



## DERECHO DEL TRANSPORTE

# BOLETÍN VIRTUAL N° 10

JUNIO DE 2018

## EDITORIAL

### Los convenios de colaboración empresarial en los procesos de reorganización del transporte público.

La política de conformación de sistemas de transporte, especialmente en su materialización en Sistemas estratégicos y complementarios<sup>1</sup>, ha resultado en un creciente auge de los convenios de colaboración empresarial, como una forma de lograr transformaciones del servicio evitando en estos, en alguna medida, los costos sociales que los cambios de operadores implicaron en la adopción de sistemas integrados de transporte masivo de pasajeros.

Los convenios de colaboración empresarial no son una herramienta novedosa y en las modalidades de transporte terrestre automotor especial y transporte terrestre de pasajeros por carretera, es recurrente su utilización, encontrándose reglamentados en detalle<sup>1</sup>. Pero en esta oportunidad, queremos aproximarnos a los mismos como instrumentos en los procesos de organización de la movilidad urbana y, sin dejar de mencionar sus objetivos, formas y requisitos, dirigirnos específicamente a conciliar el ejercicio de autoridad en el que suelen enmarcarse, con la posibilidad de suscribir los mismos, ésta naturalmente depositada al libre ejercicio de la autonomía de la voluntad.

Para el efecto, iniciaremos destacando que son tres las disposiciones normativas que los contemplan para el específico contexto urbano: el artículo 2.2.1.1.8.2, el numeral 8 del artículo 2.2.1.2.2.7 del Decreto 1079 de 2015 y el parágrafo 7 del artículo 132 de la Ley 1450 de 2011, modificado por el artículo 32 de la Ley 1753 de 2015. La primera de las disposiciones mencionadas, presenta algunos objetivos, las formas que pueden adoptar, así como la necesidad de que sean autorizados previamente por la autoridad de transporte; la segunda, por su parte, le indica a la autoridad la necesidad de incentivarlos; y la tercera, además de posibilitar promoverlos, los plantea como una herramienta para la integración de Sistemas, servicios o modalidades de transporte.

Tenemos entonces, que el objeto de los convenios, de conformidad con los textos normativos citados, puede ser: i) la racionalización del parque automotor, ii) la conformación de un administrador y/u operador de sistemas o subsistemas, o iii) la integración de sistemas, servicios o modalidades de transporte. Para el primer y el tercer supuesto, cualquier forma de asociación es válida, en uno por estipulación expresa y en el otro, por el principio general de libertad negocial que rige a falta de estipulación en contrario. No es éste el caso de aquellos que tienen por objeto la conformación de administradores y/u operadores, para los cuales, el inciso 3 del artículo 2.2.1.1.8.2 del Decreto 1079 de 2015, específicamente dispone el consorcio o la sociedad comercial como únicas alternativas; lo que suponemos se justifica en atención a las responsabilidades que corresponden al operador por este medio conformado, en función del papel que está llamado a desempeñar por disposición del artículo 10 de la ley 336 de 1996.

Especialización

Bogotá - Medellín

Bogotá

SNIES 103078.

Resol. MEN 1215 del 31/01/2014 por 7 años

Internacional  
en Derecho  
del Transporte

### INSCRIPCIONES ABIERTAS

**Código SNIES:** 4500

**Modalidad:** Presencial

**Registro calificado:** 7

años, Resolución 230 de 10 de  
Enero de 2012

**Duración:** Bogotá- 1 Año

Ahora, la racionalización del parque automotor y la integración de servicios o modalidades de transporte, como condiciones operacionales de prestación del servicio, gravitan sobre el marco de competencias de la autoridad de transporte, por lo que los fines perseguidos con estos convenios –el primero y el tercero del párrafo anterior– pueden ser igualmente procurados por ella en el marco de los ejercicios de planeación y organización desplegados de manera oficiosa en su jurisdicción; resultando estos vinculantes para los transportadores autorizados, so pena de las correspondientes sanciones y sin perjuicio de que estos puedan desistir de la prestación del servicio autorizado, encontrándose para el efecto expresamente facultados por el artículo 2.2.1.1.8.7 del Decreto 1079 de 2015.

No es éste el caso de los convenios de colaboración empresarial para la conformación de administradores u operadores de sistemas, pues la conformación de un operador, una vez requerida dentro de un proceso de reorganización, si no se logra a través de los convenios de colaboración empresarial, hará necesario recurrir a los procesos de selección derivados de lo dispuesto en los artículos 19 y 21 de la Ley 336 de 1996 según corresponda, resultando por ende dichos convenios, en ciertas circunstancias, en una condición necesaria para la continuidad de los transportadores en su actividad.

Lo anterior, encuentra fundamento en la concepción del servicio público como un instrumento de efectividad de los derechos fundamentales y en la precariedad de los títulos de autorización que de la misma se deriva y que viabiliza la actualización del instrumento a las nuevas realidades<sup>1</sup>. De esta manera, cuando las necesidades lo imponen, el Estado se encuentra obligado a modificar las condiciones de prestación del servicio, así como los permisos otorgados para el efecto, introduciendo nuevas condiciones según se requiera.

