

**Obligatoriedad de Aplicación del Principio de Publicidad en el Contrato de Transporte
Terrestre de Personas**

José Felipe León Porras

Asesor:

José Ricardo Álvarez Puerto

Informe Final de Trabajo de Grado

Derecho

Facultad de Ciencias Jurídicas

Universidad de Manizales

Agosto de 2018

Contenido

Resumen	3
Introducción	4
Planteamiento del Problema	6
Objetivo General y Específicos	10
Justificación	11
Marco de Referencia Jurídico	13
Marco Metodológico	16
Resultados, Conclusiones y Recomendaciones	18
<i>Responsabilidad Civil Contractual con relación al contrato de transporte terrestre de personas</i>	18
<i>El Contrato de Transporte Terrestre de Personas y el Principio de Publicidad</i>	27
<i>Materialidad del Principio de Publicidad</i>	42
Conclusiones: abrir el debate	44
Referencias Bibliográficas	46

Resumen

La responsabilidad civil, por generaciones ha sido un tema que se aplica siempre que existe un incumplimiento, pretendemos definirla claramente en el ámbito del contrato de transporte terrestre de personas, pero más que eso, la idea central de esta investigación es analizar la procedencia de aplicación del principio de publicidad (natural del derecho público) al contrato de transporte terrestre de personas (derecho privado). Con este fin en mente, se hace un análisis hermenéutico sobre la naturaleza del contrato, los tipos de responsabilidades, los elementos del principio de publicidad y su aplicación al contrato señalado, por medio de la constitucionalización del derecho privado.

Palabras Clave: Responsabilidad civil contractual, responsabilidad civil extracontractual, contrato de transporte terrestre de personas, principio de publicidad, buena fe contractual, constitucionalización del derecho privado.

Key Words: Contractual civil liability, non-contractual civil liability, land transport contract of people, principle of publicity, contractual good faith, constitutionalization of private law.

Introducción

El presente trabajo de investigación jurídica tiene como punto de partida el dar a conocer a los usuarios del servicio público de transporte lo referente a la responsabilidad civil, pues este tema ha estado cerrado a los profesionales del derecho, cerrando las posibilidades de un conocimiento oportuno y profundo por parte de los usuarios. Este conocimiento debe ser público, ya que, partiendo de la misma experiencia como pasajero, surge la inquietud sobre las obligaciones y responsabilidades que tiene la empresa transportadora con el pasajero. De igual manera, la exigencia de los derechos solo es posible si se aplica el principio de publicidad para comunicar de forma eficaz y masiva lo relacionado con la responsabilidad civil, tanto contractual y extracontractual del transporte terrestre de personas.

Con esta inquietud en mente, el objetivo de este trabajo es dar aplicación al principio de publicidad, y que exista una obligatoriedad de aplicarlo a la responsabilidad civil frente al contrato de transporte terrestre de personas, teniendo en cuenta que es importante que quien usa el servicio conozca de antemano los riesgos que se derivan de este y cómo suplir los posibles daños ocasionados. Para esto, este trabajo se desarrolló en tres momentos: primero, establecer diferencias entre la responsabilidad civil contractual de la extracontractual, teniendo en cuenta los riesgos y su mitigación con relación al contrato de transporte terrestre de personas (teniendo en cuenta tanto la doctrina como la norma); segundo, indagar la posible aplicación del principio de publicidad (desarrollado en el derecho público), sus elementos y materialidad, esto con base a la teoría sobre la constitucionalización del derecho privado (en esta parte del trabajo se utilizaron la doctrina, ley y jurisprudencia); y tercero, estudiar la manera de dar aplicación al principio de publicidad en materia del derecho civil, específicamente en lo referente al tema propuesto; en específico, analizar su materialidad y proponer algunas pautas para su aplicación.

La utilización de un principio del derecho público en el ámbito privado es un elemento innovador de este trabajo. Si bien ha sido estudiado en el derecho colombiano (poco, sin embargo), su aplicación en una situación cotidiana ayuda a cumplir con la misión del derecho como garante de los derechos de las personas del común. Al existir un precepto que exija a las empresas a difundir, explicar y comunicar las obligaciones que tiene con el pasajero, permitirá un ambiente más seguro para la demanda efectiva de los derechos en caso de incumplimiento. El derecho debe ser versátil, acoplándose a las demandas de una sociedad activa y democrática -como la

colombiana-, para esto se debe fomentar el acceso efectivo a la información por parte de las personas sin conocimiento previo en derecho.

Esta investigación es de carácter cualitativo, sustentada en la norma, la doctrina, y la jurisprudencia. Sin embargo, no se debe tomar como punto final, sino como una propuesta que abre nuevos caminos para entender la dinámica del derecho, su utilización en la vida diaria y en la democratización de la información que afecta a cada una de las personas. La obligatoriedad de dar aplicabilidad del principio de publicidad a la responsabilidad civil que se deriva con ocasión del contrato de transporte terrestre de personas apunta a esto.

Planteamiento del Problema

El impacto real del derecho se evidencia en su capacidad de regulación de las situaciones cotidianas que afectan a todas las personas dentro de una comunidad política. Su fin último es, entonces, ser garante de los derechos establecidos en el marco de un sistema jurídico objetivo y sustraído de cualquier tipo de privilegios. El derecho como un conjunto de normas e instituciones dinámicas que pueden ser adaptadas e interpretadas para su mejor aplicación es el marco más amplio de este trabajo.

El objetivo de este trabajo es analizar las posibilidades y a futuro que exista una obligatoriedad de aplicación del principio de publicidad en lo concerniente a la responsabilidad civil frente al contrato de transporte, entendiendo este como *“el contrato que tiene por objeto el transporte de personas de un lugar a otro. Puede ser terrestre, aéreo, marítimo, fluvial o ferroviario (...) El contrato de transporte de personas puede ser nacional e internacional, según se trate de un trayecto cuyo punto de origen y cuyo punto de destino se encuentren dentro del territorio de un mismo Estado (transporte nacional)”* (Guzmán, 2010, p. 39). Este debe analizarse desde sus elementos como la capacidad y el consentimiento y su distinción con otros contratos mercantiles, en el marco del Código de Comercio Colombiano.

La existencia de tal contrato da origen a una serie de responsabilidades que, como señala Rojas Quiñones, *“para que trate de responsabilidad contractual es necesario que se verifique la existencia de un vínculo jurídico previo, de naturaleza singular y concreta, de acuerdo con la moderna concepción (ensanchada) de la responsabilidad contractual”* (Rojas Quiñones, 2014, p. 150). El conjunto de responsabilidades derivadas de un contrato, como el de transporte de personas, se reconoce como responsabilidades civiles que, en términos sencillos, se puede definir de la siguiente forma: *“La expresión “responsabilidad civil” designa en el lenguaje jurídico el conjunto de reglas que obligan al autor de un daño causado a otro a reparar ese perjuicio ofreciendo a la víctima una compensación”* (Viney, 2007, p. 21).

Ahora, si bien la responsabilidad civil derivada de un contrato puede ser de tipo ‘contractual’ o ‘extracontractual’, este trabajo se enfocará únicamente en la ‘contractual’, es decir, la manifestación lícita de la voluntad de una persona con otra, en este caso la empresa de transportes y el usuario. Es claro que al existir un contrato se da por sentado la existencia del principio de

buena fe, destacando que la responsabilidad, como afirma Aramburo Calle, no se puede quedar en su capacidad compensatoria y debe estar dentro de los parámetros de los riesgos (Aramburo Calle, 2008), es decir, que exista la capacidad del derecho (en este caso, el privado) de adaptarse a la necesidad de mitigar los riesgos que todas las actividades conllevan. En este sentido, si existiese la posibilidad de aplicar el principio, como se tiene plasmado en nuestro estudio, se estaría mitigando no sólo el desconocimiento de los derechos por parte de los usuarios de este servicio, sino también la aplicación objetiva de las responsabilidades derivadas del contrato de transporte. Un mayor conocimiento ayuda, en último término, a una mejor aplicación del derecho en la vida cotidiana de las personas.

El principio de publicidad se vincula principalmente al derecho público y en especial, al derecho al debido proceso de las actividades judiciales dentro de un Estado de Derecho como el colombiano. Sin embargo, siguiendo los diferentes desarrollos que ha hecho la Corte Constitucional sobre este principio, es posible pensar en su aplicación material a contratos del derecho privado.

En la Sentencia C-341 de 2014, la Corte define dos dimensiones del principio de publicidad: *“La primera de ellas, como el derecho que tienen las personas directamente involucradas, al conocimiento de las actuaciones judiciales y administrativas, la cual se concreta a través de los mecanismos de comunicación y la segunda, como el reconocimiento del derecho que tiene la comunidad de conocer las actuaciones de las autoridades públicas y, a través de ese conocimiento, a exigir que ellas se surtan conforme a la ley”* (Corte Constitucional de Colombia, 2014). La publicidad como derecho que tienen las personas involucradas permite pensar en que, si bien los contratos son celebrados como acuerdo de voluntades que conocen las implicaciones de aquellos, los servicios públicos como el transporte, no dan pie, para que las partes (sobre todo, los usuarios) desconozcan sus derechos con relación a estos contratos. Se conoce el precio, la actividad, la otra parte (la empresa), pero se desconoce qué sucedería si ocurriese un evento que afecte al usuario, para lo cual existen variedad de ejemplos como pueden: ser la pérdida del equipaje, el no abordaje a tiempo al vehículo, incluso que no sea conducido al destino inicialmente pactado, entre otros.

