



BOLETÍN JURÍDICO SUPERINTENDENCIA DE TRANSPORTE

Enero - junio de 2021

CAMILO PABÓN ALMANZA

Superintendente de Transporte

ADRIANA DEL PILAR TAPIERO CÁCERES

Superintendente Delegada de Protección de Usuarios

ADRIANA MARGARITA URBINA PINEDO

Superintendente Delegada de Tránsito y Transporte Terrestre

WILMER ARLEY SALAZAR ARIAS

Superintendente Delegado de Concesiones e Infraestructura

ANDRÉS PALACIOS LLERAS

Superintendente Delegado de Puertos

MARÍA PIERINA GONZÁLEZ FALLA

Secretaria General

MARÍA FERNANDA SERNA QUIROGA

Jefe de Oficina Asesora Jurídica

Apoyo de:

MARINÉ LINARES DÍAZ

Asesora

Diseño:

JEISSON HERNÁN DÍAZ DUARTE

Comunicador social y periodista



Índice

BOLETÍN JURÍDICO NO 3

Enero – Junio 2021

NORMATIVIDAD Pag 4 - Pag 5

1. Circular Externa No. 0001 de 4 de junio de 2021, “derogatoria expresa de trescientos sesenta y seis (366) Circulares Externas. Eliminación de costos de transacción para el sector transporte”.

JURISPRUDENCIA Pag 6 - Pag 9

1. Tribunal Administrativo de Cundinamarca, al confirmar el rechazo de unas medidas cautelares, explica quiénes pueden ser sancionados por la Superintendencia de Transporte.

2. Consejo de Estado al dirimir conflicto de competencias negativo de competencias, precisa el ámbito subjetivo de aplicación de las facultades administrativas sancionatorias de la Superintendencia de Transporte.

MODO TERRESTRE Pag 10 - Pag 18

1. Cumplimiento de protocolos de bioseguridad en terminales de transporte terrestre automotor de pasajeros. -

2. Calidad en la prestación del servicio de transporte de carga y derecho a la información.

3. Aplicación de la Ley 1480 de 2011 en la prestación de servicio de transporte de pasajeros por carretera.

4. Abstención de expedir manifiestos de carga a vehículos que presentan omisiones en el registro inicial. -

5. Pagos por debajo de los costos eficientes de operación. -

6. Responsabilidad de los organismos de tránsito, por alterar el servicio público de transporte al omitir sus deberes legales.

7. Transporte de formulaciones a base de cannabis -

MODO AÉREO Pag 19 - Pag 28

1. Orden de sometimiento a control de una aerolínea.

2. Ámbito de aplicación de las normas de protección al consumidor, diferencia entre garantía y reembolso y cláusulas abusivas en los términos y condiciones para el uso de los voucher con ocasión de los reembolsos solicitados en la emergencia sanitaria.

3. Alcance de la obligación de resultado para el transportador.

4. Información, reembolso en efectivo ante cancelación del vuelo por fuerza mayor y derecho de retracto.

5. Publicidad engañosa y suficiencia.

6. Oportunidad del reembolso con ocasión del ejercicio del derecho de desistimiento.



Índice

BOLETÍN JURÍDICO NO 3

Enero - Junio 2021

MODO ACUÁTICO Pag 29 - Pag 34

1. Realización de operaciones portuarias sin contar con un Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación.
2. Prestación del servicio de transporte público fluvial y permiso de zarpe.
3. La presunción de inocencia y debido proceso en investigaciones administrativas en materia de puertos.
4. Navegación de embarcaciones.

NUESTRA ENTIDAD Pag 35 - Pag 41

1. Guía y decálogo sobre los derechos y deberes de los usuarios a la hora de comprar tiquetes aéreos por vías electrónicas.
2. Boletín de Gestión de Peticiones, Quejas, Reclamos y Denuncias (PQRD) de la Superintendencia de Transporte.
3. ABC para orientar a los ciudadanos sobre los sistemas de fotodetección.
4. ABC de la Superintendencia de Transporte y la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil sobre su competencia respecto de transporte aéreo.
5. Guía de visitas administrativas.





NORMATIVIDAD





NORMATIVIDAD

1. Circular Externa No. 0001 del 4 de junio de 2021, “derogatoria expresa de trescientos sesenta y seis (366) Circulares Externas. Eliminación de costos de transacción para el sector transporte”.

La Superintendencia de Transporte expidió la Circular 001 de 2021, que derogó 366 circulares externas, con el objetivo de “brindar claridad y seguridad jurídica sobre las circulares externas que no se encuentran vigentes o pierden su vigencia, a partir del estudio de su alcance y contenido, ya sea (i) porque se ha materializado el fenómeno de cumplimiento del objeto de la norma, (ii) tenían una vigencia temporal, (iii) ha operado una derogatoria orgánica, o (iv) ha acaecido cualquier otra forma de pérdida de fuerza ejecutoria”.

En su expedición, se tuvo en cuenta que, “dentro de las estrategias y lineamientos de supervisión fijados por la Superintendencia de Transporte se encuentra la racionalización y simplificación del ordenamiento jurídico, como una de las principales herramientas para asegurar la seguridad jurídica y la reducción de costos de transacción para el sector privado”.

Fuente: Circular Externa No. 000115 del 4 de junio de 2021

Link de consulta: <https://bit.ly/3Bflnnz>





JURISPRUDENCIA





JURISPRUDENCIA

1. Tribunal Administrativo de Cundinamarca, al confirmar el rechazo de unas medidas cautelares, explica quiénes pueden ser sancionados por la Superintendencia de Transporte

En el caso, la empresa demandante alegó falta de competencia de la Superintendencia de Transporte, señalando que “la competencia de la Superintendencia se limita, única y exclusivamente a las actividades relacionadas con el sector de transporte terrestre automotor y taxativamente frente a los organismos de tránsito, transporte terrestre automotor y centros de enseñanza automovilística y precisa que las actividades que realiza la sociedad demandante se limitan a lo enunciado en su objeto social, es decir, a la prestación de servicios de apoyo, logísticos y en materia de mercadeo y publicidad”

Frente a ese aspecto, el Tribunal adujo que, “del análisis de la normatividad que establece las funciones para la Superintendencia Delegada de Tránsito y Transporte Terrestre Automotor, específicamente en el artículo 10 del Decreto 2741 de 2001, es de resaltar los numerales 2 a 5, dentro de los cuales se encuentran facultades de carácter general como aquella de velar por el cumplimiento de las normas nacionales, internacionales, leyes y normas vigentes que regulen la prestación del servicio en materia de tránsito y transporte terrestre automotor”.

En adición, refirió que. “la Superintendencia de Transporte de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 9 numeral 4 de la Ley 105 de 1993, es una autoridad que tiene la facultad de imponer sanciones por la violación a las normas reguladoras del transporte y en el caso en concreto, pueden ser objetos de sanción aquellas personas que violen o faciliten la violación de las normas, sin que necesariamente sean sujetos de vigilancia, inspección y control de dicha entidad”.

Con ello, concluyó que “la competencia para imponer sanciones por violación a la normatividad del transporte de acuerdo con las disposiciones señaladas en los párrafos anteriores está radicada en la Superintendencia de Transporte”.

Fuente: Tribunal Administrativo de Cundinamarca. Sección Primera, Subsección B. Expediente 250002341000 2017 01935 00. Auto Interlocutorio nro. 2021-02-056 NYRD del 12 de febrero de 2021. Magistrado Ponente: Moisés Rodrigo Mazabel Pinzón.

Link de consulta: <https://bit.ly/3AnfqU1>





JURISPRUDENCIA



2. Consejo de Estado al dirimir conflicto de competencias negativo de competencias, precisa el ámbito subjetivo de aplicación de las facultades administrativas sancionatorias de la Superintendencia de Transporte.

En dicho pronunciamiento, el Consejo de Estado definió un conflicto de competencia entre la Superintendencia de Sociedades y la Superintendencia de Transporte en punto al ejercicio de la función de vigilancia subjetiva, determinando así, a que entidad se deben reportar los estados financieros, y a que entidad se debe efectuar el pago de la tasa de contribución de los años 2019 y siguientes.

Para este efecto, y con base en las disposiciones jurídicas vigentes, precisó que, “la Superintendencia de Sociedades ejerce un control de vigilancia subjetivo por cuanto se ejerce sobre el sujeto, es decir, la persona jurídica. Sin embargo, su competencia es residual en la medida en que opera bajo la condición de que las facultades asignadas a ella, no hayan sido expresamente otorgadas a otra Superintendencia”.

