado, ya que, gracias a este tipo de contrato se desarrollaron disimiles negociaciones comerciales tanto nacionales como internacionales.

No obstante desde el desarrollo de esta monografía jurídica de investigación, plantearemos el Problema jurídico, el cual es: **¿Cuáles son los efectos y riesgos a nivel comercial que se ejecutan por intermedio del comercio electrónico con relación a la documentación del contrato de transporte de cosas en Colombia?**

Por último, desarrollaremos dentro del trabajo, ciertos capítulos que nos ayudaran a precisar los conceptos básicos para el posterior entendimiento del contrato de transporte terrestre de cosas en Colombia.

Esta Monografía Jurídica, estará delimitada desde el Ámbito Comercial instituyendo como principal herramienta el Código de Comercio (Decreto 410 de 1971) en sus artículos 1008 al 1035 con relación a los contratos de Transporte Terrestre de Cosas en Colombia.

Se delimitara desde el punto de vista de la relación comercial que debe existir entre las partes y lo más importante la protección y amparo de las cosas o personas que se transporta por vía terrestre, para con las partes, en pro de evitar vicios en dichos contratos en mención.

De igual modo, estará delimitada también desde la Constitución Política de 1991, sin poder dejar a un lado todo lo relacionado con los conceptos emanados por la Doctrina y la Jurisprudencia, desde la hermenéutica, y por las Normas contempladas desde nuestro ordenamiento jurídico con respecto a su marco jurídico vigente del año en curso, es así. Que se delimitara exclusivamente en nuestro territorio Nacional.

Resumen

En Colombia, encontramos actualmente muchos tipos de contratos que se rigen desde todos los puntos de vista tanto del Derecho Civil y Comercial, en este caso en específico deseo centrarme en los contratos de transporte terrestre de cosas, el cual lo encontramos plasmado en el Código Comercial, más exactamente en el Título IV DEL CONTRATO DE TRANSPORTE, en su Capítulo III TRANSPORTE DE COSAS, desde los artículos 1008 al 1035.

Es así que se describe en el Código Comercial colombiano, el precepto jurídico en el artículo 981 sobre el “contrato de transporte terrestre de cosas”, señalando lo siguiente:

Artículo 981. Modificado. Art. 1º, Dto. 0001 de 1990. El transporte es un contrato por medio del cual una de las partes se obliga para con la otra, a cambio de un precio, a conducir de un lugar a otro, por determinado medio y en el plazo fijado, personas o cosas y entregar éstas al destinatario.

El contrato de transporte se perfecciona por el solo acuerdo de las partes y se prueba conforme a las reglas legales.

En el evento en que el contrato o alguna de sus cláusulas sean ineficaz y se hayan ejecutado prestaciones, se podrá solicitar la intervención del juez a fin de que impida que una parte se enriquezca a expensas de la otra. (Código de Comercio, art. 981).

Siendo de esta manera este tipo de contrato un acto económico donde un individuo el cual es denominado transportista, se le exige a transportar por medio terrestre a bienes o personas desde un punto específico a otro, obteniendo como ganancia el pago de dicho servicio de transporte. No obstante, es por tal fin que pretendo estudiar estos tipos de contratos que son muy usuales diariamente y los cuales brindan una protección jurídica a estas cosas que se transportan.

Esta monografía está desarrollada según los principios de la investigación descriptiva, al respecto la metodología jurídica la enfocaremos desde el conocimiento y desde la preparación como estudiante de derecho, empleando una técnica y unas herramientas propias del diseño de una monografía jurídica investigativa.

Gracias a lo expuesto anteriormente, realizaremos un análisis conceptual desde la Normatividad y la Jurisprudencia colombiana entorno a un análisis jurídico y para establecer un estudio determinado en relación al contrato de transporte terrestre de cosas en Colombia, para entrar al estudio en profundidad y llegar a las necesidades y conclusiones de las mismas.

PALABRAS CLAVE: Derecho Civil y Comercial, Bienes, Contratos de Transporte Terrestre, Clausulas, Garantías, Ineficaz, Jurisprudencia, Normatividad, Obligaciones, Personas, Servicio, Requisitos.

Abstract

In Colombia, we currently find many types of contracts that are governed from all points of view of both Civil and Commercial Law, in this case I specifically want to focus on land transport contracts of things, which we find embodied in the Commercial Code, more exactly in Title IV OF THE TRANSPORT CONTRACT, in its Chapter III TRANSPORTATION OF THINGS, from articles 1008 to 1035.

Thus, it is described in the Colombian Commercial Code, the legal precept in article 981 on the “contract for land transport of things”, indicating the following:

Article 981. Modified. Art. 1, Dto. 0001 of 1990. Transportation is a contract by means of which one of the parties is obliged to the other, in exchange for a price, to drive from one place to another, by a certain means and in the fixed term, people or things and deliver these to the recipient.

The transport contract is perfected by the sole agreement of the parties and is tested according to the legal rules.

In the event that the contract or any of its clauses are ineffective and benefits have been executed, the intervention of the judge may be requested in order to prevent one party from getting rich at the expense of the other. (Commercial Code, art. 981).

In this way, this type of contract is an economic act where an individual who is called a carrier, is required to transport goods or people by land from a specific point to another, obtaining the payment of said transport service as a gain. However, it is for this purpose that I intend to study these types of contracts that are very usual daily and which provide legal protection to these things that are transported.

This monograph is developed according to the principles of descriptive research, in this regard we will focus on the legal methodology from the knowledge and from the preparation as a law student, using a technique and tools of the design of a research legal monograph.

Thanks to the above, we will carry out a conceptual analysis from the Normativity and Colombian Jurisprudence around a legal analysis and to establish a specific study in relation to the contract of land transport of things in Colombia, to enter the study in depth and reach the needs and conclusions thereof.

KEY WORDS: Civil and Commercial Law, Assets, Land Transport Contracts, Clauses, Guarantees, Ineffective, Jurisprudence, Normativity, Obligations, People, Service, Requirements.

Capítulo 1. Antecedentes históricos, conceptos y funciones económicas y jurídicas de los contratos de transporte terrestre de cosas en Colombia.

1.1 Antecedentes históricos del transporte en Colombia.

Los antecedentes históricos de Colombia en relación al transporte terrestre, datan de inicios del siglo XX los cuales estuvieron marcados por desarrollos no planificados y mucho menos de una manera técnica, en el cual nunca se crearon rutas a través de unos análisis comerciales, sino continuando con las rutas usadas ancestralmente; simplemente lo que interesaba en esos momentos era poder llegar con los productos, personas y de más elementos que eran transportados terrestremente.

Además, gracias a las diversas ventajas políticas, tanto gubernamentales como departamentales marcaron unos grandes progresos económicos dentro de todos los sectores en especial el del transporte abismando la creación de un mercado desde la economía nacional, observando de esta forma un transporte constante de infinidad de productos, bienes y de personas.

Las movilizaciones de productos en nuestro país han experimentado diferentes modificaciones en las últimas décadas, por el resultado de las innovaciones dentro de las infraestructuras del transporte terrestre de cosas, donde Colombia movilizaba casi todos sus productos principales por medio de sus ferrocarriles los cuales movilizaban

aproximadamente un 33% de los productos al llegar a existir un carretable que llego a dominar hasta el 98% del movimiento de carga, según datos suministrados por la página web del Ministerio de Transporte en el año 2018.

El menoscabo ocasionado al ferrocarril es un acontecimiento puntual y significativo que marco un momento importante en el desarrollo con respecto a la adecuación de vías ya que es uno de los medios más utilizados para el transporte de mercancías y personas por todo el país, dándose durante los siguientes años diferentes políticas encaminadas al mejoramiento y competitividad con los otros tipos de transportes como lo son el aéreo, marítimo, entre otros.

1.1.1. Antecedentes históricos del transporte en Colombia en materia

legislativa. Los primeros orígenes desde el ámbito legislativo con respecto al transporte terrestre de cosas inicia con la promulgación del Código de Comercio de Panamá el 12 de octubre de 1869, de esta forma Colombia adopta dicho Código de Comercio con la ley 57 de 1887 “Sobre adopción de Códigos y unificación de la legislación Nacional”, es de anotar que este Código de Comercio Panameño, era una copia idéntica al de la legislación francesa, que tenía que ver con los transportes por tierra, canales, lagos, ríos, entre otros.

