

## **BOLETÍN JURIDICO**

### **SUPERINTENDENCIA DE PUERTOS Y TRANSPORTE**

**Año 2002 - No. 0004**

**Bogotá, 22 de marzo de 2002**

#### **DECRETO 2741 DE 2001.**

Expedido el 20 de diciembre 2001, modificó parcialmente los Decretos 101 y 1016 de 2000, uno de los objetivos primordiales de este decreto era darle claridad y precisión a las funciones de la Superintendencia de Puertos y Transporte, respecto a las demás entidades del sector transporte, a fin de delimitar nuestro ámbito de competencia.

Las principales bondades del Decreto 2741/01 son las siguientes:

- A fin de preservar los principios de descentralización administrativa establecidos en la Constitución Política y la ley 489 de 1998, se exceptúa de la inspección, vigilancia y control de la Superintendencia, el servicio público de transporte terrestre automotor colectivo metropolitano, distrital y municipal de pasajeros, del servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en vehículos taxis en todo el territorio nacional y de la prestación del servicio escolar en vehículos

particulares cuya vigilancia continuará a cargo de las autoridades territoriales correspondientes.

- Se reafirma la competencia de la Superintendencia de Puertos y Transporte para inspeccionar, vigilar y controlar los contratos de concesión en infraestructura aeroportuaria.

- Se delimito el ámbito de vigilancia de los contratos de concesión de la infraestructura de transporte, a las especificaciones mínimas, normas, marcos técnicos, operativos y financieros, indicadores de evaluación y lineamientos contractuales mínimos que en la materia defina la Comisión de Regulación del Transporte, CRTR.

- Le corresponde a la Delegada de Puertos la inspección y vigilancia de los puertos fluviales a cargo de la Nación, en coordinación con la entidad territorial y/o corporaciones respectivas, aclarando el conflicto que se presentaba con CORMAGDALENA. Asimismo, se precisó que le corresponde supervisar la infraestructura marítima, fluvial y

portuaria y vigilar el cumplimiento de las normas de tránsito fluvial.

- Le corresponde a la Delegada de Concesiones e Infraestructura. La inspección, vigilancia y control de la infraestructura aérea, férrea y terrestre automotor y de la adecuada prestación del servicio de transporte férreo, aclarando de esta forma, su competencia respecto a las demás entidades del sector transporte.

- Le corresponde a la Delegada de Tránsito y Transporte Terrestre Automotor, efectuar funciones de inspección, vigilancia y control en materia de tránsito y transporte terrestre automotor, se delimitó las funciones de la ésta delegada al transporte terrestre automotor.

Se le asigno a la Secretaría general la función general de dirigir y coordinar con las respectivas superintendencias delegadas, el adecuado y oportuno recaudo de las tasas que le correspondan de acuerdo con la ley.

#### **ASI QUEDÓ EL NUEVO CÓDIGO DISCIPLINARIO**

El próximo 5 de mayo entrará en vigencia la Ley 734 de 2002. Este código busca que la Procuraduría General de la Nación conozca únicamente los grandes procesos de corrupción y que normalmente el control sea ejercido por los órganos de control interno.

Uno de los aspectos que se destaca es que dentro de los sujetos disciplinables, además de los servidores públicos, se encuentran los particulares que cumplen labores de interventoría en los contratos estatales; los que ejercen funciones públicas, quienes presten servicios públicos a cargo del Estado o administran recursos públicos, salvo la empresas de economía mixta que se rigen por el régimen privado; y los notarios. Cuando se trata de una persona jurídica, la responsabilidad disciplinaria será exigible del representante legal o de los

miembros de la junta directiva, según lo señala el artículo 53 de la Ley 734.

En el nuevo código disciplinario existen 62 faltas calificadas como gravísimas, esto es 52 más que en la Ley 200 de 1995 y para quienes administren o dirigen establecimientos carcelarios hay 20 faltas diferentes nuevas. Así mismo, fue incrementada la inhabilidad general entre 10 y 20 años y la inhabilidad especial no puede ser inferior a 30 días ni superior a un año, de conformidad con el art. 46 de la nueva Ley.

