

**EFFECTOS CIVILES, CONTRACTUALES Y EXTRA-CONTRACTUALES EN LA
ACTIVIDAD DEL TRANSPORTE AUTOMOTOR**

WILLIAM ENRIQUE TRESPALACIOS MONTAÑO

CORPORACION EDUCATIVA MAYOR DEL DESARROLLO

**"SIMON BOLIVAR"
FACULTAD DE DERECHO**

BARRANQUILLA, 1987

UNIVERSIDAD SIMON BOLIVAR

BIBLIOTECA

BANCO

Nº INVENTARIO 4034210

PRECIO

FECHA 08 FEB. 2006

CANJE DONACION

Rodolfo Pérez Vásquez

Abogado Titulado

Calle 36 No. 43-91
Oficina 209 - Tel. 414054

Barranquilla, 18 de Junio de 1987

Doctor
CARLOS LLANOS SANCHEZ
Decano
Facultad de Derecho
Universidad Simón Bolívar
Ciudad

Apreciado Doctor:

Me permito dar concepto favorable acerca del trabajo de Tesis presentado por el egresado WILLIAM TRESPALACIOS MONTAÑO, intitulada: "EFECTOS CIVILES, CONTRACTUALES Y EXTRA CONTRACTUALES EN LA ACTIVIDAD DEL TRANSPORTE".

Se analiza en el trabajo de tesis Ocho (8) capítulos-incluyendo recomendaciones y conclusión, debidamente concatenados, no solamente el contenido legal de tan importante institución social, sino que además se profundiza en su análisis histórico partiendo desde los transportes naturales hasta llegar a la actualidad.

No queda por fuera de este trabajo un estudio del derecho comparado referido a la ubicación del transporte en las distintas legislaciones actuales.

Deja pues cumplida la labor que muy gentilmente usted me asignó.

cordialmente,



RODOLFO-PÉREZ VÁSQUEZ
Director de Tesis

EFECTOS CIVILES, CONTRACTUALES Y EXTRA-CONTRACTUALES EN LA
ACTIVIDAD DEL TRANSPORTE AUTOMOTOR

WILLIAM ENRIQUE TRESPALACIOS MONTAÑO

Trabajo de grado presentado como re
quisito parcial para optar al título
de Abogado.

Director: RODOLFO PEREZ

CORPORACION EDUCATIVA MAYOR DEL DESARROLLO
"SIMON BOLIVAR"
FACULTAD DE DERECHO
BARRANQUILLA, 1987

CUERPO DIRECTIVO

Rector : Dr. JOSE CONSUEGRA HIGGINS

Secretario General : Dr. RAFAEL BOLAÑO MOVILLA

Decano Facultad de Derecho : Dr. CARLOS LLANOS SANCHEZ

Secretario Académico : Dra. ELVIRA DE BARCELO

Presidente de Tesis : Dr. RAFAEL PEREZ

CORPORACION EDUCATIVA MAYOR DEL DESARROLLO

"SIMON BOLIVAR"

FAOULTAD DE DERECHO

BARRANQUILLA, 1987

Nota de Aceptación:

Presidente del Jurado

Jurado

Jurado

Barranquilla, 20 de Junio de 1987

AGRADECIMIENTOS

El Autor expresa sus agradecimientos:

A) CUERPO DE PROFESORES DE LA UNIVERSIDAD SIMON BOLIVAR; que con sus enseñanzas permitieron el desarrollo de mis estudios para conseguir este objetivo final.

A) RODOLFO PEREZ en forma muy especial, por su acertada dirección en esta investigación.

A) los Drs. CARLOS LLANOS y BLAS GONZALEZ y ANTONIO SPIRKO ,por su colaboración en el consultorio jurídico de la Universidad, donde me desempeñé como Monitor.

A) Todas aquellas personas que de una u otra forma colaboraron en la realización de este trabajo de grado.

DEDICATORIA

A mi MADRE:

"Por sus sacrificios,y buen ejemplo
que me proporcionaron moral y dignidad,".

A mi ESPOSA:

"Que supo con su constancia y dedicación,mantener en mí los ideales
para este triunfo".

A mis HIJOS:

"Que han sido el acicate para llegar
a esta meta,".

**A mis HERMANOS
y FAMILIARES**

.....William Enrique.....

TABLA DE CONTENIDO

	pág
INTRODUCCION	12
1. EL TRANSPORTE Y NATURALEZA DE LOS MEDIOS DE TRANSPORTE	14
1.1 TRANSPORTES NATURALES	15
1.2 TRANSPORTES DE INVENTIVA	19
1.3 TRANSPORTES MIXTOS	23
1.4 LOS MEDIOS DE TRANSPORTES	24
2. CLASE Y FORMA DEL TRANSPORTE	27
2.1 EL TRANSPORTE TERRESTRE	27
2.2 EL TRANSPORTE MARITIMO	31
2.3 EL TRANSPORTE FLUVIAL	33
2.4 EL TRANSPORTE AEREO	38

3. ESTRUCTURA CONSTITUCIONAL DEL SERVICIO DE TRANSPORTE CON VEHICULO AUTOMOTOR EN COLOMBIA	43
3.1 EL SERVICIO PUBLICO DE TRANSPORTE CON VEHICULO AUTO MOTOR EN COLOMBIA	43
3.2 DISPOSICIONES ESTATALES	52
3.3 REGLAMENTACIONES ESTATALES	54
3.4 PLANIFICACION E INTERVENCION ESTATAL	55
4. ESTRUCTURA CIVIL DE LA PRESTACION DEL SERVICIO DE TRANSPORTE CON VEHICULO AUTOMOTOR EN COLOMBIA	57
4.1 NOCIONES	57
4.2 ETIMOLOGIA	61
4.3 EL CONTRATO DE TRANSPORTE	62
4.4 NATURALEZA JURIDICA DEL CONTRATO DE TRANSPORTE	63
4.5 ANALOGIA DEL CONTRATO DE SERVICIOS DE TRANSPORTE CON VEHICULO AUTOMOTOR	70
4.6 CLASES DE ELEMENTOS	72
4.7 - DIFERENCIA CON OTROS CONTRATOS	74

5. OBLIGACIONES Y DERECHOS DE LAS PERSONAS QUE PRESTAN EL SERVICIO CON VEHICULO AUTOMOTOR	77
5.1 CON RELACION AL QUE LO EJECUTA	77
5.1.1 Obligaciones	77
5.1.2 Derechos	82
5.2 CON RELACION AL BENEFICIARIO	84
5.2.1 Obligaciones del pasajero	91
5.2.2 Derechos del beneficiario remitente o pasajero	92
6. LA FINALIDAD DEL SERVICIO DE TRANSPORTE CON VEHICULO AUTOMOTOR Y LA RESPONSABILIDAD CIVIL DE ACUERDO A ESA FINALIDAD	96
6.1 TRANSPORTE DE PERSONAS	96
6.2 TRANSPORTE DE COSAS	97
6.3 LA RESPONSABILIDAD	100
6.3.1 Clases de responsabilidad	101
6.3.2 Determinación de la responsabilidad con relación a los sujetos que intervienen en el contrato de transporte con vehiculo automotor	103

	pág
6.3.3 Formas y naturaleza de la responsabilidad	113
6.4 LA CULPABILIDAD Y LA CLASE DE CULPA EN EL CONTRATO DE SERVICIOS DE TRANSPORTE CON VEHICULO AUTOMOTOR	117
6.5 LO CONTRACTUAL Y EXTRA CONTRACTUAL EN EL CONTRATO DE TRANSPORTE AUTOMOTOR	123
7. CONCLUSION	139
8. RECOMENDACIONES	140
BIBLIOGRAFIA	143

INTRODUCCION

Con inmensa satisfacción he realizado esta investigación, fruto de la investigación en esta área tan importante como es el Transporte automotor, ya que esa importancia se ha manifestado a través de la historia del hombre, incidiendo directa e indirectamente en su evolución y desarrollo, técnico, económico y jurídico. Pues en el transporte Automotor donde más giran todas las demás actividades del hombre, como medio para realizarlas y núcleo que representa para el Estado.

Es por eso que he dividido este trabajo en dos (2) partes: una primera parte de cuatro (4) capítulos que comprende la historia del Transporte desde sus inicios en las épocas milenarias, pasando por las diversas etapas del Estado históricamente, hasta llegar a la estructura constitucional del transporte Automotor en Colombia y una segunda parte de igual manera de capítulos incluyendo la conclusión y recomendaciones

como tal, en donde resalto los aspectos del contrato de -
Transporte y los efectos contractuales y extracontractuales
en esta actividad.

En el deseo de plantear los aspectos antes citados, para es-
tablecer las causas y consecuencias de la problemática del
tránsito y transporte, he podido comprender que se hace ne-
cesario una unidad de criterio Nacional y una coordinación
de parte del Estado y sus respectivos organizaciones, para
hacerle frente a esa problemática.

He querido entonces, con estos análisis, comentarios e inquie-
tudes despejar interrogantes y permitirme con mi modesto cri-
terio, abonar un poco en este tema de palpitante actualidad.

.....El autor.....

1. EL TRANSPORTE Y LA NATURALEZA DE LOS MEDIOS DE TRANSPORTES

El transporte y la naturaleza de los medios de transporte están estrechamente unidos al hombre, en evolución, transformación de la humanidad, la sociedad.

En este sentido el desarrollo social histórico del hombre, la humanidad expresa estos estudios u períodos, Comprendiendo estos períodos o estudios formas particulares de transporte, naturaleza de los medios de transporte, empleados en esas circunstancias, hasta el punto de diferenciar entre el transporte como una simple necesidad natural el deseo de la movilización, el transporte como necesidad social, el transporte como un servicio privado público,. En esta diferencia en cuanto los fines del transporte se encuentra señalado el objeto del transporte y la naturaleza de los medios del transporte que se extiende de los meramente empíricos,

hasta los que han sido producto de la creatividad experiencia, racionalidad del hombre. En la actualidad, en la época actual en Colombia, el transporte en general, las diferentes crisis en cuanto al objeto, los sujetos, la finalidad del transporte y la historicidad del mismo se encuentra plasmada en la evolución, transformación económica, política social del país, especialmente en la estructura jurídica legal, por aquello que la unidad y la disparidad que existe entre el desarrollo general y el desarrollo particular estas líneas se enmarca. El transporte y la naturaleza de los medios del transporte en el mundo particular en Colombia.

1.1 TRANSPORTES NATURALES

Al comienzo del hombre cuando la especie humana se confundía en la escala zoológicas con otras especies inferiores animales, la relación del pre-hombre con el mundo exterior con la naturaleza, se expresaba por medio de los sentidos y por intermedio de los órganos de locomoción de las extremidades superiores. Las piernas y los pies constituyen en el inicio

de los primeros intentos de separarse de la naturaleza y de ganarle espacio, la mayor o menor distancia objeto del auto transporte era la primera forma y la más elemental de la expresión natural del transporte. Esta forma primaria elemental del inicio del transporte era mixto algunas veces en el desplazamiento de un puente a otro en el espacio terrestre se encontraba sobre los hombros del pre-hombre esto ocurría por desproporciones físicas, por jerarquía por sumisión, por derrotas en las guerras.

A esta forma primaria y elemental del transporte natural y mixta se fueron sumando las formas masivas y colectivas del transporte basado en los hombros de los esclavos sometidos por la fuerza atroz de la violencia.

Estas expresiones tiene manifestación en la etapa en el hombre lucha por la supervivencia y enfrenta la antropofagia. Es la época en que el hombre se desplaza de la orilla de los ríos, hacia los árboles para luego volver hacia la llanura para refugiarse en la caverna. En este período se de

sarrolla las extremidades superiores e inferiores y el cuerpo general. Alcanzó la marcha, sobre el cuerpo como antivehículo natural en gran desarrollo. Con el descubrimiento del fuego espacial de las centellas. Se presenta un salto en la modalidad del transporte natural mixto. El fuego incide sobre la estructura física y mental de los hombres de período teniendo una gran influencia en los objetos, medios de este tipo de transporte.

1.1.1 La división social del trabajo y transporte entre la agricultura y la ganadería.

Con la domesticación de animales en el tránsito de la ganadería y la agricultura, la forma mixta de transporte natural se amplía y se perfecciona con la domesticación de animales; los animales son otras formas de transporte natural lo cual el hombre asimila a la cultura de su entorno. El transporte sobre el lomo de los animales otra forma de transporte natural que se suma a la alternativa anterior, esta - otra forma de transporte natural auxiliase de los elementos

de los Metales rudimentarios constituyendo ya de esta manera una perspectiva de adelanto. Los animales de cargas domésticas y en particular, el elefante, el buey, el búfalo, la llama, el reno, el camello, el dromedario. En esta etapa el transporte natural y los medios de transportes tiene como objeto la carga, y el hombre en sí mismo. El empleo de los medios naturales de transporte, el hombre, las bestias de carga. Se relaciona con el contexto geográfico y con la cultura de cada pueblo. De esta manera el transporte natural y las formas de éste, se diferencia en los pueblos del lejano y el cercano oriente. Estas características del transporte natural y la finalidad del mismo encuentra su expresión en las particularidades. Africa, China, Japón, Grecia, Roma, México.

En estos marcos geográficos y culturales el transporte natural y las formas del transporte natural presenta avances y retrocesos.

1.2 TRANSPORTE DE INVENTIVA

La creación del hombre, la sociedad parte del hecho de acumulación de la experiencia de la ampliación de la conciencia el no de los elementos en el desarrollo económico, político social de la humanidad está el fuego. Con el descubrimiento del fuego se encuentra entrelazada los metales. A partir de los metales el hombre llega a una iniciativa a un aporte que dentro de las inventivas del género humano en el paso inicial del transporte se presenta un campo de progreso y de desarrollo, el pasode la naturaleza a la sociedad.

La dependencia del hombre con relación a la naturaleza se expresa con la invención de su rueda y la aplicación de la rueda en el transporte son dos etapas de una misma etapa del tránsito de transportes naturales a las formas de transporte por inventivas.

En el transporte resultado de la acumulación de la experiencia, de la iniciativa de la inventiva del hombre, existen :

otras modalidades que entraremos a analizar más adelante, pero de manera inabsoluta tomaremos la rueda y la aplicación de la rueda como la expresión más avasallada del transporte y el transporte por inventivas. Que es la rueda y que función tiene ésta en los marcos históricos que estamos analizando.

En los inicios de la humanidad el hombre emplea objetos de piedra, para desplazar objetos de mayor volumen y peso de un lugar a otro. Estos cuerpos que sirven de fricción con otros cuerpos y producir desplazamientos de un sitio a otro posiblemente a manera de rodaja. Son el inicio de la rueda, la rueda es signo de desplazamiento de todos los cuerpos - que permitiéndose que un cuerpo se desplazara sin el mayor esfuerzo y el menor desgaste de energía. Constituyen la historia de la rueda, una cosa es la forma esférica de la rueda, relacionada con el concepto del círculo de esfera. El transporte de inventiva de creación aparece con el descubrimiento de la rueda como principio de fricción, con la rueda de metal aplicada aparece el transporte no natural en su -

comienzo que personal y no personal. Con las formas y las clases de rueda piedra, metal, madera.