Encontramos la **ley 4 de 1907** “La cual reglamenta el servicio de la industria pública de transportes”, donde el artículo 1º describe lo siguiente: “El Poder Ejecutivo tienen inspecciones con respecto a las empresas públicas de conducción o transporte,

derecho que ejerce el Ministerio de Obras Públicas y Fomento por medio de agentes encargados, unos de la inspección técnica y otros de la administrativa”. (Ley 4, 1907, art. 1°).

Ley 53 de 1918 “Por la cual despliega los Actos Legislativos número 1o de 1918 y que dicta algunas disposiciones sobre empresas de conducción y vías públicas”. Donde el artículo 1° describe lo siguiente: “La tarifa y reglamento de las entidades públicas de conducciones deben estar sometidas a la aprobación del Gobierno, y no podrán regir sin ella”. (Ley 53, 1918, art. 1°).

Ley 52 de 1919 “Por la cual se reglamenta los transportes para cargas y responsabilizan a la empresa de la avería o pérdida que sufran las cargas durante los viajes y sancionan las demoras en los transportes o entregas de las cargas a favor de los dueños”.

Decreto 2781 de 1950 por el cual se declaran libres las rutas para el transporte automotor, se deroga el Decreto número 2493 de 1948, que creó el Consejo Nacional del Transporte, y se dicten otras disposiciones”.

Decreto legislativo 2281 de 1954 “Por el cual se establece la patente de servicio público, se crea la superintendencia nacional de transportes, se suprimen unos cargos y se dictan otras disposiciones”. Donde el artículo 1°, el cual señala: “Todo vehículo

automotor de propiedad particular que preste servicio público en conformidad con lo dispuesto por el Decreto legislativo número 0826 del presente año, portará una tarjeta o cédula, expedida por la Superintendencia Nacional de Transportes, en que conste que pertenece a una empresa debidamente inscrita. Deberá presentarla a las autoridades que se la exijan y no podrá transitar sin ella. Este documento se denominará "Patente de Servicio Público". (Decreto 2281, 1954, art. 1°).

Decreto 410 de 1971 "Por el cual se expide el Código de Comercio", encontramos en el artículo 981 los contratos de transportes donde señalan: "Modificado por el art. 1, Decreto 01 de 1990. El transporte es un contrato por medio del cual una de las partes se obliga para con la otra, a cambio de un precio, a conducir de un lugar a otro, por determinado medio y en el plazo fijado, personas o cosas y entregar éstas al destinatario". (Decreto 410, 1971, art. 981).

Ley 105 de 1993, "Por la cual se dictan disposiciones básicas sobre el transporte, se redistribuyen competencias y recursos entre la Nación y las Entidades Territoriales, se reglamenta la planeación en el sector transporte y se dictan otras disposiciones."

Ley 336 de 1996, "Por la cual se adopta el estatuto nacional de transporte". Donde encontramos en el Artículo 1°, el objetivo de esta Ley que señala la unificación de los principios y el criterio que servirá como soporte para las regulaciones y reglamentaciones con respecto a los transportes públicos.

Decreto 1554 de 1998, "Por los cuales se reglamentan Servicios Públicos de Transporte Terrestre de Automotores de Carga". Donde el artículo 1º, describe su objetivo el cual es la reglamentación y habilitaciones de las empresas que brindan transporte de mercancías y pasajeros.

Decreto 2044 de 1988, "Por el cual se dicta disposiciones sobre el acarreo de productos especiales, en vehículos de servicio público de transporte de carga".

Resolución 2323 de 2000, "Por la cual se fija el criterio en la relación económica entre la empresas de transporte y propietario y/o conductor de los autos de carga".

Decreto 173 de 2001, "Por el cual se reglamenta el Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor de Carga en Colombia, tiene por objeto reglamentar la habilitación de las empresas de Transporte Público Terrestre de Carga y ejercer control para que éstas presten un servicio de calidad".

Ley 769 de 2002, "Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones".

Decreto 1609 de 2002, "Por el cual se reglamenta el manejo y transporte terrestre automotor de mercancías peligrosas por carretera".

Decreto 2053 de 2003, “Por el cual se modifica la estructura del Ministerio de Transporte, y se dictan otras disposiciones”.

1.2. Funciones económicas y jurídicas.

Las actividades del transporte terrestre de cosas poseen un gran predominio y alcance dentro de los desarrollos tanto en los procesos económicos, sociales, comerciales e industriales en Colombia.

Es obligatorio que tengamos presente que todo el transporte de mercancías o cosas que nuestro país importa y exporta, es necesario que sean transportados por las vías nacionales con el fin de poder ser situados y/o ubicados en todos los canales de distribución de los mercados ya sea en puertos o fronteras y al suceder todo esto es de obligatoriedad para el control y manejo de este sector, cumplir con ciertas regulaciones normativas como lo son los contratos, los cuales son además fundamentales donde permiten el progreso de uno de los sectores más importantes de Colombia como lo es la economía del transporte terrestre de cosas, lo cual sin dudar alguna brinda una verdadera seguridad jurídica con relación al mismo, es de anotar que estos tipos de contratos los encontramos plasmados en el Código de Comercio en sus artículos 1008 al 1035.

Es indispensable llevar a colación que desgraciadamente en Colombia se presentan diariamente e innumerablemente muchos quebrantos en la económica interna, por culpa

de la misma inseguridad que se observan en las vías, además de la piratería informal en el transporte tanto de cosas como de personas, conllevando todo esto a un quebrantamiento notorio en nuestra economía y sin poder dejar atrás los riesgos que se corren por realizar dicha actividad ilícita, ya que estas mercancías como las personas que son transportadas no se les brindan una garantías jurídicas tales como seguros tanto contractuales como extracontractuales, entre otros.

1.3. Conceptos de los contratos de transporte terrestre de cosas.

En nuestro ordenamiento jurídico más exactamente en el Código de Comercio el artículo 981 se refiere expresamente a los contratos de transporte terrestre de cosas, el cual fue modificado por el Decreto extraordinario de 1990 en el artículo 1º, el cual señala lo siguiente:

Artículo 981. Contrato de transporte. El transporte es un contrato por medio del cual una de las partes se obliga para con la otra, a cambio de un precio, a conducir de un lugar a otro, por determinado medio y en el plazo fijado, personas o cosas y entregar éstas al destinatario. El contrato de transporte se perfecciona por el solo acuerdo de las partes y se prueba conforme a las reglas legales. En el evento en que el contrato o alguna de sus cláusulas sean ineficaz y se hayan ejecutado prestaciones, se podrá solicitar la intervención del juez a fin de que impida que una parte se enriquezca a expensas de la otra. (Código de Comercio, art. 981).

Todo esto se refiere que en virtudes de los contratos de transporte de cosas, donde los portadores se obligan con respecto a los cargadores al traslado de unas determinadas mercancías de un sitio de origen a otro final por un cobro como lo es flete. Los portadores deben conseguir unos resultados, como son los desplazamientos de las mercaderías hasta sus lugares de destinos, para los que deberán custodiar y tratar de una forma adecuada.

1.4. Línea Jurisprudencial.

1.4.1. Corte Constitucional de Colombia. (1992). Sentencia C-604. En esta sentencia se estudió la acción de tutela instaurada el 8 de junio de 1991, por el presidente de la acción comunal del barrio Manuela Beltrán de Bucaramanga, en contra de la Alcaldía de Bucaramanga, la Dirección de Tránsito de esa ciudad y las empresas de transporte público urbano de pasajeros COTRANDER S.A. y UNITRANSA S.A. donde se alega que le fue vulnerado a esta comunidad en específico en las prestaciones de los servicios públicos de transportes urbanos y solicita le exige a la autoridad censurada que ordenen a las empresas antes mencionadas que restablezcan la ruta que pasaba por el barrio.

Ya que dicha ruta venía funcionando normalmente, la cual fue prestado hasta agosto de 1991, fecha en la cual UNITRANSA S.A. había variado la ruta, y la ruta prestada por la empresa COTRANDER S.A. también había sido recientemente variada, dejando a las familias del barrio Manuela Beltrán "en la orfandad total de servicio"; es de

esta manera que se dirigen a la Alcaldía y a la Secretaria de Transito de la ciudad, la cual hizo caso omiso a la solicitud hecha por la comunidad, es así que entabla la tutela bajo los fundamentos que brinda la Constitución Política de 1991 en el artículo 86 inciso 5.