De la misma manera, cuando el funcionario comete la falta con base en una conducta que afecte el patrimonio económico del Estado, se produce la muerte administrativa, es decir, una inhabilidad permanente para acceder al cargo. 25 conductas calificadas como gravísimas deben ser tramitadas a través del procedimiento verbal, con lo cual se

busca, además de rapidez en la decisión, la eficiencia en los procedimientos.

Dentro de las faltas que la nueva ley califica como gravísimas, se incluyen 12 conductas relacionadas con la protección y defensa de los derechos humanos. En esta categoría se ubican la violación al derecho internacional humanitario, la desaparición forzada, la privación ilegal de la libertad, las masacres y los demás delitos de lesa humanidad que cometan los servidores públicos.

En lo que tiene que ver con el manejo presupuestal, el nuevo código prohíbe autorizar la utilización indebida de las rentas que tienen destinación específica, adquirir compromisos con apropiaciones presupuestales inexistentes y ordenar el exceso de pago de obligaciones sobre los saldos disponibles. De esta manera se busca proteger el presupuesto de la Nación para disminuir las pérdidas públicas y evitar sobrecostos en el pago de sentencias, créditos y conciliaciones que deba asumir el Estado.

En materia de contratación pública, la ley es explícita en señalar que la función pública debe prestarse conforme a los fines del Estado y, por esa razón, establece un estricto control frente a la regulación de los contratos de prestación de servicios. Así mismo, busca que no se viole el régimen de inhabilidades e incompatibilidades en la

contratación, que no se declara la caducidad de los contratos sin que se presenten las causales y que no se utilice la declaración de urgencia manifiesta para violar el sistema de contratación.

En materia procesal el nuevo código agiliza los procedimientos, reduce los términos y fortalece los órganos de control interno de las instituciones públicas y las personerías municipales les otorga la función de destituir funcionarios públicos.

El nuevo régimen también modificó el sistema de notificaciones. La información acerca de la apertura de una investigación disciplinaria simplemente se le va a remitir al procesado para que se presente. Si no acude en el término de ocho días, quedará notificado por edicto; de tal forma que una notificación no puede durar más de 11 días.

El código establece un término de prescripción de cinco años para la acción disciplinaria, contados, para las faltas instantáneas, desde el día de su consecución y, para las de carácter permanente o continuado, desde la realización del último acto. Sin embargo, para algunos casos expresamente establecidos en el artículo 30, la prescripción puede ser de 12 años.

#### **DEMANDA SUPERINTENDENCIA DE PUERTOS Y TRANSPORTE - SUPERINTENDENCIA DE ECONOMÍA SOLIDARIA.**

El 19 de octubre de 2001 la Supertransporte instauró demanda de acción definición de competencias administrativas contra la Supersolidaria ante el Honorable Consejo de Estado, por considerar que sus facultades se limitan a adelantar las funciones de inspección, vigilancia y control respecto de la prestación del servicio público de transporte, mas no para ejercerlas sobre el aspecto interno de las cooperativas prestadoras de este servicio.

El citado conflicto fue resuelto mediante fallo del 5 de marzo del

año en curso, determinando que corresponde a la Supertransporte ejercer sus atribuciones sobre las cooperativas tanto en el aspecto relacionado con la prestación del servicio como en sus aspectos cooperativos, teniendo en cuenta entre otros, los siguientes argumentos:

- El artículo 34 de la ley 454 de 1998, le asigna a la Superintendencia de Economía Solidaria las funciones de inspección, vigilancia y control de las organizaciones de economía solidaria, que no se encuentren sometidas a la supervisión especializada del Estado.

- Que a través de la Supertransporte las cooperativas que tienen por objeto la prestación del servicio público de transporte se encuentran sometidas a la supervisión especializada del Estado, teniendo en cuenta el artículo 42 del decreto 101 de 2000, toda vez que las incluyen dentro de sus sujetos vigilados.