La Sentencia C- 641 de 2002 ayuda a establecer un contexto aún más amplio sobre la aplicación del principio de publicidad:

“El principio de publicidad conduce al logro de la obediencia jurídica en un Estado democrático de derecho, ya que sólo en la medida en que las personas tienen conocimiento de las actuaciones

judiciales, esto es, del principio, regla o razón jurídica que constituye la base de una decisión judicial, las partes o los interesados podrían apelar a dicho fundamento para ajustar su conducta a las decisiones de los jueces. En este orden de ideas, es preciso recordar que así como la imperatividad y obligatoriedad de la ley presupone su conocimiento por parte de los ciudadanos mediante su publicación en el diario oficial, también la imperatividad y obligatoriedad de las sentencias judiciales suponen su publicidad, pues lógicamente aquello que es desconocido por las partes o terceros no puede ser objeto de imposición, so pena de alterar y desconocer los valores, principios y reglas de un Estado Social Derecho” (Corte Constitucional de Colombia, 2002).

La posibilidad de que las partes tengan pleno conocimiento del contrato ayuda no sólo a que, en caso de un incumplimiento, las personas puedan saber efectivamente que tipo de responsabilidades han asumido, sino también a una aplicación imparcial y efectiva del derecho: saber las reglas de juego desde el principio permite que la regulación del derecho en la cotidianidad de las personas sea un hecho indiscutible que no dé pie a la violación de los derechos de las partes. Este es un problema que este trabajo busca analizar: el conocimiento de la responsabilidad derivada del contrato de transporte terrestre de personas crea la posibilidad de que el derecho no sea opaco para la gente del común, sino, más bien, que, como dice la Corte Constitucional, todas las partes conozcan las implicaciones para que haya un efectivo cumplimiento.

El presente trabajo de investigación hace referencia a una metodología cualitativa, con un análisis y estudio hermenéutico de la norma, la doctrina y la jurisprudencia sobre el tema de la referencia. Además, realice un trabajo de campo entre una serie de empresas dedicadas al servicio de transporte terrestre de personas, entre las cuales se pudo evidenciar, revisando sus páginas web, que únicamente la empresa Bolivariano, publica su contrato de transporte, el cual se debe cumplir por las partes (empresa y usuario), pero no hace alusión a la responsabilidad civil. Por su parte, las demás empresas consultadas, como lo son Coomotor, Brasilia, Rápido Ochoa y Arauca, no hace mención al contrato de transporte, únicamente exponen unas preguntas frecuentes, las cuales tienen relación con el flete, equipaje, horarios, entre otros, sin evidenciar la importancia del contrato que materialice la responsabilidad civil contractual y extracontractual.

Finalmente, la materialidad del principio de publicidad es un factor determinante en su aplicación. Para materializar el principio de publicidad en materia civil, específicamente en el contrato de transporte, se deben realizar campañas en las cuales se le informe a los usuarios cuáles son los mecanismos para solicitar una reclamación en el evento de un posible

incumplimiento. Estas campañas se podrán realizar personalmente al momento de solicitar este servicio, o usando medios audiovisuales por parte de las empresas de transporte, en los cuales exponga los riesgos y la manera de mitigarlos. No obstante, lo anterior, existen empresas que con el tiquete de venta en la parte posterior informan la normatividad en materia de contrato de transporte, pero no definen los posibles riesgos que este acarrea.

En este sentido la pregunta que orienta al presente documento es: ¿Es posible aplicar el principio de publicidad frente a la responsabilidad civil del contrato de transporte terrestre de personas?

Objetivo General y Específicos

Objetivo General:

- Analizar las posibilidades de aplicación del principio de publicidad a la responsabilidad civil frente al contrato de transporte terrestre de personas, teniendo en cuenta que es importante que quien usa el servicio conozca de antemano los riesgos que se derivan de este y cómo suplir los posibles daños ocasionados.

Objetivos Específicos:

- Comparar la responsabilidad civil contractual de la extracontractual, teniendo en cuenta los riesgos y su mitigación con relación al contrato de transporte terrestre de personas.
- Establecer la posible aplicabilidad del principio de publicidad, sus elementos y materialidad, analizando las fuentes del derecho (doctrina, ley y jurisprudencia).
- Estudiar la manera de aplicar el principio de publicidad en materia del derecho civil, específicamente en la responsabilidad civil del contrato de transporte terrestre de personas.

Justificación

El fin último del derecho es mediar en el total de las relaciones que se establecen dentro de una sociedad, es decir, el derecho busca regular y facilitar la vida en sociedad. Las experiencias dentro del ordenamiento jurídico varían desde las más sencillas como la identificación personal o el acta de nacimiento, pasando por el reconocimiento de derechos y deberes dentro del Estado Social hasta las más complejas como son los delitos penales, las relaciones comerciales o el atentado en contra del sistema jurídico como tal. Este conjunto de experiencias determina una relación específica con el derecho desde la visión particular de cada individuo.

Esta investigación se inicia con una pregunta sencilla que surge de la experiencia de una persona que viaja para estudiar una carrera universitaria. Cada uno de esos viajes implicaba la incertidumbre de desconocer las condiciones en las cuales las empresas transportadoras prestaban un servicio esencial. La indagación sobre qué sucedería si llegase a pasar algo extraordinario (pérdida de equipaje, accidente, incumplimiento de lo pactado, entre otros) durante alguno de esos recorridos, condujo a la pregunta sobre la forma cómo se realizan y qué implican los contratos terrestres de personas. Aún más, al momento de comprar el tiquete o de abordar el vehículo, es decir, al perfeccionar el contrato de transporte, no se tenía de presente las responsabilidades que tienen las empresas transportadoras

Ahora bien, durante la exploración de este tema que, dicho sea de paso, no constituye un tópico común de investigación dentro las facultades de derecho, se evidenció la posibilidad de proponer el uso de un principio común dentro del derecho público: el principio de publicidad como fundamento para que las personas usuarias de transporte terrestre pudiesen conocer de forma eficaz los riesgos del contrato que suscriben con diferentes empresas. Puede parecer extraño, que se apliquen principios del derecho público al derecho privado, y sobre todo, a un tema tan específico como es el contrato de transporte terrestre de personas. Sin embargo, como lo mostrará este trabajo, la introducción y uso de este principio lo que busca es que exista mayor transparencia en el momento de prestar un servicio público alrededor del cual gira la vida de millones de personas. El punto clave no es afirmar que las empresas ocultan información a los usuarios, es mostrar que, inclusive en el ámbito privado, la publicidad, el acceso fácil a la información en los medios adecuados es un derecho que tienen las personas del común.

La base metodológica de esta investigación será la hermenéutica jurídica, es decir, el análisis, comprensión e interpretación de las fuentes que nutren el derecho: norma, jurisprudencia y

doctrina. El objetivo es ir más allá lo que determina la norma que regula los contratos de transporte, es mostrar que es posible actualizar y mejorar la aplicación de la norma por medio de la introducción de un principio específico. El derecho, sin lugar a dudas, es una realidad cambiante y, por ende, debe existir dentro de su interpretación la posibilidad de que entre las áreas de este pueda existir una complementariedad. La interpretación hace que el derecho evolucione, se adapte y responda a nuevas realidades.

La posibilidad de hacer más transparente y accesible el contrato de transporte terrestre de personas resolverá las dudas de miles de personas que actualmente pueden desconocer que implica un servicio que utilizan diariamente. Esto, claramente, no busca cambiar la naturaleza sobre cómo se piensan los contratos, ni cómo efectivamente se desarrolla esta actividad en nuestro país; pero si busca que la normatividad actual sea de manejo común y que los usuarios puedan acceder de forma ágil a la información que como partes de un contrato tienen derecho a saber. El impacto que se busca con esta investigación es precisamente ese: permitir que la información sobre actos jurídicos cotidianos puedan ser parte de la cultura general de las personas y no se queden en la opacidad de los expertos.

Marco de Referencia Jurídico

El ordenamiento jurídico colombiano establece el servicio de transporte como elemento importante en el cumplimiento del objetivo del desarrollo económico y social del Estado Social de Derecho, como señala la Corte Constitucional en la Sentencia C-066 de 1999:

“(…) es claro que el transporte juega un papel muy importante en el desarrollo social y económico y en la realización de los derechos fundamentales. Así, la libertad de movimiento y circulación (CP art. 24, Convención Interamericana art. 22, Pacto de Derechos Civiles y Políticos art. 12) presupone la existencia de formas y modos de transporte, pues mal podrían las personas transitar libremente por el territorio nacional, si la sociedad no les ofrece los medios para hacerlo. En segundo término, la realización de las actividades económicas y el intercambio de mercancías sólo son posibles si existen medios idóneos de transporte, que permitan que los sujetos económicos y los distintos bienes puedan desplazarse de un lugar a otro” (Corte Consitucional de Colombia, 1999)

De igual manera, la Corte señala que, al ser un servicio público, el transporte debe ser regulado por ley:

“Conforme a lo expuesto, es claro que la actividad misma del transporte constituye un servicio público, que ha de prestarse en forma permanente, regular y continua, dada la función económica que con ella se cumple y, además, por cuanto resulta indispensable para el desarrollo de las demás actividades de los usuarios, tanto si se trata del desplazamiento de mercancías de un lugar a otro, como en el transporte de pasajeros” (Corte Consitucional de Colombia, 1999)

En la Sentencia C-408 de 2004, la Corte reitera la naturaleza esencial del transporte como soporte del desarrollo económico del país y la satisfacción de los derechos fundamentales de los ciudadanos:

“Ahora bien, como se señaló la prestación del servicio público de transporte es regulada por la ley por expreso mandato de la Carta Política (art. 150-23), de ahí que corresponda al Congreso la expedición de leyes que regulen la prestación permanente, continua y regular de dicho servicio, dada la íntima conexidad del servicio público de transporte con algunos derechos fundamentales, así como la función económica que con la prestación de ese servicio público se cumple. Así, el transporte público ha sido por virtud de la ley catalogado como un servicio público esencial (Ley 336/96, art. 5), el cual se prestará bajo la regulación del Estado, e implicará la prelación del interés general sobre el particular, en especial para garantizar la prestación eficiente del servicio y la protección de los usuarios. La seguridad, según lo disponen

el artículo 2° de la ley mencionada, y el literal e) del artículo 2° de la Ley 105 de 1993, constituye prioridad esencial en la actividad del sector y del Sistema de Transporte en general” (Corte Constitucional de Colombia, 2004)