El hombre las asocia con otros objetos que van desde objetos no inanimados. Los transportes expersonales de inventivas. Las carretillas, las carrosas, los carruajes, las hileras a base de ruedas y empujadas por esclavos, mostrados los carros de mula, los carros griegos y romanos jalados por caballos para usos privados, para el deporte y la competencia. Estas formas de vehículos constituyen en su aplicación el transporte de inventiva que se ejerce las geografías y las culturas presente formas diferentes en su uso y aplicación. Estas clases y formas de transporte eran de carácter privado y por la misma tendencia del estilo, a diferencia de los anteriores, que por la ausencia del estado el fin es el colectivo y natural.

La naturaleza de los medios del transporte determinan la forma del transporte. Los modos, del transporte natural determina el transporte natural. Los medios del transporte de in

ventiva, de creación determinan el transporte de inventiva. Esta clase de vehiculos dan origen a estas formas de transportes. El transporte natural y el transporte de inventiva sobre la base de vehículos diferentes. El fin de ambos tipos de transporte sobre la iniciativa de formas de organización, organización natural, organización social, el estado constituyen objetos y fines específicos en el uso. En este período histórico la agricultura y la ganadería se combina, no es muy difícil usar animales para arrastrarla a través del suelo, transformando así el arado con esto se amplía mucho la posibilidad de cultivar tenemos más extensas y aumentar dedimento de la tierra, los animales reciben mejor trato y se (constituyen) construyen los establos. Las grandes bestias son usadas para arrastrar el trineo no de esta manera el transporte de carga. Al lado de la aplicación y descubrimiento de la rueda se halla la diferencia. Las dos épocas que constituyen expresiones de vehículos y por lo tanto, clase de transportes naturales y de inventivas ocurren del siglo I, antes de nuestra era.

1.3 TRANSPORTES MIXTOS

Con la transformación de las relaciones naturales en relaciones sociales es decir, con la aparición de la sociedad y el estado como la forma superior acabada de ésta. Los objetos, los fines como los medios de transportes, cambian en su forma y en su contenido los medios de transporte natural, los medios de transportes de inventiva se funcionan, se mezclan, se combinan donde rigen u otras formas de medios y clases medias de transportes.

Los transportes mixtos son la unión de los medios naturales con los medios de creación o inventiva. Estos medios en su finalidad, en su uso, en función constituyen el transporte mixto que se basa en la armazón en la construcción de los vehículos del transporte sobre los elementos de la naturaleza y los elementos creados por la iniciativa e inventiva del hombre. En esta clase de medios se aprecia la finalidad del mismo carácter colectivo de uso y el carácter de uso privado.

El fin necesidad del lucro. Las formas mixtas de los medios de transporte se hacen sentir en forma elemental y rústica - del siglo III al siglo XVI de nuestra era. Donde el Estado y las formas históricas de este reviste formas específicas sobre la base del uso privado y la necesidad privada de la finalidad del transporte como aplicación de los medios de - transporte.

El transporte mixto es la forma más desarrollada de los medios de transporte, los naturales y los de inventivas. Ellos constituyen en sí mismos.

El transporte y la historia del transporte puesta con esta función coincide la aparición del estado como organización de los medios de transporte y planificación de la finalidad de los mismos.

1.4. LOS MEDIOS DEL TRANSPORTE

Los medios del transporte, los fines del transporte a través

del desarrollo social económico y político del hombre, la necesidad, la sociedad está íntimamente entrelazadas. Los medios del transporte natural. Los medios de transportes de inventiva los medios mixtos de transportes. Los medios de transporte históricamente constituyen en sí mismo los vehículos del transporte en el sentido etimológico, pues la palabra vehículo significa medio lo que sirve para hacer algo. Desde este punto de vista los medios son medios o vehículos de inventivas u artificiales, medios o vehículos mixtos que resultan de los unos y los otros. La finalidad u objetivo de estos medios, vehículos constituyen o determinan.

1.4.1 El transporte y el transporte en particular

El objeto del transporte está determinado por la naturaleza de los medios empleados. Cuando los medios son privados el transporte en su fin es privado cuando los medios son estatales, el transporte en su fin es colectivo. La naturaleza de los medios del transporte determina la clase o la forma del transporte así como sea la naturaleza de los medios de trans

porte hacia el transporte mismo. Históricamente se conocen tres (3) clases de medios de transporte en cuanto su fin y objeto:

- Medio del transporte privado del uso del transporte.

- Medios colectivos del uso del transporte

- Medios mixtos del uso del transporte

Estos pueden representarse fundidos:

Los naturales y de inventiva. En cuanto a la aplicación de los medios de transporte, el transporte puede ser elevado - también a la naturaleza de los medios:

- Transporte privado

- Transporte colectivo

- Transporte mixto

En la cual el Estado y las formas históricas del estado constituyen un tipo específico del uso y el uso del transporte.

2. CLASE Y FORMAS DEL TRANSPORTE

2.1 EL TRANSPORTE TERRESTRE

La humanidad evolucionó de los medios naturales y de los medios mixtos del transporte. Partiendo de estas clases de transporte, se concretó en las formas históricas del transporte que está seleccionado con los objetos del transporte.

El objeto del transporte determina la forma del transporte, así como es la naturaleza del objeto del transporte, así es la forma de transporte. El hombre, la sociedad está estrechamente unida al objeto de estas formas del transporte o tipo de objeto del transporte comprende formas históricas del transporte. El objeto más elemental y primitivo es la tierra, el mar, el río, el espacio aéreo.

Cuando la tierra es el objeto del transporte, éste determina el transporte terrestre. Cuando el objeto del transporte es

el mar, el transporte recibe el nombre de transporte marítimo, cuando el objeto del transporte es el río el transporte recibe el nombre de transporte fluvial. Cuando el objeto es el espacio, el transporte recibe el nombre de transporte Aéreo. En términos generales, esto es lo que constituye las formas del transporte analizaremos a continuación en su particularidad.

-¿Qué es el transporte terrestre?

El transporte terrestre es la forma más elemental y primitiva que conoció el hombre en su aparición. El transporte terrestre cuyo objeto es la tierra en su evolución, y desarrollo, **transformación** histórica y social. Presenta formas complejas y hasta las formas del transporte en general. Su dispersión de un punto a otro sobre la superficie de la tierra. En la línea del transporte terrestre se asocia el transporte ferroviario. El transporte mixto, el transporte auto-Motor con sus modalidades el transporte con vehículo automotor.

El transporte terrestre presenta un desarrollo desigual y combinado sobre la base de la geografía y el contexto cultural de las pruebas el transporte terrestre natural, transporte terrestre por inventiva, transporte terrestre mixto. Este tipo de transporte, el transporte terrestre como forma histórica del transporte, es una de las formas más evolucionada y que mayor progreso ha experimentado con relación a otras formas de transporte. Esto ha contribuido con la ciencia, en asocio con la técnica y la industria. El descubrimiento y la invención de elementos, de metales y de combustibles, de maquinaria concurre hacia la perfección y desarrollo de esta forma de transporte.

El impulso, la naturaleza y la eficacia de estas formas históricas en los últimos años, se presenta uno de los máximos progresos. En los cuales el Estado y las organizaciones que constituyen las formas de gobierno en forma jurídica y legales, ha hecho de esta forma de transporte un servicio.

El servicio del transporte terrestre se diferencia de acuerdo con la clase de Estado imperante en ese marco histórico. El uso del transporte terrestre hay que distinguirlo del uso del transporte como derecho. En la historia del transporte terrestre hay que distinguir el carácter de necesidad, el carácter de uso y el carácter de servicio del transporte terrestre.

El transporte terrestre es el más ejercido y de mayor uso sobre el planeta. Esta particularidad correspondiente a esta forma de transporte se explica en la estructura del planeta. La tierra sólida como objeto del transporte terrestre esto -destacadamente representa cuando mayor, por la disponibilidad y el ocaso a este tipo de transporte.

En los Estados y los diferentes clases de gobierno esta forma de transporte ha merecido de parte de la estructura jurídica y legal. Una mayor preocupación, por cuanto a través de éste se ha facilitado la mercancía, el mercado, el comercio. En el transporte terrestre se refleja el interés y la

naturaleza de los medios empleados para el Estado, para la garantía de este servicio.

Los objetos y la naturaleza de los medios de transporte en la historia de la vida política de estas instituciones, el Estado ha canalizado los medios naturales, los medios de inventivas, los medios mixtos de transportes y formas de transportes hacia una sistematización y cohesión en la necesidad el uso, el servicio del transporte terrestre, como finalidad del Estado.

2.2 EL TRANSPORTE MARITIMO

Su distribución de las aguas marinas sobre el planeta, ha expone su uso, necesidad y servicios de los mares. Se presenta la de forma en términos generales el principio del transporte marítimo una de las otras formas del transporte y del transporte marítimo.

-Qué es el transporte marítimo y cuál es la naturaleza del transporte marítimo?

El transporte marítimo de manera general, es aquella forma de transporte que tiene como objeto el mar, las aguas, marina. El transporte marino puede subdividirse en transporte marino de superficie y transporte marítimo de fondo.

Intrínsecamente el transporte marino de superficie se ha denominado transporte marino acentuado de aquellos medios de transporte, derecho de transporte cuya finalidad es desplazar se sobre la superficie de las en particular sobre las aguas del mar.

Esta forma de transporte unida a la supervivencia empleada por el hombre, la humanidad en el desarrollo, transformación de su cultura.

En sus comienzos esta forma de transporte de superficie era

realizado por el hombre sobre la base de cuerpos toscos y rudimentarios que hacía flotando manera empírica sobre los grandes porciones de las aguas, salidas del globo. Los mares

El transporte terrestre marítimo está produciendo técnica y científicamente y aneja en el desplazamiento de medios, vehículos en el fondo de los mares.

-Su-Marinas:

dentro de los mares jurídicas o legales de los Estados terrestres con el presente, estas formas de transporte en el derecho Internacional constituye una acepción de mayor interés por cuanto los vehículos que se desplazan sobre la superficie o sobre el fondo de las aguas de los mares, la estructura del derecho la define como continental del terreno y como una afunción de la soberanía de los Estados.

Este tipo de transporte, forma de transporte marítimo en materia jurídica y se presenta una de los máximos campos del

transporte marítimo, el uso, el servicio del transporte marítimo. La naturaleza del transporte marítimo está determinada por la clase de mar. En ese se entiende así como es la clase de mar; hacia será la clase de transporte marítimo-Mar cerrado-. Mar Abierto- El derecho Internacional, el Estado por intermedio de su estructura tiene la guardia del uso, el servicio, el derecho de estas formas de transporte, particularmente cuando los medios, los vehículos y los mares, en que se lleva a la práctica este servicio será de propiedad del Estado, lo cual requiere en estos casos de una reglamentación especial, por cuanto en ella está dada la soberanía del Estado. Esto es valedero para los vehículos que se desplazan sobre los ríos y sobre los mares.

2.3 EL TRANSPORTE FLUVIAL

El transporte fluvial otras de las formas intrínsecas del transporte. Este tipo de transporte tomaron de presente su naturaleza de las aguas. Las aguas pueden clasificarse en aguas abiertas y aguas cerradas. El transporte fluvial es

aquella forma de transporte en que el objeto es las aguas de los mares. Esta forma de transporte como el transporte marítimo corresponde al desarrollo de los pueblos en su aspecto cultural, social, económico e histórico.

Esta forma de transporte de la historia expresa los medios toscos, rústicos, en pleno cubre la superficie de este con la superficie de este -cuerpos flotantes-, imperfectos, cuerpos flotantes perfectos, cuerpos fluviantes técnicos y sofisticados.

El transporte fluvial como el transporte marítimo, ha servido para el desarrollo de los pueblos a través de las relaciones económicas, políticas y sociales. Este tipo de transporte puede ser comercial, militar, público, privado. De acuerdo como sea la finalidad que se propone el objeto del transporte. El transporte en aguas sobre ríos. Con los vehículos los objetos del transporte fluvial concuerdan las leyes sociales y jurídicas.

Los pueblos del área del mediterráneo en particular, Grecia, desarrolla sus estructuras estatales con relación de esta - forma de transporte y elaborase medidas de carácter de uso y de servicio que tienen un acercamiento con las leyes modernas y con anteposición en esta rama.

En general, este tipo de transporte se ha perfeccionado hasta el punto de adquirir reglas en materia de uso, y derecho de transporte en aquellas régimenes donde la geográfica el se caracteriza por el prelimini de eponades de manifiesto como de proporciones de masa liquidas, Europa, América, África, está forma de transporte como el anterior presenta un desarrollo general y coordinado.

Comprende este tipo de transporte, manifiesta empírica y rústicos basados en la reglamentación de la costumbre y en otras países formas técnicas y reglamentada sobre colegios y reglas humanizantes. Presenta características semejante al transporte;

a) Transportes fluviales en ríos abiertos.

b) Transporte fluvial en ríos cerrados.

Este tipo de transporte está generalizado en Managua, Estados Unidos, el otro tipo de transporte en America.

El transporte fluvial en sus ríos abiertos, consiste en el desplazamiento de medios de transporte en masas de agua - con extensión infinita. El transporte en ríos cerrados es que se emplea con meslinde transporte en aguas dulces con extensión cerrada.

La primera forma de transporte fluvial tiene propensión IN ternacional facilita el intercambio económico y cultural, jurídico entre Estados.

El transporte fluvial de tipo cerrado facilita la unidad de los-pueblos perifericos con los demás pueblos centrales de un mismo pueblo o Estado.

Constituyendo de esta manera el desarrollo intermunicipal

entre la periferia y el centro facilitando de éstas pruebas intermediarios. En materia de transporte interno y externo fluvial el turismo se se auxilia de principios de carácter legal que reglamento el turismo como expresión de uso, derecho y servicio de esta forma histórica de transporte. El objeto de esta forma de transporte ha recibido de parte de las formas históricas del Estado y los gobiernos y un interés especial dentro del concepto de carácter Nacional el internacional de las aguas desde los tiempos antiguos esta forma de transporte estuvo vinculada al criterio de la seguridad en materia de la soberanía de las pruebas las guerras internas, las guerras externas, las guerras Nacionales e Internacionales han contribuido a la evolución de estas formas de transporte.