Por ello, cuando se requiere introducir eficiencias en la operación que han sido consideradas factibles, se procede a racionalizar, por ejemplo, el parque automotor; y cuando las condiciones de acceso del usuario al servicio lo exigen y las circunstancias lo permiten, se disponen las condiciones físicas, operacionales y tarifarias para un integración de los servicios; pero cuando la organización demanda la modificación del número de operadores de transporte autorizados en atención a los términos en que se ha formulado el sistema, no puede ordenarse que los existentes se fusionen o suscriban un convenio, como tampoco le está permitido a la autoridad de transporte, entre ellos, seleccionar quienes continúan y quiénes no. Y es aquí, como veíamos, que se introduce en la normatividad la facultad de la administración para incentivar y promover los convenios, sin los cuales, no le quedará otro camino que revocar los permisos y realizar el proceso de selección de operadores correspondiente. Sin perjuicio que dentro del mismo se considere y califique de alguna manera la experiencia acreditada por los transportadores anteriores o la incorporación de propietarios de vehículos vinculados al servicio en transformación.

Así, en los ejercicios de conformación de Sistema Estratégico de Transporte Público o de transporte complementario, cuando se indica a los transportadores la necesidad de conformar un operador mediante la celebración de un convenio de colaboración empresarial, solo se está comunicando los requerimientos de la transformación del servicio que demandan los usuarios – planteados como resultado de los ejercicios de planeación y organización del transporte –, al igual que el procedimiento idóneo al que deben acudir para lograr su continuidad Directa. No se impone con ello su celebración, la que se mantiene en el ámbito de la libertad y autonomía de las partes; pero sin su suscripción, cuando el número de operadores planteado para el sistema es inferior al número de operadores existentes, la administración se verá en la obligación de revocar los permisos y recurrir al proceso de selección del operador

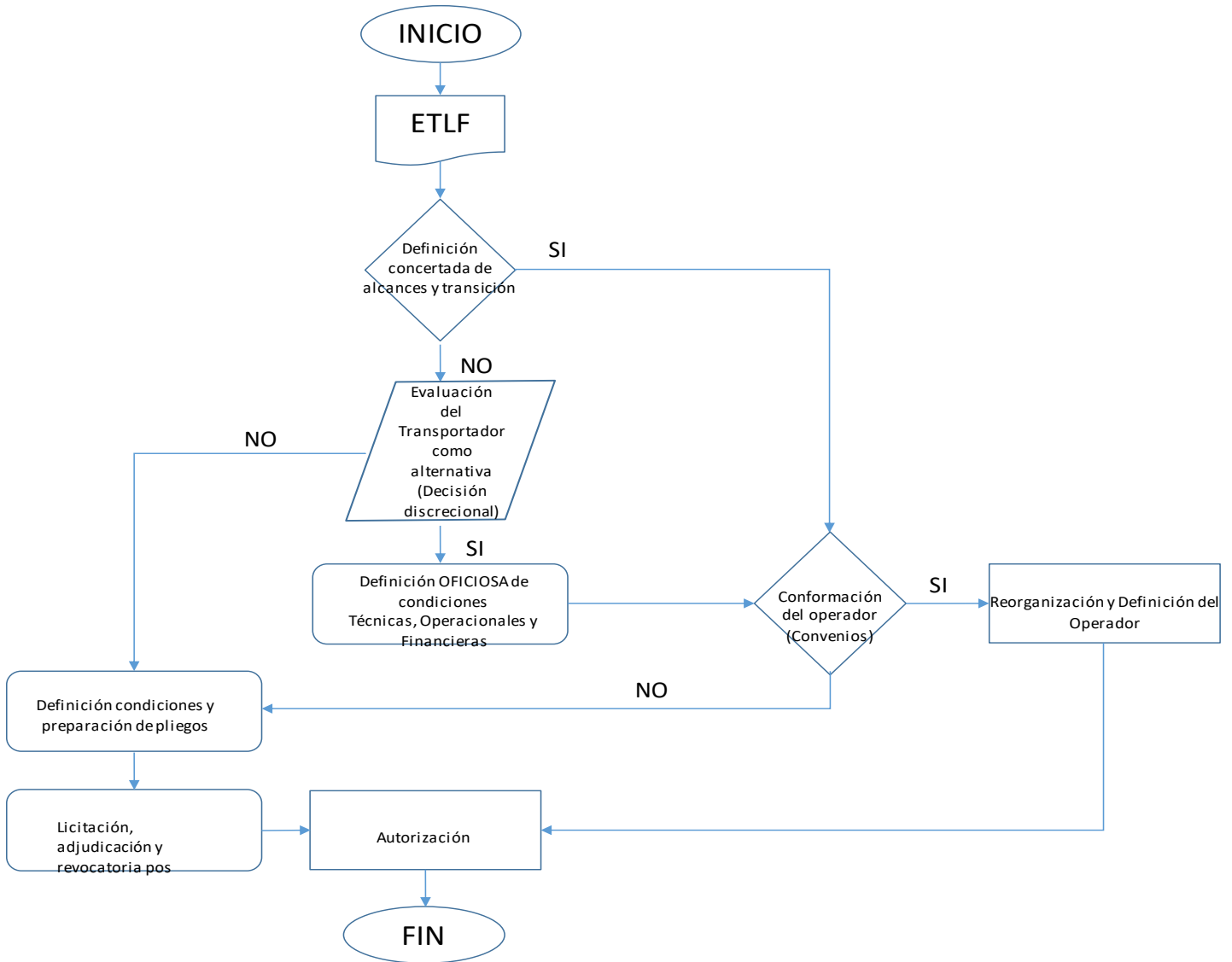
De esta manera, tratándose de un título precario, la revocatoria procede en estos casos dentro de los poderes que facultan a la administración para ajustar el servicio a las nuevas realidades, dado que, encontrándose en procura de este fin y avocada en él a la reducción del número de operadores, la no materialización del convenio que lo viabilice, deja a la autoridad de transporte de la jurisdicción ante la revocación de los permisos y los procedimientos de selección de un nuevo operador como única alternativa.