El desarrollo del servicio público de transporte se desarrolló en el conjunto de leyes que se han establecido no sólo desde la Constitución Política de 1991, sino, inclusive desde antes¹. El Origen en materia legislativa de transporte se remonta al 12 de octubre de 1869 con la sanción del Código de Comercio de Panamá. Sería la ley 57 de 1887, por medio de la cual se adopta el Código Civil Colombiano, donde en su artículo 2070 se establece el contrato de transporte:

“DEFINICIONES RELATIVAS AL ARRENDAMIENTO DE TRANSPORTE. El arrendamiento de transporte es un contrato en que una parte se compromete, mediante cierto flete o precio, a transportar o hacer transportar una persona o cosa de un paraje a otro. El que se encarga de transportar se llama generalmente acarreador, y toma los nombres de arriero, carretero, barquero, naviero, según el modo de hacer el transporte. El que ejerce la industria de hacer ejecutar transportes de personas o cargas, se llama empresario de transportes. La persona que envía o despacha la carga se llama consignante, y la persona a quien se envía consignatario” (Código Civil Colombiano).

Es importante resaltar que aunque las leyes 105 de 1993 (por la cual se dictan disposiciones básicas sobre el transporte) que redistribuyó competencias y recursos entre la Nación y las Entidades Territoriales sobre planeación en el sector transporte; y 336 de 1996 o el Estatuto Nacional de Transporte son el marco legislativo que regula la actividad del transporte en Colombia, el contrato de transporte está consagrado en el decreto 410 de 1971 por el cual se expidió el Código de Comercio, en el Título IV regula el Contrato de transporte y específicamente en el capítulo I donde expone el contrato de transporte y en el Capítulo II los

¹ “Con anterioridad a la Constitución de 1991 ya existía una regulación del transporte, la cual debe ser interpretada y aplicada a la luz de los nuevos preceptos constitucionales. En efecto, el Gobierno Nacional, en desarrollo de la descentralización administrativa (ley 12 de 1986), mediante Decreto 80 de 1987, asignó a los alcaldes municipales la función de otorgar, negar, modificar, cancelar y declarar la caducidad de licencias sobre asignación de rutas y horarios para la prestación del servicio de transporte terrestre urbano, suburbano, de pasajeros y mixto. A su vez, el Estatuto Nacional de Transporte Público Colectivo Municipal (D. 1787 de 1990) estableció los requisitos que debe contener la solicitud de las empresas de transporte con el objeto de servir áreas de operación y rutas de despacho. Para tal efecto se exige, entre otros, el croquis de la ruta con indicación de longitud, tiempo de recorrido, paraderos, terminales, frecuencias de despacho y características socioeconómicas de la zona de influencia. En el procedimiento de adjudicación de una ruta, la autoridad debe estudiar las oposiciones técnicas o jurídicas ejercidas por empresas presuntamente afectadas, y luego de resolver sobre su procedencia, debe entrar a adjudicar o no las rutas o áreas de operación. En todo caso, la autoridad competente conserva en todo tiempo las facultades de revocar los permisos de rutas concedidas como consecuencia del abandono o la vacancia en el servicio” (Corte Constitucional de Colombia, 1992).

artículos 1000 al 1007 consagra lo referente al contrato de transporte de personas, normatividad que se encuentra vigente y que se aplica en la actualidad en nuestro territorio.

La distinción debe ser clara: el sector de transporte está regulado por las leyes 336 de 1996, 105 de 1993 y la ley 1005 de 2006 (por la cual se modificó el Código Nacional de Transporte), mientras que la responsabilidad civil está consagrada en el Código Civil Colombiano y de acuerdo con la naturaleza comercial del contrato de transporte, el Código de Comercio en el aparte anteriormente citado regula la actividad de contrato de transporte de personas.

Ahora bien, si bien es claro el marco normativo y jurisprudencial en el cual se regula el sector de transporte y, sobre todo, la responsabilidad civil de contrato de transporte terrestre de personas, esta investigación busca añadir otro elemento al contrato señalado. El principio de publicidad también es parte esencial del ordenamiento jurídico de 1991. La Constitución Política en el artículo 209: “(...) *La función administrativa está al servicio de los intereses generales y se desarrolla con fundamento en los principios de igualdad, moralidad, eficacia, economía, celeridad, imparcialidad y publicidad, mediante la descentralización, la delegación y la desconcentración de funciones (...)*” (Constitución Política de Colombia, 1991).

De igual manera, desde la jurisprudencia, la Corte Constitucional ha establecido en diferentes sentencias la base de este principio. En sentencia C-386 de 2001, el principio de publicidad de la actividad judicial implica en derecho de acceso de la comunidad en general a sus decisiones, comprende la obligación de las autoridades de motivar sus propios actos (Corte Constitucional de Colombia, 2001). Con la sentencia C-641 DE 2002, la corte manifiesta que es preciso reconocer que el principio de publicidad tiene dos vertientes en relación con su alcance y exigibilidad (Corte Constitucional de Colombia, 2002).

Con la sentencia C-314 de 2004, define claramente que el principio de publicidad va ligado a los procedimientos, para que se garantice el debido proceso, así como de conocer todas y cada una de las etapas de los procesos por parte de las autoridades administrativas (Corte Constitucional de Colombia, 2004). Es desde este marco de normas y jurisprudencia donde se propondrá la introducción del principio de publicidad (del derecho público) a la responsabilidad civil del contrato de transporte terrestre de personas (del derecho privado).

Marco Metodológico

Esta investigación pretende analizar las posibilidades de aplicación del principio de publicidad en la responsabilidad del contrato de transporte terrestre de personas, por tanto, busca establecer los elementos de, por un lado, de la responsabilidad civil contractual y extracontractual del transporte terrestre de personas; y por el otro, del principio de publicidad desde del derecho público. Este análisis se fundamenta en el análisis de textos (normatividad, doctrina y jurisprudencia) que se relacionan directamente con los elementos señalados.

En este sentido, la investigación propuesta es una investigación cualitativa, ya que busca establecer nuevas relaciones dentro los elementos constitutivos del contrato terrestre de personas, introduciendo el principio de publicidad (aplicado al derecho público) como base para el conocimiento por parte de los usuarios de los riesgos del contrato señalado. La posibilidad de introducir un nuevo principio se fundamenta en la interacción entre el derecho y las realidades que afectan directamente a las personas, teniendo en cuenta la necesidad de hacer más transparente el acceso a la información sobre los servicios por parte de las personas interesadas.

Como señala Martínez Rodríguez (2011) al estudiar la concepción de la investigación cualitativa:

“La mayor parte de los estudios cualitativos están preocupados por el contexto de los acontecimientos, y centran su indagación en aquellos espacios en que los seres humanos se implican e interesan, evalúan y experimentan directamente. Es más, esta investigación trabaja con contextos que son naturales, o tomados tal y como se encuentran, más que reconstruidos o modificados por el investigador. La investigación cualitativa esencialmente desarrolla procesos en términos descriptivos e interpreta acciones, lenguajes, hechos funcionalmente relevantes y los sitúa en una correlación con el más amplio contexto social” (Martínez Rodríguez, 2011, p. 14)

La investigación cualitativa, por ende, se fundamenta en el estudio de las realidades sociales complejas (en este caso, el derecho y su interacción con la realidad cotidiana) a través de la interpretación y comprensión de las fuentes del derecho directamente relacionadas con el tema propuesto en este trabajo. Este estudio de las fuentes de derecho se realiza mediante la aplicación del método hermenéutico, es decir, se toma el derecho no como fuente estática, sino como un conjunto de normas, principios y procedimientos que se pueden interpretar acorde a la realidad que se está estudiando. Como lo señala Agudelo Ramírez (2002):

“La hermenéutica jurídica es una actividad que da cuenta de las propiedades de la interpretación jurídica, expresando la relación del hombre con la normatividad. Pero se encuentra una

polaridad entre lo efímero de la aplicación y lo estático de la norma jurídica creada. Sin embargo, la dialéctica del "aquí y el ahora" impone que por medio de una interpretación creadora se solucionen los casos que requieren del Derecho, teniendo en cuenta la singularidad de cada caso y las circunstancias presentes para la aplicación, sin desconocer tampoco los condicionamientos en los que se encuentra el intérprete, derivados de su situación existencial" (Agudelo Ramírez, 2002).

Concebir el derecho dentro del dinamismo propio de la interpretación permite, por un lado, sopesar la realidad con la norma constituida, permitiendo la aplicación de diferentes principios que faciliten y mejoren la materialidad de la norma; y por el otro, entender que interacción entre las diferentes áreas del derecho no son divisiones estrictas que no se relacionan entre sí, en cambio, son partes de la mismo sistema jurídico que debe ayudar al mejoramiento de las relaciones sociales entre los individuos, entre ellos, las relaciones comerciales que a diario se establecen en una comunidad.