2.4 EL TRANSPORTE AEREO

Es la más acabada y la más importante de todas estas formas de transporte. Esta forma de transporte como las otras tiene historia. Esta historia se relaciona con el desarro

llo social cultural y pública. Esta forma de transporte se inicia en los puntos anteriores con criterio de imitación. Esta imitación se desplaza hacia las áreas y los fenómenos celestes. El hombre quiso reproducir en su cuerpo las cualidades de los pájaros. En ese sentido los pueblos primitivos competían con los áreas arrojándose desde las alturas la mitología conoce la civilización del inicio de esta forma de transporte en el caso de Icaro. A través del mito de icáro y las inventivas dieron la posibilidad del surgimiento de la forma del transporte aéreo en los tiempos contemporáneos la aviación en su forma general como expresión de esta forma de transporte sólo se perfecciona del 19 al siglo 20. Esta forma de transporte como las anteriores está estrechamente unida con la estabilidad seguridad y protección del Estado. En el transporte aéreo se suman los factores positivos de las ciencias en particular, la física, la química, la industria, la técnica, que es el transporte a sello y cual es la naturaleza del transporte aéreo. El transporte aéreo es el desplazamiento de medios de transporte de un punto a otro en el espacio.

El transporte aéreo tiene ramificaciones:

- El transporte Aéreo Comercial
- El transporte Aéreo Militar
- El transporte Aéreo Investigativo

Dentro de esta última forma de transporte están los satélites, los cuales representan lo más complejo en este campo del transporte con el receso de la velocidad, las distancias se han acortado. En este campo del transporte la forma de expresión referente lo más avanzado comprende el transporte, necesidad, el transporte servicio, el transporte de derecho de uso, usufructo de transporte. En los últimos años, el transporte aéreo refleja los adelantos y modernización del Estado, contemporáneo el cuento, los medios facilitando por esta para el crecimiento civil y constitucional de este tipo de transporte. Todas estas formas y clase de transportes han tenido presencia en la historia particular de los pueblos de Colombia, donde de una y otra

forma las leyes del Estado y las normas codificaciones de carácter civil y penal refleja la mayor o menor capacidad de los sujetos, objetos y servicios en materia de responsabilidad inmediata y mediata remoto de parte de las personas naturales y jurídicas que participan en la prestación de este tipo de transporte.

El transporte fluvial de tipo cerrado, facilita la unidad de los pueblos periféricos con los demás pueblos centrales de un mismo Estado.

Constituyendo de esta manera el desarrollo intermunicipal entre la periferia y el centro facilitando el desarrollo jurídico y administrativo de estos pueblos intermediarios. Esas materias de transporte interno y externo fluvial, el turismo se auxilia de principios de carácter legal que reglamenta el turismo como expresión de uso, derecho y servicio de esta forma histórica de transporte. El objeto de esta forma de transporte ha recibido de parte de las formas históricas del Estado y los gobiernos un interés especial dentro del concep

to de carácter Nacional e INternacional de las aguas desde los tiempos antiguos esta forma de transporte estuvo vinculada al criterio de la seguridad del Estado.

3. ESTRUCTURA CONSTITUCIONAL DEL SERVICIO DE TRANSPORTE CON VEHICULO-AUTOMOTOR EN COLOMBIA

3.1 EL SERVICIO PUBLICO DE TRANSPORTE CON VEHICULO AUTOMOTOR EN COLOMBIA.

Para entrar a saber como es el servicio publico de transporte con vehiculo-automotor en Colombia es necesario que abordemos el problema de la naturaleza constitucional, para luego abordar el problema de la estructura civil y legal del servicio de transporte. A este respecto la constitución en Colombia, es necesario que abordemos el problema de la naturaleza constitucional en Colombia en su artículo 30: "Se garantiza la propiedad privada y los demás derechos adquiridos con arreglo a las leyes civiles" por persona jurídica o naturales, las cuales no pueden ser discriminadas ni vulnerados por leyes posteriores. Cuando la aplicación de una ley expedida por motivo de utilidad pública o

interés social, resultare con la necesidad reconoce la pre
la misma ley el interés privado deberá ceder al interés -
público. Como se puede observar en la interpretación de
este artículo, la esencia y la forma intrínseca de la so
ciedad en Colombia es la propiedad privada sobre los medios
e instrumentos de trabajo. El carácter constitucional y le
gal del Estado se expresa: "Se garantiza la propieda priva
da". El transporte en general se rigen por este principio
constitucional; el transporte terrestre con vehiculo auto-
motor en Colombia es estructurado constitucional y civil -
mente por el artículo 30 de la Constitución:" Y los derechos
adquiridos con prestotitulo" el transporte y el servicio de
transporte con vehiculo automotor en Cölobia se enmarca de
dentro de la formas contractuales y extra-contractuales ge
neral se pueda acreditar en posiciones de este servicio.

"Un arreglo a las lyes civiles". El servicio de transporte
general y el servicio de transporte en Colombia, con vehicu
lo auto-motor. Este sujeto a los objetos, sujetos, solemn
dades, fines y principios que materia civil establece de ma
nera general el có digo civil en armonía con la estructura
constitucional, el expresado en el artículo 30 que sirve de

fundamento constitucional: "Por persona naturales o jurídicas". El transporte y el transporte con vehículo automotor en Colombia concordancia con el código civil y de procedimiento anuncia o describe que materia de derecho, servicio o usufructo de transporte auto-motor pueden intervenir las personas naturales los particulares. Los controles que realizan el Estado en materia de servicio prestación de transporte - con auto-motor con las partículas bien sea sobre cosas personas, En este mismo sentido, el Estado puede en materia de transporte con vehículo automotor contratar con personas jurídicas privadas y con personas jurídicas oficiales y con - personas jurídicas. "Por motivos de utilidad pública o interés social" en el transporte en general, y particular con vehículo automotor el Estado puede poner fin encima de los - interés privados, los intereses y la utilidad pública. En - este sentido el transporte con vehículo automotor es regido por el artículo 30.

En la segunda parte de este artículo que representa la estrecha constitucional del objeto, los medios y el fin del trans-

porte auto-motor en Colombia encontramos la posibilidad de hoys paciro del objeto y los medios y el fin del transporte automotor: "la propiedad es una función social". El transporte con vehiculo auto-motor debe ser conectado hacia este sentido, el transporte auto-motor entra los mares de la expresión y con los efectos y resultantes en materia civil que éstos conlleva: "La indemnización previa", sobre la base del artículo anterior la materia de transporte con vehiculo Automotor hay que destruyen lo siguiente, la reglamenta, planificación de servicio de transporte y el transporte automotor: artículo 16 "y para asegurar el cumplimiento de los deberes sociales del Estado y de los particulares".

El Estado en materia de servicios de transporte con vehiculo automotor obliga a las personas naturales y las personas jurídicas al cumplimiento de este contrato de la misma manera el artículo 32 en sus aportes reafirma el carácter del servicio del transporte con vehiculo-automotor"y en los servicios públicos y privados".

El servicio del transporte en Colombia con vehiculo automotor determina formas y desde responsabilidad y culpabilidad con base en este artículo responsabilidad civil de las personas naturales frente al Estado y responsabilidad del Estado frente a los sujetos de la presta ciudad servicio del transporte. Sobre la base y la existencia de estos presentes constitucionales en la práctica el transporte automotor en Colombia participe de tres arios; para los cuales existe normas de carácter constitucional y civil más objetivo debido a la misma naturaleza del transporte:

1. Transporte Municipal con auto-motor
2. Transporte Intermunicipal con vehiculo auto-motor
3. Transporte Nacional de transporte con vehículos auto-motor.
4. Transporte intermunicipal con auto-motor

Cada una de esta clase de vehiculo automotor en Colombia se rigen por la estructura del artículo 30,32,62,79, la diferencia se presenta en el marco de los objetos, los fines de este

tipo de transporte.

En el primer caso del transporte auto-motor Municipal por el general es un transporte de servicio de los particulares para con los particulares, pero inscrito en las normas constitucionales, pero inscrito en las normas constitucionales y civiles tanto en su forma como en su contenido. Estos se analizan a través de la flota de Buses de servicios Municipal, cuya existencia comienza a partir del siglo XIX y se perfecciona en las instituciones del siglo XX. Las medidas en materia de reglamentación, orientación y reorganización se basa en la estructura del gobierno local y en los mecanismos de la estructura local departamental. Estas normas son las pertenecientes a la:

- Cantidad
- Calidad
- Precios de pasajes
- Aspectos preventivos
- Aspectos administrativos
- Capacidad civil
- Responsabilidad civil

Entre las partes; tanto jurídicas, natural. Estas tareas son llevadas acabo en coordinación en el instituto de Transporte y transporte y el gobierno departamental. En área de transporte Municipal: Tinuren se desempeña en el desplazamiento de casos. Constituyendo el transporte comercial Municipal. comercial se mueve entorno de las normas estatales el Código de Comercio y el código civil, en aquella del objeto del transporte y los sujetos que participa en él. En parte civil, en cuanto a lo que se refiere a la capacidad y responsabilidad de las personas para cumplir con estas tareas. El transporte municipal también reviste la forma en vehículos auto-motor en el tratado de valores representado en joyas, dinero, y otros casos de valores, en este tipo de transporte la observación de las reglas y los principios en materia civil son más objetivos. La culpa y las clase de culpas es propio de estos clases de transporte. Por lo general, se lleva a cabo por Entidades privadas.

-El transporte Intermunicipal:

Es el que se realiza entre los pueblos limítrofe con los pueblos del Municipio y el Municipio. Es mixto servicio de transporte sobre persona y sobre cosas. Las medidas de orden legal y civil comprende estas dos (2) áreas de las tareas de este transporte.

-El transporte Nacional de transporte con vehículo-auto-motor:

Este tipo de transporte comprende el intermunicipal, el intermunicipal lo cual constituye el transporte Nacional de transporte en auto-motor. Se rige por la misma leyes y normas de carácter constitucional y civil general rige para el objeto de transporte, las personas del transporte, los fines del transporte y los medios del transporte donde se ocupa el Instituto Nacional del transporte.

-Transporte Internacional de transporte con vehículo-automotor:

Este tipo de transporte es el que se desarrolle fuera del territorio

rio Nacional.

Tiene niveles semejante a las anteriores es decir es:

- 1-Servicio de transporte sobre persona
2. Servicio de transporte sobre cosa
- 3.Servicio de transporte sobre valor.

En el primer caso el transporte se encarga del desplaza de las personas de un puente del país hacia la geografía de otro país. Este tipo de transporte Internacional recibe el nombre de transporte de pasajero. En el segundo caso el transporte se basa en el desplazante de cosas. Este recibe el transporte comercial. Entre pueblos de distinta terrenal Nacional. Este tipo de transporte se realiza entre los pueblos fronterizos: Venezuela, Ecuador, Perú, Brazil, Panamá y otros. La tercera forma de transporte Internacional es el que se encuentra encargada de tramitar objetos de valor. Estos valores pretende estar representado en dinero, documentos, fallos y otros valores. En este tipo de transpor

te Internacional es el que se encarga de tramitar objetos de valor. Estos valores prestese estar representado en dinero, documentos, fallos y otros valores. Las normas de carácter legal y constitucional por más objetivos y variados.

3.2 DESCRIPCIONES ESTATALES

En Colombia el Estado en materia de transporte con vehículo auto-Automotor en los distintos niveles, este transporte

1.Usufructo de transporte servicio de transporte de persona.

2. Usufructo de cosa, transporte (servicio de transporte de persona),transporte comercial con auto-motor.

3. Usufructo de transporte sobre valores, transporte de seguridad de valores. El estado ha creado diferentes mecanismos,institucionales estatales encaminada al mayor cumplimiento de formas de usufructo del transporte en Colombia,- con vehículo auto-motor:

1. El Ministerio de comunicaciones con la respectiva zona

de la carecteres y caminos vecinales.

2. La comisión permanente del congreso en la zona del camino del porque de auto-motor.

Éstas comisiones comprende aspectos:

-Técnicas

-Jurídicas

-Legales

-Constitucionales

La estructura constitucional en Colombia se enmarca en el artículo 30 de la Constitución y el artículo 32. En el uno se consagra disposiciones estatales aplicables ala propiedad y los elementales de la propiedad. El usufructo, el dominio en la parte inicial de este artículo en su inciso primero, parte de este inciso: "se garantiza la propiedad privada y las demás derechos adquiridos con postulado, con arreglo a las leyes civiles". El transporte en Colombia tiene una disposición fundamental que es la consignada en el artículo 30. Además, de esta se encuentra las expedidas -

por el senado y el Congreso de la República en materia de servicios públicos. Artículo 76,79.

3.3 REGLAMENTACIONES ESTATALES

Los principios constitucionales como disposiciones generales consagradas en las normas antes que enunciamos se presentan las disposiciones en materia de historia vehículo auto-motor. Estas normas en armonía con los colegios y los particulares de Policía, Municipal, Comercio, Penal y civil.

Estos esbozos en las distintas áreas del derecho pero orientado no hacia las reglas del transporte con vehículos auto-motor constituyen la reglamentación Estatal. Artículo 32 - de la constitución, artículo 103 Código Penal, artículo 192 - Código Penal, artículos sobre seguros de transportes, artículos sobre responsabilidad, culpabilidad y culpabilidad civil. Además de estas series de reglas y reglamentaciones existe una serie de reglas (decretos y decretos leyes), dictado por organismos que existen para suplir la necesidad en esta área.

El estado en este campo del transporte auto-motor dentro de las reglas, las modalidades de orden dispositivos, reglamentales en la mejora, fiscalización, precio y estas medidas, van dentro del aspecto técnico, jurídico, por el aspecto científico, principios de orden constitucional y legal se encuentra plasmado ordenamientos de carácter intervencionista y planificado.

3.4 PLANIFICACION E INTERVENCION ESTATAL

Debido al papel que representa el transporte con vehículos automotor en el proceso económico, el Estado considera que es necesario la planificación e intervención Estatal en esta actividad. Este doble objetivo se manifiesta a través de la legislación colombiana del transporte, en donde el Estado delimita las formas de prestación de este servicio y las relaciones y efectos en esta actividad, tanto de las personas naturales como los jurídicos de servicio público o privados.

Es así como vemos que el Estado a través del Instituto Nacional del transporte "INTRA", regula toda la actividad - transportista en Colombia, en coordinación con los Institutos, secretarías e inspecciones de tránsito del país.

El Estado a través del INTRA, planifica e interviene el transporte automotor regulándolo, en todas sus formas de organización, reglamentación de rutas. Esto se aprecia en las normas tales como el título IV, del libro cuarto del código de Comercio, regula el transporte terrestre (artículos del 981 al 1.035 del C. de Co), en el cual están los parámetros en los cuales debe circunscribirse el aspecto - contractual en la actividad del transporte. También se puede establecer esta planificación e intervención cronológicamente desde Agosto 23 de 1955, en el cual se nacionaliza el control y vigilancia del transporte y tránsito de vehículos. Igualmente, un conjunto de normas y reglamentaciones desde esa fecha hasta nuestros días, por los cuales el Estado planifica e interviene el transporte automotor.