Es e esta forma, que el Juzgado Primero Civil Municipal de Bucaramanga, en sentencia del 24 de julio de 1992, negó la tutela requerida, teniendo como sostén lo siguiente: "El fallador considera que los derechos constitucionales fundamentales se definen en el título II, Capítulo 1o., de la Constitución, "y no son otros que los derechos intrínsecos y naturales del individuo como persona", de suerte que el derecho al servicio público de transporte no goza de ese rango." (Sentencia, C-604, 1992).

La cual no fue impugnada por el tutelante, el expediente de tutela fue remitido a la Corte Constitucional para su eventual revisión y, previas selección y reparto, correspondió a la Sala Segunda su conocimiento, y por todas las investigaciones realizadas por esta Corte decido que se REVOCARA la sentencia del Juzgado Primero Civil Municipal de Bucaramanga, y CONCEDERLE la acción de tutela solicitada y, en consecuencia, se le ORDENE a la empresa UNITRANSA S.A., el cumplimiento de dicho fallo; y que se NOTIFICARA al señor alcalde sobre la sentencia y que le realizara un seguimiento a lo estipulado

1.4.2. Corte Constitucional de Colombia. (1999). Sentencia C-066. En esta sentencia la ciudadana Silvia Fajardo Glauser, Realiza una demanda de

inconstitucionalidad de los Artículos 3º, numerales 5º y 6º (parciales); 6º parágrafos 1º, 2º y 3º (parcial) de la ley 105 de 1993, y contra los artículos 11, 12, 59, 60, 86 (parciales) y, 89 (parcial) de la ley 336 de 1996.

Es así que la Corte declara condicionar la exequibilidad a todas las normas acusadas por la actora, donde señala lo siguiente: “Conforme a lo anterior, la Corte debe determinar si las facultades conferidas al Gobierno por las disposiciones acusadas desconocen la reserva legal o afectan la autonomía territorial. Se trata pues en esencia de un problema de competencias de regulación y decisión sobre el transporte entre, de un lado, el Congreso y el Gobierno, y de otro lado, entre las autoridades nacionales y las entidades territoriales”. (Sentencia C-066, 1999).

1.4.3. Corte Suprema de Justicia. Sala de Casación Civil. (2010). Referencia 05001-3103-010-2000-00012-01. En esta sentencia la Corte decide el recurso de casación interpuesto por la demandante, COMPAÑÍA SURAMERICANA DE SEGUROS S.A., respecto de la sentencia proferida el 30 de mayo de 2006 por el Tribunal Superior del Distrito Judicial de Medellín, Sala Civil, en el proceso ordinario que la mencionada sociedad adelantó contra SCHENKER COLOMBIA S.A. y la COOPERATIVA DE TRANSPORTADORES DEL ORIENTE ANTIOQUEÑO LTDA., COOTRANSORAN.

Es de anotar que la parte demandante le solicita a las autoridades que las partes demandadas respondan por el incumplimiento de los contratos mediante los cuales,

estaban encargadas del transporte, de la importación y movilización de una mercancía por ella adquirida en Alemania hasta su entrega definitiva en Medellín y, por otra, la Cooperativa de Transportadores del Oriente Antioqueño Ltda. -COOTRANSORAN- se obligó para con aquélla a conducir dicha carga desde Cartagena hasta la mencionada ciudad de destino, todo en razón a que el material transportado no fue entregado en ese lugar.

Es así, que en primera instancia el fallo proferido en ese mismo asunto el 2 de julio de 2004, por el Juzgado Décimo Civil del Circuito de Medellín, declara no procedente la demanda, es de esta manera que la Corte Suprema de Justicia decidió revocar la decisión del juzgado Décimo Civil del Circuito de Medellín y Condenar a la demandada Schenker Colombia S.A. a pagar a la actora, Compañía Suramericana de Seguros S.A., la corrección monetaria y que se cause desde el 27 de enero de 2000 hasta cuando se efectúe el pago efectivo y total del mismo, liquidada con base en el índice de precios al consumidor.

1.4.4. Corte Constitucional de Colombia. (2014). Sentencia C-033. En esta sentencia la ciudadana Paola Andrea Saavedra Hidalgo entabla una demanda de inconstitucionalidad contra un segmento del inciso 2º del artículo 5º de la Ley 336 de 1996 “Por la cual se adopta el estatuto nacional de transporte”, el segmento acusado es el siguiente: “Cuando no se utilicen equipos propios, la contratación del servicio de

transporte deberá realizarse con empresas de transporte público legalmente habilitadas en los términos del presente estatuto”. Donde la actora describe que:

Que la norma demandada impide satisfacer las necesidades de movilización de personas o bienes mediante: (i) cualquier forma de transporte que se realice con un vehículo privado que no sea propiedad de la persona natural o jurídica que procura tal servicio, o (ii) la celebración de contratos privados que permitan hacer uso de vehículos particulares.

Adiciona que el aparte impugnado no busca un objetivo que permita advertir una finalidad legítima pues, en su sentir, no procura proteger el servicio público esencial de transporte, ni el interés general, sino satisfacer una necesidad eminentemente privada mediante un servicio público. (Sentencia C-033, 2014).

Es de esta forma que la Corte resuelve declarar EXEQUIBLE la expresión “Cuando no se utilicen equipos propios, la contratación del servicio de transporte deberá realizarse con empresas de transporte público legalmente habilitadas en los términos del presente estatuto.

Capítulo 2. Compendios del contrato de transporte terrestre de cosas en Colombia.

Los compendios dentro de estos contratos los podemos especificar en 2 grupos:

2.1. Compendios generales.

Es aquel elemento común que se encuentra en un contrato civil y comercial, por el cual deben estar implícitos dentro de estos actos jurídicos con el objetivo primordial para que nazca a la vida jurídica, es decir que la desaparición de algún elemento traiga ciertas consecuencias jurídicas negativas con respecto a las inexistencias o las ineficacias de dichos contratos, teniendo presentes ciertas excepciones los cuales describiremos así:

2.1.1. La Capacidad. Es este un ejercicio que permite que las partes interesadas dentro del contrato terrestres de cosas se exige primero que todo que se haga voluntariamente y por segundo lugar que los interesados no sean individuos incapaces.

2.1.2. El consentimiento. Se pueden manifestar de una manera tácita, siempre y cuando dicho contrato esté exento de cualquier tipo de vicio, de errores, de dolo, como lo describe el Código de Comercio en el artículo 981 en su inciso 3°, el cual expresa: “En el evento en que el contrato o alguna de sus cláusulas sea ineficaz y se hayan ejecutado

prestaciones, se podrá solicitar la intervención del juez a fin de que impida que una parte se enriquezca a expensas de la otra”. (Código de Comercio, art. 981, inc. 3°).

2.1.3. Los sujetos. Las partes relacionadas dentro de los contratos de transporte terrestre de cosas, los encontramos descritos en el Código de Comercio en el artículo 1008, donde se expresa:

ARTICULO 1008. <PARTES>. <Artículo subrogado por el artículo 18 del Decreto extraordinario 01 de enero 2 de 1990. El nuevo texto es el siguiente:> Se tendrá como partes en el contrato de transporte de cosas el transportador y el remitente. Hará parte el destinatario cuando acepte el respectivo contrato.

Por transportador se entenderá la persona que se obliga a recibir, conducir y entregar las cosas objeto del contrato; por remitente, la que se obliga por cuenta propia o ajena, a entregar las cosas para la conducción, en las condiciones, lugar y tiempo convenidos; y por destinatario aquella a quien se envían las cosas.

Una misma persona podrá ser a un mismo tiempo remitente y destinatario. El transporte bajo carta de porte, póliza o conocimiento de embarque, se regirá por las normas especiales. (Código de Comercio, art. 1008).

En estos tipos de contratos puede inmiscuirse una persona la cual es el comisionista

de transportes como interviniente del mismo, es aquel que por medio de ciertas remuneraciones convenidas con antelación, reciben los efectos de los cargadores, quienes los suministra son los porteadores.