Agudelo Ramírez señala más adelante:

*"(...) se concibe la hermenéutica jurídica como actividad para la comprensión de textos jurídicos, que permite completar el sentido original de los mismos, en búsqueda del derecho y del juicio correcto, teniendo en cuenta el momento actual. Por medio de dicha labor, se procura una decisión o pronunciamiento esencialmente creativo, complementario y perfeccionador del Derecho (...) La hermenéutica jurídica debe ser una herramienta clara de adaptación de las circunstancias y situaciones a los textos normativos, sin hacer una apología de lo universal porque, de lo contrario, se podría justificar un pensamiento de violencia que sacrifique las particularidades. **Se erige un medio que permite actualizar los signos de las normas jurídicas, en atención al aquí y al ahora**"* (Agudelo Ramírez, 2002) (Negrillas propias)

Este trabajo de investigación se fundamenta en la idea de actualizar y perfeccionar el derecho mediante la aplicación del principio de publicidad (común en el derecho público), con la posibilidad de pensar en el acceso a la información de forma más eficaz en el conocimiento pleno de los riesgos que se asumen en esa relación mercantil. Desde lo cualitativo, en particular desde la hermenéutica jurídica, se pueden establecer los puentes entre el derecho privado y público con el uso de sus elementos para mejorar la realización del derecho en la vida cotidiana.

Resultados, Conclusiones y Recomendaciones

Esta investigación se ha llevado a cabo teniendo en cuenta los objetivos específicos propuestos, de tal forma que la exposición de los resultados se ceñirá al desarrollo de estos. Además, se incluirá una parte final relacionada con la materialidad del principio de publicidad frente a la responsabilidad civil del contrato de transporte terrestre de personas.

Responsabilidad Civil Contractual con relación al contrato de transporte terrestre de personas

En Colombia cuando se ocasiona un incumplimiento por un contrato o cuando se requiere de una reclamación vía judicial o extrajudicial, la mayoría de las personas afectadas no tiene la capacidad de diferenciar de una responsabilidad civil contractual de la extracontractual, ya que, con el paso del tiempo, estos temas se han vuelto exclusivos de los profesionales del derecho. Ahora bien, es diversas ocasiones muchos trámites no requieren de apoderado judicial, de ahí la necesidad que las personas conozcan de forma general las diferencias que existen entre estas obligaciones y haya, de esta forma, la satisfacción total de sus derechos.

La responsabilidad es la obligación de indemnizar el daño sufrido por otro (art. 1494 Código Civil Colombiano), derivado del incumplimiento de un contrato (art. 1546, 1604, 1612, 1613, 1615, 1616 y 1730 a 1739 C.C y 870 del C. de Co), o de la lesión de un interés jurídicamente protegido por violación, no de una obligación pre-existente, sino del deber genérico de respeto al derecho ajeno y de abstención de los actos que atenten contra éste (arts. 2341 y siguientes del C. C), que sea imputable al obligado, bien a título de culpa o como resultado de la asunción del riesgo que genera su propia actividad.

Es claro que la responsabilidad civil es la obligación de responder ante la justicia por un daño, y de reparar sus consecuencias indemnizando a la víctima. Su objetivo principal es la reparación, que consiste en restablecer el equilibrio que había sido roto por el autor del daño, entre su patrimonio y el de la víctima. En suma, la responsabilidad civil es la obligación de indemnizar el perjuicio ocasionado a otra persona, que se puede originar en el ámbito contractual o sin la intervención de este.

Giovanna Visintini define el término responsabilidad diferenciando el lenguaje común del técnico jurídico:

“(…) En el lenguaje común el término “responsabilidad” sirve para indicar la condición de aquel que deber rendir cuentas, desde el punto de vista humano, moral o jurídico, por hechos, actividades o eventos de los que es autor o parte en causa, y por ende, asumir las consecuencias. En el lenguaje técnico jurídico, tradicionalmente, el término “responsabilidad civil” evoca la idea de un daño sufrido por alguien y la obligación de repararlo a cargo de alguien más. La reparación del daño constituye la sanción que sigue a la comprobación de la responsabilidad” (Visintini, 2015, p. 13)

Más adelante Visintini señala claramente el presupuesto sobre la responsabilidad y la acepción específica de la responsabilidad jurídica:

“La matriz originaria es la siguiente: si por una acción propia se causa un daño a otro, corresponde a un principio de equidad hacer que el costo de la reparación sea asumido por el autor del hecho dañoso y que no quede a cargo de la víctima. Y por supuesto, en estrecha conexión con esta idea está la convicción de que, para ser responsable, el agente debe ser una persona a la que se le puedan imputar los actos realizados y que sepa discernir entre el bien y el mal en otros términos, con razón o sin ella, esta acepción originaria de la noción de 'responsabilidad jurídica', que está ligada estrechamente con la de responsabilidad moral presupone la concepción según la cual los hombres son libres, de tal manera que tenga sentido imputarles los actos por ellos realizados y hacerlos responsables por las consecuencias desfavorables que el sistema atribuye a determinadas acciones (…)” (Visintini, 2015, p. 14)

Es claro el postulado: quien causare el daño tiene la obligación de resarcirlo, pues existe la conexión directa entre víctima y responsable quien es directamente el llamado a responder por lo causado. La obligación de reparar los daños causados a la víctima puede presentarse como consecuencia derivada de los actos de muy diversa índole. Sin embargo, todos ellos pueden ser reconocidos a dos categorías diferentes (contractual y extracontractual). Al respecto menciona Tamayo Lombana, que la responsabilidad civil es fuente de obligaciones, por cuanto somete a quien ha ocasionado un perjuicio a otro, a reparar las consecuencias de ese daño. Tal persona que resulta obligada a indemnizar es el civilmente responsable. Es posible que el perjuicio materia de la indemnización emane de un hecho cualquiera, realizado sin que exista un contrato entre el civilmente responsable y la víctima, o, por el contrario, provenga del incumplimiento de un contrato. A este respecto, como se verá oportunamente, se ha hecho distinción entre la responsabilidad civil contractual y la responsabilidad civil extracontractual o delictual (Tamayo Lombana, 2009).

Es importante resaltar, siguiendo a Edgar Cortés (2009), que la indagación sobre las transformaciones de la naturaleza de la responsabilidad civil es una tarea que importa a todos los practicantes del derecho: “(...) *indagar acerca de las transformaciones de la responsabilidad Civil no es una tarea sencilla, no por falta de elementos sino, más bien, por exceso de ellos; la responsabilidad Civil es hoy una materia omnipresente en las discusiones del jurista que ha encontrado en ella el terreno apropiada para la reflexión jurídica y para la evolución de la ciencia del derecho (...)*” (Cortés, 2009, p. 17). El jurista debe ser, ante todo, un atento observador de la realidad, de su entorno, de tal forma que pueda identificar los cambios sociales que comprometen su labor, explicarlos y definirlos, y entonces si dar respuestas a los interrogantes que todo cambio trae consigo.

El carácter cambiante de la responsabilidad civil, fenómeno constante y que se presenta en todos los sistemas jurídicos, es un hecho que no necesita de una comprobación diferente de aquella que puede ofrecer una observación atenta al trabajo de la jurisprudencia. Sin embargo, no basta dar fe de tal hecho para proceder a la creación de nuevos modelos de responsabilidad, de nuevas clases de daño resarcible o de nuevas formas de resarcimiento. La transformación de la responsabilidad civil es un hecho que debe ser explicado a cabalidad, de tal forma que pueda ser apreciable y, entonces si útil para enfrentar cualquier investigación en la materia.

Ahora bien, para el estudio de la responsabilidad civil se necesita hacer la diferenciación, anunciada más arriba, entre responsabilidad contractual y extracontractual. Siguiendo a Visintini: “(...) *los civilistas definen como summa divisio entre los diferentes tipos de responsabilidad jurídica la distinción entre responsabilidad contractual y extracontractual. En la primera se incurre si se violan los compromisos adquiridos mediante un contrato, mientras que en la segunda se debe responder por los daños sufridos por otro con independencia de una relación preexistente entre el responsable y la víctima (...)*” (Visintini, 2015, p. 20). El fundamento de los dos tipos de responsabilidad, al menos en lo que se refiere al hecho personal, del victimario y del deudor, se puede considerar como homogéneo, o mejor, en ambos casos consiste en una culpa, siempre que se tenga presente la diferencia entre las opciones de culpa contractual y culpa extracontractual.

La responsabilidad civil contractual resulta de la inejecución parcial o total, o de la ejecución imperfecta o tardía de una obligación estipulada en un contrato válido. Presupone, por tanto, la existencia de un contrato válido celebrado entre las partes y el incumplimiento o cumplimiento imperfecto de alguna de las obligaciones estipuladas en él. Indica Tamayo Lombana (2009) que

se requiere, por lo tanto, como elemento fundamental para la responsabilidad contractual, que exista un contrato válido entre las partes y que el perjuicio sufrido por una de ellas resulte de la inejecución de tal contrato.

Es necesario dejar en claro que cuando no se reúnen las condiciones precitadas, es decir, contrato válido y violación de este por una de las partes, la responsabilidad no podrá ser contractual, será extracontractual: “La extracontractual o delictual (delictual propiamente dicha y cuasi delictual), se da en ausencia de un contrato. Resulta de un hecho cualquiera” (Tamayo Lombana, 2009). La contractual solo obra en un campo exclusivo y limitado entre las partes de un contrato y, únicamente, por los perjuicios nacidos por la inejecución de ese contrato. No puede nunca concernir a terceros -por razón de tal contrato-. La responsabilidad delictual no tiene este dominio limitado, sino que constituye el derecho común de la responsabilidad, entendiéndose el derecho común como las reglas generales de la responsabilidad civil.