**MEDELLÍN**  
**ESPECIALIZACIÓN INTERNACIONAL EN DERECHO DEL TRANSPORTE**  
Código SNIES 103078

**INSCRIPCIONES ABIERTAS**  
Código SNIES: 103078  
Modalidad: Presencial  
Registro calificado: 7 años,  
Resolución 1215 de 31 de Enero de 14  
Duración: Medellín- 1 Año

Un procedimiento de esta naturaleza no es sancionatorio, pues al no formar parte del sistema jurídico una obligación de conformar operadores, no existe a su vez un deber incumplido que reprochar. El fundamento de la revocatoria entonces, no es otro que la acreditación de la necesidad de la decisión de cara a la satisfacción del interés general, llamado a prevalecer sobre el interés particular<sup>1</sup>.

El flujoograma del proceso sería más o menos el siguiente:



De esta manera, los convenios, podemos decir, constituyen una importante herramienta para gestionar grandes transformaciones del servicio cuando las mismas implican la reducción del número de operadores, transformaciones que, en todo caso, siempre podrán ser dispuestas por la autoridad en ejercicio de las competencias de organización del transporte. Pero de lo dicho, vale destacar que, como ejercicio de la iniciativa privada, los convenios de colaboración empresarial constituyen igualmente una herramienta válida para introducir mejoras sustanciales del servicio colectivo, incluso en los casos en que el mismo no apunta a su adecuación como un sistema de transporte.

**Autor: Andrés Felipe López Gómez**  
**Docente Departamento de Derecho del Transporte**



Fotografía: <http://www.radiosantafe.com>

Universidad Externado de Colombia.

Departamento de Derecho de Transporte.

Calle 12 No. 1-17 Este, Bloque A, Oficina 205, Bogotá D.C.

Teléfono:

Bogotá D.C.: 3419900, Ext 1100, 1101, 1102  
Medellin: 3119858

Correo electrónico:

[dertransporte@uexternado.edu.co](mailto:dertransporte@uexternado.edu.co),  
[posgrados.medellin@uexternado.edu.co](mailto:posgrados.medellin@uexternado.edu.co),  
[posgrados.antioquia@uexternado.edu.co](mailto:posgrados.antioquia@uexternado.edu.co)



Fotografía: <https://360radio.com.co/>

## NORMATIVIDAD

### Leyes

**Ley 1883 del 24 de enero de 2018/ Congreso de la República.** Mediante la cual se otorga la categoría de Distrito Portuario, Logístico, industrial, turístico y comercial a Turbo-Antioquia, él que se encontrará regido por la Ley 1617 de 2013.

### Proyectos de Ley

**Proyecto de Ley 249 de 2018/ Senado de la República.** Mediante el mismo se pretende modificar el Artículo 32 de la Ley 1508 de 2012 -Régimen jurídico de las Asociaciones Público Privadas, modificado por el artículo 20 de la Ley 1882 de 2018. Para la Doctora Melba Pérez, Docente de la Universidad Externado de Colombia, las modificaciones más relevantes que propone el ponente en materia de contratación pública e infraestructura, particularmente sobre la terminación anticipada de los contratos de concesión son las siguientes: 1. El contratista no podrá recibir como remanente, luego del pago de las acreencias, una suma superior a los aportes de capital de sus socios o accionistas menos los dividendos decretados, dividendos pagados o disminuciones de capital. Lo anterior, actualizado por IPC. En todo caso los reconocimientos no podrán superar el precio del contrato estatal anulado. 2.El reconocimiento de las prestaciones que de conformidad con lo previsto en este párrafo resulten a favor del contratista deberá ser destinado para pagar aquellas prestaciones ejecutadas por terceros de buena fe. 3.Incorpora la facultad de la Superintendencia de remover a los administradores y representantes legales en caso de que la causal de nulidad se origine en una conducta dolosa.4. Se adiciona que el contratista responsable de la conducta dolosa no podrá recibir remanente alguno. 5.Incorpora un inciso en que se establece que vencido el término de los 5 años en que los remanentes quedan como garantía de pago, si estos no se agotan serán destinados al Fondo de Contingencias). 6. Se incorpora un nuevo párrafo que establece que lo dispuesto en el artículo 20, no impedirá de manera alguna el resarcimiento del patrimonio público ni la extinción de dominio en los casos de nulidad por objeto o causa ilícita.