2.1.4. El objeto. Con respecto a los objetos que se vinculan dentro de los contratos de transporte terrestre, hace referencia clara sobre cosas que se desplazaran por este tipo de transporte, pueden ser muebles o semovientes, es de anotar que cuando se exceden los volúmenes de las cosas a transportar, el mismo transportador se puede negar a movilizarlo ya que se encuentra prohibido por las normas nacionales, ahora bien coexisten ciertas normatividades que prohíben transportar algunas clases de objetos, tales como: armas de fuego, explosivos, sustancias químicas y tóxicas, entre otros.

2.1.5. El valor o pago. En estos tipos de contratos de transporte terrestres de cosas son conocidos como “flete”, el cual es el pago que realiza el cargador con el fin de que los transportadores puedan realizar los traslados de dichas cosas. Existen ciertas posibilidades donde los transportadores reciban dineros u otros objetos o especies, por conceptos de los valores sin necesidad que se desnaturalicen estos contratos.

Es de anotar que estos valores o pagos que tienen relación con los contratos de transporte terrestre de cosas, se encuentran reguladas muy ampliamente por el Estado en cabeza del Ministerio de Transporte, así como se encuentra descrito de la misma manera el transporte de pasajeros de los sectores aéreos y urbanos.

2.2. Compendios especiales.

Asisten ciertos requerimientos específicos el cual se relaciona con la legitimación de los contratos de transporte necesarias para las celebraciones de dichos contratos para sus ejecuciones, ya que están autorizados para celebrar contratos de transporte, que generalmente es de autorización legal, ejemplo, en materia de servicio público, según Ley 236 de 1996, en el artículo 11, los comisionistas de transporte, en el artículo 985 del Código de Comercio, los agentes, los representantes, los operadores multimodales, entre otros.

2.3. Los derechos de las partes involucradas en el contrato.

En nuestro país el ordenamiento jurídico consagra los derechos que tienen las personas para que ejerzan las acciones de disposición en relación a las cosas o mercancías, las cuales se consagran en el Código de Comercio en los artículos 1023 y 1024, es de ahí donde se consagran ciertos derechos de las partes involucradas dentro del contrato de transporte terrestre, así:

2.3.1. El remitente. Una vez haya cumplido con su obligación contractual, ósea, con la cancelación del flete, y con el llenado del formulario de todos los datos personales y la descripción de las cosas para él envío de las mercancías, las normas nos indican que con lo anteriormente descrito se convierte en remitente y de esta manera poder disponer

de las cosas enviadas, ya sea retirándola del sitio donde entrego las mercancías o del sitio a donde fueron destinadas dichas mercancías, además el transportador deberá hacer entrega de un documento de respaldo de la entrega de las cosas por parte del remitente, siendo así su respaldo, como lo manifiesta el Código de Comercio en el artículo 1019 el cual señala:

ARTICULO 1019. <NEGOCIABILIDAD DE LA CARTA DE PORTE O CONOCIMIENTO DE EMBARQUE>. <Artículo subrogado por el artículo 28 del Decreto extraordinario 01 de enero 2 de 1990. El nuevo texto es el siguiente:> De la carta de porte, conocimiento o póliza de embarque se extenderá un original negociable de conformidad con el Título III del Libro III de este Código, que se entregará al remitente. El transportador podrá dejar para sí un duplicado no negociable.”. (Código de Comercio, art. 1019).

Ahora bien, es importante describir lo que señala el Código de Comercio en el artículo 1020, que a pesar de que exista una carta de porte a nombre del remitente o el destinatario, quien tiene la legítima propiedad en ese momento es el tenedor y es el único que puede hacer entrega de dichas mercancías con el respaldo de dicha carta de porte o guía, es así, también apenas se haga la entrega y sea recibido sin ningún tipo de observación alguna por parte del tenedor, se da por terminado el contrato de transporte de cosas.

2.3.2. El destinatario. Es aquella persona que recibe por medio de un contrato de transporte terrestre de cosas, ciertas mercancías que fueron enviadas a través de una empresa transportadora por otra persona llamada remitente, es por todo esto que según el Código de Comercio en el artículo 1024 describe: “Salvo en los casos indicados en el artículo precedente, el destinatario tiene derecho, desde la llegada de la mercancía al punto de destino, a solicitar del transportador que le entregue la mercancía, previo el cumplimiento de las obligaciones contenidas en el artículo 1009 o a la aceptación de la factura cambiaria, según el caso, y al cumplimiento de las demás condiciones indicadas en el contrato de transporte”, es así, que el artículo 1009 describe que en muchas ocasiones es el destinatario que para recibir la mercancía deberá pagar de una forma solidaria el flete como fueron dadas las condiciones dentro del contrato.

2.4. Las obligaciones de las partes involucradas en el contrato.

2.4.1. Del remitente. Esta persona natural o jurídica en específico, deberá cumplir con ciertas obligaciones, frente a la empresa transportadora para poder enviar ciertas mercancías, en este caso estaríamos hablando del contrato de transporte de cosas, como son:

1. brindar toda la información necesaria a la empresa transportadora para poder identificar tanto al remitente, como lugar de destino, a quien va dirigido y que clase de mercancía, y sus características con el fin de se puedan embalar de la mejor manera; es e anotar que si no cumplen con lo descrito, el remitente será el único responsable de las

afectaciones que sufran las mercancías y no el transportador ni mucho menos el destinatario.

2. El pago del valor que tiene el flete, o salvo cuando el flete lo debe pagar el destinatario en su lugar de llegada, como lo promulga el Código de Comercio en el artículo 1009.

3. Encontramos también como obligaciones del remitente en el Código De Comercio, en el artículo 1011 el cual establece:

ARTÍCULO 1011. INFORMES Y DOCUMENTOS DEL REMITENTE ANTES DEL TRANSPORTE. El remitente está obligado a suministrar antes del despacho de las cosas, los informes y documentos que sean necesarios para el cumplimiento del transporte y las formalidades de policía, aduana, sanidad y condiciones de consumo. El transportador no está obligado a examinar si dichos informes o documentos son exactos o suficientes”. (Código De Comercio, art. 1011).

4. otra obligación del remitente, es la entrega de las mercancías debidamente rotuladas y embaladas según su propia naturaleza, como lo describe el Código De Comercio, en el artículo 1013.

5. es obligación del remitente informar al transportador del transporte de mercancías peligrosas o que se encuentran restringidas por la Ley, como lo describe el Código De Comercio, en el artículo 1015, como se describe a continuación:

ARTÍCULO 1015. COSAS DE CARÁCTER PELIGROSO O

RESTRINGIDO. El remitente está obligado a informar al transportador del carácter peligroso o restringido de las mercancías que tengan esta naturaleza y que requieran especiales manejos y de las precauciones que deben adoptarse.

El transportador no podrá transportar las mercancías que, por su mal estado, embalaje, acondicionamiento u otras circunstancias graves que los reglamentos señalen, puedan constituir peligro evidente, a menos que se cumplan los requisitos que tales reglamentos impongan. (Código De Comercio, art. 1015).

2.4.2. Del transportador. Para hablar de las obligaciones del transportador, nos basamos en el Código De Comercio, en el artículo 981, se refiere que en el momento de suscribir el contrato de transporte de cosas se crea una obligación con el remitente, por tal motivo encontramos algunas obligaciones que tiene el transportador, los cuales son:

1. Es obligación del transportador solicitar al remitente toda la información necesaria para poder llenar el formulario el cual es el contrato de transporte de carga, desde toda la información personal, además deberá revisar el rotulado de las mercancías.

2. Es obligación solicitar todos los documentos legales que ratifiquen la procedencia de las mercancías y que concuerden con lo que se vaya a transportar.
3. En los sucesos donde se dañen o se averíen o exista una verdadera pérdida total o parcial de las cosas transportadas deberán responder por los daños ocasionados.
4. es obligación del transportador responder por las mercancías desde su origen hasta su destino final.
5. Es su obligación el de informar al destinatario la llegada de las mercancías, o por ende entregarlo en el lugar de dirección establecida si se encuentra dentro del contrato terrestre de cosas.
6. es obligación del transportador adquirir ciertas pólizas que le brinden seguridad al remitente, para responder por daños que se puedan presentar en el transporte de las mercancías.
7. es obligación del transportador informar de la prohibición de mercancías peligrosas, tóxicas, de armas de fuego, entre otras que prohíbe la Ley y de las cuales tienen un control especial para su transporte.