En el entendido de lo mencionado por el autor, queda claramente demostrado que todo aquello, que no se encuentre previamente pactado, de manera expresa y/o taxativamente, se entenderá que será extracontractual. Partamos de la base de que para que exista responsabilidad civil contractual es preciso que exista un contrato válido, o un acuerdo de voluntades entre el responsable y la víctima, y que el daño resulte de su incumplimiento. Examinemos cada uno de los miembros de la responsabilidad contractual:

1. Que exista un contrato: no cabe duda de que para que se pueda hablar de responsabilidad contractual hace falta un contrato ya formado.
2. Que el contrato sea válido: No basta, para poder hablar de responsabilidad contractual, con que existe entre la víctima y el causante del daño un contrato o relación precedente análoga. Se precisa que el contrato sea válido. La consecuencia general de la invalidez (provenga ésta de la concurrencia de nulidad o sea consecuencia de un vicio del consentimiento) es el considerar no nacidas las obligaciones previstas y producidas sin causa las atribuciones patrimoniales que hubieran podido operar.
3. Que el contrato vincule al responsable con la víctima: para que el régimen común de la responsabilidad extracontractual quede reemplazado por el específico de la contractual, no sólo es necesario que exista un contrato y que éste sea válido, sino que vincule efectivamente al responsable y la víctima. Así, si una de las contratantes ve, con ocasión del contrato, comprometida su responsabilidad con un tercero, este solamente podrá fundamentar la eventual reclamación al amparo de las normas extracontractuales.

4. Que el daño resulte del incumplimiento del contrato: el contrato válido que vinculaba a las partes ocasiona un daño que es resultado precisamente del incumplimiento del contrato. Sin embargo, esta afirmación, que puede resultar obvia entraña enormes dificultades de precisión, y constituye probablemente el punto que mejor demuestra la existencia de zonas grises entre las dos esferas de la responsabilidad civil

Es importante recordar que cualquier hecho doloso o culposo en el cual se causa un daño a otro de manera injusta, debe tener la capacidad de resarcir el daño, La culpa como criterio de imputación de la responsabilidad civil puede bien considerarse como un principio general, siempre que se tenga presente que su ámbito de operatividad es solo aquel de las acciones humanas dañosas. Es decir, el terreno de la responsabilidad por hecho propio y no se extiende a toda el área de los hechos ilícitos que regula el Código Civil relativa al precepto general, según el cual, para efectos de la responsabilidad es necesario que el daño causado sea "injusto" (la llamada *injuria*), y aquella que fija uno de los criterios de imputación de la responsabilidad a un sujeto, la culpa, "cualquier hecho doloso culposo":

"(...) he aquí otro principio fundamental del que se deriva la idea según la cual, aun cuando sea mínima la ligereza o la falta de atención que se puede imputar al autor de un hecho dañoso, sin la cual el daño no se habría producido, este debe repararlo y tiene solo el derecho a no soportar procesos penales a falta de una previsión legislativa de delito En efecto, está en juego la liberación de la responsabilidad civil de la dependencia de la responsabilidad penal que se pone en acto con la previsión de los cuasidelitos. Esta categoría legislativa comprende, en la idea de los redactores (...)" (Visintini, 2015, p. 46)

En ocasiones se trata de supuestos en los que, encontrándose varias personas vinculadas por una relación obligatoria previa, una de las partes incumple aquello a lo que se encontraba comprometida: "*(...)Es el daño que el inquilino causa al casero cuando no paga el alquiler, o que el vendedor ocasiona al comprador al no proporcionarle el goce pacífico de la cosa vendida; es el daño producido al prestamista cuando no se le devuelve a tiempo la cantidad prestada con sus intereses, o al depositante cuando el depositario negligente produjo menoscabos en la cosa objeto del contrato (...)" (Yzquierdo Tolsada, 2017, p. 100). Se habla aquí de responsabilidad civil contractual: el hecho dañoso viene producido precisamente como resultado del incumplimiento de un contrato, menoscabando, precisamente, el patrimonio de un acreedor que ya se encontraba determinado de antemano (el clásico principio romano del *naminem ledere* se traduce aquí en un no dañar a este concreto acreedor).*

Para Yzquierdo Tolsada, no debe existir una relación contractual al momento del incumplimiento, pero si un nexo causal entre el responsable y la víctima, pues como se ha evidenciado, en muchos casos la responsabilidad es extracontractual, pues no apremia la intención ni el conocimiento del responsable, únicamente ocurre un incumplimiento, y su deber tanto moral como jurídico es resarcirlo:

“sólo es responsabilidad contractual en sentido estricto la que obliga a resarcir los daños causados por la conducta incumplidora. Otra cosa es que, en un sentido amplio, el deudor incumplidor pueda verse obligado a soportar una serie de consecuencias bien diferentes y variadas. Por ejemplo, si un promotor de viviendas incumple su compromiso de entregar las de una determinada promoción en una determinada fecha podrá encontrarse con que unos compradores le sigan exigiendo la entrega y puede que otros le exijan la resolución del contrato porque ya no les interese el cumplimiento. Pero ni la pretensión de cumplimiento ni la de resolución son propiamente responsabilidad civil (...)” (Yzquierdo Tolsada, 2017, p. 100)

Otras veces la obligación de resarcir surge entre personas que no se encontraban vinculadas por una relación previa. Dicho de una manera deliberadamente poco técnica, *“...las partes se conocen a través del hecho dañoso: es el accidente de tránsito, la cosecha que se pierde por efecto de la contaminación producida en el río por los residuos tóxicos vertidos por una fábrica, (...) Es llamada responsabilidad civil extracontractual (...) En ella el acreedor lo es muy a su pesar, y no se trata de una persona concreta y determinada, (...) La violación no lo es de a previa relación obligatoria, sino del genérico deber de conducta de no dañar a los demás (...)”* (Yzquierdo Tolsada, 2017, p.101).

Ahora bien, ya conociendo con amplitud la distinción entre responsabilidad civil contractual (en la cual debe existir un acuerdo de voluntades, o un contrato valido y una relación directa entre las partes) de la responsabilidad civil extracontractual (en la cual debe existir un nexo de causalidad, entre la víctima y el responsable, sin apremio de un contrato, pues es una situación en la cual el responsable no tiene la intención ni tampoco el conocimiento), es importante conocer si puede un daño ser considerado contractual y extracontractual al mismo tiempo: en una misma acción se puede estar frente a la responsabilidad contractual y extracontractual, pues existen un sin número de situaciones en las que coexistan las dos responsabilidades y sea el mismo responsable, que ha causado un daño, el cual debe reparar o remediar², para que exista una

² Vale mencionar el concepto de Izquierdo sobre el daño: “(...) el daño o perjuicio se presenta como primer elemento constitutivo de la responsabilidad civil es algo fuera de toda duda. En efecto, si se trata de reparar, es necesario que exista algo que reparar. Es este uno de los puntos que marcan la diferencia con la responsabilidad penal o criminal: para que el Derecho penal actúe, basta con que se manifieste una voluntad delictiva, sin que sea preciso que concluya

responsabilidad debe existir un daño, y por supuesto que este sea reparable, de allí que de lo contrario, no se estaría hablando de una reparación, sino de enfrentar un proceso penal por un acto delictual. Otro de los elementos de la responsabilidad por los daños es el de la denominada relación de causalidad: en efecto, entre el hecho del agente y el daño producido debe existir una relación de causa a efecto.

Hasta aquí conocemos la distinción entre estos dos tipos de responsabilidades, pero debemos articular esta doctrina y sus respectivos comentarios a conocer lo referente a la responsabilidad civil en el contrato de transporte, que es el elemento esencial del presente trabajo de investigación. El artículo 991 del Ordenamiento de Comercio establece que:

“Cuando la empresa de servicio público no sea propietaria o arrendataria del vehículo en que se efectúa el transporte, o no tenga a otro título el control efectivo de dicho vehículo, el propietario de éste, la empresa que contrate y la que conduzca, responderán solidariamente del cumplimiento de las obligaciones que surjan del contrato de transporte. La empresa tiene el control efectivo del vehículo cuando lo administra con facultad de utilizarlo y designar el personal que lo opera, directamente y sin intervención del propietario” (Código de Comercio Colombiano, 1971)

En todo contrato de transporte, bien sea nacional o internacional, de cosas, o de personas o mixto, existen cinco elementos determinantes de la responsabilidad civil del transportador:

- a) *Período de Responsabilidad*: se trata del período espacio-temporal en el que, de acuerdo con la ley, el transportador tiene bajo su custodia a las personas o las cosas transportadas, y, por ende, debe responder por su cuidado y conservación. Este período de custodia es esencial para la determinación de la responsabilidad civil del transportador, toda vez que para comprometerla se requiere demostrar que el daño cuya reparación se busca se produjo dentro del período de responsabilidad del transportador establecido en la ley.
- b) *Fundamentos de la Responsabilidad*: se refiere al régimen de responsabilidad de cada contrato de transporte, es decir, si se trata de responsabilidad subjetiva con culpa probada, responsabilidad subjetiva con culpa presunta y causales de exoneración restringidas, o de responsabilidad objetiva. En otras palabras, se trata de determinar si la

la ejecución iniciada. Por ello se castiga también el delito cometido en grado de tentativa. Por lo mismo, ni siquiera en los delitos consumados es necesario que exista un perjuicio para que se dé la responsabilidad criminal (así, por ejemplo, no hay daño en los delitos de tráfico de drogas o en el de ultrajes). Sin embargo, por muy grave que sea una conducta y muy severa la sanción penal que merezca, no habrá responsabilidad civil sin un perjuicio resarcible (...)” (Yzquierdo Tolsada, 2017, p.177)

responsabilidad del transportador se fundamenta en la culpa o, por el contrario, en la relación de causalidad entre su actuación y el incumplimiento del contrato.