Estado: **PENDIENTE DE ENVIAR A COMISIÓN EN SENADO.**

Fecha de presentación: **junio 12 de 2018**

**Proyecto de Ley 188 de 2018/ Senado de la República.** Por medio del cual se busca modificar la Ley 769 de 2002 - Código Nacional de Tránsito Terrestre y dictar otras disposiciones. En lo referente a la Autorización previa para cambio de características que identifican a un vehículo automotor, el presente proyecto de ley adiciona un párrafo al artículo 49 de la Ley 769 de 2002, que dispone lo siguiente: "PARÁGRAFO 2. La autoridad de tránsito competente que autorice la modificación o cambio en las características que identifican un vehículo automotor, deberá expedir un Certificado de Modificaciones que incluya todos los cambios realizados en el vehículo. El conductor de un vehículo automotor que haya sido modificado, deberá portar este certificado además de los documentos exigidos en la presente ley."

Por otro lado, mediante este proyecto de ley se pretende adicionar el literal D del artículo 131 de la ley en referencia, que establece el monto de las multas correspondientes a las infracciones de las normas de tránsito. Con la expedición de esta ley se busca sancionar con multa equivalente a treinta (30) salarios mínimos legales diarios vigentes (smmlv) al conductor y/o propietario de un vehículo automotor que incurra en cualquiera de las siguientes infracciones adicionales a las que ya se encuentran establecidas en la norma:



- Transitar en sentido contrario al estipulado para la vía, calzada o carril. No detenerse ante una luz roja o amarilla de semáforo, una señal de "PARE" o un semáforo intermitente en rojo.
- Conducir un vehículo sobre aceras, plazas, vías peatonales, separadores, bermas, demarcaciones de canalización, zonas verdes o vías especiales para vehículos no motorizados.
- Adelantar a otro vehículo en berma, túnel, puente, curva, pasos a nivel y cruces no regulados o al aproximarse a la cima de una cuesta o donde la señal de tránsito correspondiente lo indique.
- Conducir realizando maniobras altamente peligrosas e irresponsables que pongan en peligro a las personas o las cosas.

Finalmente, a través del mismo se pretenden crear incentivos y descuentos en el valor del SOAT.

Estado: **PENDIENTE DESIGNAR PONENTES EN SENADO**  
 Fecha de Presentación: **enero 18 de 2018**

**Resolución 0789 de 09 de abril de 2018/ Ministerio de Transporte.** Mediante la cual se fijan los lineamientos para la conformación de Alianzas Logísticas Regionales como eje articulador regional para promover iniciativas de facilitación logística, coordinación interinstitucional y la investigación para el desarrollo de políticas públicas, para mejorar el desempeño competitivo de la región, productividad, eficiencia en el transporte de carga y mejorar la logística regional para el desempeño y competitividad, a través de la articulación entre el sector público, privado y la academia.

## Resoluciones

**Resolución 0718 de 22 de marzo de 2018/ Ministerio de Transporte.** Mediante la cual se reglamentan los criterios técnicos para la instalación y operación de medios técnicos o tecnológicos para la detección de presuntas infracciones al tránsito y se dictan otras disposiciones. En la misma se establece que para la instalación de los Sistemas o equipos automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de presuntas infracciones de tránsito-SAST, se deberá acreditar la necesidad del mismo, con base en al menos un criterio de: Siniestralidad, Prevención, Movilidad o Historial de infracciones.

Además de ello, la presente resolución fija unos requisitos y procedimientos para la autorización de instalación de los SAST, así como las condiciones de calidad en la operación de los mismos.

**Resolución 640 de 20 de marzo de 2018. Ministerio de Transporte.** Mediante la cual se establece el procedimiento para emitir el concepto de procedencia y viabilidad técnica y financiera de los proyectos de construcción y/o reparación de infraestructura relacionada con el sector transporte, financiados mediante el mecanismo de obras por impuestos y se dictan otras disposiciones y se determinan las dependencias y entidades del Sector Transporte competentes para emitir el concepto.

**Resolución 546 de 09 de marzo de 2018/ Ministerio de Transporte.** Mediante la cual se adecua la reglamentación del sistema para la Interoperabilidad de Peajes con Recaudo Electrónico Vehicular (IP/REV), establecer los lineamientos para la protección de los Usuarios de los sistemas de interoperabilidad de Recaudo Electrónico Vehicular (IP/REV), fijar los requisitos que deben cumplir los Actores Estratégicos para obtener y mantener la Certificación para la prestación del servicio de Recaudo Electrónico Vehicular (REV), en condiciones de interoperabilidad entre los actores del sistema.

BOGOTÁ

ESPECIALIZACIÓN  
INTERNACIONAL EN  
**DERECHO DEL TRANSPORTE**  
2016- 2017



**Código SNIES: 4500**  
**Modalidad: Presencial**  
**Registro calificado: , 7 años, Resolución 230 de 10 de Enero de 2012**  
**Duración: Bogotá- 1 Año**

**Universidad Externado de Colombia.**

**Departamento de Derecho de Transporte.**

Calle 12 No. 1-17 Este, Bloque A, Oficina 205, Bogotá D.C.