Capítulo 3. tipos de transportes terrestres y garantías implícitas en el contrato de transporte terrestre de cosas en Colombia.

3.1. El contrato de transporte mercantil y civil en Colombia.

El Código de Comercio, en relación al contrato de transporte mercantil, en su artículo 22 del, describe lo siguiente: "Si el acto fuere mercantil para una de las partes se regirá por las disposiciones de la ley comercial", y en cambio si las partes celebrantes no son comerciantes dicho contrato de transporte se celebrara por medio del Código Civil, es así que no es la gratuidad a la onerosidad las que establecen las diferencias dentro de los contratos de transporte civiles o mercantiles, sino las calidades de los actos que se celebran, ya sean mercantiles o civiles.

3.2. El transporte combinado.

En Colombia estos tipos de modalidades de contratos los regula el Código de Comercio en el artículo 985, donde se permite que una sola empresa transportadora realice por así decirlo un convenio con otras empresas transportadoras para llevar hasta un destino final las cosas o personas, esto simplemente realizado por un solo contrato de transporte, ya que este transportador puede figurar como comisionista y/o a pesar de que está permitido realizar este tipo de transporte, se debe tener muy en cuenta que si se utilizan otros tipos de transportes que no sea el terrestre, cada traslado deberá estar sujeto a

las normas que las regulan.

3.2.1. Conceptos y acuerdos de la comunidad Andina de 1993. Encontramos la Decisión 327 de la comunidad Andina de 1993, en la cual se da la regulación del Tránsito Aduanero Internacional, describe el Transporte Combinado, como una ventaja ya que hace parte del crecimiento del transporte de mercancías o cosas bajo la directriz de un solo documento de Transporte Combinado origen y destino, con unos regímenes fraccionados frente a las responsabilidades de cada interviniente.

3.3. Conceptualización de transporte multimodal.

El Transporte Internacional Multimodal de Mercancías, según lo descrito por la Convención de las Naciones Unidas; es uno de los transportes de mercancías más utilizados, siendo mínimo dos medios de transportes disímiles, cubiertos por un solo contrato de transportes multimodales, cuyo fin es entregar cierta mercancía en otro país diferente al de su origen. Es así, que en el Decreto 149 de 1999 “Por el cual se reglamenta el Registro de Operadores de Transporte Multimodal”, en su artículo 1° se refiere al registro de operadores de transporte multimodal.

3.4. Las acciones procedentes frente al contrato.

Las operaciones de los transportes terrestres de cosas pueden producir daños los

cuales generan responsabilidades contractuales o responsabilidades extracontractuales; de esta manera debemos diferenciar cuando las remisiones se realizan por una carta de porte o por otro manuscrito diferente.

Llegado el caso si se debe entablar la demanda contractual en contra de la empresa transportadora el cual no emitió la carta de porte, las acciones legales pueden ser instauradas en el lugar donde reside el demandado o en el sitio donde se debió cumplir la respectiva entrega descrito en el contrato de transporte terrestre de cosas, esto lo estipula de la misma manera el Código General del Proceso en el artículo 28 que se refiere a las competencias territoriales frente a la instauración de las demandas.

3.5. Culminación del Contrato del transporte terrestre de cosas.

El contrato de transporte terrestre de cosas, se puede dar por terminado por las situaciones normales el cual es el cumplimiento de la entrega de la mercancía, esto quiere decir; a su sitio de entrega final, igualmente suelen concluirse o suprimirse por las imposibilidades de las ejecuciones en los momentos pactados o frente a los contextos acordados, otra forma de culminarse dicho contrato cuando las partes lo deciden por mutuo antes de ser ejecutado, también se da frente a las prohibiciones legales o reglamentarias con respecto a su actuación, entre otros, no obstante, se pueden culminar por responsabilidad o exoneración como se describe en el Código de Comercio en los artículos 981, 992 y 998.

Con relación al transportador el Código de Comercio en el artículo 1030, expresa claramente que:

También cesará cuando haya transcurrido el término de cinco días contados a partir del fijado para la entrega o del aviso de que trata el artículo anterior, sin que el interesado se haya presentado a retirarla o recibirla. En este caso el transportador tendrá derecho a que se le pague el bodegaje acostumbrado en la plaza. (Decreto 410, 1971, art. 1030).

3.6. Las responsabilidades de los transportadores.

Estas responsabilidades se derivan de sus obligaciones en los resultados mismos de su labor, en relación de recibir, trasladar de un lugar a otro, ya sean cosas o personas, para de esta manera hacer entrega en un destino en específico.

Es así, que se destaca en la legislación colombiana una expresión descrita “Los transportadores estarán obligados”, estableciéndose los imperativos categóricos, los compromisos por parte de los transportadores para el logro de los efectos que están obligados por la Ley misma. Como lo describe el artículo 982 del Código de Comercio, el cual establece:

ARTÍCULO 982. <OBLIGACIONES DEL TRANSPORTADOR>. El transportador estará obligado, dentro del término por el modo de transporte y la clase de

vehículos previstos en el contrato y, en defecto de estipulación, conforme a los horarios, itinerarios y demás normas contenidas en los reglamentos oficiales, en un término prudencial y por una vía razonablemente directa:

1) En el transporte de cosas a recibirlas, conducir las y entregarlas en el estado en que las reciba, las cuales se presumen en buen estado, salvo constancia en contrario, y

2) En el transporte de personas a conducir las sanas y salvas al lugar de destino.
(Decreto 410, 1971, art. 982).

Al precisarse como exoneración la figura de la “causa extraña”, se reafirma la presunción de responsabilidad que recae sobre el transportador, con las consecuencias que de tal presunción se derivan, es de esta manera que los transportadores deberán de sortear todas las clases de conductas dañosas, no simplemente con respecto con las obligaciones en referencia a la conducción, y las demás obligaciones que se dan dentro de los contratos de transporte, ya que, deben predecir los actos que puedan afectar o producir un daño, midiendo de esta manera los posibles daños o absteniéndose de cometerlos.

3.6.1. Las responsabilidades en los transportes gratuitos. Cuando se produzca un daño en las conducciones de cosas o de personas y además estas se realizan de una forma gratuita y sin remuneraciones, y por ende no se realiza ningún tipo de contrato de transporte, los afectados podrá recurrir al principio de la responsabilidades civiles extracontractuales, el cual impone las reparaciones a los daños, pero si los

transportes benévolos son accesorios de unos actos comerciales, se tendrán como contratos mercantiles, y en estos casos, las responsabilidades se regirán por los artículos 982 y 992 del Decreto 410 de 1971 (Código de Comercio), es así, que a los transportadores se les presumirán responsables y para exonerarlos de tales presunciones deberán presentar las correspondientes pruebas que les exige la Ley. Como lo describe el artículo 992 del mismo, expresando lo siguiente:

ARTÍCULO 992. <EXONERACIÓN TOTAL O PARCIAL DE LA RESPONSABILIDAD DEL TRANSPORTADOR>. El transportador sólo podrá exonerarse, total o parcialmente, de su responsabilidad por la inejecución o por la ejecución defectuosa o tardía de sus obligaciones, si prueba que la causa del daño lo fue extraña o que en su caso, se debió a vicio propio o inherente de la cosa transportada, y además que adoptó todas las medidas razonables que hubiere tomado un transportador según las exigencias de la profesión para evitar el perjuicio o su agravación.

Las violaciones a los reglamentos oficiales o de la empresa, se tendrán como culpa, cuando el incumplimiento haya causado o agravado el riesgo.

Las cláusulas del contrato que impliquen la exoneración total o parcial por parte del transportador de sus obligaciones o responsabilidades, no producirán efectos. (Decreto 410, 1971, art. 992).

3.7. Las exoneraciones de los transportadores frente a sus responsabilidades.

El ordenamiento jurídico colombiano, al suponer las responsabilidades de los transportadores, no puntualizó los riesgos de los transportes. Esto es adecuado porque tanto las alternativas frente a la definición del riesgo como las de enumerarlos ampliamente, puede sobrellevar a una imprecisión, inexactitud y al mismo tiempo llegar a dejar por fuera sucesos que los accedan. Asimismo las tendencias legislativas son el establecimiento de los principios generales, no las de enumerarlas, consecuentemente sin transgredir hacia las claridades.