Por lo anterior, se está coordinando con la Supersolidaria la entrega de los expedientes que se encontraban bajo su vigilancia y que son ahora competencia de esta Entidad.

**ENTIDADES PUBLICAS DEBERÁN DEPURAR INFORMACIÓN CONTABLE**

Con el propósito de obtener información real sobre el patrimonio del Estado, las entidades públicas deberán depurar su información contable de tal manera que en los estados financieros se revele, en forma fidedigna, la realidad económica, financiera y patrimonial de las mismas.

Para tal fin, según la Ley 716 expedida el pasado 24 de diciembre, deberá establecerse la existencia real de bienes, derechos y obligaciones, depurando y castigando los valores que presentan un estado de cobranza o pago incierto para proceder, si fuera el caso, a su eliminación o incorporación, de conformidad con ciertos lineamientos previstos en la mencionada ley.

Esta depuración deberá realizarse, entre otros casos, cuando los valores que afectan la situación patrimonial no representan derechos, bienes u obligaciones ciertos para la entidad. También cuando sobre dichas obligaciones, no obstante su existencia, no es posible ejercer los derechos por jurisdicción coactiva. Así mismo, la depuración deberá realizarse cuando los valores que presentan un estado de cobranza o pago incierto correspondan a derechos que ya no son exigibles por haber operado la caducidad.

Estos registros deben ser depurados de los registros contables hasta por una cuantía igual a cinco salarios mínimos legales mensuales vigentes, para lo cual sólo se requerirá de prueba sumaria de su existencia.

La nueva ley también establece que cada entidad deberá publicar semestralmente un boletín que contenga la relación de todos los deudores morosos que no tengan acuerdo de pago vigente y las personas que aparezcan relacionadas en dicho boletín no podrán celebrar contratos con el Estado ni tomar posesión de cargos públicos, hasta tanto no demuestren la cancelación de la obligación o acredite la vigencia de un acuerdo de pago.

#### **RESOLUCIÓN No 4498 DE 15 DE NOVIEMBRE DE 2001 EXPEDIDA POR LA AERONAUTICA CIVIL**

Con la Resolución No 4498 de 2001, la Aeronáutica Civil estableció los derechos y deberes de los usuarios, del transportador y de las agencias de viaje en la celebración de un contrato de transporte aéreo.

La reciente disposición regula los aspectos más importantes del transporte aéreo, desde cuando el usuario efectúa la reserva hasta la ejecución del contrato de transporte, con esta norma se pretende dar mayor ilustración a los usuarios, a los transportadores y las agencias de viajes en los derechos y deberes de unos y otros, alrededor de la prestación de dicho servicio.

Como medidas nuevas encontramos que la información clara y veraz es uno de los derechos fundamentales del pasajero, por lo cual, la aerolínea o la agencia deberá informar al pasajero cuando efectúe la reserva como mínimo lo siguiente: 1) los vuelos disponibles, 2) el tipo de tarifas, 3) el valor del tiquete conforme a la tarifa aplicada discriminando el valor del IVA, tasas, impuestos de salida o cualquier otro sobre costo al tiquete, 4) el tipo y capacidad de la aeronave y 5) las condiciones generales del contrato de transporte en caso de ser posible o en su defecto el lugar en donde estén disponibles para consulta de todos los usuarios.

Una vez efectuada la reserva, el pasajero tendrá derecho a que se le informe el código de la reserva, el cual se podrá otorgar en letras o números. El pasajero debe cumplir las condiciones establecidas por la aerolínea, y deberá reconfirmar la reserva y cancelar el valor del tiquete en el tiempo y término manifestado por el transportador, en caso que no se cumplan estas condiciones, la aerolínea puede cancelar unilateralmente la reserva, sin que el pasajero pueda efectuar ninguna reclamación.

Lo que se pretende con esta reglamentación es cambiar la costumbre del pasajero colombiano de efectuar múltiples reservas en varias aerolíneas, sin que cancele oportunamente las reservas que no se utilizan, si el pasajero no cumple esta disposición, perderá su reserva y el derecho a que le mantengan el precio de una tarifa promocional.