**Teléfono:**

Bogotá D.C.: 3419900, Ext 1100 ,1101,1102

**Correo electrónico:**

[detransporte@uexternado.edu.co](mailto:detransporte@uexternado.edu.co)



Fotografía: <http://elnuevosiglo.com.co>



Fotografía: <http://www.academiadeaviacion.com/>



Fotografía: [www.aeropuertos.net](http://www.aeropuertos.net)



Fotografía: <https://www.cursostcp.es>

**Resolución 1318 de 10 de mayo de 2018/ U.A.E de la Aeronáutica Civil.**

Mediante la cual se adopta e incorpora a los Reglamentos aeronáuticos de Colombia una norma denominada RAC 145 – Organizaciones de Mantenimiento Aprobadas. Este reglamento prescribe los requisitos para la emisión de las aprobaciones a organizaciones de mantenimiento de aeronaves y componentes de aeronaves, y establece las normas generales de operaciones para las OMA RAC 145. Cuando la aprobación es otorgada, se aplica a toda la organización encabezada por un gerente responsable.

**Resolución 1316 de 10 de mayo de 2018 / U.A.E de la Aeronáutica Civil.**

Por la cual se modifica la norma RAC 90 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia, se reenumera, e incorpora a dichos Reglamentos como RAC 204 – Cartas Aeronáuticas. Las especificaciones comprendidas en esta normatividad y los procedimientos que de él se deriven son aplicables de manera general a toda la actividad encaminada a la generación, actualización y distribución de cartografía aeronáutica en Colombia, a partir del 01 de julio de 2018. Este reglamento se estructura para definir las normas generales que aplican a la elaboración de cartas aeronáuticas y en él se incorporan las normas y métodos recomendados (SARSPS) contenidos en el Anexo 4 de OACI, así como las recomendaciones del Manual de Cartas Aeronáuticas –Doc. 8697, incluyendo los sistemas de referencias comunes. Así mismo establece las normas generales para las cartas aeronáuticas que, por su producción o disponibilidad, son consideradas por la OACI como obligatorias, no obligatorias o suplementarias y condicionales.

**Resolución 1121 de 23 abril de 2018/ U.A.E de la Aeronáutica Civil.**

Mediante la cual se adiciona una sección a los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia – RAC 13 en lo referente a la dosificación del valor de las infracciones a las normas administrativas y técnicas, cuya sanción pecuniaria tenga una cuantía final igual o superior a doce salarios mínimos legales vigentes, considerando los atenuantes y/o agravantes.

**Resolución 746 de 16 de marzo de 2018/ U.A.E. de la Aeronáutica Civil.**

Por la cual se incorpora a los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia el RAC 120 sobre prevención y control del consumo indebido de sustancias psicoactivas en el personal aeronáutico. Los requisitos de esta normatividad se aplican al personal de las empresas del sector aeronáutico que incluye al personal aeronáutico que realiza funciones sensibles para la seguridad operacional, ya sea de forma directa o por medio de empresas sub-contratadas, a tiempo completo o parcial, así como a los alumnos de centros de instrucción aeronáutica.

**Resolución 745 de 16 de marzo de 2018/ U.A.E. de la Aeronáutica Civil.**

Mediante la cual se adopta e incorpora la norma RAC 141 – Centros de instrucción aeronáutica civil para formación de tripulantes de vuelo, tripulantes de cabina y despachadores de vuelo como parte de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia. Esta normatividad establece los requisitos de certificación y reglas de operación de un Centro de Instrucción Aeronáutica –CIAC, para a formación de tripulantes de vuelo, tripulantes de cabina y despachadores de vuelo postulantes a una licencia aeronáutica requerida en los RAC 61, 63 y Capítulo C del RAC 65.

**Resolución 744 de 16 de marzo de 2018/ U.A.E. de la Aeronáutica Civil.**

Por medio de la cual se adopta la norma RAC 142 sobre Centros de entrenamiento de Aeronáutica Civil como parte de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia. Este reglamento establece los requisitos de certificación y reglas de operación para los Centros de entrenamiento de Aeronáutica Civil.

**Resolución 510 de 23 de febrero de 2018/ U.A.E. de la Aeronáutica Civil.** Mediante la cual se adopta una norma denominada RAC 45, sobre identificación de Aeronaves y Componentes de Aeronaves como parte de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia y se derogan unos capítulos RAC 20 de estos reglamentos. Este reglamento establece los requisitos para la identificación de aeronaves, motores y hélices que son fabricados bajo los términos de un "certificado de tipo" o de un "certificado de producción", la identificación de ciertos componentes de reemplazo y componentes modificados producidos para instalación en aeronaves, motores y hélices con certificado de tipo; y marcas de nacionalidad y matrículas de las aeronaves registradas en Colombia. Es importante mencionar que esta normativa no se aplica a los globos piloto meteorológicos, utilizados exclusivamente para fines meteorológicos, no a los globos libres no tripulados que lleven carga útil.