Por demás, señaló que “se entiende que son entidades vigiladas por la Superintendencia de Transporte aquellas que han cumplido con los requisitos exigidos por la ley para prestar el servicio público de transporte, atendiendo el modo respectivo, acreditando su capacidad técnica, operativa, financiera y de infraestructura, y por consiguiente, que han obtenido la habilitación legal correspondiente”.

Con ello, resolvió que la Superintendencia de Sociedades es la entidad competente para ejercer la vigilancia subjetiva, en tanto que, la empresa “no incorpora la prestación del servicio de transporte”, “no cuenta con la habilitación requerida por la ley para la prestación del servicio de transporte público”, “no cuenta con la habilitación requerida por la ley para prestar el servicio público de transporte, a través de plataformas tecnológicas” y “no es una sociedad vigilada por la Superintendencia de Transporte en los términos previstos por el artículo 42 del Decreto 101 de 2000”



JURISPRUDENCIA

No obstante, el Consejo de Estado advirtió que “el ejercicio de las facultades sancionatorias de la Superintendencia de Transporte puede recaer en personas que no necesariamente están sometidas a la inspección, vigilancia y control de dicha autoridad, pues tales facultades están previstas para todos aquellos que incurran en la violación a las normas reguladoras del transporte, sean entidades vigiladas por la Superintendencia de Transporte o no, sean personas naturales o personas jurídicas.”

Con lo que, “las personas naturales o jurídicas que eventualmente presten el servicio de transporte, sin cumplir con los requisitos exigidos por la ley para el efecto, son sujetos del ejercicio de funciones administrativas sancionatorias en la medida en que existe una afectación al interés público. No obstante, esta circunstancia no implica que sean entidades vigiladas de la Superintendencia de Transporte de conformidad con la ley”.

Con lo anterior, concluyó que, “las facultades administrativas sancionatorias de la Superintendencia de Transporte y las demás que le haya conferido la ley, pueden ser adoptadas respecto de todas las personas naturales o jurídicas que violen la normativa del sector transporte, sean estas entidades vigiladas por dicha autoridad o no”.

Fuente: Consejo de Estado. Sala de Consulta y Servicio Civil. Radicado 11001-03-06-000-2020-00226-00 del 20 de abril de 2021. Consejero Ponente: Édgar González López.

Link de consulta: <https://bit.ly/3Biw9JL>





MODO TERRESTRE





MODO TERRESTRE

1. Cumplimiento de protocolos de bioseguridad en terminales de transporte terrestre automotor de pasajeros

La Superintendencia de Transporte, impuso sanción administrativa a una terminal de transporte terrestre automotor de pasajeros, por la violación a los artículos 2 y 3 de la Ley 105 de 1993 y el artículo 5 de la Ley 336 de 1996.

Como fundamento de la sanción, advirtió que, “con el fin de garantizar el cumplimiento de las directrices y órdenes emitidas por el Gobierno Nacional cuyo propósito es prevenir y mitigar la expansión del COVID-19, la Superintendencia de Transporte en ejercicio de sus funciones de supervisión realizó diferentes requerimientos a través de los cuales promovió el cumplimiento de los protocolos de bioseguridad y le solicitó, en este caso, a la sociedad (...) la información y los soportes que le permitieran verificar y evidenciar la implementación de las acciones tendientes a dar cumplimiento permanente a las directrices y órdenes impartidas por las Autoridades sanitarias en la infraestructura de transporte que tiene a su cargo”, caso en donde no se encontró cumplimiento a los protocolos de bioseguridad.

Por demás, en la apertura de investigación, se explicó que “la Superintendencia de Transporte supervisa con el fin de que la prestación de este servicio público esencial se realice bajo las condiciones mínimas exigidas por la normatividad, que en este caso puntual corresponden con el cumplimiento de las medidas de bioseguridad que deben adoptar los prestadores de este servicio, con el fin de prevenir y mitigar la expansión del virus del COVID-19, atendiendo de esta manera, principios tales como la seguridad y la calidad en la prestación del servicio público de transporte. Adicionalmente, el cumplimiento de las condiciones previstas en los protocolos de bioseguridad conlleva a que la infraestructura dispuesta para la prestación de estos servicios y actividades que complementan el servicio público de transporte, permitan la debida prestación del servicio y confíe la protección a todos los usuarios del mismo”.

En adición, advirtió que la seguridad, “supone un carácter prioritario como principio fundamental del transporte” por lo que “el cumplimiento de los protocolos de bioseguridad van a dar paso a la efectividad de la seguridad en la prestación del servicio público de transporte, más aún, cuando este se presta a través de una infraestructura dispuesta para maximizar el beneficio que genera este servicio al público”, agregando que dicho principio “se encuentra íntimamente relacionado con la integridad de las personas, lo que no excluye de ninguna manera lo relacionado con temas de bioseguridad en las infraestructuras del transporte y, resulta cierto, que si en las mismas no se cumplen con las mínimas medidas sanitarias no solamente se estaría desconociendo los principios seguridad y calidad que rigen la prestación del servicio público del transporte, sino que se estaría comprometiendo -de forma seria- la prestación misma del servicio por la imposibilidad de utilizar la infraestructura dispuesta para tal fin”

Fuente: Resolución 7556 del 10 de septiembre de 2020 y Resolución 1045 del 26 de febrero de 2021.

Link de consulta: <https://bit.ly/3lfmNSS>



MODO TERRESTRE



2. Calidad en la prestación del servicio de transporte de carga y derecho a la información

La Superintendencia de Transporte impuso una sanción a una empresa de transporte de carga, por la violación al numeral 1.1 del artículo 3 de la Ley 1480 de 2011 relacionado con el derecho a recibir productos de calidad, determinando que se demuestra la infracción en tanto que: “(i) el usuario no recibió un servicio de calidad de conformidad con las características inherentes del servicio de transporte de carga al no entregar en la ciudad de destino el objeto enviado al presentarse su pérdida, (ii) no prestó un servicio de calidad al incumplir el deber legal de conservar los objetos en las mismas condiciones en las que son entregados por el usuario remitente toda vez que entregó el objeto averiado y (iii) no cumplió con los estándares establecidos por la empresa para prestar un servicio de calidad toda vez que no utilizó los medios dispuestos por la misma empresa que permitan indicar que el usuario destinatario no se encontraba en el lugar de destino en el momento de efectuarse la entrega, afectando la calidad del servicio, sin que se lograra desvirtuar los incumplimientos endilgados o se presentara alguna causal eximente de responsabilidad”.

Respecto del derecho de la información previsto en el artículo 23 de la Ley 1480 de 2011, la Superintendencia de Transporte concluyó que:

“La información sobre el valor a indemnizar en caso de presentar avería o pérdida en el objeto enviado no fue oportuna, puesto que la empresa otorgó dicha información solo hasta el momento que el usuario realizó la respectiva reclamación”.

“No se proporcionó información cierta al momento de contratar el servicio de transporte en la modalidad de pago contra entrega, lo que implicó que no se no tuviera el debido conocimiento sobre el servicio contratado”.

“Al momento de entregar la encomienda el usuario no tiene acceso a información verificable, pues la guía no se encuentra registrada en el sistema dispuesto a través de su página web para obtener información sobre el estado del envío y la ejecución del contrato de transporte de carga”.

Fuente: Resolución 0076 del 8 de enero de 2021.

Link de consulta: <https://bit.ly/3DhLxXb>



MODO TERRESTRE

3. Aplicación de la Ley 1480 de 2011 en la prestación de servicio de transporte de pasajeros por carretera

La Superintendencia de Transporte, al imponer una sanción administrativa por la infracción a las disposiciones de protección al consumidor previstas en la Ley 1480 de 2011 en la prestación del servicio público de transporte de pasajeros por carretera, precisó la aplicación de dicha norma en los siguientes términos:

i) al ser la Ley 336 de 1996 el Estatuto General de Transporte, en el que se reconoce la prelación del interés general sobre el particular con especial énfasis en la garantía de la correcta prestación del servicio y la protección de los usuarios; ii) contando el sector transporte con unos pilares, traducidos en principios²¹, bajo los cuales se desarrolla la actividad y se ratifica la importancia del usuario en dicho sector, pero no implicando que exista una regulación especial enfocada en la protección del mismo; iii) siendo la Ley 1480 de 2011 el Estatuto del consumidor, en el que se encuentran las disposiciones aplicables a todas las relaciones de consumo sin importar el sector en el que se originen; iv) al ser esta Superintendencia la autoridad facultada para proteger a los usuarios del sector transporte y en consecuencia encontrándose con la potestad para aplicar las disposiciones de carácter sustancial contenidas en la Ley 1480 de 2011, para determinar la existencia de incumplimientos a los usuarios del sector; y v) al regular entonces, lo relacionado con la protección del usuario del sector transporte con las normas sustanciales contenidas en el Estatuto del Consumidor, pasan estas a formar parte de la normatividad del sector transporte, dada la aplicación de las mismas y la recalcada posibilidad de aplicación general a las relaciones de consumo que trae su artículo 2”.