En las relaciones contractuales existen los deberes jurídicos del no ocasionamiento del daño mismo. En los contratos de transporte los transportadores tienen igualmente unas obligaciones de resultado. En el momento en que se contrata prometen que los resultados serán además las conducciones de las cosas o personas encomendadas de un lugar a otro, por determinados medios y en los plazos fijados, y en los casos de bienes, los cuales harán las entregas a los diferentes destinatarios.

Hostigando a lo reiterado por él, Tribunal Superior del Distrito Judicial de Bogotá – Sala Civil, del veintiséis (26) de noviembre de 2015. Según radicación No.

110013103016200300657 03, el cual describe lo siguiente:

El transporte implica una “...en verdad, la del transportador es una obligación de resultado, en la medida que para cumplirla no le basta simplemente con poner toda su

diligencia y cuidado en la conducción de las personas o las cosas, pues con arreglo a dicha preceptiva menester es que la realice en perfectas condiciones, de forma tal que solamente podría eximirse de ello demostrando la concurrencia de alguno de los acontecimientos de los que se ha denominado una “causa extraña”, vale decir, aquellos en que, como sucede con el caso fortuito o la fuerza mayor, entre el hecho y el daño se ha roto el nexo causal, indispensable para la configuración de la responsabilidad, lo cual implica naturalmente que se adoptaron “todas las medidas razonables” de un acarreador profesional para evitar el daño o su agravación...”. (Tribunal Superior del Distrito Judicial de Bogotá – Sala Civil, radicación No. 110013103016200300657 03, 2015).

Las obligaciones de resultado en los transportes son independientes de las cuales hayan sido las conductas o las diligencias puestas por los transportadores, puesto que si no logran los efectos buscados, no obstante, la no conducción, las obligaciones quedan incumplidas. Es así, que el doctrinante Escobar (2004), en su libro el Derecho de Transporte Terrestre se refiere a la causa extraña:

En la tradición judeo-cristiana, la culpa es el centro de la imputabilidad, puesto que se juzga el alma o la intención del presunto deudor. El derecho moderno abandona tal criterio y mediante la evolución doctrinal y jurisprudencial que se enmarca en figuras como la de la causa extraña, ha establecido como eje de la responsabilidad la presunción de la misma, particularmente en actividades de alto riesgo.

Hablar de causa extraña es presumir la responsabilidad del deudor. En nuestro medio, Javier Tamayo Jaramillo la ha tratado con propiedad, definiéndola como “aquel efecto imprevisible e irresistible cuyo origen no es imputable a la esfera jurídica del deudor”. (Escobar, 2004).

Predicada como eximente de responsabilidad, corresponderá entonces al deudor que la esgrime, probar que él no fue el causante del daño, o dicho de otra manera como deberá probar quién o qué fue lo que ocasionó el daño. Ello supone quebrar el vínculo causal mediante la demostración de que el presunto deudor, nada tuvo que ver con el evento dañoso.

3.7.1. Las pruebas de causa extraña. Las inimputabilidades y la ausencia de las causalidades son situaciones que los demandados deben probar, como antecesoras de las declaratorias de las exoneraciones de las responsabilidades por causa extraña.

Las causas extrañas se insertan adentro de la teoría de la causalidad apropiada, e implican la demostración de las conductas de los deudores o sus participaciones en el o en los hechos que originaron los daños, los cuales no son los competentes para ocasionarlos.

En las causalidades adecuadas, las causas resultan suficientes para producir los daños determinados y son la “**CONDITIO SINE QUA NON**”, sin sus ocurrencias no se

hubieren perpetrado los daños, empero, deben ser adecuadas y no puramente fortuitas, con el fin de que no broten problemas en el instante que se establezcan las relaciones causales.

3.7.1.1. Variedades de causas extrañas. Dentro de los marcos genéricos de las causas extrañas se derivan algunas variedades, tales como:

3.7.1.1.1. Caso fortuito o fuerza mayor. Lo define el Código Civil, en su artículo 64 el cual expresa lo siguiente: “Se llama fuerza mayor o caso fortuito el imprevisto al que no es posible resistir, como un naufragio, un terremoto, el apresamiento de enemigos, los actos de autoridad ejercidos por un funcionario público”. (Ley 84, 1873, art. 64).

3.7.1.1.2. Los hechos exclusivos de los terceros. Cuando los hechos causantes de los daños les son imputables únicamente a los terceros se dan de unas formas imprevisibles e irresistibles, se da por conclusión directa que los demandados no los cometieron. Si los hechos de los terceros concurren con los demandados y desde las observancias causales, las acciones de estos últimos, se han convertido en herramientas de los daños, los cuales no podrán referirse como exoneraciones totales.

3.7.1.1.3. Los hechos exclusivos de las víctimas. En relación a las situaciones planteadas anteriormente se puede describir de una manera clara que si las causas de los daños se dan directamente por las víctimas de una forma imprevisible e irresistible, se configuraran estas clases de causas extrañas.

3.7.1.1.4. Los vicios propios o inherentes. Son aquellos que proceden de la originalidad de los mismos bienes o de sus desperfectos propios, los cuales son considerados como una causa extraña. No obstante, los legisladores quisieron que fueran incorporados como si correspondiere a una clase incomparable. Las exoneraciones por estas causales son fáciles de detectar, y sus fuentes se encuentran en el derecho romano, los cuales fueron resaltados con la máxima “VITA APERTA NON PRAESTANTUN”, lo cual significa que por vicios notorios no se podrá responder.

3.7.2. Las pruebas de las adopciones de las medidas razonables según las exigencias de la profesión. Las pruebas de las causas extrañas, siendo esenciales, no son suficientes para declarar las exoneraciones de responsabilidad hacia los transportadores, ya que la normatividad requiere que “ADEMÁS”, deberán probarse que acogió “TODAS”, claro está, no algunas, de las medidas sensatas que hubiesen decidido los transportadores como las reclamaciones de la profesión para evitar los daños o sus agravaciones. Es de esta manera que los transportadores deberán o están obligados a la demostración de sus intervenciones “A PRIORI”, esto quiere decir, cuales fueron aquellas medidas que se tomaron entorno para que hubiesen sucedido dichos hechos, y

“A POSTERIORI”, para evitar que las consecuencias del mismo se agravaran, medidas que deben estar de acuerdo con las exigencias de su profesión, todo ello como consecuencia de su obligación de resultado en la conducción, de la cual se derivan el cuidado y la custodia de la integridad de las personas o de la carga que se le ha encomendado con tal fin.

3.7.3. Enervaciones de las pruebas exhibidas por los transportadores.

Después de que los transportadores hallan presentado todas las pruebas anteriormente mencionadas tales como: el de la causa extraña y la relativa a la adopción, las medidas razonables con el fin primordial de poder evitar los perjuicios o sus agravaciones, dichas pruebas podrán ser reputadas por las contrapartes procesales, cuando estas mismas son probadas la violación el reglamento oficial de las empresas transportadoras, los cuales se tendrán como culpa, cuando el incumplimiento haya causado o agravado el riesgo.

3.7.4. Valoraciones probatorias. Es de esta manera que el Código de Comercio en su artículo 992, describe las exoneraciones totales o parciales de las responsabilidades de los transportadores, que:

El transportador sólo podrá exonerarse, total o parcialmente, de su responsabilidad por la inejecución o por la ejecución defectuosa o tardía de sus obligaciones, si prueba que la causa del daño lo fue extraña o que en su caso, se debió a vicio propio o inherente de la cosa transportada, y además que adoptó todas las medidas razonables que hubiere tomado un transportador según las exigencias de la profesión para evitar el perjuicio o su

agravación. (Decreto 410, 1971, art. 992).

Dejando de esta manera que los juzgadores en sus posibilidades puedan de esta forma inspeccionar el hecho dentro del limitado marco que ésta le determina, según las pruebas aportadas por las partes, para su apreciación relativa a si la carga probatoria fue debidamente satisfecha por el transportador.