- c) *Causales exonerativas de la Responsabilidad*: respecto de todo contrato de transporte la ley contempla expresamente unos eventos en los que, a pesar de que el daño se haya producido dentro del período de responsabilidad del transportador, este resulta exonerado de su responsabilidad civil. Estos eventos son los que se conocen como las causales exonerativas de responsabilidad del transportador. Su cantidad, naturaleza y sistema de carga de la prueba varían según el tipo de contrato de transporte de que se trate, es decir, las causales son diferentes si el contrato de transporte es nacional o internacional, de personas o de cosas. La tendencia generalizada es que las causales exonerativas de la responsabilidad del transportador están determinadas en la ley de manera imperativa, esto es, no pueden variarse por estipulación de las partes, así por ejemplo lo consagra el artículo 992 del Código de Comercio.
- d) *Límites indemnizatorios de la Responsabilidad*: una de las características -casi invariable- de la responsabilidad del transportador es que ella está sujeta, por mandato de la ley, a una limitación legal en cuanto al monto de la indemnización que debe pagar el transportador, después de haber sido declarado responsable. En estricto sentido, no se trata de una limitación de la responsabilidad del transportador, sino de la cuantía de la indemnización que está obligado a pagar, una vez ha sido declarado responsable, o sea cuando no pudo ampararse en ninguna de las causales exonerativas. En general, se considera que los límites indemnizatorios son un derecho que el transportador puede perder si se demuestra que actuó con dolo o culpa grave.
- e) *Prescripción de la acción*: suele ser una prescripción de corto tiempo. La prescripción generalmente aplicable al contrato de transporte en Colombia es de dos años (Art. 993 Código de Comercio).

A estos elementos deben agregarse la exoneración. El artículo 992 del Código de Comercio consagra:

“(…) El transportador solo podrá exonerarse, total o parcialmente, de su responsabilidad por la inejecución o ejecución defectuosa o tardía de sus obligaciones, si prueba que la causa del daño le fue extraña o que en su caso, se debió a vicio propio o inherente de la cosa transportada, y además que adoptó todas las medidas razonables que hubiere tomado un transportador según las exigencias de la profesión para evitar el perjuicio o su agravación. Las violaciones a los reglamentos oficiales o de la empresa, se tendrán como culpa, cuando el incumplimiento haya

causado o agravado el riesgo. Las cláusulas del contrato que impliquen la exoneración total o parcial por parte del transportador de sus obligaciones o responsabilidades no producirán efectos (...)”

En el contrato de transporte de personas, el período de responsabilidad del transportador se inicia desde que el pasajero se encuentra bajo su custodia en el lugar de origen hasta que es trasladado -sano y salvo- al sitio de destino. Este período de responsabilidad se extiende a las operaciones de embarque y de desembarque del vehículo, y a los sitios utilizados por el transportador para ejecutar dichas operaciones, esto en los términos del artículo 1003 y 1880 del Código de Comercio. Artículo 1003:

“El transportador responderá de todos los daños que sobrevengan al pasajero desde el momento en que se haga cargo de éste. Su responsabilidad comprenderá, además, los daños causados por los vehículos utilizados por él y los que ocurran en los sitios de embarque y desembarque, estacionamiento o espera, o en las instalaciones de cualquier índole que utilice el transportador para la ejecución del contrato.

Dicha responsabilidad sólo cesará cuando el viaje haya concluido; y también en cualquiera de los siguientes casos:

- 1. Cuando los daños ocurran por obra exclusiva de terceras personas;*
- 2. Cuando los daños ocurran por fuerza mayor, pero ésta no podrá alegarse cuando haya mediado culpa imputable al transportador, que en alguna forma sea causa del daño;*
- 3. Cuando los daños ocurran por culpa exclusiva del pasajero, o por lesiones orgánicas o enfermedad anterior del mismo que no hayan sido agravadas a consecuencia de hechos imputables al transportador, y*
- 4. Cuando ocurra la pérdida o avería”*

Y, artículo 1880:

“El transportador es responsable del daño causado en caso de muerte o lesión del pasajero, con la sola prueba de que el hecho que lo causó se produjo a bordo de la aeronave o durante cualquiera de las operaciones de embarque o desembarque, a menos que pruebe hallarse en cualquiera de las causales de exoneración consagradas en los ordinales primero y tercero del artículo 1003 y a condición de que acredite, igualmente, que tomó todas las medidas necesarias para evitar el daño o que le fue imposible tomarlas. Dichas operaciones comprenden desde que los pasajeros se dirigen a la aeronave abandonando el terminal, muelle o edificio del aeropuerto, hasta que ellos acceden a sitios similares (...)”

La diferenciación entre las responsabilidades como también la especificación de estas dentro del contrato de transporte terrestre de personas nos ayuda a contextualizar los elementos en los que se basa este trabajo. El estudiar la norma y la doctrina nos permite avizorar la complejidad del tema que se está tratando, además, de dimensionar la importancia de aplicar el principio de publicidad a este tipo de contratos: se debe encontrar una forma simple, eficaz y masiva para que las personas puedan conocer las obligaciones que el prestador de servicios tiene con los usuarios, de forma que, en caso de un reclamo, haya conocimiento pleno de los derechos que se tiene en cuanto al servicio. El impacto que puede tener en la vida diaria de los viajeros se puede dimensionar en la aplicación eficaz y rápida del derecho, sin la mediación de un profesional del área.

Respecto al tema la Corte suprema de Justicia, sala de Casación Civil y Agraria en Sentencia de 26 de junio de 2003, expediente 5906 se refirió de la siguiente manera:

“la existencia del contrato de transporte terrestre, el incumplimiento imputable al transportador, el daño y la relación de causalidad entre dicho daño y la culpa contractual. La exoneración de responsabilidad procede en los casos previstos en el artículo 1003 del código de comercio, entre otros, cuando los daños ocurran por fuerza mayor, pero esta no podrá alegarse cuando haya mediado culpa imputable al transportador, que en alguna forma sea causa del daño. Los daños de los instrumentos o maquinas con que se ejecuta una actividad peligrosa, como serian los automotores en relación con la actividad transportadora, no pueden calificarse de externos, por ser hechos que se relacionan con la industria misma.” (Corte Suprema de Justicia, 2003)

El Contrato de Transporte Terrestre de Personas y el Principio de Publicidad

Ahora al tener claridad sobre el tema de responsabilidad contractual y extracontractual es esencial caracterizar el tipo de contrato central de este trabajo: contrato de transporte terrestre de personas. En general, un contrato se sustenta sobre la existencia de la autonomía, es decir, *“(…) autonomía es una condición del individuo que de nadie depende en ciertos conceptos. Es la facultad para seguirse mediante fuero propio. En consecuencia, en el campo de los contratos, autonomía de la voluntad expresa la idea de poder dictarse su propia ley los contratantes, disponiendo y regulando sus intereses particulares o privados. Por ello se le conoce igualmente con el nombre de autonomía de la voluntad privada o autonomía privada”* (Fierro Méndez, 2014, p. 2). El principio de la autonomía, o de la autonomía privada es el postulado fundamental

a de lo que se cómo la teoría clásica del contrato, ya conocido esto un elemento propio del contrato debe ser la voluntad de las partes.

Por otro lado, se encuentra la voluntad que, según se ha señalado, se entiende por la disposición, el ánimo o la resolución de hacer alguna cosa: *“La voluntad, en el sentido estricto de la palabra, es el querer aplicado a una situación, a un hecho determinado como la remisión de una deuda de dinero o de la obligación de entregar una cosa, haciendo abstracción de las consecuencias que este acto, por naturaleza, es susceptible, de provocar. En consecuencia, la voluntad implica que el sujeto: (i) Quiera. (ii) Pueda. (iii) Manifieste su disposición”* (Fierro Méndez, 2014, p.3). Por consiguiente, la voluntad es, ante todo una expresión que sirve para dar a conocer al exterior lo que internamente quiere cada individuo al momento de ejercer la potestad de contratar. Surge, entonces, una clasificación de ella: *“voluntad interna y voluntad declarada. Por la primera, de orden psicológico, se entiende lo que realmente ha querido cada parte. Por la segunda se entiende la exteriorizada o lo que el contratante ha dado a conocer La doctrina enseña que la voluntad debe ser seria y exteriorizarse. Que sea seria significa que ha de ser emitida por persona capaz con el propósito de establecer una relación jurídica. Que se exteriorice, significa que se dé a conocer mediante una declaración o mediante un comportamiento”* (Fierro Méndez, 2014, p.3).

No sólo es necesario determinar la voluntad de la parte, si no también su forma de actuar. La voluntad se puede expresar de los siguientes modos: de manera *verbal*, cuando el individuo se da a entender mediante el uso de la palabra o lo expresa a viva voz, ya sea personalmente o por un intermediario que exponga su postulado de *manera escrita* cuando se describe mediante escritura su voluntad, el medio puede ser diverso, por ejemplo, documento privado, público, fax, telegrama, o correo electrónico. Además, tácitamente pues se expresa mediante el silencio seguido de actos que permiten entender, unívocamente, la intención de obligarse o de establecer una relación jurídica.

La intención de obligarse es una manifestación tácita de la voluntad de una las partes, como bien lo señala Fierro Méndez: *“Cuando interviene la voluntad del hombre el hecho jurídico toma la denominación de acto jurídico, puesto que responde a la expresión latina “negotium” (...) Es entonces el acto jurídico, denominado igualmente negocio jurídico , un hecho jurídico, voluntario, lícito se define como la declaración de voluntad que tiende especialmente a un fin, cual es, crear, modificar, transmitir o extinguir un derecho”* (Fierro Méndez, 2014, p.51). Pero la sola circunstancia de la intervención del hombre, por sí misma no implica la existencia de un acto jurídico. Por ejemplo, en la concepción o en el suicidio. La nota esencial del acto jurídico

es, entonces, la autonomía de la voluntad privada, la cual implica disposición de intereses. No obstante, debe precisarse que acto jurídico es el género y negocio jurídico, la especie. En efecto, el acto jurídico es común a distintas ramas del derecho. El negocio jurídico es *“un instrumento que se emplea para regular y disponer, en donde la noción de la autonomía de la voluntad privada (autonomía dispositiva o negocial) es fundamental. De esta manera, se identifican dos conceptos primordiales, la voluntad y el objeto de producir efecto”* (Fierro Méndez, 2014, p.54).