Fuente: Resolución 374 del 26 de enero de 2021.

Link de consulta: <https://bit.ly/3mu9N1t>





MODO TERRESTRE

4. Abstención de expedir manifiestos de carga a vehículos que presentan omisiones en el registro inicial

La Superintendencia de Transporte impuso sanción administrativa a una empresa de servicio público de transporte terrestre automotor de carga por la infracción al artículo 23 de la Ley 336 de 1996 y el artículo 2.2.1.7.7.1.13 del Decreto 1079 de 2015, respecto del cual, indicó que contiene los siguientes supuestos a cumplir: “(i) Abstenerse de expedir manifiestos de carga a vehículos que presentan omisiones en el cumplimiento de las condiciones y los procedimientos establecidos en la normativa vigente al momento de su registro inicial; (ii) Para la prestación del servicio en la modalidad de carga deberán consultar el Registro Nacional (RUNT)”.

Con ello, la Entidad advirtió que, “la investigada, no solo contaba con la obligación de no contratar vehículos con omisión en su registro inicial para la prestación del servicio público de carga, sino que además de ello, tenía la obligación de consultar con anterioridad a la expedición del manifiesto electrónico de carga en el Registro Único de Nacional Automotor, si el vehículo presentaba omisión en su registro inicial”.

Respecto de las previsiones que los artículos 2.2.1.7.7.1.3 y 2.2.1.7.7.1.4 del Decreto 1079 de 2015, relacionadas con los propietarios, poseedores o tenedores de buena fe de los vehículos de servicio particular y público de transporte de carga que presenten omisiones en el trámite de registro inicial, la Superintendencia precisó “que los llamados a adelantar el proceso de normalización vehicular son a los propietarios, poseedores o tenedores de buena fe, de los automotores que presenten omisión en el trámite de su registro inicial, adicionalmente, ellos cuentan con dos (2) años a partir de la reglamentación correspondiente. La reglamentación antes mencionada, la expidió el Ministerio de Transporte mediante Resolución No. 3913 con fecha del 27 de agosto de 2019, por tal razón, estos propietarios, poseedores o tenedores de automotores que presentan anomalías en su registro inicial, tendrán esos dos años para normalizar sus vehículos”.

También agregó que, “estos preceptos normativos, son una conminación a los propietarios, poseedores o tenedores de buena fe que cuentan con estos automotores, mas no justifica ni exonera a los generadores de carga ni empresas de transporte que contraten o expidan manifiestos de carga a estos vehículos con omisión en su registro”.

Fuente: Resolución 451 del 5 de febrero de 2021.

Link de consulta: <https://bit.ly/3v0Pvkl>





MODO TERRESTRE

5. Pagos por debajo de los costos eficientes de operación

El Decreto 2228 de 2013, compilado por el Decreto 1079 de 2015, precisó respecto de las relaciones económicas:

“Artículo 2.2.1.7.6.2. Relaciones económicas. Las relaciones económicas entre el Generador de la Carga y la empresa de transporte público, y de esta con los propietarios, poseedores o tenedores de vehículos, serán establecidas por las partes, sin que en ningún caso se puedan efectuar pagos por debajo de los Costos Eficientes de Operación.

El sistema de información SICE-TAC, del Ministerio de Transporte, será el parámetro de referencia.

El generador de carga y la empresa de transporte, tendrán la obligación de informar al Ministerio de Transporte, a través del Registro Nacional de Despachos de Carga RNDC, el Valor a Pagar y el Flete, así como las demás condiciones establecidas entre el propietario, poseedor o tenedor de un vehículo de servicio público de carga, de conformidad con la metodología y los requerimientos que para tal efecto establezca el Ministerio de Transporte.

El generador de la carga, la empresa de transporte y los propietarios, poseedores o tenedores de un vehículo de servicio público de carga, deberán dar cumplimiento a lo dispuesto en el presente artículo”.

Con ello, la Superintendencia advirtió que, la “regulación de las relaciones económicas de mercado entre los actores del servicio público de transporte terrestre automotor de carga debe corresponder a un régimen de costos eficientes de operación, en consideración a parámetros de operación más eficientes, atendiendo criterios técnicos, logísticos y de eficiencia con base a la información de costos reportada por la plataforma SICE-TAC. Por lo tanto, el SICE-TAC, tiene como objeto permitir que las autoridades competentes cumplan su función de garantizar la competencia y no permitir el abuso de posición dominante, estableciendo el pago de tarifas justas, monitoreando el mercado y tecnificando la operación del sector transporte”.

Siendo así, y con base en un concepto proferido por el Ministerio de Transporte, concluyó que, “las relaciones económicas entre los distintos actores que componen la cadena de transporte, están sujetos a los costos de la operación establecidos en el sistema SICE TAC, que condensa los parámetros de operación más eficientes con fundamento en lo que reportan estos mismos sujetos, aunado a otras variables de acuerdo con la metodología establecida por el mismo Ministerio y, por tanto, su carácter es obligatorio; su incumplimiento es susceptible de ser investigado por las autoridades administrativas respectivas y aplicar las sanciones correspondientes ante el incumplimiento de estos supuestos normativos”.

Fuente: Resolución 7259 del 18 de junio de 2021

Link de consulta: <https://bit.ly/3iGdccc>





MODO TERRESTRE

6. Responsabilidad de los organismos de tránsito, por alterar el servicio público de transporte al omitir sus deberes legales.

La Superintendencia de Transporte impuso sanción administrativa a un organismo de tránsito por “alterar el servicio de transporte al omitir sus deberes como organismo de tránsito en la jurisdicción (...)”.

A este respecto, explicó que “corresponde por parte de la Superintendencia de Transporte demostrar la existencia de la problemática de la prestación ilegal e informal del servicio público de transporte público en (...)” concluyendo, con base en las pruebas del expediente que “existe un fenómeno de ilegalidad e informalidad en el servicio público de transporte”.

Una vez demostrado lo anterior, refirió la Superintendencia, que es necesario determinar si el organismo de tránsito “ha realizado gestiones eficientes encaminadas al control del transporte informal e ilegal”.

Con ello, la Entidad encontró que, para 2017 se impusieron 2418 órdenes de comparendo por incurrir en la conducta señalada en el código D12 y tan solo 1060 inmovilizaciones, mientras que, para 2018, se impusieron 3173 órdenes de comparendo por esa infracción y solo 1207 inmovilizaciones. Con ello, concluyó que se “evidencia un ejercicio ineficiente por parte de la Investigada de sus facultades de policía administrativa en materia de tránsito, en razón a la no aplicación de la sanción de inmovilización en todos los casos en que se impone una orden de comparendo por la comisión de la infracción D12, tal y como lo dice y exige la ley, máxime cuando dicha medida afecta directamente el medio con el cual se comete la misma”.

En lo relacionado con la “suspensión o cancelación las licencias de conducción por la prestación del servicio público de transporte con vehículos particulares”, la Superintendencia afirmó que, “la posición jurídica tomada por la Investigada respecto a la sanción a imponer al conductor que por primera vez o de forma reincidente preste el servicio público de transporte con vehículos particulares sin justa causa, es contraria a la ley”, explicando que:





MODO TERRESTRE

“De un lado, el artículo 26 de la Ley 769 de 2002 consagra las causales por las cuales se suspenderán o cancelarán las licencias de conducción. En cuanto a la cancelación en el numeral 5 de esta parte señala que la licencia de conducción se cancelará “[p]or reincidencia en la prestación del servicio público de transporte con vehículos particulares sin justa causa”. Al ser norma especial, para el caso de la prestación del servicio público de transporte con vehículos particulares, el deber ser es que cuando un ciudadano sea descubierto por segunda vez cometiendo la infracción tipificada con el Código D12, que es “[c]onducir un vehículo que, sin la debida autorización, se destine a un servicio diferente de aquel para el cual tiene licencia de tránsito”, se imponga la sanción de cancelación de su licencia de conducción, esto en cumplimiento de lo estipulado en el referido artículo 26 del Código Nacional de Tránsito Terrestre”.