3.7.5. Ineficacia. La ineficacia se da dentro de los contratos en relación a las cláusulas del mismo los cuales envuelven las exoneraciones totales o parciales por medio de los transportadores y de las obligaciones o responsabilidades, donde no se causarán efectos.

3.8. Los períodos de las responsabilidades.

3.8.1. El transporte de cosas. En relación a los transportadores estos responderán por los daños causados a las cosas y frente a los retardos presentados en su entrega, es de anotar además, que este contrato se da cuando se recibe la cosa y finaliza con la entrega de la misma. Es así, que el doctrinante Escobar (2004), en su libro el Derecho de Transporte Terrestre se refiere a la responsabilidad, así:

la legislación actual le difiere tal responsabilidad desde el momento “en que la

recibe o ha debido hacerse cargo de ella”, circunstancia esta última que corresponde a lo convenido por las partes y que deriva a cargo del transportador una responsabilidad por la mora en el incumplimiento de la obligación contractual de recibir, cual es la de trasladarle el riesgo de la cosa, con las consecuencias que se deducen y las que indirectamente tiene para efectos del seguro, en particular, cuando el transportador actúa como el tomador. (Escobar, 2004).

3.8.2. El transporte de personas. Las responsabilidades de los transportadores se dan en el instante en que el pasajero aborde el transporte deseado, respondiendo por los daños causados por los vehículos utilizados por él y se extiende a los que concurran en los sitios de embarque y desembarque, estacionamientos o espera, e incluso en las instalaciones de cualquier índole que utilice el transportador para ejecutar el conluido de manera satisfactoria, o cuando el pasajero, en ejercicio de su libertad personal, descienda del vehículo sano y salvo.

3.9. Los límites frente a las indemnizaciones.

3.9.1. En el transporte de cosas.

3.9.1.1. Indemnizaciones por daños y lucros cesantes. Para determinar los montos de las indemnizaciones por los daños causados por parte de los transportadores, el Código de Comercio establece en su artículo 1031, lo siguiente:

Si la pérdida fuere parcial, el monto de la indemnización se determinará de acuerdo con la proporción que la mercancía perdida represente frente al total del despacho.

No obstante, y por estipulación expresada en la carta de porte conocimiento o póliza de embarque o remesa terrestre de carga, las partes podrán pactar un límite indemnizable, que en ningún caso podrá ser inferior al setenta y cinco por ciento (75%) del valor declarado.

En eventos de pérdida total y pérdida parcial por concepto de lucro cesante el transportador pagará adicionalmente un veinticinco por ciento (25%) del valor de la indemnización determinada conforme a los incisos anteriores. Si la pérdida o avería es ocasionada por dolo o culpa grave del transportador éste estará obligado a la indemnización plena sin que valga estipulación en contrario o renuncia.

En el evento de que el remitente no suministre el valor de las mercancías a más tardar al momento de la entrega, o declare un mayor valor al indicado en el inciso tercero el artículo 1010, el transportador sólo estará obligado a pagar el ochenta por ciento (80%) del valor probado que tuviere la cosa perdida en el lugar y fecha previstos para la entrega el destinatario. En el evento contemplado en este inciso no habrá lugar a reconocimiento de lucro cesante.

Las cláusulas contrarias a lo dispuesto en los incisos anteriores no producirán

efectos.

Para el evento de retardo en la entrega, las partes podrán, de común acuerdo, fijar un límite de indemnización a cargo del transportador. A falta de estipulación en este sentido, la indemnización por dicho evento será la que se establezca judicialmente. (Decreto 410, 1971, art. 1031).

3.9.1.2. Indemnizaciones por retardos. Estos tipos de indemnizaciones no se pueden esclarecer en una sola normatividad, ya que se puede dar en diversos productos o cosas a transportar, por ejemplo es diferente el traslado de alimentos perecederos que un retardo en la entrega puede ocasionar daños económicos al propietario del mismo, a diferencia de los productos alimenticios no perecederos que si tienen un retardo no se afectaría el producto como tal.

Es por todo lo anteriormente descrito, que estas indemnizaciones se deben estipular en el contrato de transporte para caso en común.

3.9.2. El transporte de personas. Las indemnizaciones en este caso en particular no tienen límites predeterminados, ya que, los transportadores deberán asumir todas las responsabilidades frente a los daños que les sobrevengan a los pasajeros.

Capítulo 4. Organización del contrato de transporte terrestre de cosas en relación a la esfera tecnológica en Colombia.

4.1. El argumento tecnológico en la actualidad.

Hoy en día encontramos en nuestro ordenamiento jurídico la Ley 527 de 1999 “Por medio de la cual se define y reglamenta el acceso y uso de los mensajes de datos, del comercio electrónico y de las firmas digitales, y se establecen las entidades de certificación y se dictan otras disposiciones”. Es de esta manera que encontramos la regulación del comercio electrónico en el artículo 2º, en su literal b), que señala:

b) Comercio electrónico. Abarca las cuestiones suscitadas por toda relación de índole comercial, sea o no contractual, estructurada a partir de la utilización de uno o más mensajes de datos o de cualquier otro medio similar. Las relaciones de índole comercial comprenden, sin limitarse a ellas, las siguientes operaciones: toda operación comercial de suministro o intercambio de bienes o servicios; todo acuerdo de distribución; toda operación de representación o mandato comercial; todo tipo de operaciones financieras, bursátiles y de seguros; de construcción de obras; de consultoría; de ingeniería; de concesión de licencias; todo acuerdo de concesión o explotación de un servicio público; de empresa conjunta y otras formas de cooperación industrial o comercial; de transporte de mercancías o de pasajeros por vía aérea, marítima y férrea, o por carretera;” (Ley 527, 1999, art. 2º, lit. b.).

4.2. Las naturalezas consensuales de los contratos de transporte con respecto a las diferentes particularidades de los medios electrónicos.

En observación se puede discernir que los contratos de transporte terrestre de cosas en sus diferentes particularidades son de naturaleza consensual, los cuales se perfeccionan por el mutuo acuerdo entre las partes interesadas, por tanto no son necesarias las solemnidades o formalidades constitutivas, solo con el cumplimiento de los documentos que se transportaran.

Desde este punto de vista existen actualmente diversas maneras de realizar algún tipo de contrato de transporte por medio de la tecnología como son los intercambios electrónicos de datos, los correos electrónicos, el Internet y sus medios, los cuales presentan unas funciones probatorias y no constitutivas de los contratos de transporte, funciones probatorias que se deben estudiar según lo promulgado en la Ley 527 de 1999 en el artículo 10°, que expresa lo siguiente: “Los mensajes de datos serán admisibles como medios de prueba y su fuerza probatoria”, como lo otorga la disposición de la Sección Tercera. Régimen Probatorio, Título Único. Pruebas, Capítulo I Disposiciones Generales, del Código General del Proceso.

Además, las sustituciones de todos estos tipos de documentos que tienen que ver con el contrato de transporte por medio de los mensajes de datos, igualmente son aplicables a los transportes multimodales y a los transportes para pasajeros en sus

diferentes particularidades, de esta forma tanto los documentos de transportes multimodal, como son los boletos de viajes los encontramos descritos en la Decisión de 331 de 1993 de la Comisión del Acuerdo de Cartagena en su artículo 3º, el cual señala que si estos billetes o boletos de viajes son expedidos y pagados por los medios electrónicos, de ninguna manera afectara su constitución, ejecución y desarrollo de los contratos de transporte de pasajeros.

4.3. Los contratos de transporte por medio electrónico.

Son más comunes, de lo que se imagina uno, hoy en día muchas empresas transportadoras tienen a la mano sus páginas web donde los clientes pueden realizar sus trámites de traslados de mercancías de un lugar a otro y solamente lo que realizan es el ir a recoger las mercancías y estas empresas realizan la entrega.

Otros tipos de contratos se ven muy común es cuando una persona realiza la compra de una cosa y esta entidad contrata con una empresa transportadora para realice la entrega de la cosa, estos tipos de contratos por lo general es el destinatario quien asume el flete.