4. ESTRUCTURA CIVIL DE LA PRESTACION DEL SERVICIO DE TRANSPORTE CON VEHICULO AUTOMOTOR EN COLOMBIA

4.1 NOCIONES FUNDAMENTALES

El transporte puede ser estudiado desde un doble punto de vista: económico y jurídico. La ubicación del transporte dentro del contexto económico en Colombia más es de mucha utilidad en esta exposición, resaltar su importancia. Precisamente debido a su papel dentro del proceso económico el Estado considera que dejar esta actividad libre de trabas intervencionistas implicaría grandes riesgos para un desarrollo armónico y por ello la declaró como de servicio público, lo cual se vé en el artículo 983 del código de Comercio, parágrafo con todas las consecuencias que tal declaración acarrea.

Esa manifestación ha sido fundamento a partir del cual el intervencionismo estatal se ha intensificado día a día en la actividad transportista. Ella se cumple a través del Instituto Nacional del transporte (INTRA), organismo que sujeta todas las empresas transportadoras terrestres a su control, y el cual va desde la imposición de formas sociales de organización hasta la reglamentación de rutas, concesión de las mismas, etc. Este fuerte intervencionismo Estatal pone de presente como de los atributos que, se ha dicho, caracterizan al derecho comercial y es un fuerte publicación.

El código de Comercio regula integralmente, los diferentes tipos de transporte que existen teniendo en cuenta el medio utilizado. Así se ve que el título IV del libro cuarto del código regula el transporte terrestre (artículos 981 a 1.035), el título IX, del libro quinto, primera parte (de la navegación), habla del transporte marítimo (artículos 1578 a 1.665) y el capítulo XII de la segunda parte de la aéreo artículo 1.874 a 1.889).

Esta regulación integral del transporte, apenas aparece en el nuevo código de comercio, anteriormente en la legislación derogada, sólo se regulaba el transporte terrestre y el marítimo.

Debe advertirse que el código de comercio actual regula el contrato de transporte, el cual cobija tanto a los empresarios de transporte privado como público, según se puede deducir claramente de lo establecido en el artículo 983 del código de comercio, en relación con los artículos 31 y 34 del Decreto 3130 de 1968, que habla de las empresas comerciales o industriales del Estado y las empresas de economía mixta, para someter los contratos que dichas entidades celebran con los particulares a las regulaciones del derecho privado.

A cerca del carácter comercial del transporte no queda actualmente ninguna duda, se lo ha dado el nuevo código de comercio a pesar de que en el código Código civil se regula como contrato civil "el arrendamiento del transporte, a

partir de los artículos 2070 y siguientes, regulaciones estas que tiene operancia únicamente cuando se trate de contratos de transporte no celebrados por empresas transportadoras, esto es por entidades que, organizadas bajo las formas legales, tengan como objeto la explotación de la actividad transportista. Así se deduce claramente de lo establecido por el artículo 20 del código de Comercio, en su numeral 6, que considera mercantiles para todos los efectos legales "las empresas de transporte de personas o de cosas a título oneroso cualquiera que fueren la vía y el medio utilizados".¹

Este numeral parece considerar como requisito para que las empresas de transporte se consideren actos de comercio el de que sea una actividad a título oneroso, pero si se tiene en cuenta que nadie se va a organizar empresarialmente con ánimo no especulativo, el requisito mencionado sobra, pues

1. CODIGO DE COMERCIO, Numeral 6, artículo 20.

es de la naturaleza de todo cometido empresarial el obtener utilidades, lo cual no se puede lograr si no existe el concepto de onerosidad.

4.2 ETIMOLOGIA

CONTRACTUAL: Lo pactado dentro del contrato, lo que es a consecuencia del contrato.

EXTRACONTRACTUAL: Por fuera de lo contratado, pero con relación directa o indirecta con alguno de sus elementos.

DESTINATARIO CONSIGNATARIO: Persona a quien van dirigida las cosas o personas transportadas.

FLETE: Precio, valor del servicio de transporte.

REMITENTE: Cargados persona que encarga el transporte necesita hacer transportar movilizar de un lugar a otros casos o personas.

RESPONSABILIDAD: Posibilidad jurídica de hacer sufrir las conse-

cuencias, a quien ha sido el autor de un daño.

TRANSPORTE: Medio o vehículo para transportarse de un lugar a otro cosas o personas.

TRANSPORTADOR: Personas que transporta cosas o personas de un lugar a otro.

4.3 EL CONTRATO DE TRANSPORTE

El transporte es un contrato por el cual una persona (el transportista o porteador) se compromete mediante una remuneración, a movilizar de un lugar a otro a una persona.*

El artículo 981 del Código de C. lo define diciendo que es un contrato en que una de las partes se obliga 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 a entregar estas al destinatario. El contrato de transpor

* En lo esencial todos los autores coinciden en la definición del contrato de transporte, en enfatizar como sus elementos: a) la obligación, de movilizar una persona o cosa de un lugar a otro; b) a cambio de una remuneración. Véase por ejemplo: a Messineo Francesco. Manual de Derecho Civil y Comercial, Tomo V, p.p.55-212.

te se perfecciona por el sólo acuerdo de las partes y se probará conforme a las reglas legales.

En la definición legal se determinan claramente los elementos del contrato, los medios de transporte y lo que constituye el objeto del mismo.

También podrá perfeccionarse por simple adhesión, pero en todo caso se ajustará a las disposiciones legales y a los reglamentos oficiales sobre la materia.

4.4 NATURALEZA JURIDICA DEL CONTRATO DE TRANSPORTE

A pesar de que en la actualidad se trata de una discusión estéril en consecuencias por existir una completa reglamentación de tal contrato en el código de comercio, es bueno advertir que anteriormente tanto doctrinaria como legislativamente se hacía participar al transporte de otros tipos de contrato. así por ejemplo, el artículo 264 del derogado código de comercio terrestre decía que el transporte "participa del arrendamiento de obra de empresa del depósito y el artí -

culo 2070 del código civil lo refiere como arrendamiento de transporte".

Doctrinariamente se lo ha considerado como un mandato, una locación de cosas o de servicios o jurídicamente como un depósito.

La tendencia que consideraba el transporte un mandato está completamente abandonada, pues el mandato supone la realización de un acto jurídico y en cambio el transporte supone la realización de operaciones materiales.

Se ha dicho también que el transporte no es más que un depósito de una cosa en manos del transportador, quien queda con la obligación de custodiarla y restituirla. Pero si bien en el transporte se encuentran involucradas obligaciones propias del depositario, lo cierto es que el depósito es si se quiere, estático, en tanto, que el transporte es dinámico en la medida en que implica la movilización del objeto entregado - al transportador.

Igual fenómeno se presenta en relación con la locación de cosas. En esta última figura la cosa locada (el vehículo), se loca como bien mueble con carácter también estático lo que no ocurre con el transportador. Igual fenómeno se presenta en relación con la locación de cosas. En esta última figura la cosa locada (el vehículo) se loca como bien mueble con carácter también estático lo que no ocurre en el transporte. Tampoco puede hablarse de locación de servicios pues además, de que en ésta el transportador quedaría vinculada por una relación laboral que no existe tratándose del transporte, no se presenta el fenómeno único de la subordinación laboral, sino que existe la obligación de desplazamiento que implica la necesaria utilización de un medio de transporte, no existe duda, entonces de que se trata de un contrato con autonomía propia aunque en él se encuentran elementos del contrato de depósito. En eso son unánimes la doctrina y las legislaciones.

Es también concepto general el de que es un verdadero contrato el que se celebra entre el remitente y el transportador, aunque inicialmente se le pretendió negar ese carácter

en virtud de que existe un fuerte intervencionismo estatal que hace que toda la actividad transportadora tenga como obtener previamente el permiso o concesión estatal como sucede en Colombia, pues de acuerdo con el artículo 983 del Código de C. el gobierno a través de los organismos creados al efecto, tiene atribuciones para fijar las características de las empresas tanto de servicio público como de particulares; las tiene igualmente para fijar las condiciones de creación y funcionamiento; de las autorizaciones para la creación de empresas transportadoras, para autorizar tarifas y fijar itinerarios o rutas. Esto lo hace en virtud de la potestad reglamentaria que le concede el artículo 997 del Código de C. entre otros. Tal reglamentación se refiere al funcionamiento de las empresas de transporte, especialmente en cuanto a la seguridad de pasajeros, carga, higiene, y seguridad de vehículos, horarios, itinerarios y reglamentos, etc a tarifas de dichas empresas y establecerá la escala de sanciones por la violación de normas legales y reglamentarias. Es igualmente un contrato de carácter consensual, aunque siempre se ha discutido a cerca de la naturaleza

za consensual o real de este contrato. A pesar de que en virtud de expresa norma legal (ART. 981 del C. de C.), actualmente se considera este contrato como consensual, doctrinariamente, se sostenía que era un contrato real y que el mero acuerdo de las partes no constitucional sino una promesa de contrato. Hoy pues no queda duda que la entrega de la cosa no es más que un acto de ejecución del contrato. De allí que sea obligación del remitente entregar la cosa y de ahí también que las obligaciones propias del transportador sólo empiecen a partir del momento en que la cosa le es entregado para el transporte oneroso y de adhesión. Las cláusulas del mismo son en forma unilateral por el transportador y muchas veces ni se quiere por él, sino por el gobierno directamente, así lo dice el artículo 981 del C. de C.

De otro lado, el carácter de servicio público de la actividad transportista y el hecho de que toda empresa transportadora necesita de la autorización Estatal para poder empezar a funcionar, hacen que una vez constituida, ella se encuentra en la obligación y no mera potestad, de prestar el ser

vicio público de transporte. Es lo que quiere significar el artículo 989 del C. de C. cuando expresa:

Que el transportador estará obligado a conducir las personas que las cosas cuyo transporte se le solicita, siempre que lo permitan los medios ordinarios de que disponga y que se cumplan las condiciones normales y de régimen interno de la empresa, de conformidad con los reglamentos oficiales.²

Esta obligación de contratos tiene además, la imposición legal de que el contrato debe ejecutarse en el orden que se haya celebrado (artículo 990). En el supuesto de que no se pueda determinar dicho orden o si se presenta una simultaneidad en las solicitudes de celebración de contratos, se debe estar a lo que establezcan los reglamentos. En estos se debe especificar a pesar de que no se consagra norma expresa al respecto, que contrato se debió preferir cuando se presentan dos solicitudes simultáneas para itinerarios de diferentes extensión.

2. CODIGO DE COMERCIO artículo 981 inciso 1o.

Es importante anotar que las reglamentaciones y fijaciones de condiciones para celebrar contratos de transporte se refieren únicamente a las empresas mereantiles que son los verdaderos sujetos comerciales, porque si se trata de personas individuales que actúan como transportistas, por ejemplo, un dueño de una embarcación pequeña, la forma de contratación debe entenderse libre y no sujeta a reglamentaciones oficiales.

Debe observarse que el contrato de transporte seguirá siendo comercial, aunque el transportador no esté organizado bajo la forma de empresa, pues el artículo 995 sólo lo excluye de la regulación mercantil cuando se trata de transporte gratuito; pero si es oneroso habrá que considerarlo comercial, bien sea por uno de los sujetos del contrato un comerciante para quien el acto será comercial (artículo 22 del C. de C.), o bien considerándolo intrínsecamente comercial por haber asimismo especulativo o por constituir acto de intermediación.

4.5 ANALOGIA DEL CONTRATO DE SERVICIO DE TRANSPORTE CON VEHICULO AUTOMOTOR

De acuerdo con el concepto de cosa, debe entenderse que constituye o puede constituir objeto de transporte tanto la mercancía o bien corporal mueble que sirve o se utiliza en el tráfico mercantil como cualquiera otra cosa, (aunque algunos autores niegan que la transmisión de noticias sea un contrato de transporte por no existir allí un desplazamiento de una cosa para ellos lo transportado necesariamente tiene que ser un bien corporal). En este sentido sería transporte la movilización de los muebles y enseres de una cosa que normalmente se conoce como contrato de mudanza a pesar de que en este contrato existen además de la organización de transportar una cosa de un lugar a otro, cierto tipo de obligaciones preliminares y posteriores a transporte mismo como por ejemplo, el empalme de las cosas; también sería un contrato la movilización de paquetes postales y de noticias a través de cartas o tarjetas a pesar de que en este caso la regulación no sea la del C. de C, sino una reglamentación especial que se encuentra en

normas separadas. Sobre esto existe en el decreto 3049 de Diciembre 14 de 1968 una reglamentación que permite deducir que los servicios de telecomunicaciones de correspondencia pública, postales de radio difusión y televisión están a cargo de establecimientos públicos (artículo 30) y los contratos a estas materias atinentes se rijan por normas especiales que expida el ministro de comunicaciones (artículo 37), por ello este tipo de transporte no queda regulado por el código de Comercio, este era también el sentir de la jurisprudencia colombiana "el asunto de las encomiendas postales no encaja ni en los contratos civiles ni en los administrativos. Se relaciona más bien con la prestación de un servicio público, como una atribución del Estado mediante la paga de una tarifa o aporte del ciudadano en el sostenimiento de una empresa necesaria para los fines de intereses colectivos. Igualmente, sería transporte el remolque de carros; los servicios de funiculares y telesféricos, la transmisión de noticias a través de cables, a pesar de que sobre este punto no exista acuerdo en la doctrina.

4.6 CLASES DE ELEMENTOS

La razón de ser del convenio estaba en que una persona (llamada remitente o cargador) necesita hacer transportar o movilizar de un lugar a otro una cosa o así mismo y por ello acuerda con otra persona (el transportador) para que asuma la obligación de desplazamiento de la cosa o persona.

Como contraprestación, el transportador recibirá por el cumplimiento de su obligación, una remuneración que el código llama precio pero que con mayor amplitud puede llamarse compensación. Al hablar de compensación se admite de hecho la posibilidad de que el transportador reciba bien dinero o bien algún otro objeto o especie sin que por ello se desnaturalice el contrato de transporte y se configure otro tipo de contrato.

Es natural que en una actividad tan intervenida como la transportista el precio o flete del transporte, esté determinado previamente por reglamentación establecida a nivel general,

pero nada se opone a que ciertos empresas puedan pactar dichas tarifas y en ese caso la remuneración se acuerde en especial se habla de cosa y no de mercancía a pesar de que - el artículo 1.634 del C. de C. utiliza el concepto específico de mercancía al hablar de transporte marítimo, porque este último concepto es más restringido que el primero y utilizarlo equivaldría excluir el contrato de transporte cosas que no encajarían dentro de aquel concepto. En efecto doctrinariamente se distingue la mercancía diciendo que son cosas corporales, tangibles con identidad física, susceptibles por lo tanto, de ser dañados, transformados o transportadas y que tiene una función momentánea de ser objeto de circulación mercantil. En este sentido se dice que la palabra mercancía sirve para enfatizar el destino de una cosa al comercio o tráfico mercantil mientras que la expresión cosa no - conlleva necesariamente tal nota.