En adición, refirió que “el mentado artículo 26 en lo referente a la suspensión de la licencia de conducción consagraba en el numeral 4 como causal de esta sanción la siguiente: “[p]or prestar servicio público de transporte con vehículos particulares, salvo cuando el orden público lo justifique, previa decisión en tal sentido de la autoridad respectiva”. Esta disposición fue declarada inexecutable por la Corte Constitucional mediante Sentencia C-428-19 de 17 de septiembre de 2019, es decir que hasta esa fecha los organismos de tránsito pudieron aplicar como sanción la suspensión de la licencia de conducción por la prestación del servicio público de transporte con vehículos particulares”.

Por otro lado, y de cara las actividades realizadas para combatir el mototaxismo, adujo que, “esto obedece no por una iniciativa propia de (...) en cumplimiento de su función de control del transporte en su jurisdicción, sino por orden de autoridad judicial ante el ejercicio de una acción popular como consecuencia de la afectación derivada por el fenómeno del mototaxismo y la ausencia de controles por parte de la autoridad competente. Asimismo, es claro que estas medidas están encaminadas a contrarrestar una de las formas en que se presenta la problemática de la ilegalidad e informalidad en el transporte público, como lo es el mototaxismo, pero se está dejando de lado otras formas, como la prestación del servicio público de transporte a través de automóviles particulares y por medio de aplicaciones que ofertan estos servicios”.

Fuente: Resolución 2444 del 14 de abril de 2021.

Link de consulta: <https://bit.ly/2YuuvpW>





MODO TERRESTRE

7. Transporte de formulaciones a base de cannabis

La Oficina Jurídica, precisó, que “los operadores logísticos son personas naturales o jurídicas que ofrecen servicios integrales en la cadena de abastecimiento de productos y mercancías, nacional o internacional, desde la fuente de abastecimiento o de suministro hasta el lugar de su utilización por el consumidor final, incluyendo servicios de procesamiento de pedidos, manejo de materiales, almacenamiento, gestión de inventarios, transporte terrestre automotor de carga y distribución física de mercancías, procesamiento industrial o semi-industrial, preparación para distribución, clasificación, rotulación y etiquetado, entre otros”.

Con ello, concluyó que, “las formulaciones a base de cannabis pueden transportarse por medio de un operador logístico, para fines médicos y científicos, de acuerdo con lo establecido el Decreto 613 de 2017, con fundamento en lo previsto en la Ley 1787 de 2017, el Decreto 613 de 2017 y el Decreto 1079 de 2015

Fuente: Concepto nro. 20213000375331 del 1 de junio de 2021

Link de consulta: <https://bit.ly/3oAKjSZ>





MODO AÉREO





MODO AÉREO

1. Orden de sometimiento a control de una aerolínea

La Superintendencia de Transporte sometió a control y convocó a un proceso de insolvencia empresarial a una aerolínea.

A este respecto, precisó que, para el sometimiento a control debe (i) determinarse la existencia de una situación crítica de orden jurídico, administrativo, económico o contable y, precisada esta, (ii) debe determinarse la imposición de la medida idónea y necesaria para la situación crítica, en donde, la superintendencia podrá “adoptar del abanico de medidas dispuestas en la ley (artículos 83, 84 y 85 de la ley 222 de 1995) las que, luego de un juicio de necesidad e idoneidad, considere adecuadas para atender la situación crítica”.

Para el caso concreto, la situación crítica de orden administrativo, se evidenció en que “existe una absoluta falta de organización, dirección y control de la empresa en Colombia, lo cual está ocasionando una interrupción del servicio público de transporte y cuya gravedad tiene la capacidad de amenazar la integridad de la empresa. Lo anterior, considerando que (i) hay una absoluta desconexión entre la sucursal colombiana, al punto que la sucursal ha sido abandonada por la sociedad extranjera, (ii) la sucursal se encuentra acéfala, (iii) la anterior situación ha llevado a que la empresa ni siquiera tenga la capacidad de contestar requerimientos de las autoridades como la SuperTransporte de manera completa ni oportuna, ni tampoco de cumplir órdenes administrativas, lo cual ya ha causado la imposición de dos multas en su contra”.

Respecto de la situación crítica de orden jurídico, indicó que se manifestó en “el incumplimiento de las normas imperativas aplicables al desarrollo de la compañía, incluyendo algunas de tipo societario y operativas, que inciden en la interrupción del servicio público de transporte”, encontrando “omisión en la constitución de las reservas y provisiones”, “ausencia de designación por parte de la sociedad extranjera del reemplazo del Mandatario General saliente” y “deudas por conceptos de servicios aeronáuticos y aeroportuarios que impiden la operación de la empresa”.





MODO AÉREO



Frente a la situación crítica de orden contable, la Superintendencia identificó “soportes y registros contables que o no existen, o se han llevado de indebida forma, lo cual impide reflejar la situación real de la compañía en nuestro país”, detectando “incumplimiento grave de la normatividad contable impide conocer la situación real de la compañía”, “documentos sin firma ni certificación” y “pasivos no reconocidos o mal clasificados en la contabilidad”

Por demás, encontró “idoneidad del trámite de reorganización empresarial” por cuanto, a pesar de las situaciones críticas detectadas, “se evidencia la intención, así fuere sumaria e inconcreta, por parte de su matriz de retomar los negocios en Colombia, preservar la empresa y cumplir las obligaciones adquiridas en desarrollo de su objeto social”, la cual, concluye, resulta “coherente con la finalidad que persigue el proceso de insolvencia en general y el de reorganización en particular consagrado en (el artículo 1 de) la ley 1116 de 2006”.

Finalmente, y en atención que a que el proceso de reorganización “pretende a través de un acuerdo, preservar empresas viables y normalizar sus relaciones comerciales y crediticias, mediante su reestructuración operacional, administrativa, de activos o pasivos” y las situaciones críticas detectadas, la Superintendencia convocó a la empresa “al trámite de reorganización empresarial, buscando con ello, no sólo el cumplimiento de las obligaciones insolutas de la sociedad derivado del desarrollo de su objeto social en el país, sino adicionalmente, propiciar la conservación de esta como unidad de explotación económica y fuente generador de empleo, así como aportar a la reactivación del sector de la economía del cual forma parte, a través de la normalización de sus relaciones crediticias y comerciales”.

Fuente: Resolución 5388 del 28 de mayo de 2021.

Link de consulta: <https://bit.ly/2ZS581J>



MODO AÉREO

2. Ámbito de aplicación de las normas de protección al consumidor, diferencia entre garantía y reembolso y cláusulas abusivas en los términos y condiciones para el uso de los voucher con ocasión de los reembolsos solicitados en la emergencia sanitaria

Respecto del ámbito de la aplicación de la Ley 1480 de 2011 en materia de protección a usuarios del sector aéreo, la Superintendencia precisó que, se parte de i) la existencia de un Estatuto del Consumidor cuyas normas son de orden público y no permiten estipulación en contrario, ii) el carácter general del Estatuto hace que toda relación de consumo, entendida como aquella que se da entre un usuario y un empresario, le sean aplicables sus disposiciones, iii) ante la existencia de una regulación especial se aplicarán las de la ley 1480 de 2011 de manera suplementaria, iv) en el sector aéreo se cuenta con una regulación especial, contenida principalmente en los RAC, v) no obstante coma ante los vacíos de regulación especial coma se aplicará la suplementaria, vi) en los RAC hace nada se contempla frente al derecho de elección y la prohibición de cláusulas abusivas, y vii) por lo tanto, es completamente válido y acertado hacer uso de la regulación suplementaria”.

Distinguiendo la figura de la garantía legal con la del reembolso, explicó que esta última “puede entenderse como el resultado final del ejercicio de un derecho del usuario cuando la norma así lo permite o cuando el empresario ha establecido en sus cláusulas el supuesto de hecho en el que se encuentra incurso como sujeto de reembolso” agregando que, una de las situaciones contempladas para el reembolso, es la prevista en el artículo 1882 del Código de Comercio reproducida en el numeral 3.10.2.14 del RAC, “en donde se estipula que cuando acaecen circunstancias completamente ajenas a las partes, como lo pueden ser la fuerza mayor o las condiciones meteorológicas adversas que impidan materialmente la ejecución del contrato de transporte, el mismo se entenderá resuelto con la devolución de la totalidad del precio del billete -encontrándose el pasajero en la facultad de exigir la devolución inmediata- y en consecuencia el transportador quedará liberado de responsabilidad”.