**Resolución 509 de 23 de febrero de 2018/ U.A.E. de la Aeronáutica Civil.** Mediante la cual se adopta e incorpora la norma RAC 147 sobre Centros de Instrucción de Aeronáutica Civil para Formación de Técnicos en Mantenimiento de Aeronaves como parte de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia. Esta normatividad se establecen los requisitos de certificación y reglas de operación de los Centros de Instrucción de Aeronáutica Civil- CIAC, destinados a la formación básica de técnicos de Mantenimiento de aeronaves, conforme al Capítulo D del RAC 65.

**Circular Externa No. 023 del 25 de mayo de 2018. Superintendencia de Puertos y Transporte.** Mediante la misma se informa sobre las normas vigentes que regulan el transporte marítimo en Colombia, particularmente aquellas que regulan lo referente a la habilitación y el permiso de operación para que las empresas puedan prestar el servicio público de transporte marítimo. Como se enuncia en la circular: Las empresas de transporte marítimo están en la obligación de dar cumplimiento a la normatividad vigente, y como aspecto específico, lo referente al domicilio de las mismas, de tal manera que le permita a la Superintendencia de Puertos y transporte realizar visitas de inspección con el objeto de supervisar los aspectos subjetivos (constitución y funcionamiento, en materia societaria, económica, financiera, contable, jurídica y administrativa), en el domicilio registrado en el Certificado de Existencia y representación Legal emitido por las cámaras de Comercio y/o el inscrito en la Supertransporte a través del Sistema Nacional de Supervisión al Transporte – Vigía.

**Circular Externa No. 015 del 06 de abril de 2018/ Superintendencia de Puertos y Transporte.** La misma tiene por objeto iniciar la implementación de la segunda fase del sistema de Control y Vigilancia para los Centros de Reconocimiento de Conductores de conformidad con lo establecido en la Resolución 6246 de 2016, mediante la cual se expidió el anexo técnico para la implementación del sistema de control y vigilancia de que trata la Resolución 13829 de 2014.



MAESTRÍA EN  
DERECHO: PERSONA Y SOCIEDAD  
CON ÉNFASIS EN TRANSPORTE, LOGÍSTICA  
E INFRAESTRUCTURA  
Código SNIES 104801

The advertisement features a man in a light blue shirt and tie, holding a tablet and a pen, standing in a warehouse or office setting. The text is overlaid on a green and white background.

**Código SNIES:** 104801

**Modalidad:** Presencial

**Registro calificado:**

7 años, Resolución

1036 de 14 de Julio de 2015

**Duración:** Bogotá 2 Años



### **Seminario Internacional de Infraestructura**

El Departamento de Derecho del Transporte del Externado llevó a cabo el Seminario Internacional de Infraestructura durante los días 19 y 20 de abril del año en curso, con la participación de invitados nacionales e internacionales.

En este importante evento se expusieron temas muy importantes en el sector de la infraestructura. José Manuel Martín Osante, profesor de la Universidad del País Vasco- Bilbao dio a conocer las implicaciones jurídicas del "Nuevo régimen de acceso al mercado de los servicios portuarios en Europa: Reglamento UE 2017/352."

Por su parte, el Ingeniero Mexicano Oscar de Buen Richkarday, analizó lo referente a "Los riesgos de diseño y construcción en los proyectos de concesiones viales y APPs.", mientras que el Dr. Diego Andrés Beltrán, Gerente Jurídico de Estructuración – ANI, describió el estado actual del "Proyecto aeroportuario El Dorado No. 2". Así mismo, teniendo en cuenta la relevancia de la empresa privada en el desarrollo de proyectos de infraestructura, la Dra. Adriana Patricia Gómez Barajas, Gerente de Transparencia de la Financiera de Desarrollo Nacional, explicó la incidencia que tiene la implementación de "Buenas prácticas corporativas en el sector de la infraestructura."

Además de ello se realizaron diferentes paneles de discusión en los que se contó con la participación de Jean Philippe Pening. Consultor en materia de Infraestructura, Diana Patricia Bernal, Secretaria General de OPAIN, Juan Carlos Rengifo Ramírez. Gerente de Proyectos Viales –ANI, Javier Andrés Franco Zárate, Profesor de la Universidad Externado de Colombia y Carolina Herrera, Directora de la Cámara de Puertos de la ANDI.

El Dr. Manuel Guillermo Sarmiento, Director del Departamento de Derecho del Transporte proporcionó algunos datos importantes para evaluar el estado de Colombia en materia de transporte.

El Director afirmó que en los últimos años se han hecho esfuerzos para modernizar la estructura de transporte y adecuarla a las necesidades del país. No obstante, Colombia está bastante atrasada en esta materia. Según cifras del Banco Mundial, Colombia ocupa el lugar 94 entre 160 países del mundo, cinco puestos más abajo que Chile y Panamá, en lo que lo que refiere a la calidad de sus carreteras; nuestro país ocupa el lugar 120 de 160, el 104 en lo referente a vías férreas, el 83 en puertos fluviales y el 76 en aeropuertos.

Así mismo, el Dr. Sarmiento insistió en que "hace falta una política pública coherente que permita visualizar un avance sostenible en materia de infraestructura del transporte."