El destinatario o consignatario; Es la persona a quien - van dirigidas las mercaderías o cosas puede ser el mismo remitente o persona distinta. En el código de comercio, el

artículo 1.008 lo considera como parte del contrato, con esa afirmación se clarifica una cuestión que es objeto de posiciones encontradas en la doctrina casi general.

4.7 DIFERENCIA CON OTROS CONTRATOS

En muchas ocasiones se puede dar el caso de que el transporte vaya unido a otro tipo de contrato como en el caso de componentes, en donde el vendedor pacta con el comprador transportable la cosa al lugar que este designe; en el contrato de suministro en donde el proveedor acuerda con el consumidor enviarles las cosas que suministra a lugar que se señale. En todas estas situaciones existen las obligaciones y responsabilidades de dos tipos diversos de contratos por lo que se hace necesario determinar, en el caso de fijación de responsabilidades, con base de las propias de cada contrato se van a concretar el artículo 995 se refiere al transporte como accesorio de un contrato de trabajo y expresa que cuando es prestado por un patrono a sus trabajadores con sus propios equipos será considerado como un contrato accesorio del contra-

to de trabajo. Es decir, si fuere del caso exigir del transportador responsabilidades originadas durante el transporte, esas responsabilidades se fundamentaría en la relación laboral, Para ello de acuerdo con la norma citada es requisito que los medios de transporte pertenezcan al patrono, porque si el servicio es prestado por un transportador independiente, las responsabilidades son las del transporte por configurarse allí tal contrato.

Igualmente se refiere el artículo 996 del C. de C. al transporte prestado en forma de suministro (suministro de servicio de conformidad con el artículo 968 del C. de C.). En este caso concurren dos contratos simultáneamente, pero como el objeto de la prestación de cada uno de ellos es diverso, las obligaciones y responsabilidades del proveedor transportador se pueden delimitar clara y autonomamente según se trate de las que surjan del suministro o del transporte.

Otro caso concurrencia del transporte con otro contrato es en las compraventas en donde se pacta como obligación del

vendedor colocar la cosa vendida en el lugar designado por el comprador. Lo primero que debe aclararse.

5. OBLIGACIONES Y DERECHOS DE LAS PERSONAS QUE PRESTAN EL SERVICIO CON VEHICULO AUTOMOTOR

5.1 CON RELACION AL QUE LO EJECUTA

5.1.1 Obligaciones

Las personas que se dedican a la prestación del servicio de transporte automotor, se les conoce como transportadores y - sus obligaciones por esta actividad son:

1o. Recibir en el lugar convenido la carga que se comprometió a transportar y custodiar hasta su entrega.

2o. Efectuar el transporte en las condiciones estipuladas en el respectivo acuerdo dentro de las plazos convenidos y por el medio también acordado, sino se estipula el término dentro del cual ha de transportar las cosas dice el artículo -

982 de deberá hacerlo dentro de un término prudencial habrá que recurrir a peritos quienes para dar su dictamen, tendrán en cuenta el medio de transporte utilizado, el estado de los vías y otra serie de dificultades que puedan haber impedido al transportador el cumplimiento oportuno de esta obligación.

Si el transportador incumple esta obligación de transportar en tiempo razonable la mercancía deberá indemnizar los perjuicios que le conseqüían al remitente o al destinatario.

La obligación del transportador cesa cuando los medios ordinarios de que dispone no se lo permiten o se lo impide al régimen interno de la empresa de acuerdo con las reglamentos oficiales, pero si a sabiendas de que esa imposible efectuar el transporte celebra el contrato, se hace responsable por su incumplimiento. Si se presenta algún retardo no imputable a él, tampoco es responsable. Así se deduce del artículo 1.026, último inciso, De C. de C.

Entregar las cosas recibidas al destinatario. El está obligado a entregar lo que consta en la carta de porte o documento de remesa. Si allí se establece la obligación de entregarlas a paso, cuenta o medida. Se entiende que ha cumplido su obligación cuando entrega el peso o la cantidad o medida de la cosa transportada (esto puede apreciarse en el artículo 1.027 del C. de C.).

Si se trata de cosas que por su naturaleza sufran reducción en el peso o volumen por el sólo hecho del transporte, como animales o ciertos líquidos o gases, la obligación del transportador se cumple cuando entrega las cosas con la misma normal determinada por la costumbre o por las reglamentos (artículo 1.016 C. de C.).

La responsabilidad del transportador por la falta de entrega o la entrega no oportuna de la cosa transportada o por daños empieza desde el momento en que ella entra en la órbita de su poder y hasta que es entregada a satisfacción al destinatario o su recomendado. Dicha responsabilidad cesa

también una vez hayan transcurrido cinco (5) días contados a partir del fijado para su entrega o del osciso que le ha debido dar al transportador sobre el hecho de la llegada de la mercancía y de su derecho a reclamarlo. Pero tampoco se crea que el transportador se exime de toda responsabilidad no el asume el papel de simple depositario con las obligaciones y consecuencias de tal.

El transportador, en cuanto al transporte de pasajeros, según el artículo 982 C de C. está obligado a conducir a pasajero sano y salvo al lugar o sitio convenido dentro del término y por medio y clase de acuerdo con lo que se establezca en los reglamentos. Dentro de esa obligación general, queda comprendido la de disponer de los vehículos, personal especializada y autorizaciones requeridas para poder efectuar el viaje sin contratiempos.

No se consagra como obligación del transportador la de expedir un ticket, billetes o boleto, pues el transporte es un contrato verbal. En caso de expedirse dice el artículo

1.001 deberá contener las especificaciones que exijan los reglamentos oficiales. Esas especificaciones se refieren a las cláusulas del contrato y por tanto, se convierten en una prueba de aquel.

El billete es normalmente intransferible por disposición expresa contenida en él, excepcionalmente se admite dicha transferencia. Cuando no exista la autorización de cesión, el transportador puede negarse válidamente a transportar a persona distinta de la mencionada en aquel a no ser que haya aceptado dicha cesión.

El billete o boleto es un documento de legitimación que faculta a su tenedor para exigir la prestación que en él se documenta, pero nunca alcanza a advertirse en el contrato de transporte de personas, no existe la obligación de custodia del pasajero, excepto en el caso de transporte de enfermos o menores, sino únicamente una obligación de cumplir las condiciones técnicas del transporte.

Cuando el transportador a sabiendas transporta enfermos o debiles o menores, adquiere la obligación de custodiarlos hasta el momento en que se los deje y los adquieren; en forma general, se puede llamar destinatario. Por último el transportado está obligado a responder de los perjuicios ocasionados al pasajero por su incumplimiento.

5.1.2 Derechos del que presta el servicio del transporte

Relacionar el precio del transporte desde el momento en que se perfecciona el contrato, cuando se pacta a flete o precio previamente pagado. Este precio lo puede reclamar bien del remitente o del destinatario en las situaciones que ya se anunciaban.

De conformidad con el artículo 1.012, el precio del transporte o flete puede pactarse a crédito mediante la expedición de una factura cambiaria de transporte que bien puede ser aceptada por remitente o por el destinatario. Esta factura que es título-valor de contenido crediticio de carácter causal

puede expedirse como pago del precio. La factura cambiaria de transporte como título valor está consagrada en el artículo 775 del C. de C. que la refiere como un título valor que el transportador libra al remitente y que este debe aceptar como pago de su obligación de pagar el precio de transporte. De acuerdo con el artículo 1012 C. de C. también puede girarse contra el destinatario.

Como la factura cambiaria de transporte no puede librar sino después de que el contrato de transporte haya sido efectivamente ejecutado, mientras no sea aceptado por el girado, se entiende que el transportador y en consecuencia, tiene derecho de retención sobre la mercadería transportada.

En la factura contraria de transporte el girador es el transportador, el beneficiario puede serlo el mismo o un tercero, y el girado es el remitente o el destinatario. Cuando el girador acepta la factura mediante la estampación de su firma, se convierte en aceptante y por lo tanto es obligado directo.

La aceptación de la factura contraria de transporte la aceptación de la factura cambiaria de transporte debe hacerse - en las mismas términos y con los mismos modalidades de la letra de cambio.

-Derecho de Retención del transportador:

La ley le concede al transportador un derecho de retención sobre las cosas transportadas, hasta que se le cubran por el destinatario el precio

5.2 CON RELACION AL BENEFICIARIO

Las obligaciones que le corresponden al beneficiario del transporte son:

10. Entregar el objeto sobre el cual se pacta fuera transportado o movilizado de un lugar a otro. Es natural que si el remitente quiere que el transportador le traslade el bien o cosa de un sitio a otro, se lo entregue o ponga dentro de la

orbitra de su poder para que el transportador pueda a su vez dar cumplimiento a su obligación de transportar. Debe advertirse que la entrega es parte de la ejecución del contrato y no elemento de formación del mismo; igualmente debe enfatizarse que la transferencia del bien al transportador no se hace a título traslativo de dominio, sino con los deberes y responsabilidades de un depositario. Este contrato es consensual de acuerdo al artículo 981 de C. La responsabilidad del remitente por la no entrega de la carga o por su entrega inoportuna no está tampoco tasada en el código, de tal suerte que en el caso de incumplimiento del remitente el transportador podrá pedir los perjuicios, que demuestre se le causaron.

2o. Suministrar al transportador los informes y entregar - los documentos que sean necesarios para que este pueda cumplir los requisitos de aduana, sanidad, policía y demás condiciones de consumo. Artículo 1011 del C. de C. en caso de insuficiencia de los informes o documentos responderá ante el transportador, salvo en el caso en que el transportador haya

sido negligente en la exigencia de aquellos. Pero este no está obligado a comprobar la exactitud o suficiencia de los informes o documentos.

3o. Pagar el precio del transporte o flete y los gastos que ocasiona la cosa transportada. El precio o flete está determinada previamente en tablas tarifales fijadas por el gobierno y que el empresario de transporte no puede cambiar sin el consentimiento o autorización gubernamental en lo referente a gastos adicionales que ocasione la cosa transportada, ellos se pueden deber a expensas efectuadas para evitar la destrucción de la cosa y que no esten a cargo del transportador o por pagos de aduana en las mismas circunstancias anteriores.

Cuando el remitente no cumple su obligación de pagar el precio y demás gastos, el transportador goza del derecho de retención sobre la mercadería hasta tanto obtenga el pago, y si el cobro de tres (3) meses contados desde el pago, puede pedir el depósito de ella en un almacén general de depó-

sito que se remate en un martillo aquello que sea necesario para pagarse su crédito, para el pago de su acreencia goza de la preferencia que conceden los créditos de segunda clase (artículos 1.009 y 1.033 del C. de C.).

Debe advertirse que el pago del precio o flete del transporte puede hacerse desde el momento de la celebración del contrato y hasta entonces, de transporte con parte pagado. Pero también puede hacerse una vez recibida la mercadería por el destinatario y allí se habla de porte a debe a entrega contra "pago" o "C.O.D.", como lo llama el artículo 1.009 cuando el transporte se hace en estas condiciones son solidariamente del pago, del flete tanto el remitente como el destinatario a partir del momento en que haya aceptado el contrato. Cuando se entiende que el destinatario acepta el contrato es cuestión de que el destinatario acepta a que no aparece en el código. Pues el artículo 1.008 dijo que el destinatario era parte del contrato, absurdo resulta que el artículo 1.009 del C. de C. exija una posterior aceptación por parte del transporte como contrato en favor de un tercero, pues pertien

do de este supuesto si puede hablar de aceptación del tercero tal como se vé en el artículo 1.506 del código civil que dice que la estipulación en favor del tercero se hace irrevocable a partir del momento de la aceptación por parte de dicho tercero.

Por ello, entonces, es necesario entender que la solidaridad a que se refiere el mentado artículo 1.009 surge desde el momento en que el destinatario adquiere el derecho a reclamar la mercadería que se le envía de conformidad con los artículos 1.024 y 1.020.

Tampoco se dá el caso de la solidaridad del artículo 1.009 del C. de C. cuando el remitente ordena al transportador el cambio de ruta o de medio de transporte que implique un mayor flete. En éste el artículo 1.025 expresa que sólo el remitente es responsable del pago de mayor flete y debe suponerse, el transportador no tiene derecho de retención sobre la mercadería. Lo que realmente ocurre es un cambio de destinatario, a él debe por ende transferirse la relación.

4o. Indicar al transportador el nombre y dirección del destinatario, el lugar de la entrega, la naturaleza, valor, número

mero pesos y vólumen de las cosas. La falta o insuficiencia o inexaptitud de las anteriores indicaciones hará responsable al remitente frente al transportador por los gastos en que tenga que incurrir por precauciones no tomadas - en razón de la falsedad o deficiencia de dichos datos (artículo 1.010 del C. de C.).

Cuando por deficiencias en el señalamiento del destinatario por parte del remitente, no pueda el transportador entregar la mercancía a alguna persona, dice el artículo 1.029, este queda facultado para dejar en depósito dicha mercadería a costa del destinatario y exigirle responsabilidad al remitente por su comisión. Sino se señaló por el remitente el lugar de la entrega de la casa transportadora al destinatario, ella se puede entregar en las oficinas o bodegas que tenga el transportador en el lugar del destino. En este caso no se le puede exigir responsabilidad al transportador por no entregarle en el domicilio del destinatario.

Cuando el remitente no indica al transportador la naturale

za de la cosa a transportar y se trata de cosas correctibles, dice el artículo 1.014 que el transportador podrá disponer de ellas con licencia de la autoridad policiva del lugar, si tales cosas empiezan a dañarse o corromperse y no es posible pedir o esperar instrucciones del remitente o destinatario. Además, si las cosas han dañado otros que llevaba el transportador este puede pedirle indemnización al remitente que omitió indicarle la naturaleza de la cosa.

El artículo 1.015 prohíbe al transportador transportar mercancías que por su mal estado constituyen un peligro evidente, exepcto cuando se cumplen los requisitos para que estas cosas hayan impuesto los reglamentos. Cuando se transportan omitiendolos, el transportador no puede exigirles responsabilidades al remitente y al contrario si se le ocasionan daños a otras mercaderías, se hace responsable por ellos.

5o. Efectuar el embalaje de la mercancía cuando se trate de cosas que por su naturaleza o condiciones lo requieran (artículo 1.013). Sino lo efectúa responde ante el transportador

por los daños que le cause a otras mercaderías y que él tenga que cubrir o por daños al vehículo. Si el embalaje no se efectúa pero el transportador no acepta transportar en tales condiciones, se hace responsable no sólo de los daños que le causen a otras mercaderías, sino a otros sujetos.