MODO AÉREO

En este aspecto, concluyó que, “no puede compararse la garantía legal con la solicitud de reembolso, mientras la primera obedece estrictamente a inconsistencias con la calidad, idoneidad o seguridad del producto o servicio, la segunda es general y no necesariamente corresponde a incumplimientos del empresario, tal es el caso del ya indicado artículo 1882 del Código de Comercio”.

En cuanto a la aplicación del artículo 17 del Decreto 482 de 2020, que establece que, “cuando las aerolíneas reciban solicitudes de retracto, desistimiento y otras circunstancias relacionadas con la solicitud de reembolso, podrán realizar, durante el periodo que dure la emergencia y hasta por un año más, reembolsos a los usuarios en servicios prestados por la misma aerolínea”, puntualizó que, “comenzó a regir a partir de la publicación en el Diario Oficial (...) – 26 de marzo de 2020- e irá hasta un año más de la fecha en que termine la emergencia sanitaria decretada por el Ministerio de Salud y Protección Social”.

Con ello, aclaró que “las aerolíneas podían hacer uso de la facultad conferida de atender los reembolsos con la entrega de servicios prestados por las mismas, únicamente para las solicitudes de reembolso presentadas por los usuarios desde el 26 de marzo de 2020 en adelante”.

Así, precisó que el referido artículo 17 del Decreto 482 de 2020, “ i) estableció la posibilidad para las aerolíneas que los reembolsos a los usuarios se hagan en servicios prestados por la misma aerolínea, ii) no modificó los términos establecidos en la normatividad para resolver las solicitudes de reembolso que efectúen los usuarios en ejercicio del derecho de retracto o desistimiento, iii) no estableció condiciones o cobros adicionales, iv) precisó que durante la emergencia sanitaria y hasta por un año más las aerolíneas pueden efectuar los reembolsos en servicios prestados por ellas mismas, v) conforme a lo señalado por la Corte Constitucional en la sentencia C-185 de 2020 la medida contemplada en el artículo en mención es constitucional en la medida en que no se genera un desequilibrio para el usuario, pues este conserva sus derechos y garantías”.

Para el caso en concreto, los términos y condiciones de los voucher dispuestos por la investigada, establecían que “los saldos restantes luego de su utilización no serían reembolsables en dinero ni por otro servicio, (...) se indicaba que el voucher podría ser utilizado por una única vez” y “se establecía una vigencia para el uso del voucher de hasta el 30 de noviembre de 2020”.





MODO AÉREO

Precisando que las cláusulas serán abusivas cuando “si i) en perjuicio del consumidor causan un efecto injustificado y ii) afectan el modo, tiempo o lugar para el ejercicio de los derechos de los usuarios”, concluyó que, “limitar el uso del voucher a una sola ocasión y perder el saldo restante configuran un desequilibrio tajante en la relación de consumo y desnaturalizan por completo la figura del reembolso, quebrantando el derecho que tiene el usuario a que le sea devuelto su dinero (en este caso en servicios) sí limitación alguna en su posterior uso. Que se puede traducir conforme la novedad presentada en el artículo 17 del Decreto 482 de 2020 que la contratación del nuevo servicio (momento en el que se entiende efectuado el reembolso en servicios) no puede estar sujeta a ninguna condición que haga menos favorable su derecho, llevándolo incluso a perder su dinero”, adicionando que, “impone sin justificación alguna una limitación al ejercicio del derecho al reembolso coma al establecer un tiempo límite para la redención del voucher, tiempo que no se encuentra estatuido ni en el artículo 17 del Decreto 482 de 2020, ni en ninguna otra norma. Aunado a ello, dicha limitación de tiempo significa un impedimento al derecho a la libre elección coma pues evidentemente la decisión de consumo estará supeditada al tiempo límite para su redención y no realmente a la satisfacción de la necesidad propia”.

Fuente: Resolución 0174 del 18 de enero de 2021.

Link de consulta: <https://bit.ly/3DcX4Ha>





MODO AÉREO

3. Alcance de la obligación de resultado para el transportador.

La Superintendencia de Transporte archivó una investigación por no encontrar demostrada la infracción al numeral 3.10.2.16 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia, que prevé que, es obligación de resultado, “conducir al pasajero por vía aérea, sano y salvo a su lugar de destino, a la hora convenida conforme a los horarios itinerarios y demás normas contenidas en los reglamentos aeronáuticos”

Al respecto, explicó que, “de la relación sinalagmática que surge entre el usuario y el transportador una vez perfeccionado el contrato de transporte, se desprende naturalmente que bajo cada parte penden obligaciones de diferente índole, pero resultando como principal y por ende de mayor connotación por simple lógica, la de transportar al usuario conforme a las condiciones pactadas, clasificándose como una obligación de resultado”.

En la misma línea agregó que, “tratándose de obligaciones de medio, se examina el obrar diligente y con ello el deber objetivo de cuidado que emprendió el deudor al momento de obtener el resultado incorporado en la obligación, sin que por ese hecho se comprometa a asegurar ese resultado, pero si el empleo de todo lo necesario para su realización”, mientras que, “la obligación de resultado inmerso en el contrato de transporte, requiere más que el deber objetivo de cuidado, al encontrarse el transportador obligado a asegurar la conducción de un punto a otro y no de solo hacer los mejores esfuerzos para lograrlo”.

Con ello, afirmó que “esto no implica la inexistencia de causales que lo exoneren de responsabilidad” previstas en el artículo 992 del Código de Comercio explicando que, “una de las causas que exime de responsabilidad al transportista es que la inejecución del contrato o su ejecución bajo criterios diferentes a los contratados se deba a un factor extraño y ajeno a este. Acompasado con esa disposición, se encuentra en el artículo 1882 del Código de Comercio que cuando no pueda iniciarse el vuelo en las condiciones pactadas o se retrase por fuerza mayor o razones meteorológicas, el transportador se liberará de responsabilidad devolviendo el precio del billete”.

Con todo, adujo que “una condición climática adversa genera un factor de riesgo que compromete la seguridad operacional, por lo que, según la gravedad de esta se pueden presentar cancelaciones de vuelos, retrasos o incluso el cierre de los aeropuertos”.

Al encontrar demostrado “que la demora presentada con el vuelo (...) se originó por las condiciones climáticas presentadas en Bogotá que podían comprometer la seguridad operacional. Circunstancia imprevista para el transportador y catalogada dentro de las causales que la exoneran del cumplimiento de su obligación de resultado”, procedió al archivo de la investigación por ese cargo.

Fuente: Resolución 4101 del 11 de mayo de 2021.

Link de consulta: <https://bit.ly/3iEtAua>



MODO AÉREO

4. Información, reembolso en efectivo ante cancelación del vuelo por fuerza mayor y derecho de retracto

La Superintendencia de Transporte encontró responsable a una aerolínea por “vulneración en la obligación de entregar información completa, veraz, transparente, oportuna, verificable, comprensible, precisa e idónea, establecida en el numeral 1.3. del artículo 3 y el artículo 23 de la Ley 1480 de 2011”, por cuanto, “informó a los usuarios que las opciones disponibles ante la cancelación de sus vuelos por fuerza mayor, presentada por la pandemia del COVID-19, eran: (i) cambio de fecha y/o ruta; o (ii) reembolso en voucher, cuando lo correcto era otorgarles información acerca de la aplicación del numeral 3.10.2.13.1 de la parte tercera de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia”, en tanto que, “el artículo 17 del Decreto 482 de 2020 no se aplica de manera retroactiva, es decir, no se aplica antes del 26 de marzo de 2020”.

Por otra parte, precisó que, la aerolínea “tenía la obligación de efectuar el reembolso en efectivo a la usuaria, ya que tanto la cancelación de los vuelos como la solicitud de reembolso se presentaron antes de la expedición y entrada en vigencia del Decreto 482 de 2020, es decir cuando el numeral 3.10.2.13.1 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia estaban aún rigiendo el reembolso por fuerza mayor ocasionada por la pandemia del COVID-19”, razón por la cual, encontró demostrada la infracción al numeral 3.10.2.13.1 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia.