Por último, se resaltó la importancia de que las universidades y la comunidad académica participen activamente en la discusión sobre el transporte en el país y se puso de presente cómo para que el transporte aéreo funcione correctamente, deben existir buenos aeropuertos; el transporte marítimo exige puertos modernos y eficientes, y también se necesita una infraestructura física adecuada para prestar buenos servicios a los colombianos.





## **“Colombia y Aruba firman acuerdo de transporte aéreo.”**

Germán Cardona, ministro de Transporte de Colombia, y Crispin Romero, ministro de Transporte, Comunicación y Sector Primario de Aruba, firmaron un acuerdo sobre transporte aéreo que beneficiará a los usuarios, generará mayores condiciones de conectividad, facilitará el establecimiento y la explotación de servicios aéreos y promoverá el turismo y el intercambio comercial entre los dos países.

Esta importante iniciativa establece también un régimen de cielos abiertos para los servicios de pasajeros, que permitirá que las aerolíneas de Colombia y Aruba puedan operar de manera irrestricta entre los dos territorios, y un esquema de gran apertura, sin limitar el número de empresas, frecuencias ni tamaño de las aeronaves, para los servicios de carga.



Para Juan Carlos Salazar, director de la Aeronáutica Civil y artífice de este acuerdo, esta es una excelente noticia para nuestro país pues hará que más colombianos, de todas las regiones, se beneficien de las oportunidades turísticas y comerciales que ofrece la isla de Aruba y que más arubeños aprovechen, entre otras, todas las fortalezas que tiene Colombia en materia económica, comercial, turística y de atención en salud. "Nuestro sector aéreo está viviendo un gran momento y la firma de este acuerdo así lo ratifica -explica-. Hoy Colombia es el país al que todos están mirando en la aviación internacional".

Actualmente, 230.000 pasajeros se movilizan al año entre los dos países y la tasa de crecimiento en los últimos cinco (5) años ha sido del 38%. "Con este acuerdo esperamos que continúe en ascenso ese intercambio turístico y comercial entre Aruba y Colombia y que se estrechen más los lazos que siempre nos han unido", agrega Crispin Romero, ministro de Transporte, Comunicación y Sector Primario de Aruba.

En la firma del acuerdo también estuvieron presentes Edwin Kelly, director del Departamento de Aviación Civil de Aruba; Jeroen Roodenburg, embajador del Reino de los Países Bajos en Colombia, y Miriam Dabian, directora de la Oficina de la Autoridad de Turismo de Aruba para Latinoamérica."

Tomado textual de: <http://www.aerocivil.gov.co/prensa/noticias/Pages/Colombia-y-Aruba-firman-acuerdo-de-transporte-a%C3%A9reo.aspx>

VER: <http://www.aerocivil.gov.co/normatividad/Convenios%20Bilaterales/ARUBA.pdf>

## **“Nace Alianza Logística Regional (ALR) entre Cundinamarca y Bogotá para analizar y trabajar de manera coordinada en la mejora de la movilidad por los corredores de carga.”**

El Ministerio de Transporte suscribió el acuerdo con la Alcaldía Mayor de Bogotá, la Gobernación de Cundinamarca y 14 entidades más.

- Un informe de la Cámara de Comercio de Bogotá indica que el transporte carga aporta cerca del 8% del PIB de Bogotá y el 6,1% de Cundinamarca. Las empresas de transporte inscritas en la CCB suman 7.135 empresas.
- En Bogotá existe un tránsito de 16,26% del transporte de carga, lo que equivale a 14,68 millones de toneladas al año
- La Alianza Logística Regional de Bogotá Cundinamarca es la quinta en el país y será el espacio en el que actores públicos, privados y academia analicen y trabajen de manera coordinada en la evaluación de las medidas que buscan restringir la movilidad de carga por corredores estratégicos como la calle 13 con el fin de prevenir disrupciones cadena logística.

Como un instrumento para mejorar la productividad y competitividad de la ciudad región y como un escenario de concertación para que los transportadores y diferentes actores analicen las alternativas a las restricciones de carga, se acordó la creación de la Alianza Logística Regional (ALR) de Bogotá y Cundinamarca.

El Ministerio de Transporte suscribió el acuerdo con la Alcaldía Mayor de Bogotá, la Gobernación de Cundinamarca, la Cámara de Comercio de Bogotá, ANDI, FENALCO, Colfecar, Analdex, Asecarga, Defencarga, Fedetranscarga, ANT, ACC, CCTla Universidad Nacional de Colombia, la Universidad de los Andes y la Universidad Javeriana. Entre algunos beneficios para toda la cadena están la conformación de una agenda común con prioridades en el desarrollo logístico que se suman a las inversiones en proyectos que serán operados en economías de escala para maximizar el impacto en la eficiencia logística regional.

Los altos costos de los servicios logísticos de las empresas bogotanas las ponen en desventaja con productos provenientes de economías regionales de escala similar. Según la Encuesta Nacional Logística del DNP el costo total de la logística sobre las ventas de las empresas en Colombia es del 15% (frente al 9% en países de la OCDE). Dentro de este costo los factores que más pesan son el transporte (37%) y el almacenamiento 20%.