5.2.1 Obligaciones del pasajero

Con relación a las obligaciones del pasajero, las establece el artículo 1.000 del C.C., ellas son:

- Pagar el valor del pasaje o precio del transporte y,
- Cumplir las normas reglamentarias fijadas por el transportador. o por el gobierno.
- El pasaje se debe pagar al momento en que se celebra el respectivo contrato, sin embargo, muchas veces puede ocurrir que el pasajero sea admitido al vehículo, sin la prohibición previa al pasaje. En este caso su obligación surge desde el momento en que se sube al automotor.
- El precio se fija en forma general, por reglamentaciones oficiales, que no pueden ser variadas por el transportador.

Pero puede ocurrir que para ciertas situaciones especiales se ofrezcan precios inferiores, como cuando se trata de movilizar grupos o estudiantes.

Igualmente está obligado a cumplir todas las normas reglamentarias entre las cuales está la de presentarse al lugar desde donde debe iniciarse el viaje a la fecha y horas indicadas.

5.2.2 Derechos del beneficiario, remitente o pasajero

Mientras no exista carta de porte o cuando existiendo está en su poder, el remitente tiene siempre el derecho de ordenar que las mercancías sean entregadas a persona distinta de la señalada originalmente, siempre y cuando no ocasione perjuicio al transportador y cumpla todas las obligaciones derivadas del contrato. (artículo 1.023 del C. de C.), En el supuesto de que exista carta de porte y ella no le sea devuelta por el remitente, al transportador, este no debe acatar las órdenes del primero, pues puede ocurrir que un

tercero sea poseedor de ella y esté, en consecuencia legítimo para reclamar la mercadería, obligación que no podrá cumplirle el transportador por haber aceptado la orden dada por el remitente.

2o. Reclamar la mercadería al transportador antes del viaje, durante el mismo o inclusive después que haya llegado al lugar de destino, siempre que no exista carta de porte o que existiendo esté en su poder y la devuelva al transportador y siempre que, habiendo llegado la mercadería, el destinatario no sea habido o la rechace porque si ya ha llegado y no se está en ninguna de las situaciones anteriores, ya el derecho del remitente a disponer de la mercadería ha cesado y empieza el del destinatario de conformidad con el artículo 1.024.

3o. Reclamar al transportador los perjuicios que le haya ocasionado por el incumplimiento del contrato de conformidad con los principios que ya se dejaron expuestos.

-Derechos del pasajero:

De conformidad con el artículo 1.002 tiene derecho a desistir del contrato de transporte, avisando con una antelación a la iniciación del viaje no inferior a las 24 horas, o al tiempo que fijen los reglamentos o la costumbre y a reclamar todo el valor del pasaje. Aunque le anuncie al transportador con una antelación inferior a la señalada tiene derecho de desestimiento, pero antes de iniciarse el viaje, aunque no pueda reclamar el valor total del precio sino una suma que se determinará reglamentariamente pero que no podrá ser superior al 50% de él.

Sino se avisa dentro de los términos anteriores, si bien no tiene derecho a reclamar el precio o pasajes si lo tiene a que el transportador lo conduzca al sitio de destino, si se presenta en cualquier sitio de la ruta, o vía que siga el vehículo. Este artículo ha hecho la discriminación anterior atendiendo al perjuicio o inexistencia de aquél, para el transportador, por considerar que no existen ningún perjuicio

cio en el primer caso, lo obliga a devolver el total del pasaje, en los demás casos, en que si se dá un perjuicio fácilmente percible, se le dá el derecho de retener el pasaje o parte de él. Igualmente tiene el pasajero derecho a exigir las indemnizaciones que surjan a consecuencias del incumplimiento del contrato por parte del transportador. - Un caso concreto de indemnización, lo establece el artículo 1.005 del C. de C. y se refiere a los daños que le puedan causar otros pasajeros enfermos, dementes o menores que a sabiendas esté transportando el empresario. Las indemnizaciones a que tiene derecho el pasajero se transmite a sus herederos en caso de fallecimiento de aquél, aunque el artículo 1.006 se les prohíbe ejercer simultáneamente la acción contractual y la extracontractual, derivada del perjuicio que se les haya causado. Claro que pueden intentar los separada o sucesivamente.

**6. LA FINALIDAD DEL SERVICIO DE TRANSPORTE CON
VEHICULO AUTOMOTOR Y LA RESPONSABILIDAD CIVIL
DE ACUERDO A ESA FINALIDAD**

6.1 TRANSPORTE DE PERSONAS

En el transporte de personas, las partes de este contrato son el transportador y el pasajero eventualmente pueden presentarse tres personas como en el caso del transporte de enfermos, dementes o menores de edad, pues en estos casos dichas personas son enviadas a un tercero distinto quien sería el destinatario. Así lo prevee el artículo 1.005 del código de Comercio que expresa que la responsabilidad del transportador sólo cesará cuando dichos menores, dementes o enfermos sean confiados a quienes hayan de hacerse cargo de ellos, según las instrucciones dadas al transportador. Debe advertirse que aquí el enfermo o demente o menor no es parte del contrato sino, si se quiere objeto del mismo. Las partes si

guen siendo, el remitente, el transportador y el destinatario.

El transportador está obligado a celebrar el contrato que le solicite el pasajero, siempre que le permitan los medios ordinarios de que disponga y se cumpla las normas reglamentarias respectivas.

Estos reglamentos deberán disponer que no se pueden transportar sino, determinado número de pasajeros, orden de ejecuciones, etc.

De otro lado, deben determinar la no obligación de celebrar contratos con enfermos, dementes, menores de edad, esto se deduce del artículo 1.005 del C. de C.

6.2 TRANSPORTE DE COSAS

En el contrato de transporte de cosas, se consideran partes el remitente, el transportador y el destinatario.

-El remitente:

Es la persona que encarga al transportador el traslado de la mercancía de un lugar a otro. No es necesario que sea dueño de la mercadería que le confía al transportador, basta que tenga la posesión de ella, para que se considere con poder dispositivo sobre la misma.

Remitente o colgador puede ser también una persona que en forma profesional dedica en nombre propio a contratar transporte de cosas. El código lo llama comisionista de transporte (artículo 1312 del C. de C. y siguientes) y también se le conoce con el nombre de expedicionistas. A esta persona el artículo 1313 del C. de C., lo considera como un transportador frente al remitente, al pasajero o al destinatario para efecto de derechos y obligaciones, pero en verdad deben distinguirse los dos tipos de relaciones que surgen en virtud de la intervención de un comisionista de transporte: de un lado están las de él con el remitente de las cosas y del otro, las que surgen en virtud de sus re

laciones con el transportador o transportadores. En este segundo caso, que nos refiere la ley, sus derechos y obligaciones sólo de cargador o remitente.

- El transportador:

Es la empresa que se dedica profesionalmente al transporte de cosas; también puede tratarse d-una persona individual. La obligación específica del transportador es conducir la cosa de un lugar a otro. Pero no necesariamente en forma personal, en efecto, puede ocurrir que el transportador asuma personalmente el encargo de movilizar las cosas, o que a su vez le haga el encargo a un tercero, que bien puede ser una persona independiente o un dependiente suyo. En el primer caso, el transportador que contrata los servicios de otra persona, asume el papel frente a ella, de remitente y el que efectivamente realice el transporte será el transportador.

6.3 LA RESPONSABILIDAD

En el campo del derecho, lo mismo que cuando se trata de leyes físicas en el mundo de la materia, se perfilan con asombrosa nitidez principios fundamentales que constituyen a través de los siglos postulados insustituibles de la justicia y el bien común, como en los recogidos en los preceptos "honeste vivere alterum non laedere, summ cuique tribue re"., cuya actualidad es reconocida por los juristas en la elaboración de la teoría del derecho y en la aplicación práctica de sus desenvolvimientos, sobre todo en cuanto concierne al tema basto y complejo de la ~~la~~responsabilidad.

Empleando la sencillez conceptual, podemos decir que la responsabilidad, no es otra cosa que la posibilidad jurídica de hacer sufrir las consecuencias de un hecho lecivo o dañoso a quien ha sido antes de él, lo cual es aplicable tanto en el ramo penal como en el civil, por representar un principio general del derecho.

La responsabilidad tiene origen en un hecho ilícito ya sea doloso o culposo y gravita sobre el sujeto que lo ha causado. Sin embargo, en las cosas previstas por la ley y atendiendo a especiales exigencias de orden jurídico, puede atribuirse también al amparo de una simple presunción aunque no aparezca claramente la concurrencia de los presupuestos de la culpa.

6.3.1 Clase de responsabilidad

La responsabilidad jurídica supone invariablemente la existencia d-un perjuicio. Si este hiere el orden sobre el cual está organizado el complejo comunitario (perjuicio social), surge el concepto de **responsabilidad penal**, aunque sólo se afecte, particularmente a una o varias personas determinadas. Si seleccionan no los intereses jurídicos de la comunidad, sino únicamente la d-un particular, aparece la responsabilidad civil con las diferentes consecuencias según se trata de una o de la otra.

Frecuentemente un mismo hecho, pone en juego ambas órdenes de responsabilidad, por cuanto ocasiona un daño individual y un perjuicio social. Por la fuerza de su acto, un sujeto puede estar expuesto a una doble acción: la que compete a la sociedad y que tiende al castigo del culpable y otra que corresponde a la víctima y se encamina a la indemnización. Un ejemplo, será el conductor que a consecuencia de excesiva velocidad hiere a un peatón: **responsable penalmente** es condenado respecto a la sociedad a sufrir sanciones privativas de la libertad; **responsable civilmente**, es obligado respecto a la víctima a pagarle los daños y perjuicios ocasionados.

Igualmente conviene anotar que la responsabilidad penal, puede existir sin la responsabilidad civil, como en los delitos tentados, mendicidad, vagancia, porte ilegal de armas, etc, a su vez, la responsabilidad civil, con más frecuencia existe independientemente de la penal. Cualquier culpa aunque no la sancionen texto alguno de la ley primitiva, obliga a quien con ello, ha ocasionado perjuicios a resarcir -

los por el monto que se logre deducir en juicio.

6.3.2 Determinación de la responsabilidad con relación a los sujetos que intervienen en el contrato de transporte con vehículo automotor.

El transporte ejerce una actividad peligrosa de allí que la ley lo obligue a asumir los riesgos de su profesión.

El transportador se obliga a transportar y custodiar hasta el momento de su entrega, la cosa transportada, para que no exista responsabilidad de su parte es necesario que la cosa haya sido recibida sin observaciones por el destinatario. En ese momento se entiende que existe cumplimiento.

Ahora bien, puede ocurrir que la cosa tenga daño al momento de entregarse. En estos casos, la ley, en el artículo 1028 distingue:

a) Si los daños o averías son apreciables a simple vista el destinatario deberá protestarlos en el acto de la entrega -

para que la pueda exigir responsabilidad al transportador.

b) Si no lo son y no se puede efectuar inmediatamente el reconocimiento, el destinatario puede recibirla bajo la condición de que se haga su reconocimiento dentro de los tres (3) días siguientes a su entrega y en presencia del transportador o su representante. El transportador debe pagar las indemnizaciones sólo en caso de avería o daño sino en el de pérdida de la cosa, para el primer caso, esto es para el caso del daño, lo mismo que para la situación de incumplimiento del contrato por retardo, las indemnizaciones a que tiene derecho el destinatario se deben fijar por peritos, el transportador pagará los daños mediante regulación en la cual necesariamente se tendrán en cuenta el costo de las cosas y el lucro cesante sufrido, artículos 1032, 1030, y 1037 del C. de C.

En caso de pérdida total, de la cosa transportada, la ley en el artículo 1031, ha hecho una previa tasación. Allí se establece que si la cosa pérdida estaba destinada a la venta, el transportador deberá pagar el valor de la misma en el lu

gar y fecha de entrega más un veinticinco por ciento (25%) que se considera como lucro cesante. En los demás casos la indemnización será fijada por peritos.

Exoneraciones de responsabilidad del transportador existen varias situaciones en las cuales el legislador exonera de responsabilidad al transportador. Una de ellas la contempla el artículo 1030 según este artículo si pasados cinco días contados a partir del fijado para la entrega o del aviso que debe darle el transportador según el artículo 1020 C de C. el destinatario no se presenta a reclamar la cosa cesa toda responsabilidad del transportador. Igual exoneración se encuentra en el artículo 1013 del C. de C, para el caso de que la cosa a transportar requiera un embolaje especial y éste no se hubiere hecho por el remitente, como es su obligación aparentemente el artículo 1016 de responsabilidad al transportador por las mermas normales en peso o volumen de las cosas transportadas debidas a su naturaleza, pero en realidad, allí se determina que es lo que el transportador debe entregar para cumplir bien el contrato y no se -

refiere por tanto, a daños. Las situaciones descritas en el artículo 992 que es principio general establecido en el artículo 992 que establece la exención de responsabilidad para el transportador cuando la cosa perezca o se deteriore o dañe por vicio propio o inherente a ello o por culpa imputable exclusivamente al remitente o destinatario.

-Exoneración por caso fortuito o fuerza mayor:

Por fuerza mayor debe entenderse todo hecho proveniente de la actividad misma de la persona que impide el cumplimiento de su obligación "el caso fortuito es inherente a la actividad que explota el obligado, que se origina en el interior del círculo obligatorio como por ejemplo, el incendio del vehículo sobre el caso fortuito no existe unanimidad. acerca de que el pueda constituir una causal exonerativa de responsabilidad. Así por ejemplo, la jurisprudencia Francesa, según Ripert³ considera que el caso fortuito no es causal

3. RIPERT. Contratos comerciales. Citado por Rengifo, Ramiro. Bogotá, primera ed. Colección pequeña Laura, 1979. Medellín Colombia.

de irresponsabilidad sino cuando es insuperable e imprevisible.

La Legislación Colombiana acoge esta última tesis en efecto, en el artículo 992 dice que el transportador sólo se puede exonerar total o parcialmente de responsabilidad por la inexecución o por la ejecución defectuosa o tardía de sus obligaciones mediante prueba de fuerza mayor, siempre que ella no se deba a su culpa, cuando existe vicio inherente a la cosa o cuando existe culpa imputable sólo al remitente o al destinatario.

-Cláusula de no responsabilidad:

Es cuando encontramos lo más usual en los contratos de transporte que el transportador incluya cláusulas que lo exoneran anticipadamente de su responsabilidad total o parcial por el incumplimiento del contrato, las pérdidas o averías, por tratarse de un contrato de adhesión y por la situación especial en que se encuentran las empresas transportadoras.

las cuales gozan de una situación de cuasi-monopolio, el legislador ha dicho en el artículo 992 del C. de C. que cuando ellas se incorporen al contrato de transporte se miraran como no escritas o pactadas sin necesidad de impetrar previamente la nulidad de las mismas, se excepcionan en bien del cargador o destinatario, los principios contractuales los cuales todo contrato validamente celebrado es ley para las partes y, en consecuencia obliga a todo lo pactado en él.