En caso que el pasajero desee desistir del vuelo, deberá informarlo al transportador con al menos 24 horas de antelación a la realización del vuelo, pero al momento de pedir el reembolso del tiquete, la aerolínea podrá efectuar una deducción al valor del tiquete, la cual no podrá exceder del 10%, con esto se pretende cubrir los costos administrativos incurridos por la aerolínea en la expedición del tiquete.

Asimismo, las aerolíneas con el fin de minimizar las prácticas de sobreventas y garantizar la seriedad de la reserva podrán pedir el pago de un anticipo del valor del pasaje en efectivo o respaldado en una tarjeta de crédito, suma que se imputará al precio total del tiquete cuando se materialice la compra.

Por su parte, las aerolíneas deberán respetar la reserva al pasajero, expedir el tiquete una vez sea cancelado el valor del mismo, dar estricto cumplimiento a las promociones ofrecidas al pasajero, como el plan de viajero frecuente y cumplir las tarifas promocionales aprobadas por la Aeronáutica Civil.

En caso de incumplimiento del transportador por causa imputable a él en conductos como la cancelación, interrupción o que demore el vuelo, el pasajero, que puede ser Ud., tiene derecho a que la aerolínea lo compense de la siguiente manera:

<b>En caso de Demoras</b>	
a. Mayor de dos (2) horas e inferior a cuatro (4)	Un refrigerio y una comunicación telefónica máximo 3 minutos
b. Mayor a cuatro (4) e inferior a seis (6)	Además de lo anterior, el transportador debe suministrar una comida
c. Mayor a seis (6)	Adicional a los dos puntos anteriores, se entregará una suma equivalente al 25% del valor del trayecto no cumplido, pagadera en dinero, tiquetes, acumulación de millas, voucher, etc. Cuando la demora sobrepase de las 10:00 p.m. hora local, la aerolínea deberá otorgar hospedaje y gastos de traslado

<b>En caso de Interrupción del Transporte</b>
El transporte se interrumpe cuando no se puede llegar al lugar de destino programado, en este evento el pasajero puede: a) Solicitar el reembolso del trayecto no cumplido, o . b) exigir las compensaciones establecidas para las demoras en la ejecución del contrato de transporte.

<b>En caso de Cancelación</b>
Sí la aerolínea cancela un vuelo, teniéndole al pasajero la reserva confirmada, y si el pasajero no solicita el reembolso del tiquete, el transportador deberá sufragar los gastos de hospedaje y otorgar las compensaciones previstas para las demoras, si aplican.

<b>En caso de Sobreventa</b>
Sí se le deniega el embarque al pasajero teniendo reserva confirmada y estando oportunamente en el aeropuerto, el transportador deberá: a) Proporcionar el viaje del pasajero a su destino final en el siguiente vuelo b) Se le entregará una suma equivalente al 25% del valor del trayecto no cumplido, pagadera en dinero, tiquetes, acumulación de millas, voucher, etc. Cuando la demora sobrepase de las 10:00 p.m. hora local, la aerolínea deberá otorgar hospedaje y gastos de traslado

Adicionalmente, las aerolíneas deberán implementar un Sistema de Atención al Usuario para recibir y atender de manera inmediata y personal las quejas, reclamos o sugerencias de los pasajeros, ofreciendo soluciones inmediatas y pertinentes a cada problema planteado.

Es importante que los pasajeros, conozcan que también tienen obligaciones con el transportador, por lo tanto, deberán abstenerse de efectuar actos que puedan atentar contra la seguridad del vuelo, contra su propia seguridad o la de las demás personas o cosas a bordo, así como de cualquier conducta que vaya en contra del buen orden, la moral o la disciplina. A modo de ejemplo, señalamos algunos de los actos que no se deben efectuar a bordo del avión, a fin de evitar sanciones por parte de la Aerocivil:

1. Desabrochar el cinturón de seguridad o pararse de asiento cuando no lo ha autorizado la tripulación
2. Operar en las fases críticas de vuelo, o como lo indique la tripulación, teléfonos celulares, satelitales, receptores portátiles, computadores etc.
3. Sustraer o hacer mal uso de los chalecos salvavidas y equipos de emergencia.
4. Fumar en cualquier parte de la aeronave en vuelos nacionales
5. Agredir física o verbalmente a cualquiera de los pasajeros o tripulantes
6. llevar armas o elementos corto punzantes
7. Ingresar a la aeronave en estado de embriaguez o bajo el efecto de drogas prohibidas.