Conclusiones

Una crítica más común que existe en relación a la aplicación de los medios electrónicos desde el ámbito de las responsabilidades contractuales, ya que estos tipos de tecnologías de comunicaciones indirectas afectan ciertos principios como son la privacidad y la seguridad, las cuales son de suma importancia desde el punto de vista de las relaciones jurídicas desde un contorno particular, fundamentalmente por las dificultades las cuales pueden coexistir en las identificaciones claras de las disímiles partes de los contratos de transporte terrestre de cosas, que se perfeccionan por medio de las diferentes clases de medios electrónicos, que con llevan a que se puedan escapar estas relaciones jurídicas de la esfera privada y confidencial, debida a las circunstancias que generan estos tipos de comunicación electrónica generando realmente ciertas afectaciones y riesgos los cuales pueden terminar siendo ilegales estos contratos y por ende terminar afectando la economía de nuestro país.

Se puede concluir que desde el punto de vista de la documentación del contrato de transporte terrestre de cosas se puede observar que la seguridad jurídica como principio fundamental se estaría viendo afectada, principalmente con todo lo relacionado con respecto a los endosos que implican las transferencias de la mercancía que está amparada por este; es de esta manera que la Ley 529 de 1999 en el artículo 26 en sus literales f) y g) señalan lo siguiente: “f) Concesión, adquisición, renuncia, restitución, transferencia

negociación de algún derecho sobre mercancías; g) Adquisición o transferencia de derechos y obligaciones con arreglo al contrato”, es por todo esto que igualmente en artículo 27 de la misma Ley, establece la consagración de una series de requerimientos para que dicha transferencia se realice por medio de un método confiable, pudiendo negar la validez de los documentos emitidos en físico con el fin de realizar dichas transferencias, las cuales pueden exhibir ciertos problemas ya que en algunos casos la carta de porte como el contrato mismo en papel son para nuestro ordenamiento jurídico un título valor representativo de una mercancía, en el cual queda por escrito las transferencias de mercancías por medio del endoso mismo, quedando o generando dudas de que estos mensajes de datos que quedan plasmados en estos medios electrónicos pueden llegar a convertirse en título valor representativo, es por todo esto que puedo concluir a criterio propio que realmente no existe una garantía jurídica real ya que muchas veces estas páginas web que encontramos en la red, no tienen ningún respaldo jurídico y muchas veces no hay a quien reclamarle por el incumplimiento del contrato de transporte terrestre de cosas.

Es de anotar también que uno de los efectos que se producen en los contratos de transporte terrestre de cosas por medios electrónicos, tiene que ver directamente con las responsabilidades que tienen los transportadores, ya que, es muy difícil que cumplan con dichas indemnizaciones o afectaciones que se producen a las cosas, ya que muchas veces dichas cláusulas de responsabilidad no que dan descritas en los contratos, generando todo

esto posibles complicaciones judiciales, en el momento de la instauración de las futuras demandas en contra de las empresas transportadoras.

Referencias

Asamblea Nacional Constituyente. (1991). Constitución Política de Colombia. Legis Editores S.A., Bogotá, 2012, Vigésima Séptima Edición.

Congreso de la República. Acto legislativo 03 de 2002. Por el cual se reforma la Constitución Nacional. Diario Oficial 45040 del 19 de diciembre de 2002. Recuperado:
<http://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=6679>

Congreso de la República. Decreto 2044 de 1988. “Por el cual se dicta disposiciones sobre el acarreo de productos especiales, en vehículos de servicio público de transporte de carga”.

Congreso de la Republica. Decreto 2281 de 1954 “Por el cual se establece la patente de servicio público, se crea la superintendencia nacional de transportes, se suprimen unos cargos y se dictan otras disposiciones”.

Congreso de la República. Decreto número 2781 de 1950 “El cual se declaran libres las rutas para el transporte automotor, se deroga el Decreto número 2493 de 1948, que creó el Consejo Nacional del Transporte, y se dicten otras disposiciones”.

Congreso de la República. Ley 53 de 1918. “Que desarrolla el Acto Legislativo número 1o de 1918 y que dicta algunas disposiciones sobre empresas de conducción y vías públicas”.

Congreso de la República. Ley 4 de 1907. “Que reglamenta el servicio de la industria pública de transportes”.

Congreso de la República. Ley 57 de 1887 “Sobre adopción de Códigos y unificación de la legislación Nacional”.

Congreso de la República. Ley 0105 de 1993 “Por la cual se dictaron disposiciones Básicas sobre Transporte, se redistribuyeron competencias y recursos entre la Nación y las Entidades Territoriales y se reglamentó la planeación en el sector transporte.

Congreso de la República. Ley 336 de 1.996. “Por la cual se adopta el Estatuto Nacional Del Transporte”.

Congreso de la República. Ley 0361 de 1997. “Por la cual se establecen mecanismos de Integración social de las personas con limitación y se dictan otras disposiciones”.

Congreso de la República. Ley 527 de 1999. “Por medio de la cual se define y reglamenta El acceso y uso de los mensajes de datos, del comercio electrónico y de las firmas digitales, y se establecen las entidades de certificación y se dictan otras disposiciones”.

Congreso de la República. Decreto 149 de 1999. “Por el cual se reglamenta el Registro de Operadores de Transporte Multimodal”.

Congreso de la República. Resolución 2323 de 2000. “Por la cual se fijan los criterios en Las relaciones económicas entre las empresas de transporte y los propietarios y/o conductores de los vehículos de carga y se deroga la Resolución 212 de febrero 14 de 2000”.

Congreso de la República. Decreto 0176 de 2001 “Por el cual se establecen las Obligaciones de Empresas de Transporte Público Terrestre Automotor, se determina el Régimen de Sanciones y se dictan otras disposiciones”.

Congreso de la República. LEey769 de 2002. “Por la cual se expide el Código Nacional De Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones”.

Congreso de la República. Decreto 1609 de 2002. “Por el cual se reglamenta el manejo y Transporte terrestre automotor de mercancías peligrosas por carretera”.

Congreso de la República. Decreto 2053 de 2003. “Por el cual se modifica la estructura Del Ministerio de Transporte, y se dictan otras disposiciones”.

Congreso de la República. Ley 1564 de 2012. “Por medio de la cual se expide el Código General del Proceso y se dictan otras disposiciones”.

Comunidad Andina. (1993). Carga Internacional Vol. 15, No. 50, artículo: El transporte Internacional de carga por carretera en el Grupo Andino.

Congreso de la República. Decreto 410 de 1971 “Por el cual se establece el Nuevo Código de Comercio”.

Corte Constitucional de Colombia. (1992). Sentencia C-604. [M.P. Dr. Eduardo Cifuentes Muñoz].

Corte Constitucional de Colombia. (1999). Sentencia C-066. [M.P. Dr. Fabio Morón Díaz Y Dr. Alfredo Beltrán Sierra].

Corte Suprema de Justicia. Sala de Casación Civil. (2010). Referencia 05001-3103-010-2000- 00012-01. [M.P. Dr. Arturo Solarte Rodríguez].

Corte Constitucional de Colombia. (2014). Sentencia C-033. [M.P. Dr. Nilson Pinilla Pinilla].

Corte Suprema de Justicia Sala de Casación Civil. (2016). Sentencia SC8510. [M.P. Dr. Ariel Salazar Ramírez].

Escobar, J. F. (2004). *Derecho de Transporte Terrestre*. Bogotá: Universidad Externado de Colombia.

Gómez. J. (1984). *El Transporte Internacional de Mercancías*, Editorial Civitas, S.A, 1ª

Edición, Madrid (España).

Maldonado, R. (03 de mayo de 2013). Antropólogo. El método hermenéutico en la investigación cualitativa. Concepción. Chile.

Miguel Ramírez. Colombia Legal Corporation Asesores Legales Especialistas

Ministerio de Transporte. Decreto 173 de 2001. Diario Oficial No 44.318, del 5 de Febrero de 2001“Por el cual se reglamenta el Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor de Carga.

Lafont. P. (2001). Manual de Contratos, Tomo II, Ediciones Librería del Profesional, 1ª Edición, Bogotá D.C.

Leal. H. (1996). El Contrato de Transporte, Editorial. Leyer, 1ª Edición, Bogotá D.C.

Tenorio, J. (1998). Técnicas de investigación documental. México: Mc Graw Hill.

Tribunal Superior del Distrito Judicial de Bogota . (26 de Noviembre de 2015). radicación No. 110013103016200300657 03. *[M. P. Clara Inés Márquez Bulla]*.