Admite e Cambio, el legislador en ciertos casos, las cláusulas que buscan limitar la responsabilidad del transportador pero sólo para el caso de que ocurran retardos o moras en el cumplimiento de contratos, únicamente por riesgos del transporte.

-Responsabilidad por transporte de pasajeros:

Dentro de los riesgos que asume el transportador tratándose de un accidente, están los de causarle un daño a la persona o incluso su muerte, por ello podría pensarse que la respon

sabilidad del transportador es consecuencia de la obligación de asumir los riesgos de su profesión. Realmente se trata de una obligación contractual que surge del incumplimiento del acuerdo de conducir al lugar pactado, salvo y sano al pasajero.

La ley regula las responsabilidades en el artículo 1003 en forma específica para el transporte de pasajeros. Se trata de una norma que consagra las causales de exclusión de responsabilidad sólo por caso de fuerza mayor y desde ese punto de vista constituye una repetición de los principios en forma general por el artículo 992 del C. de C. en efecto en este artículo se expresa que el transportador sólo podrá exonerarse de su responsabilidad por la ejecución defectuosa de sus obligaciones mediante prueba de fuerza mayor, siempre que no se deba a su culpa o por vicio inherente a la cosa o culpa imputable al pasajero, y el artículo 1003 dice que la responsabilidad del transporte cesará, cuando el viaje haya concluido y además, por las siguientes razones:

a) Cuando los daños ocurran por obra exclusiva de terceros personas. Se trata de una cosa ajena a su actividad e incontractable, que le impide el cumplimiento de sus obligaciones, Hay allí pues, una fuerza extraña que exime de responsabilidad.

b) Cuando los daños ocurran por fuerza mayor, siempre que no exista culpa del transportador.

c) Cuando los daños ocurran por culpa exclusiva del pasajero o por lesiones orgánicas enfermedad anterior del mismo, que no hayan sido agravadas a consecuencia de hechos imputables al transportador. Otro caso de fuerza mayor o fuerza extraña.

d) Cuando ocurra la pérdida avería de cosas que conforme a los reglamentos de la empresa puedan elevarse a mano y no hayan sido confiados a la custodia del transportador. Es un caso que ni siquiera necesitaba consagrarse, pues que exista responsabilidad del transportador es necesario que

la cosa haya sido entregada o puesta bajo la custodia del transportador y aquí no lo fué.

Una cuestión importante es la determinar si existe también en caso de transporte gratuito, responsabilidad por parte del transportador. Parece obvio que en estos casos, no se puede predicar responsabilidad contractual; pero si puede haber una responsabilidad extracontractual. El asunto, sin embargo, no está definido por el legislador.

Tratándose de transporte de pasajeros por tierra el legislador no tasó anticipadamente la responsabilidad del transportador de suerte que ella deberá ser objeto de estimación pericial.

De acuerdo al artículo 1003 del C. de C. la responsabilidad del transportador empieza desde el momento en que se haga cargo del pasajero hasta que el viaje haya concluido e incluye los daños acaecidos por su vehículo o los que ocurran en sitios de embarque y desembarque o espera o en sus instalaciones. Las expresiones "desde el momento en que se haga" carga del

pasajero y sólo cesará cuando el viaje haya concluido son demasiado abstractos y pueden dar lugar a integraciones diversas. La primera puede entenderse en el sentido de que la responsabilidad empieza cuando el pasajero es chequeado e o ingresa al sitio de embarque o andenes exclusivos para pasajeros, cuando ellos existen o simplemente cuando suba al vehículo si la empresa no tiene andenes.

En cuanto a la segunda puede decirse que el viaje concluye cuando el pasajero abandona o se ha bajado del vehículo que lo transporta, si es dejado fuera de las instalaciones de la empresa, o cuando sale de las instalaciones de desembarque si ellas existen. Tratándose de transporte de enfermos, dementes o menores, la responsabilidad cesa cuando el enfermo, demente o menor de edad, es puesto al cuidado de la persona - que ha de encargarse de ella según las instrucciones dadas al transportador.

Las acciones contra el transportador en el caso de transporte de pasajeros prescribe también en dos años desde la fecha

en que el pasajero emprende el viaje, sino se ha señalado o no se puede determinar aquella fecha desde la celebración del contrato.

7.3.3 Formas y naturaleza de la responsabilidad.

Nuestra legislación distingue la responsabilidad penal de la responsabilidad civil.

Los artículos 27 y 28 del código de Procedimiento confirman este concepto. Los artículos 25, 28 y 29 igualmente configuran la interdependencia de las acciones civil y penal. El artículo 35 del código penal consagra las formas de culpabilidad, que los define en los artículos 36 y 37 y 38 ibídem.

De estas normas se deduce sin ninguna duda, que la valoración de la conducta humana varía cuando se infringe una prohibición del derecho civil. Florián señala tres características que distinguen la acción penal de la civil:

a) La acción civil es privada.

b) La acción civil tiene carácter patrimonial, lo que quiere decir que presenta un derecho patrimonial aún en los casos en que el daño sea puramente moral. Su ejercicio se refleja siempre sobre el patrimonio y,

c) la acción civil es contingente, pues debe nacer del delito o no hacer ya sea porque se trate de delito que no causa daño patrimonial resarcible, o bien porque el titular no quiere ejercerla para el menoscabo que se ha causado, y eso es obvio porque dicho derecho persigue la defensa de la sociedad como ente colectivo, gregario y actuante, pues su estructura puede ser amenazada por hechos que pueden desquiciar el orden sobre el cual está edificada.

Así, en un delito, de homicidio, fuera de la responsabilidad civil por el posible daño patrimonial que se pueda haber causado a los herederos de la víctima, el victimario tiene una responsabilidad genérica para con la sociedad, por

la alarma que con su hecho le ha causado, por haber roto su ordenamiento legal. Esta es, pués, una responsabilidad de tipo penal sucede lo contrario, en el campo civil, donde el perjuicio privado es condición básica para la indemnización.

El derecho penal indica la conducta que deben observar los miembros de la sociedad para mantenerse el equilibrio y buscar siempre la defensa de la colectividad y la readaptación del delincuente.

Este derecho se preocupa por investigar el estado de conciencia en que se desarrolló la conducta delictuosa, para aplicar la pena que corresponde mejor a la naturaleza del delito.

En el derecho civil la apreciación es distinta y pues el punto determinante es la reparación del daño. Mientras que la responsabilidad penal se impone al juez proceder oficio, en la civil solamente procede a instancias de la víctima.

La diferencia en estas dos responsabilidades es bien importante pues, mientras que en la penal la acción compete a la sociedad para hacerse reparar el perjuicio sufrido por ella, demostrando la responsabilidad dolosa o culposa del agente, en la civil corresponde al individuo lesionado en sus derechos, o a sus herederos.

Otro aspecto muy importante para diferenciar estas dos responsabilidades, consiste en que en la penal es necesaria comprobar el dolo o culpa del agente, o pues estos no se presumen ;mientras que en la civil no es imperioso precisar si el agente actuó con dolo o culpa.

De ahí que una persona pueda resultar civilmente responsable sin que haya en su acto una concurrencia de los citados elementos. Ejemplo, típico sería el caso de las actividades peligrosas, donde aún cuando el agente no proceda culposamente la ley lo está presumiendo de derecho como tal.

6.4 LA CULPABILIDAD Y CLASE DE CULPA EN EL CONTRATO DE SERVICIOS DE TRANSPORTE CON VEHICULO AUTOMOTOR

Por tener la figura jurídica de **la culpa** tan señalada importancia en el ámbito de la circulación vial (cada día más compleja e intensa) adelantaremos algunas consideraciones sobre el tema.

Entorno al concepto de culpa dominan el panorama jurídico dos principales teorías en contraste de las cuales se desprenden otras de carácter secundario:

La primera es la que algunos tratadistas denominan "objetiva" o de la causalidad eficiente, la segunda es la llamada "subjetiva o de la premisibilidad" la primera teoría sostiene que cuando el hombre se propone ejercer una actividad realizando de medios no propiamente ajustados al derecho, debe responder del resultado contrario a la ley, sea este premisible o no pues de todas maneras ha sido la causa voluntaria y eficiente del mismo.

La segunda teoría exige para configurar el concepto de la culpa fuera de la voluntariedad de la acción, la premisibilidad del resultado. Esta teoría ha sido acogida por nuestra legislación punitiva, como se desprende de lo que preceptúa el artículo 37 del código penal, al decir que "la conducta es culposa cuando el agente realiza el hecho punible por falta de previsión del resultado premisible o cuando habiendolo previsto, confió en poder evitarlo". En conclusión, el delito culposo tiene su verdadera fundamento en una conducta ilícita de la cual se deriva, como elemento previsible o previsto pero no querido, el resultado lesivo de un bien prolegido por la ley. De aquí se desprende claramente que los presupuestos que justifican la punibilidad de la culpa son:

1o. Haber incurrido en una conducta ilícita:

Se habla de culpa genérica en caso de **negligencia**, **impética** **imprudencia**. De culpa específica en caso de inobservancia de leyes, reglamentos, órdenes o disciplinas.

La conducta ilícita puede consistir en acciones u omisiones.

2o - La previsibilidad del resultado derivado de la conducta ilícita:

Tal previsibilidad debe ser esencialmente objetiva, esto es reportada al evento antes que subjetiva, o sea relacionada con la concreta capacidad de previsión del agente.

3o. El nexo de causalidad entre la conducta ilícita y el evento realizado:

La negligencia:

Es en términos generales, la desidia frente al cumplimiento exacto de los propios deberes, por deficiencia de atención o de sensibilidad.

En la circulación y tránsito de vehículos aquella se manifiesta principalmente al desatender la obligación de inspeccionar la vía, de comprobar las condiciones del plano vial; de

cerciorarse a cerca del buen funcionamiento de las partes esenciales del vehiculo, tales como frenos, señales visuales y auditivas, las propias condiciones personales; que deben ser plenamente satisfactorias en el conductor de un vehiculo.

-La inpericia:

Es la falta de aquella habilidad o capacidad técnica necesaria para el ejercicio de una determinada actividad. Esta circunstancia debe ser atentamente examinada porque es una de las causas más frecuentes de los accidentes viales. El desenvolvimiento de la motorización ha creado y continuando creando un numero enorme de nuevos conductores que a veces revelan tragicamente ser inexperiencia en las situaciones que entrañan alguna dificultad. Este factor es tanto más grave cuanto que es una dolorosa realidad la de que algunas oficinas de circulación por exiguos intereses irresponsables, expiden licencias a personas desprovistas de todo conocimiento en el manejo de automoviles, acrecentándose de esta mane

de esta manera la inminencia de peligros y graves accidentes.

-La imprudencia:

Consiste en aquella actitud síquica de quien no prevee el peligro o que previéndolo no hace todo lo posible por evitarlo. Lo uno y lo otro tienen un límite en la razonable probabilidad del peligro y por ello no es lícito pretender del conductor la previsión de la más remota posibilidad. - Dentro de estos límites se tiene la obligación de preveer todas las posibles causas de accidentes, aún aquellas derivadas de la inobservancia e imprudencia de los demás, a condición de que ellos se presenten con notorio grado de probabilidad. Dentro de estos límites se tiene la obligación de preveer todos los posibles causas de accidentes, aún aquellas derivadas de la inobservancia e imprudencia de los demás, a condición de que ellas se presenten con notorio grado de probabilidad.

En la imprudencia se anida frecuentemente el riesgo por el hecho de que, hallando la intuición de las circunstancias objetivas, empuja la conducta más allá de los límites de la normalidad y de lo previsto.

Es imprudente, por ejemplo, quien se empeña en tomar una curva sin disminuir la velocidad del vehículo, o el que atraviesa un sector habitado sin hacer uso de las señales adecuadas.

-Previsibilidad:

El código penal colombiano destaca entre los elementos esenciales de la culpa el relacionado con el factor psíquico de la previsibilidad, pues tal figura delictiva lo hace depender el legislador de que el agente realice el hecho punible por falta de previsión del resultado previsible.

Tratándose de accidentes de tránsito (según algunos autores), no cabe la previsibilidad normal sino aquella que puede lla

marse calificado y por lo tanto especial.

Especial, principalmente por dos razones:

a) por la actividad peligrosa en que se desarrolla.

b) Por la teoría de la confianza.

El usuario, conductor o peatón, al circular en las vías peligrosas y suscita, a la vez una situación de peligro. La circulación por sus características de flujo y reflujo, exige atención especial y aguda percepción, de forma que el conductor está obligado a observar una conducta de todos modos prudente y diligente.

6.5 LO CONTRACTUAL Y EXTRA CONTRACTUAL EN EL CONTRATO DE TRANSPORTE AUTOMOTOR.

-Responsabilidad Contractual:

Esta clase de responsabilidad se presenta por la violación

de las obligaciones procedentes del contrato de personas o cosas.

Un mismo hecho puede ocasionar responsabilidad contractual y extracontractual. La primera vincula o las entidades o personas que se han obligado a cumplirlo pactado en la relación con el transporte de que se trate; la segunda ocurre cuando a consecuencia de la circulación se causa un daño y ni el conductor del vehículo ni su propietario están ligados con el lesionado por vínculo contractual alguno.

Esta distinción tiene importancia pues mientras que la responsabilidad convencional se regula por las normas referentes a los contratos, la extracontractual se rige por los preceptos de la culpa aquilina.

Para obtener el resarcimiento del daño, el acreedor demandante debe demostrar el incumplimiento o el retardo en cumplir lo que le compete a la parte obligada sobre la base de que en materia de transporte de cosa o persona rige la pre

sunción de responsabilidad a cargo del transportador.

A este corresponde probar, en caso contrario, que del incumplimiento o del retardo no es responsable por haber intervenido una causa extraña a su culpa, exclusiva de un tercero o del mismo perjudicado con el accidente.

Cuando se reclama al transportador el incumplimiento o el retardo, debe recordarse que tanto el uno como el otro se pueden imputar a título de dolo, o, lo que es más frecuente, a título de culpa, sin que sea necesario que los hechos que originan la acción tengan carácter de delito, pues basta - que sean ilegítimos o ilícitos según las normas comunes del código civil.

Sin embargo, tratándose de **responsabilidad contractual**, el grado de la culpa debe también referirse a la voluntad de las partes, o sea a los términos del contrato, en donde puede extenderse o reducirse la orbita de la responsabilidad naturalmente dentro de los preceptos de la moral y el orden

público.