“Esta Alianza Logística Regional (ALR) está basada en modelos internacionales de países como Estados Unidos, Suecia, Francia e Inglaterra, en donde la puesta en marcha de este tipo de mecanismos ha derivado en iniciativas público-privadas, que han dado como resultado acuerdos por ejemplo, en el cargue y descargue nocturno de mercancías, lo cual representa ahorros de hasta el 35 % en costos de transporte”, explicó el Ministro Cardona.”

Tomado textual. Ver texto completo en: [https://www.mintransporte.gov.co/Publicaciones/nace\\_alianza\\_logistica\\_regional\\_alr\\_entre\\_cundinamarca\\_y\\_bogota\\_para\\_analizar\\_y\\_trabajar\\_de\\_manera\\_coordinada\\_en\\_la\\_mejora\\_de\\_la\\_movilidad\\_por\\_los\\_corredores\\_de\\_carga](https://www.mintransporte.gov.co/Publicaciones/nace_alianza_logistica_regional_alr_entre_cundinamarca_y_bogota_para_analizar_y_trabajar_de_manera_coordinada_en_la_mejora_de_la_movilidad_por_los_corredores_de_carga)



Fotografía: <http://www.coach-scconsulting.com>

### **“Multas de la Supertransporte a plataformas tecnológicas de transporte no autorizado ascienden a \$3.377 millones**

Udrive Colombia y Smart Taxi acaban de ser multadas por la entidad de control, con \$516 millones cada una. A la fecha, ya son siete las sanciones impuestas por la Superintendencia a seis plataformas tecnológicas que insisten en desconocer e incumplir las normas de transporte.

La Superintendencia de Puertos y Transporte sancionó a las empresas Intelligent Business Colombia (Udrive) y Smart Taxi, con multas de \$516 millones para cada una, por violar o facilitar la violación de las normas de transporte vigentes en el país.

Este fallo en segunda instancia confirmó que dichas empresas intervienen directamente en la prestación de servicio de transporte no autorizado, a través de la administración de plataformas tecnológicas desarrolladas para contactar a pasajeros con conductores de vehículos de servicio público de transporte especial, sin que medie el respectivo extracto de contrato que exige la norma, para brindar seguridad y cobertura de pólizas de seguro en caso de accidente a todos los usuarios.

La resolución concluyó que estas empresas prestan sus servicios de forma continua, posicionándose en el mercado e interactuando permanentemente con propietarios de vehículos, conductores y usuarios del servicio. También determinó que, al facilitar sistemáticamente la violación de normas de transporte por medio de su operación, cada una de estas empresas se beneficia económicamente, y en consecuencia las calificó como sujetos materialmente activos dentro de la relación contractual que se configura en la prestación de transporte no autorizado.

“Hemos intensificado la lucha contra el transporte informal en todo el país. El año pasado realizamos 1.600 operativos conjuntos con la Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional, en los cuales inspeccionamos 78.000 vehículos, se impusieron 9.850 infracciones y se inmovilizaron 4.550 vehículos (públicos y particulares) que estaban violando las normas, poniendo en riesgo la seguridad vial de todos los colombianos”, señaló el superintendente Javier Jaramillo.

Además, el fallo que resolvió el recurso de apelación evidenció que estas empresas prestan el servicio individual de pasajeros tipo taxi en vehículos de servicio especial, los cuales no están autorizados por la ley para atender dicha modalidad.

“Las sentencias recientemente emitidas por la Corte Constitucional, la Cámara de Apelaciones de Buenos Aires y el Tribunal de Justicia de la Unión Europea nos dan la razón: las empresas de tecnología que faciliten la prestación del servicio de transporte público deben regirse bajo las normas vigentes que regulan este sector en el país que decidan operar. El Gobierno expidió en 2015 una reglamentación que no han querido acatar, razón por la cual es nuestra obligación investigar y sancionar a las empresas que presten servicios de transporte por fuera de la Ley”, advirtió Jaramillo.

Con la confirmación de las multas a Udrive y Smart Taxi, ya son siete las sanciones impuestas por la Supertransporte en los últimos 3 años –por un valor total de \$3.377 millones– a plataformas tecnológicas que facilitan la prestación de transporte no autorizado en el país: dos multas a Uber, por un total de \$795 millones; una a Cabify, Easy Taxi y Go Special Car, cada una por \$516 millones.”

Tomado textual de: <http://www.supertransporte.gov.co/index.php/comunicaciones/multas-de-la-supertransporte-a-plataformas-tecnologicas-de-transporte-no-autorizado-ascienden-a-3-377-millones/>



#### Departamento de Derecho del Transporte

**Director:** Manuel Guillermo Sarmiento García.  
**Coordinadora:** Martha Janneth Sánchez Rodríguez.  
**Investigador:** Bernardo Javier Puetaman Baquero  
**Asistente de investigación:** Sarah Milkes Sánchez  
**Monitores:** Juan Camilo Guevara y María Juliana Gutiérrez

Para más información los invitamos a visitar nuestro blog:  
<http://dertransporte.uexternado.edu.co>

Universidad  
**Externado**  
de Colombia

**BLOG DEL TRANSPORTE**  
Centro de Estudios de Derecho del Transporte