Con el perfeccionamiento de un negocio jurídico, las partes contratantes buscan satisfacer una determinada necesidad de tipo práctico y establecen las principales reglas de conducta que habrán de regir en el futuro su particular relación. El negocio jurídico se celebra con el fin de producir unos determinados efectos que son intencionalmente pretendidos por las partes. Dicha regulación, por regla general, entrará en vigor inmediatamente se perfeccione el consentimiento o, excepcionalmente, lo hará en un momento posterior, al vencerse el plazo convenido o acaecer la condición suspensiva acordada. *“Lo convenido entre las partes será una "ley" para ellas (principio de normatividad), en el sentido de que las partes estarán constreñidas al cumplimiento, mas no en el sentido de una pretendida generalidad que solo tiene la ley en sentido material, pues, como sabemos, la regulación contractual solo afecta, en principio, el reducido círculo de las partes contratantes”* (Oviedo Albán, 2011, p.101).

Ya habiendo definido con exactitud lo referente al contrato, es necesario hacer un recuento en la manera como se clasifican ya que esto tiene por finalidad revelar sus rasgos fundamentales. Todo negocio jurídico tiene una forma, una manifestación de voluntad que permite conocer el contrato. La forma del contrato constituye una declaración, una expresión del querer dispositivo utilizando el lenguaje, en la que se ejerce la autonomía dispositiva o negocial. La formación del contrato hace referencia, principalmente a dos aspectos, el primero relacionado con los elementos y contenido que deben configurarse para formar, crear y celebrar un contrato y el segundo, relacionado con las etapas que se agotan para formar y celebrar ese contrato. Se puede hacer una categorización de contratos, siguiendo el libro de LEGIS sobre Contratos Civiles y Mercantiles (LEGIS Editores, 2017):

CLASIFICACIÓN DE LOS CONTRATOS	
CLASE	NOCIÓN
Contrato unilateral y bilateral (art. 1496 C.C.)	<p>Criterio que responde a la responsabilidad de los extremos contractuales.</p> <p>Unilateral: una de las partes se obliga con Otra, que no contrae obligación alguna Aquel en el que solo participa un sujeto</p> <p>Bilaterales: las partes contractuales se obligan recíprocamente.</p>
Contrato principal y accesorio (art. 1499, C.C.)	<p>Criterio que responde a la subsistencia del contrato con o sin la necesidad de otro acuerdo.</p> <p>Principal: aquel que subsiste por sí mismo sin necesidad de otro acuerdo O contrato.</p> <p>Accesorio: aquel que se celebra para asegurar o garantizar el cumplimiento de una obligación principal, por la que no puede subsistir sin esa obligación.</p>
Contrato real, solemne y consensual (art.1500, C.C)	<p>Criterio que responde a los requisitos o formalidades que se exigen para su perfeccionamiento y por tanto nacimiento a la vida jurídica</p> <p>Real: aquellos que se perfeccionan con la tradición del objeto del contrato.</p> <p>Consensual: aquellos que se perfeccionan con el consentimiento de las partes</p> <p>Solemne: aquellos que requieren del cumplimiento de unas formalidades o solemnidades determinadas por la ley o las partes contractuales al momento de celebrarse</p>
Contratos de ejecución instantánea y tracto sucesivo	<p>Criterio referente a la forma de ejecución del contrato.</p> <p>De ejecución instantánea: aquellos en los que las obligaciones se cumplen en un solo momento, de manera inmediata.</p> <p>De ejecución sucesiva: aquellos en los que las obligaciones de les partes se cumplen de manera periódica o continua.</p>

<p>Contratos de libre discusión y por adhesión</p>	<p>Criterio que responde a la negociación y redacción de las cláusulas por las partes:</p> <p>De libre discusión: aquellos en las que las partes negocian y redactan las condiciones del contrato.</p> <p>Por adhesión: aquellos en los que solo una parte del contrato establece las condiciones de ejecución del contrato.</p>
<p>Contratos típicos y atípicos</p>	<p>Criterio relacionado a la nominación en la ley o no</p> <p>Típicos (nominados): han sido particularmente regulados por la ley</p> <p>Atípicos (innominados): no han sido reglamentados propiamente en la ley y sus estipulaciones no encajan en los actos regulados legalmente</p>
<p>Contratos gratuitos y onerosos (art. 1497, C.C)</p>	<p>Criterio que responde a la existencia o no de utilidad para los contratantes.</p> <p>Gratuitos: aquellos que responden a la liberalidad y desinterés de alguno de los extremos de acto jurídico, en donde este no recibe ningún beneficio. En este contrato una de las partes obtiene una utilidad y la otra un gravamen.</p> <p>Onerosos: aquellos en que los extremos contractuales obran con ánimo de lucro y se benefician del contrato. Ambas partes obtienen una utilidad y se gravan a sí mismos con el otro</p>
<p>Contrato conmutativo y aleatorio (art.1498, C.C.)</p>	<p>Criterio que responde a la determinación de la utilidad</p> <p>Conmutativo: aquellos en los que cada una de las partes se obliga a dar o hacer una cosa que equivale a lo que la otra parte debe dar o hacer, a su vez.</p> <p>Aleatorios: aquellos en los que no es posible determinar con claridad la utilidad o resultado económico que producirá a su perfeccionamiento.</p> <p>Dependen del azar</p>

Después de analizar las generalidades del contrato, su definición, elementos y clasificación es importante caracterizar al contrato, centro de este trabajo, contrato de transporte terrestre de personas. Lo primero, y más importante, es exponer que este tipo de contrato es bilateral o sinalagmático, cuando ambas partes recíprocamente se obligan entre sí, para su ejecución. Uno al solicitar el transporte de un lugar a otro, y pagando cierto precio, y el otro obligado a efectuar el transporte. Estas obligaciones recíprocas han de ser principales y simultáneas y deben existir al momento de la formación del contrato. De igual manera, el contrato debe ser oneroso, ya que tiene por objeto la utilidad de ambos contratantes, gravándose cada uno en beneficio del otro: una de las partes efectúa el pago por el transporte y el otro se lucra garantizando este servicio, pues aquí no se tiene en cuenta la obligación que contraen las partes, sino la utilidad que reciben del contrato.

El contrato debe ser conmutativo -que en realidad es una sub-clasificación de los contratos onerosos-, cuando cada una de las partes se obliga a dar o hacer a otra algo que se tiene como equivalente a lo que la otra a su vez debe dar o hacer correlativamente. El contrato de transporte de personas debe ser principal, ya que subsiste por sí mismo, es decir, no necesita de algo adicional para que sea creado la obligación, o el acuerdo de voluntades. Se requiere que sea consensual, puesto que es necesario la aceptación por las dos partes, además de clasificarse como de ejecución instantánea, pues basta con un desplazamiento previo acordada para dar cumplimiento a este.

Y finalmente, el contrato es típico, pues está descrito en la norma, tanto en el Código Civil, como el Código de Comercio. El Código Civil no se ocupó propiamente de la formación del contrato; sin embargo, en él se señalan aspectos relacionados con la existencia, validez, y en algunos casos la ineficacia de los negocios jurídicos así señala los elementos que deben formar todo negocio jurídico. Para el estudio de la formación de los contratos, deben tenerse presentes tres preceptos del código Civil: a. el artículo 1501, que habla sobre los elementos de los contratos; b. el artículo 1502, que trata sobre requisitos para obligarse e indirectamente, sobre los requisitos de validez de los contratos y c. el artículo 1602, en el tal se establece que todo contrato celebrado legalmente es ley para las partes y no puede ser invalidado sino por su consentimiento mutuo o por causas legales.

Después de analizar el contrato de transporte, sus modalidades y partes, es importante hacer hincapié en lo referente al contrato de transporte de personas que es el tema central del presente trabajo. Este tiene calidades diferentes al contrato de transporte de carga y de cosas, entre otras:

“ (...)El contrato de transporte terrestre de personas es aquel por el cual una empresa transportadora asume frente a una persona denominada pasajero la obligación de trasladarla a un lugar determinado previamente, mediante el pago o promesa de pago de un precio en dinero, llamado porte o flete, corriendo profesionalmente los riesgos inherentes a tales actos. De la anterior definición podemos extractar los elementos esenciales del contrato: los sujetos que intervienen y el objeto del mismo. Por ser una persona el objeto transportado desaparecen las figuras de remitente y del destinatario así como las obligaciones de entrega, recepción, carga o acondicionamiento, custodia y entrega al destinatario. Además, observamos detenidamente la conducta del viajero, pues ésta puede modificar la responsabilidad del transportador si es la única causa de un determinado daño sufrido por aquél. En el aspecto documental no existe carta de porte sino que se presenta un billete de viaje extendido por el En el contrato de transporte de pasajeros, el pasajero se confía enteramente al portador o transportador en todo lo relativo al viaje, en tanto que éste responde de la incolumidad viajera. Desaparece la cosa como elemento real del contrato y aparece más bien la figura del viajero o pasajero (...)” (Arrubla Paucar, 2008, p.88-89)

Como lo mencionaba para el transporte de pasajeros las calidades, cambian, pues ya no se tiene un remitente, o un envió de algo, ya es una persona la que requiere ser transportada. Al ser así, debe existir por parte de la empresa transportadora, una mayor responsabilidad, pues si bien es cierto las cosas se pueden transportar en un camión con cuidado a su destino, las personas necesitan asientos especiales, y más si se lleva personas en condición de discapacidad, adultos, incluso menores. Define Arrubla Paucar que basta con un mero acuerdo de voluntades, para configurarse el contrato de transporte, que no es necesario de solemnidades adicionales. Sin embargo, es aquí donde se centra nuestra investigación, ya lo que se busca es que el pasajero tenga conocimiento de la responsabilidad civil en caso de incumplimiento, para esto se busca aplicar el principio de publicidad al contrato configurado.