En materia de transporte por contrato, el llamado a resarcir los perjuicios ocasionados por el incumplimiento o el retardo es la persona o entidad transportadora, porque no se puede buscar un responsable civil fuera del ámbito de la propia relación jurídica. En el concepto de parte entran los herederos, que sustituyen al de cujus en todas las relaciones jurídicas, no estrictamente personales, o los cesionarios cuando haya de por medio un negocio jurídico de transferencia de obligaciones.

De igual manera el legitimado para exigir el resarcimiento del daño es la parte acreedora, es decir, la persona que no obtuvo del deudor el cumplimiento de las obligaciones contractuales o de sus derechohabientes.

El contrato de transporte de personas despliega normalmente sus efectos jurídicos desde el momento en que el transportado sube al vehículo hasta cuando desciende de él en el sitio

de su destino, incluyendo las fases de estacionamiento o parada del vehículo, puesto que estas entran también en el ciclo normal de transporte.

El transportador queda exento de responsabilidad en caso de que el pasajero sufra daño por subir o bajar del vehículo estando este todavía en movimiento o por viajar en el estribo o en otro lugar externo del mismo, contra expresa prohibición del conductor o habiendo espacio libre en el interior del vehículo.

Cuando el transporte de alguna persona que sufra daño con ocasión del mismo, no sea oneroso sino amigable y gratuito, no serían aplicables las normas de la responsabilidad contractual, sino que el transportador asumiría ante aquello la responsabilidad extracontractual por daños a terceros.

En el evento de accidente sufrido por persona que tiene en alquiler un auto, incluido el servicio de conductor, el dueño o suministrador del vehículo responde de los perjuicios ocasionados por el quebrantamiento de cualquier de las obli

gaciones fundamentales que le competen, cuáles son la de utilizar en el transporte un vehículo idóneo para la circulación así como la de emplear chofer apto física y principalmente, - que no sólo conozca los reglamentos del tránsito, sino que sepa cumplir las normas de prudencia y técnicas propias de un buen conductor. Esto no implica que el conductor quede exento de responsabilidad, porque podría incurrir en ella ya sea por concurso de culpa, o inclusive ser el único responsable, según las circunstancias.

Si el propietario o poseedor de un vehículo lo entrega para su uso y manejo a un tercero, sería responsable de los daños causados en un accidente si este ocurriese por averías del carro que fueran su causa eficiente; de lo contrario la responsabilidad pasaría por entero al usuario de la máquina.

En el contrato de conducción de personas de un lugar a otro, quien ha sufrido daño con ocasión del mismo, puede ejercer la acción de resarcimiento de perjuicios y /o robando el contrato de transporte y el daño recibido a consecuencia de una

anomalía surgida durante o con ocasión del transporte (nexo de causalidad material). Con tales hechos obra la presunción de responsabilidad a cargo del transportador.

El transportador en todos los casos que tienda a eximirlo de responsabilidad, debe probar plenamente que el accidente, causa del daño, fué debido a caso fortuito, fuerza mayor o a la acción exclusiva de un tercero o del propio lesionado.

De esta manera si hay duda frente a la demostración de la causa del daño, queda en pié la presunción de responsabilidad a cargo del transportador, por ausencia de plenitud en la prueba liberatorio de la propia culpa.

También dá lugar a especial vínculo contractual la relación que se constituye entre el conductor dependiente y el dueño del vehículo o entidad transportadora. Tal como lo anotamos en ejemplo, anterior, en el evento de un accidente y según las circunstancias la responsabilidad puede correr bien a cargo del conductor únicamente o sólo del dueño del vehículo

o entidad transportadora o de ambos en concurso delictual o de culpa civil.

-Responsabilidad extracontractual:

A través de la evolución de los países, por la civilización y el desarrollo técnico, económico y social levanta el nivel de vida de la población, las relaciones entre los hombres se hacen más complejas, lo que implica una amplitud cada vez mayor del círculo de la actividad jurídica de la cual se desprende nuevos riesgos y por consiguiente, un campo más vasto de aplicación de la responsabilidad civil, principalmente en lo que concierne al tema sugestivo de la responsabilidad extracontractual.

Las normas que en Colombia recogen el fundamento relacionado con la responsabilidad civil extracontractual (la cual subsiste cuando concurren los dos elementos de dolo o culpa y el daño) son los artículos 234 y s.s. del Código civil.

La responsabilidad extracontractual se verifica cuando el perjudicado por algunos hechos de la circulación de un vehículo es un tercero, un extraño que no ha contraído ningún vehículo jurídico con el conductor o con el propietario del vehículo por razón de su circulación.

Son fuentes de responsabilidad extracontractual, al tener de la doctrina acogida por la corte suprema de justicia: El hecho propio o personal a que alude el artículo 2341 del C. C. (responsabilidad directa); el hecho de personas que se encuentran bajo el cuidado o dependencia de otras (responsabilidad) indirecta o refleja a que se refieren los artículos 2346, 2347, 2348, 2349, 2352); el que algunos denominan hecho de las cosas animadas contempladas en los artículos 2350, 2351, 2353, 2354 y 2355 del C.C. y el hecho proveniente de actividades o explotaciones peligrosas.

Existe responsabilidad por el hecho propio cuando el daño depende en forma directa de la actividad del sujeto o persona como sería la deducible por la muerte o lesiones causadas

por el atropello del vehiculo conducido por su propio dueño.

Se conformaría responsabilidad indirecta por el hecho ajeno y dañoso causado por personas que se encuentra al cuidado de otra, como la preveen los artículos 2346 y s.s. del C.C.

Los artículos 2350 a 2355 de la misma obra regulan los daños causados por la ruina de edificios, por animales y en general por cosas animadas o inanimadas, de los cuales pueden ser responsables tanto las personas físicas como las jurídicas de derecho privado o de derecho público.

Igualmente responden de los perjuicios ocasionados por el ejercicio de actividades peligrosas, no sólo los particulares sino las personas jurídicas, como en el caso de la condición de vehiculos, al tenor del alcance legal y jurisprudencial del artículo 2356 del C.C.

De igual manera por la jurisprudencia consolidada a través de numerosas sentencias de nuestro máximo tribunal de justicia, la que las reglas sobre culpa aquiliana consagrada en los artículos 2341 y s.s. del C.C. se aplican en lo pertinente no sólo a las personas físicas y a las jurídicas de derecho privado, sino también al Estado y demás personas jurídicas de derecho público. Así por ejemplo, el contenido de los artículos 2347 y 3349 que consagran la responsabilidad por el hecho ajeno, con fundamento en los vínculos de subordinación y autoridad existente entre el civilmente responsable y el autor del daño, se extiende también a las personas jurídicas. En cuanto al hecho dañoso ejecutado por un empleado subalterno o dependiente como el chofer al servicio de las personas jurídicas de derecho público, compromete únicamente la responsabilidad de la administración en forma indirecta como "acto de otro" o por el hecho ajeno, más no puede considerarse como actividad propia de esas personas morales que las hagan incurrir en responsabilidad civil directa.

-Responsabilidad civil extracontractual en accidentes de tránsito:

Exbozados de acuerdo con nuestra legislación los lineamientos más comunes de responsabilidad civil extracontractual, es conveniente concretar los alcances de tan interesante materia en el campo de los accidentes de circulación.

El accidente de circulación representa un hecho que se desenvuelve en una serie causal referida a determinado tiempo y espacio y de consiguiente la búsqueda de la responsabilidad no puede buscarse por medio de un examen árido de los objetos comprometidos, sino reproduciendo idealmente hacia atrás las diversas fases que en conjunto constituyen el hecho.

De esta manera la indagación analítica debe tener en cuenta apreciable variedad de factores: mecánicos, físicos, ambientales, psicológicos.

Solamente después del examen y evolucionan de la causalidad y la culpa será posible puntualizar el nexo existente entre las acciones del conductor y el hecho.

A) Causalidad material:

Entre el hecho humano y el daño debe existir una relación causal objetiva para que aquel pueda atribuirse materialmente al sujeto activo de éste.

Tanto el campo civil como en el penal, para que un hecho dañoso o peligroso pueda atribuirse a determinado sujeto, se requiere demostrar que ha sido autor y lo es precisamente - quien con la propia acción u omisión es causa de él, lo cual presupone una relación de causa o efecto entre el hecho humano y el resultado, salvo expresa excepciones.

B) Elemento psíquico:

Para establecer la responsabilidad de un hecho no basta sa-

ber quien es el autor natural pues se debe comprobar igualmente quién es su autor moral, es decir, quién lo haya querido realizar.

Así como en el derecho penal nadie puede ser sancionado por una acción u omisión prevista por la ley como delito, si no la ha cometido con conciencia y voluntad, salvo los casos - previstos en normas especiales, de igual manera en el derecho civil, solamente el hecho ilícito doloso o culposo que ocasiona a otro un daño injusto obliga a quien lo ha cometido a resarcir el daño, excepto los casos expresamente contemplados en la ley, en los cuales se responde del daño antijurídico; prescindiendo de la culpa. En substancia: tanto en el campo penal como en el civil es preciso un hecho comisivo u omisivo voluntario.

En el campo penal le corresponde al juzgador probar la culpa o dolo; en tanto que en el campo civil le corresponde al conductor del vehículo liberarse de la persecución de responsabilidad comprobando que hizo todo cuanto podía para

evitar el accidente.

De esta manera quien reclama la indemnización de perjuicios ocasionados en un accidente de circulación debe probar que el conductor es el autor material del hecho ilícito, el - cual será condenado a pagar el resarcimiento de los daños sino logra demostrar que el hecho se debió a fuerzas mayores, caso fortuito, o culpa exclusiva del lesionado ó de - un tercero.

C)Gravedad de la culpa y eximentes de responsabilidad :

En el ámbito de la culpa, entendida en sentido estricto, existe, de acuerdo con nuestra legislación civil, una jerarquía según la mayor o menor gravedad de aquello, pero de todos modos no tiene aplicación la culpa levísima sino que debe referirse a la diligencia propia de un buen conductor.

La prueba de la diligencia debe consistir no tanto en el hecho negativo de no haber cometido la culpa, sino en el posi

tivo de haber empleado el máximo cuidado para evitar el daño.

Las fuentes de la culpa, como ya lo he anotado, son la negligencia, la imprudencia, la impericia o la inobservancia de leyes, reglamentos, ordenes o disciplinas.

7. CONCLUSION

Es el transporte a través de la historia del hombre uno de los elementos que más ha incidido en la evolución del hombre, el transporte automotor una de sus especialidades que ha contribuido y que contribuye a este desarrollo

Precisamente, debido a su papel dentro del proceso económico vemos como en la actualidad el estado día a día aún intensificado su intervencionismo considerando que implicaría muchos más riesgos que los actuales, dejando esta actividad como rueda suelta.

Es por eso, que en la legislación colombiana se ha tratado de enmarcar todos los aspectos, causas y consecuencias de la actividad transportadora y vial, pero observamos con mucha preocupación, la falta de ilustración a cerca de los parámetros técnicos, jurídicos, legales de una gran parte de

la población, como también de los que integran esta actividad y hacemos esta observación por los continuos problemas de toda índole que se presentan por esta actividad. Entre estos problemas o problemática tenemos: la accidentalidad con su cortejo de tragedias de diverso orden; la piratería terrestre y sus fatales consecuencias, el incumplimiento de parte del contrato de transporte, que ocasiona perjuicios a la otra parte interesada, y como gran resultado de toda esta problemática, los perjuicios directos e indirectos a toda la población, tales como víctimas lesionadas personalmente, perjuicios económicos y hasta una inequitativa distribución en la prestación del servicio de transporte automotor.

8. RECOMENDACIONES

Después de haber analizado históricamente hasta nuestros actualidad el transporte con vehiculo automotor, me permito plantear las posibles soluciones a la problemática de esta ciudad.

a) Siendo el transporte automotor una actividad de vital importancia para el desarrollo técnico y económico del país, es pues de primerísimo orden, el interés que debe mostrar el Estado para coordinar con los particulares que obran ya sea en forma privada, ya en función del servicio público, una masiva educación sobre esta matetia, de tal forma que llegue a todos las personas, y por todos los medios posibles, como escuelas, universidades, cine, radio y televisión, para así tratar de prevenir los riesgos inherentes por esta actividad y conseguir una mejor producción y mejor desarrollo del transporte automotor.

b) Se hace necesario para la prevención de los accidentes una vigilancia adecuada, con los recursos y elementos de todo orden, para acrecentar la eficacia de los servicios de policía vial, cuyos principales necesidades son aumentar el personal, facilitar una adiestración con un alto grado de coherencia y disciplina.

c) Y finalmente, para llevar a cabo estas tareas es necesario la creación de un organismo Nacional compuesto por personas jurídicas y naturales que se encargarán de promover la educación vial, la prevención técnica y estadística de los accidentes de circulación, los objetivos de estudios de los problemas técnicos jurídicos, médico-legales relacionados a la actividad de transporte.

BIBLIOGRAFIA

CIFUENTES REYES, Ignacio. Legislación del transporte terrestre automotor.

CARDONA, León José. El contrato de transporte, Bogotá, Temis, 1941.

CUELLAR GUTIERREZ, Humberto. Responsabilidad civil extracontractual.

DICCIONARIO ENCICLOPEDICO LEXIS 22. Círculo de Lectores, Bogotá, 1980.

DIAZ RUBIO, Francisco Antonio. Teoría y práctica del tránsito y transporte, Librerías jurídicas, Wilches año 1985.

GONZALEZ RODRIGUEZ, Manuel. Derecho contencioso administrativo. Tercera edición, Librería Jurídica, Latinoamericana, 1978 Bogotá.

GARCIA SARMIENTO, Eduardo. Práctica Civil. segunda edición, Librería Jurídica Wilches, 1970, Bogotá.

HENISTROZA FERNANDEZ, Fernando. Conferencia de obligaciones, Bogotá Externado de Colombia, 1965.

LA CONSTITUCION COLOMBIANA,año 1982, Clásica Editores.

LEGIS. Jurisprudencia y doctrina. Bogotá, 1980.

MORA R,Nelsón. El accidente de tránsito, Berna, 1984. Bogotá.

MARTINEZ RAVE,gilberto. La responsabilidad civil extracontractual,Bogotá, 1984.

MEJIA MAYA,Luis. Javier. Intervención del Estado en el transporte terrestre. Publicaciones Universidad Externado de Colombia, 1974.

ORTEGA TORRES.Código civil colombiano. Temis,sexta edición, Bogotá, 1978, Código de transporte y tránsito Decreto 1344 de 1970,Código de Comercio concordado y anotado. Bogotá, 1978.

RENGIFO,Ramiro. Contratos comerciales,Bogotá, primera edición, Colección. pequeña Laura. 1979, Medellín Colombia.

SALAMANCA,Hernán. Derecho civil. Contratos Bogotá, Temis,1979.

VALDERRAMA,Carlos A. Tratado de Accidentes de circulación, Temis, 1985.

VALENCIA ZEA,Arturo. De los Contratos,temis 1976,Bogotá.