Finalmente, respecto del derecho de retracto, advirtió que la norma aplicable es el artículo 47 de la ley 1480 de 2011, por cuanto “el Consejo de Estado mediante Auto de 28 de noviembre de 2019 decretó la suspensión provisional de los apartes relacionados con el derecho al retracto del numeral 3.10.1.8.2. del artículo 1º de la Resolución No. 02466 de 29 de septiembre de 2015 ‘Por la cual se modifican y adicionan unos numerales a la Norma RAC 3 de los reglamentos aeronáuticos de Colombia’”.

En el caso en concreto, encontró que la aerolínea recibió la solicitud de retracto el 16 de marzo de 2020 y el reembolso efectivo se dio el 19 de junio de 2020, esto es 3 meses y 3 días después de la petición, aunado a ello, la sociedad efectuó descuento por tarifa administrativa”, “situaciones que vulneraron el artículo 47 de la Ley 1480 de 2011, que establece que ‘El proveedor deberá devolverle en dinero al consumidor todas las sumas pagadas sin que proceda a hacer descuentos o retenciones por concepto alguno. En todo caso la devolución del dinero al consumidor no podrá exceder de treinta (30) días calendario desde el momento en que ejerció el derecho’”.

Fuente: Resolución 7256 del 18 de junio de 2021.

Link de consulta: <https://bit.ly/3oDWRZz>





MODO AÉREO

5. Concepto de publicidad engañosa y suficiencia

La Superintendencia de Transporte, confirmó en instancia de recurso de apelación, una sanción a una agencia de viajes, por publicidad engañosa (artículo 30 de la Ley 1480 de 2011).

Analizando el concepto de publicidad (artículo 5.12 de la Ley 1480 de 2011), de publicidad engañosa (artículo 5.13 de la Ley 1480 de 2011) y de la prohibición de publicidad engañosa y la responsabilidad (artículo 30 de la Ley 1480 de 2011), explicó que “la publicidad puede contener apreciaciones subjetivas y objetivas sobre el bien o servicio que se ofrece”, en donde “se exige que, sobre sus elementos objetivos, la misma no resulte engañosa por no corresponder a la realidad o por resultar insuficiente, de modo que induzca en error a los consumidores, siendo este el único aspecto que demanda la realización de un análisis detallado en cuanto a los elementos que lo componen, ya que los mismos no están fundamentados en afirmaciones incomparables o que devienen del criterio personal de quien realiza el contenido de la información a publicar; al momento de conocer una publicidad para determinar si la misma es o no engañosa se acude en principio a establecer cuáles son los elementos objetivos del mensaje que se transmite, con el fin de precisar si de éstos se deriva engaño alguno”.

Con lo anterior, advirtió que la “Superintendencia no es competente para evaluar los aspectos subjetivos contenidos en la publicidad, ya que sobre los mismos no aplican las disposiciones que para tal fin relaciona la Ley 1480 de 2011”.

Respecto de la suficiencia, y con base en doctrina de la Superintendencia de Industria y Comercio, definió que, “(...) el principio de suficiencia obliga a que en cada caso particular, se deba analizar si la información transmitida es o no la información ordinaria que el consumidor necesita para conocer las características objetivas de la oferta, del producto o del servicio que se anuncia”.

Es así como, concluyó que, “atendiendo al parámetro de consumidor medio o racional y teniendo en cuenta el servicio de transporte aéreo ofrecido, (...) sí era necesario suministrar la información relativa a: i) las restricciones para tomar el vuelo humanitario, ii) el detalle del origen del vuelo, y iii) el precio. Como se observa, dicha información es esencial para un consumidor que quiera tomar una decisión de compra frente al servicio de transporte ofrecido, puesto que ¿Cómo podría saber si el mismo satisface su necesidad si desconoce las limitaciones para tomar el servicio, de dónde sale y cuál es concretamente su valor?, elementos que se vuelven determinantes cuando se trata de un contrato de transporte”, más teniendo en cuenta que los hechos se suscitaron durante el aislamiento preventivo obligatorio.

Fuente: Resolución 5953 del 8 de junio de 2021.

Link de consulta: <https://bit.ly/3iz19xJ>





MODO AÉREO

6. Oportunidad del reembolso con ocasión del ejercicio del derecho de desistimiento

La Superintendencia de Transporte, al resolver un recurso de apelación, confirmó una sanción impuesta a una aerolínea por incumplimiento a los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia en lo relacionado con el derecho al desistimiento y el reembolso correspondiente (sección 3.10.1.8.1).

Con base en la norma aludida, la Entidad precisó que en materia de desistimiento: “(i) el pasajero puede desistir dando aviso al transportador o a la agencia de viajes con al menos 24 horas de antelación al vuelo; (ii) el transportador o la agencia de viajes puede retener un monto que no supere el 10% del valor recibido por concepto de tarifa, excluyendo tasas, impuestos y tarifa administrativa; (iii) no aplica para tarifas promocionales, a menos que sea ofrecido por el transportador; y (iv) la aerolínea o agencia de viajes deberá reembolsar el dinero en un plazo máximo de treinta (30) días calendario a partir de la comunicación del desistimiento”.

Con ello, no efectuar el reembolso en la oportunidad prevista para el efecto, constituye una infracción administrativa.

Fuente: Resolución 7256 del 18 de junio de 2021.

Link de consulta: <https://bit.ly/2ZY32NT>





MODO ACUÁTICO





MODO ACUÁTICO

1. Realización de operaciones portuarias sin contar con un Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación.

La Superintendencia de Transporte impuso sanción administrativa a una sociedad portuaria por la infracción al artículo 3 de la Ley 1 de 1991, en concordancia con lo establecido en el artículo 4, el numeral 6 del artículo 7 y el artículo 20 de la Resolución No. 850 de 2017 y el artículo 27.1 de la Ley 1 de 1991, el artículo 7 de la Resolución No. 850 de 2017 y lo previsto en algunas cláusulas del Contrato de Concesión No. 001 del 19 de Noviembre de 2009.

Al respecto, la Entidad precisó que “la normatividad en materia portuaria dispone en el artículo 3 de la Ley 1 de 1991, la obligación de contar con un Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación en el cual se establezcan los procedimientos para el desarrollo de actividades propias de la operación portuaria, que garanticen el desarrollo idóneo de actividades como el atraque y desatraque de embarcaciones o el manejo y almacenamiento de la carga, es decir cumpliendo con unos estándares de seguridad exigidas por el estado colombiano y cuyo objetivo se centra en prestar en debida forma el servicio. Por consiguiente, si la Sociedad Portuaria cumple con lo enunciado en la normatividad portuaria, no solo hace más eficiente la prestación del servicio, sino que la desarrolla con unos estándares técnicos que terminan entregando una garantía de seguridad al usuario final, ahora bien, si se omite el cumplimiento del precepto normativo, se coloca en riesgo bienes jurídicamente tutelados como la seguridad, la integridad y la vida de quienes hacen uso del servicio”.

En la misma línea y con fundamento en la Resolución 850 de 2017, advirtió “que la investigada contaba con un plazo de ocho (8) meses para ajustar el reglamento y someterlo a aprobación de la entidad competente, en ese sentido, el plazo feneció el 6 de diciembre del año 2017, momento en el cual se puede señalar que la investigada omitió su deber de cuidado en el entendido que la transgresión de la obligación normativa era perfectamente evitable”.

Por otra parte, “y ante la situación de crisis de salud que ha debido soportar Colombia a causa de la pandemia del COVID 19, se hace necesario que el Estado pueda establecer si los prestadores de diferentes servicios públicos han adoptado las medidas implementadas por el Gobierno Nacional, esto es, si se están siguiendo las pautas para evitar la propagación de la enfermedad y el contagio del COVID 19, en sectores que durante esta pandemia han cobrado vital importancia, como lo es el sector portuario, sector que al igual que el transporte terrestre ha permitido que el país no se vea avocado a un desabastecimiento general”.





MODO ACUÁTICO

Con ello, la Superintendencia de Transporte requirió a la investigada para que “entregara un informe detallado sobre la implementación de las medidas adoptadas por el Gobierno Nacional como medida de protección para mitigar los efectos de la pandemia del COVID 19”, encontrando que “para el 22 de mayo de 2020, la investigada no había adoptado ninguno de los protocolos exigidos por el Gobierno Nacional, por el contrario, de las mismas pruebas allegadas por la sociedad portuaria, se puede establecer con certeza la fecha en que efectivamente se surtió la aprobación de dichos protocolos y por consiguiente se puede indicar que la investigada efectivamente incurrió en la infracción formulada en el cargo segundo de la presente investigación administrativa”.