#### **AERONÁUTICA APRUEBA CONVENIO ENTRE AVIANCA, ACES Y SAM**

La Aeronáutica civil aprobó los convenios que hacen parte del MEMORANDO DE ENTENDIMIENTO OPERACIONAL, presentado por las tres aerolíneas a esa Entidad el pasado 21 de septiembre de 2001.

Según lo manifiestan dichas empresas en ese memorando, con esta operación se pretende realizar una integración que les permita sobrevivir en un ambiente globalizado, obtener una mayor competitividad en el mercado de los servicios aeronáuticos, mejorar la relación entre los ingresos y los costos, y prestar servicios de mejor calidad en beneficio de los usuarios.

De acuerdo con la resolución que finalmente aprobó la integración, actualmente existe una difícil situación financiera en el sector aeronáutico, a lo que no escapan las empresas solicitantes; también explica que la apertura de mercados internacionales de aviación no ha multiplicado en la misma proporción la creación de nuevas aerolíneas sino que, por el contrario, además de desaparecer en muchos países en desarrollo las aerolíneas bandera, ha generado alianzas entre las que subsisten, conformándose conglomerados de aerolíneas alineadas en grandes bloques.

Conforme a la resolución, las empresas pretenden distribuir sus horas de vuelo hacia el mercado internacional. Para esto

plantean la especialización de la operación por aerolíneas y equipos, optimizando la utilización de aeronaves, pues con la programación de una sola flota se permite obtener el mismo número de horas con menos vuelos y aviones. Además, el 10% de la flota se destinará a reserva, lo que se traduce en un servicio de mejor calidad para el usuario.

Según la Aerocivil, el itinerario compartido genera oportunidades favorables a los competidores por la reducción de vuelos y la racionalización de sillas. Además, las aerolíneas de la alianza mejoran los factores de ocupación en algunos mercados y liberan horas de vuelo, con lo cual optimizan sus costos e ingresos.

La Aerocivil condicionó la autorización de la integración a que las empresas cumplan los compromisos adquiridos, reservándose el derecho de intervenir, cuando lo considere necesario, para asegurarse que los mismos se mantengan; por lo tanto cuando desaparezca alguno de los compromisos, el acto administrativo que aprueba la integración perderá su fuerza ejecutoria, sin perjuicio de las sanciones correspondientes.

Igualmente señaló que la aprobación de los acuerdos entre las empresas no implica la desaparición de uno o varias de las sociedades involucradas y tampoco la creación de un nuevo entre que las sustituya.

#### **COMISION DE REGULACIÓN DE TRANSPORTE**

La Comisión de Regulación de Transporte es una dependencia especial del Ministerio de Transporte, sin personería jurídica, pero con autonomía administrativa y financiera. Así lo estableció el gobierno al adoptar el reglamento interno de dicha comisión, reglamentar sus funciones y facultades generales, de acuerdo al Decreto 101 de 2000.

## CONCEPTOS JURÍDICOS

### **Consulta. Es posible conceder un plazo para incluir en el material corporativo el logo de vigilado por la Supertransporte.**

El objetivo de que los vigilados incluyan en el material corporativo el logo de “vigilados por la Supertransporte”, es que los usuarios tengan conocimiento de la Superintendencia que ejerce funciones de inspección, vigilancia y control sobre los contratistas encargados de construir, mantener, operar la infraestructura vial, aeroportuaria, la portuaria y la férrea, para que presenten sus quejas y reclamaciones por una inadecuada prestación del servicio de transporte o de su infraestructura, este objetivo no se ve afectado por conceder un plazo prudencial a los vigilados, pues es entendible que el vigilado agote en primer lugar la existencia del material que tiene en reserva y cuando éste se acabe, incluir en el nuevo material corporativo adquirido, el logo de “vigilado por Supertransporte”, pues con esto se evitan costos administrativos inoficiosos y adicionales para los vigilados.