Fuente: Resolución 255 del 21 de enero de 2021.

Link de consulta: <https://bit.ly/3akWFWJ>





MODO ACUÁTICO

2. Prestación del servicio de transporte público fluvial y permiso de zarpe

En sede de recurso de apelación, la Superintendencia de Transporte revocó una sanción administrativa impuesta a una empresa de servicio público de transporte fluvial.

A este respecto, refirió “que los artículos 24 y 36 del decreto 3112 de 1997 se refieren a la habilitación y al permiso de operación, respectivamente. Ni lo uno ni lo otro corresponden a un documento de transporte como el zarpe, pues las primeras se expiden por el Ministerio de Transporte, mientras que el zarpe era la “autorización escrita que la autoridad competente otorga a una solicitud verbal o escrita que presenta el Capitán, el Armador, el Agente Fluvial o quien haga sus veces, para que una embarcación inicie o continúe su viaje”.

Con ello, concluyó que, “Dado que el presente caso no se construyó como un reproche a una operación sin habilitación o sin permiso de operación, sino que se construyó como un caso en el que se reprochó la ausencia del permiso de zarpe, es el leal saber y entender de este Despacho que los artículos citados del decreto 3112 de 1997 (arts. 24 y 36) en la imputación no guardaban correspondencia con el motivo de la investigación. De hecho, los requisitos de habilitación, de permiso de operación y de permiso de zarpe están regulados en disposiciones diferentes y con alcances distintos cada uno de ellos”.

Por demás, adujo que, para el momento de los hechos, “si bien el artículo 32 de la Ley 1242 de 2008 establecía la obligación de solicitar el permiso de zarpe cuando salieran las embarcaciones de un puertos donde existiese autoridad fluvial, lo cierto es que, para el caso en concreto, la norma no determina las acciones o actuaciones específicas que deberá realizar las embarcaciones y/o empresas fluviales en los casos donde se zarpe de un puerto donde no existe autoridad fluvial para expedir el permiso de zarpe correspondiente, es decir, dentro del texto normativo no figura la obligación por la cual se le formuló el cargo a la investigada, más aun, no figura en la norma, la obligación de presentar la documentación solicitada para expedir el permiso de zarpe en el puerto donde sí existe autoridad fluvial”.

Fuente: Resolución 3088 del 26 de abril de 2021.

Link de consulta: <https://bit.ly/3mySU5I>





MODO ACUÁTICO

3. La presunción de inocencia y debido proceso en investigaciones administrativas en materia de puertos

En sede de recurso de apelación, la Superintendencia de Transporte revocó una sanción impuesta a una sociedad portuaria, en atención a que “la Delegatura no superó el umbral probatorio para poder imponer una sanción al Investigado. En efecto, la Delegatura no logró demostrar con suficiente precisión y coherencia los hechos atribuibles al Investigado, que desvirtúan la presunción de inocencia. Veamos”:

“Construcción de un silogismo para reprochar una conducta ilícita

Es el entendimiento de este Despacho que para realizar un juicio de responsabilidad administrativa, como mínimo debería aparecer lo siguiente:

- i. Premisa mayor: el deber-ser. Es decir, una disposición normativa que cree una obligación a cargo del investigado. Esto correspondería a la “imputación jurídica”.
- ii. Premisa menor: el ser. Es decir, una conducta (acción u omisión) de parte del investigado. La demostración de esta conducta (acción u omisión) corresponde al Estado, para desvirtuar la presunción de inocencia. Esto correspondería a la “imputación fáctica”.
- iii. Conclusión: el contraste entre lo primero y lo segundo, que evidencie una conducta ilícita y reprochable contra el investigado. Esto correspondería al juicio de valor del juzgador del caso.

En el caso que nos ocupa, no se evidenció ninguno de los anteriores aspectos en la resolución de sanción, lo que impide que la construcción lógica se complete para el juicio de responsabilidad”.

En su análisis, el despacho concluyó que, “no existe una imputación jurídica concreta”, “no se demostró la conducta del Investigado” y que “es imposible hacer un juicio de valor, en ausencia de las premisas mayor y menor”.

Fuente: Resolución 14136 del 31 de diciembre de 2020.

Link de consulta: <https://bit.ly/3BiAM6v>





MODO ACUÁTICO

4. Horario de navegación de embarcaciones

La Oficina Asesora Jurídica precisó “que la navegación para embarcaciones menores en ríos, canales y ciénegas se encuentra restringida a partir de las 6:00 pm hasta las 5:00 am del día siguiente en todo el territorio nacional, a excepción de aquellas que realicen: i) actividades de pesca artesanal o económicas menores; y ii) traslado de enfermos graves o por fuerza mayor. En estos casos, estas embarcaciones deberán cumplir con el reglamento de luces y señales de navegación fluvial”.

Por otra parte, “para las embarcaciones mayores, la norma no dispone restricción alguna, sin embargo, debe señalarse que cuando estas embarcaciones pretendan navegar durante el horario comprendido entre las 6:00 pm y las 5:00 am deberán cumplir a cabalidad el reglamento de luces y señales dispuesto en la Resolución 666 de 1999”. Lo anterior, en atención a lo dispuesto en la Ley 1242 de 2008 y Resolución 666 de 1999 del Ministerio de Transporte.

Fuente: Concepto 202113000441501 del 26 de junio de 2021

Link de consulta: <https://bit.ly/3DjkBqg>





NUESTRA ENTIDAD





NUESTRA ENTIDAD

1. Guía y decálogo sobre los derechos y deberes de los usuarios a la hora de comprar tiquetes aéreos por vías electrónicas

El pasado 19 de enero de 2021, la Superintendencia de Transporte presentó la “Guía sobre Comercio Electrónico en la Adquisición de Boletos y/o Tiquetes para la Prestación del Servicio de Transporte Aéreo” y el “Decálogo de Derechos y Deberes de los Usuarios en la Compra de Tiquetes Aéreos a través de Comercio Electrónico”, para informar, de manera fácil e ilustrativa, los derechos y deberes de los usuarios del transporte aéreo a la hora de comprar tiquetes vía internet.

Con dichos productos, se busca promover el consumo electrónico transparente, responsable y seguro; educar al usuario respecto a los derechos y deberes que surgen de la compra de tiquetes por medios electrónicos; incentivar la formulación de políticas transparentes y justas por parte de los prestadores de servicios de transporte aéreo, basadas en el cumplimiento de la normatividad vigente, y fomentar una cultura de legalidad fundada en la adopción de buenas prácticas empresariales acordes a los nuevos desafíos tecnológicos.

Link de consulta: <https://www.supertransporte.gov.co/index.php/material-didactico/>





NUESTRA ENTIDAD

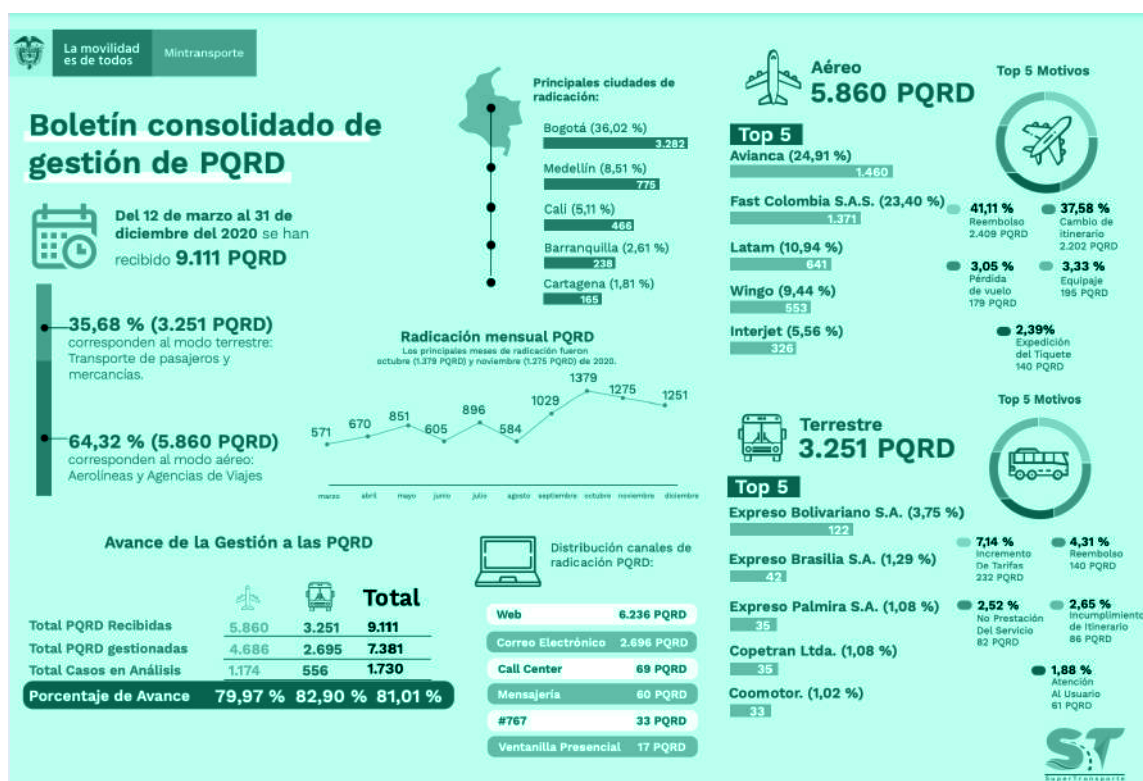
2. Boletín de Gestión de Peticiones, Quejas, Reclamos y Denuncias (PQRD) de la Superintendencia de Transporte.