### **Consulta. Cual es el concepto aplicable para el cobro de la tarifa por el uso de instalaciones portuarias, de buques fletados cuya mercancía fue nacionalizada en un puerto colombiano y posteriormente trasladados a otros puertos colombianos, para su descargue correspondiente, la tarifa correspondiente a cabotaje o la correspondiente a carga internacional, sea puerto privado o de uso público.**

Cabe recordar que la ley 1ra de 1991, entiende por Puertos de Servicio Privado “...*aquel en donde sólo se prestan servicios a empresas vinculadas jurídica y económicamente con la sociedad portuaria propietaria de la infraestructura.*”. Conforme lo anterior, no es posible que un puerto de servicio privado ofrezca sus servicios a terceros, pues su finalidad es que preste servicios a empresas vinculadas jurídica y económicamente con el puerto. Si bien, las sociedades portuarias que operan puertos de servicio privado pueden fijar libremente sus tarifas, esto no constituye una autorización para ofrecer servicios a terceros.

El artículo 19º de la ley 1ra sobre señalamiento de tarifas, establece que las sociedades portuarias de servicio público pueden establecer las tarifas por el uso de la infraestructura portuaria, de conformidad con el plan de expansión portuaria debidamente aprobado por el CONPES, y fórmulas generales para el cálculo de tarifas.

Las formulas de las tarifas deben cubrir todos los costos y gastos típicos de la operación portuaria, y no harán diferencia por razón del destino o procedencia de la carga, ni por el hecho de que ésta sea de importación o exportación, ni por la nacionalidad del buque, tampoco, la procedencia y/o destino de la carga es un aspecto determinante para la fijación de una tarifa; por lo tanto, el supuesto planteado de carga de cabotaje y carga internacional o si la carga esta nacionalizada o no, no son aspectos fundamentales o determinantes para establecer una tarifa por este aspecto.

### **NOTAS JURÍDICAS:**

 Dentro de las funciones que le corresponde ejercer a la Supertransporte en virtud del fallo del Consejo de Estado del 25 de septiembre se encuentra la aprobación de los cálculos actuariales por pensiones de jubilación, que no son otra cosa que un estimativo del valor presente de todas las erogaciones futuras que las sociedades deben cancelar por dicho concepto y de igual manera, sobre los cálculos de bonos y títulos pensionales, conforme a lo establecido en el Decreto 1299 de 1994.

De otra parte se encuentra la facultad que tiene esta Superintendencia de inspeccionar, vigilar y controlar a las sucursales de sociedades extranjeras que son establecimientos de comercio abiertos por éstas en el territorio nacional, es decir una prolongación de la casa matriz pero necesariamente parte de la sociedad que se descentraliza mediante tal sistema.

Consecuencia de lo anterior, es que las sociedades que deseen establecer en el País una sucursal que tenga por objeto la prestación del servicio de transporte, deberán cumplir ante esta Entidad los mismos trámites que adelantaban ante la Supersociedades.

El artículo séptimo del Decreto No. 2762 de 2001 " Por el cual se reglamenta la creación , habilitación , homologación y operación de los terminales de transporte terrestre automotor de pasajeros por carretera", señala dentro de las autoridades competentes en materia de terminales a la Superintendencia de Puertos y Transporte para ejercer sobre éstos la inspección, control y vigilancia de la operación y del desarrollo de programas de seguridad en la operación del transporte.

<p><b>Directora</b> Ilva Restrepo Arias</p> <p><b>Colaboradoras</b> Wanda Caycedo G. Junny La serna B. Claudia Velasquez</p>
--