La Delegatura para la Protección de Usuarios del Sector Transporte elabora los Boletines de Gestión de Peticiones, Quejas, Reclamos y Denuncias (PQRD), con el fin de presentar las razones por las cuales más se quejan los usuarios. con la finalidad de convertirse en un mecanismo para que los empresarios conozcan las causas de reclamo y puedan adoptar medidas correctivas sin necesidad de investigaciones.

El 24 de febrero de 2021 se presentó el segundo boletín, que da cuenta del periodo comprendido entre el 12 de marzo y el 31 de diciembre de 2020, en donde se evidencia que la entidad gestionó 7.381 de las 9.111 PQRS recibidas. Las restantes 1.730 corresponden a casos en análisis.

Las Peticiones, Quejas, Reclamos y Denuncias (PQRD), referentes a servicios de transporte aéreo fueron las más recurrentes, con 5.860 requerimientos (64,32 %). Las demás corresponden al servicio de transporte terrestre, del cual se recibieron 3.251 (35,68 %). Los usuarios de modos férreo, fluvial y transporte por cable no presentaron solicitudes.

Link de consulta: <https://bit.ly/3pQhLmi>





NUESTRA ENTIDAD

3. ABC para orientar a los ciudadanos sobre los sistemas de fotodetección

El pasado 31 de marzo de 2021, la Superintendencia de Transporte y la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV), pusieron a disposición de los ciudadanos un ABC, con el fin de ofrecer orientación sobre los sistemas de fotodetección.

En el ABC, se explica cómo se pueden impugnar los comparendos que consideren irregulares y contiene otras 18 preguntas clave para entender los sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de infracciones (SAST).

Link de consulta:

https://www.supertransporte.gov.co/documentos/2021/Marzo/Comunicaciones_30/ABC-fotodeteccion.pdf



The image shows a screenshot of a webpage with a teal and white color scheme. At the top left, there is a navigation bar with the text 'La movilidad es de todos' and 'Mintransporte'. The main content area features a large teal graphic on the left with a white circle containing the letter 'A', followed by the title 'ABC para la gestión de procesos sancionatorios derivados de la detección de infracciones de tránsito mediante sistemas automáticos'. On the right, there is a photograph of a traffic camera mounted on a pole. At the top right of the page, there are social media icons for Facebook, Twitter, and Instagram, along with the hashtag '#CámarasSalvavidas'. At the bottom right, there are logos for the 'Agencia Nacional de Seguridad Vial' and 'ST SuperTransporte'.



NUESTRA ENTIDAD

4. ABC de la Superintendencia de Transporte y la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil sobre su competencia respecto de transporte aéreo

La Aeronáutica Civil y la Superintendencia de Transporte expedieron, el pasado 14 de abril de 2021, un ABC con la información básica respecto de las competencias que tiene cada entidad en materia de transporte aéreo.

El en ABC, se abordan preguntas frecuentes que les permiten a los usuarios entender las determinaciones de cada entidad frente a temas de consulta recurrente, como vouchers entregados por las aerolíneas, el cumplimiento de los protocolos de bioseguridad, presentación de quejas por deficiencias en la prestación del servicio del transporte aéreo y las autoridades que pueden ayudar a solucionar inconvenientes que se presenten en aeropuertos, entre otros.

Link de consulta: <https://bit.ly/3g6FJYq>



La movilidad es de todos Mintransporte

ABC
COMPETENCIAS ADMINISTRATIVAS Y PREGUNTAS FRECUENTES SOBRE EL SERVICIO DE TRANSPORTE AÉREO

Unidos para Protegerte

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL Y SUPERINTENDENCIA DE TRANSPORTE

AERONÁUTICA CIVIL UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL

ST SuperTransporte



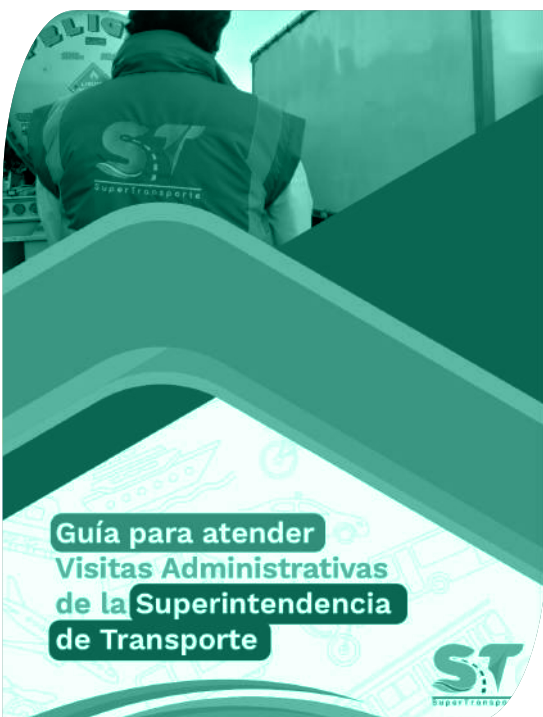
NUESTRA ENTIDAD

5. Guía de visitas administrativas

El 27 de mayo de 2021, la Superintendencia de Transporte expidió la guía de visitas administrativas, que contiene toda la información que deben conocer las personas y empresas, relacionada con las visitas administrativas que adelanta la Entidad, en el marco de las averiguaciones preliminares.

La guía hace alusión a los tipos de visitas que existen, cómo recibir a los funcionarios de la Superintendencia de Transporte, qué implica no aportar las pruebas solicitadas por la Entidad, entre otros aspectos propios de la diligencia.

Link de consulta: <https://bit.ly/3wgvz0a>



Consulta otras Guías de la SuperTransporte

Sobre visitas administrativas de la Supertransporte



Guía para atender Visitas Administrativas de la Superintendencia de Transporte

<https://bit.ly/3wqgz0a>

Sobre los sistemas de Fotodetección



ABC para la gestión de procesos sancionatorios derivados de la detección de infracciones de tránsito mediante sistemas automáticos

<https://bit.ly/3f6hgAn>

Sobre protección del consumidor en transporte aéreo



ABC competencias administrativas y preguntas frecuentes sobre el servicio de transporte aéreo

<https://bit.ly/3eziAfM>



ABC competencias de la Superintendencia de Transporte y Superintendencia de Industria y Comercio en materia de protección de usuarios del servicio de transporte aéreo

<https://bit.ly/3ez2int>



Guía sobre comercio electrónico en la adquisición de boletos y/o tiquetes para la prestación del servicio de transporte aéreo

<https://bit.ly/2SGCxZO>

Sobre protección del consumidor en transporte terrestre



Cartilla derechos y deberes de los usuarios servicio de transporte terrestre de pasajeros y mercancías por carretera

<https://bit.ly/3tzk7qK>

Sobre transporte de carga



Guía sobre SIPLAFT

<https://bit.ly/3y40Hhc>

Sobre transporte especial



Guía sobre Concepto de Sustentabilidad Financiera

<https://bit.ly/3tE7aMa>



SuperTransporte

BOLETÍN JURÍDICO
SUPERINTENDENCIA DE TRANSPORTE