Ahora bien, para el traslado de personas, existe una serie de modalidades para efectuar este contrato de transporte: *“(...) El traslado de personas de un lugar a otro se puede efectuar por diversos medios que han sido creados por la técnica y día a día encuentran mayor refinamiento. Corresponde adaptar los diferentes medios por los cuales se transportan pasajeros a las normas que para el efecto contempla el Código de Comercio en su artículo 1000 y siguientes, las cuales, definitivamente se acoplan a cualquiera de estos sistemas. Puede hablarse de un transporte de pasajeros por ferrocarril, por subterráneos, por tranvías, por trolebuses, por buses, busetas, taxis, por sillas aéreas, balsas, lanchas, etc (...)” (Arrubla Paucar, 2008, p.89).* En términos

específicos y siguiendo lo ya señalado, solo se tendrá en cuenta el contrato de transporte terrestre de personas.

Dentro de los elementos del contrato se encuentra los sujetos, la capacidad, el consentimiento, el precio, los cuales ya fueron estudiados previamente, pero se debe exponer a profundidad la capacidad y el consentimiento con relación al contrato de transporte de pasajeros.

“(...) La capacidad para celebrar el contrato de transporte de pasajeros se regula por las normas generales sobre la capacidad. Tenemos que son capaces de celebrar este contrato todas aquellas personas que la ley considera capaces para celebrar los actos jurídicos. En el texto original del Código de Comercio no se habrían establecido normas de excepción en lo tocante a la capacidad. Sin embargo, en la práctica, es muy frecuente observar que gran cantidad de menores de edad contratan el servicio de transporte. Los menores de edad para ir a su trabajo o para trasladarse a los centros educativos, se ven en la necesidad de utilizar transporte. Nos preguntábamos si este contrato tenía vicio de nulidad por ser un contrato celebrado siendo una de las partes incapaz (...)” (Arrubla Paucar, 2008, p.93)

La capacidad junto con el consentimiento, son elementos esenciales de estos contratos de transporte, pues se es *capaz* todo aquel que la ley considera apto para contraer obligaciones, pero para el caso en concreto existen variables: están las personas que no son plenamente capaces para celebrar contratos, pero estas si pueden tomar el transporte o hacer uso de este servicio público, allí que la norma no regula quien tiene la capacidad para celebrar contrato de transporte, siendo así cualquier persona, está facultado para acceder a este tipo de servicios o mejor aún, para la celebración de este contrato que se perfecciona con el acuerdo de voluntades y con el traslado de un lugar a otro al pasajero:

“(...) El consentimiento en el contrato de transporte de pasajeros, se regula por las normas generales sobre la materia. Sin embargo, vale la pena detenerse en el examen del consentimiento tácito que se presenta frecuente y continuamente en la celebración de este contrato. La puerta del vehículo de transporte colectivo automotor tiene una gran importancia en el plano jurídico pues precisamente se trata de la forma a través de la cual, la empresa de transporte hace oferta de este contrato al público en general. La puerta abierta del vehículo significa precisamente que el transportador invita a celebrar el contrato de transporte. Es una manera especial de manifestar la voluntad del transportador y en el momento en que el viajero decide ascender por la puerta se está formalizando el contrato de transporte, es decir, es el momento en que converge una aceptación a la oferta que está expuesta en una forma general (...)” (Arrubla Paucar, 2008, p.95)

Queda demostrado que no existen formalidades para que se garantice el consentimiento al momento de ejercer como pasajero a la hora de la celebración del contrato de transporte, basta con que la persona se suba al vehículo y se pague el precio o flete para que sea trasladado de un lugar a otro. Existen casos en los cuales se da su aceptación al momento de efectuar la compra y se expide un ticket proveniente de una empresa de transporte.

El contrato de transporte terrestre es un contrato solemne, y a la fecha no existe la normatividad en la cual diga cuáles son las formalidades que debe cumplir para el perfeccionamiento de este, quedando al arbitrio de las entidades prestadoras del servicio, bien sea la expedición de un billete o ticket de compra, o con la simple manifestación de las voluntades entre el transportador y el pasajero. No obstante, se entiende que el ticket podrá servir como prueba del contrato de transporte.

Este análisis de los contratos nos permite establecer los elementos que determinan tanto su naturaleza como su aplicación. Sin embargo, el punto neurálgico está en el tema de la buena fe en los contratos, relacionándose con la integración misma del contenido de estos. Oviedo Albán define buena fe de la siguiente forma:

“Tradicionalmente han existido dos concepciones acerca de la buena fe por una parte, una primera aproximación al concepto nos indica que la buena fe es la creencia que tiene un sujeto de que la conducta que ejerce o ejecuta es honrada, sin tacha, pues considera que la misma está ajustada al ordenamiento; por otra parte, se señala que la buena fe equivale a la honradez, corrección o rectitud con la que una persona debe actuar en el tráfico jurídico. Estas dos facetas de la buena fe han llevado a que la doctrina considere que, aunque en ambas nociones se advierte idéntico origen, en realidad existe un concepto subjetivo y un concepto objetivo de la buena fe, que corresponderían, respectivamente, a las dos descripciones anteriormente realizadas. Las dos clases de buena fe difieren en la forma en que ellas son aplicadas o por la manera como ellas funcionan: "una extiende o aplica una regla de conducta; la otra facilita una legitimación o configura una titularidad con base en aquella conducta (valorando la intención del sujeto, o su creencia o error), con lo que su función es distinta, a pesar de su unidad de origen y, por ello, difieren también en la forma de su instrumentación, presentando aspectos diferentes que se compaginan con las dos formas que tiene de presentarse el Derecho: como normativa y como facultad" (Oviedo Albán, 2011, p.97)

La buena fe, en términos generales, se refiere a la honradez en que las partes actúan en relación con la obligación que se tiene, es decir, las acciones se ciñen a los términos de corrección o lealtad, manifestándose en la denominada buena fe contractual. Se parte del hecho que las

personas van a actuar de la mejor forma posible acorde a la normatividad y los compromisos relacionados con el contrato. En este punto es esencial citar lo que Oviedo Albán determina sobre buena fe:

“Esta categoría de la buena fe, aparte de imponer la necesaria corrección que debe existir entre las partes que intervienen en un acto o negocio jurídico, tiene una muy importante función en el ordenamiento jurídico, pues como la norma escrita no tiene la virtualidad de contemplar la totalidad de las situaciones que se pueden presentar entre los contratantes, el principio general de corrección y de buena fe permite identificar otras prohibiciones y otras obligaciones además de aquellas previstas por la ley; como suele decirse "cierra" el sistema legislativo, es decir ofrece criterios para colmar aquellas lagunas que se pueden manifestar en las múltiples y variadas situaciones de la vida económica y social” (Oviedo Albán, 2011, p.94)

Es fundamental resaltar este punto: la norma escrita no contempla todas las posibilidades que puedan existir dentro de una situación determinada, por esta razón, la buena fe se ubica dentro de la esfera del comportamiento de las personas en relación con las obligaciones que se plantean en un contrato determinado. Las reglas de corrección y lealtad son reglas consuetudinarias, que corresponden a lo que un contratante medianamente diligente y leal se siente en el deber de hacer o no hacer, de acuerdo con el sector económico o social en el que el mismo desarrolle su actividad. Corresponderá al Juez establecer dichas reglas con fundamento en el examen que realice de la costumbre, lo que puede conducir a un resultado que no coincida con su personal concepto de corrección o lealtad (Galgano, 1992, p.453). Debemos señalar que buscar la buena fe en el comportamiento usual o reiterado, podría conducir a que confundan dos fuentes de integración que son distintas a la luz de normas como el artículo 871 del Código de Comercio colombiano: por una parte, la costumbre y, por otra, la buena fe, ya que éste concepto más que a las prácticas reiteradas hace referencia a estándares de conducta que provienen de la ética jurídica, pero no sólo de una ética individual o personal, sino de una ética basada en los valores morales.

Ahora bien, en este punto se debe hacer el giro hacia donde se quiere proponer en este trabajo: si bien la buena fe constituye una de las bases de los contratos, este debe complementarse con la aplicación del principio de publicidad en los contratos, y en específico, los contratos de transporte terrestre de personas. Para esto se hará, por un lado, un análisis general de los elementos del principio de publicidad, y, por otro lado, se utilizará los avances en la constitucionalización del derecho privado para su aplicación en los mencionados contratos.

Para la normatividad vigente en nuestro país, el principio de publicidad ha sido utilizando en el ámbito del derecho público, específicamente en el área penal y administrativa. La constitución política evidencia que, en torno al debido proceso, en las actuaciones judiciales, surge el principio de publicidad como uno de los principios rectores, en virtud que se debe dar a conocer las actuaciones a los sujetos procesales, y a la comunidad en general, todos estos actos deben ser públicos. La Corte Constitucional señala:

“Es preciso reconocer que el principio de publicidad tiene dos vertientes en relación con su alcance y exigibilidad, a saber: a) En primer lugar, es deber de los jueces en los procesos y actuaciones judiciales dar a conocer sus decisiones tanto a las partes como a los otros sujetos procesales, mediante las comunicaciones o notificaciones que para el efecto consagre el ordenamiento jurídico. En este evento, se trata de un acto procesal de notificación, el cual más que pretender formalizar la comunicación del inicio, desarrollo o agotamiento de una actuación, procura asegurar la legalidad de las determinaciones judicialmente adoptadas, ya que su conocimiento ampara efectivamente los derechos de defensa, de contradicción y de impugnación. b) Por otra parte, el artículo 64 de la Ley Estatutaria de la Administración de Justicia en concordancia con los artículos 74 y 228 de la Constitución, impone el deber a los jueces de comunicar y divulgar a la opinión pública o a la comunidad en general, el contenido y los efectos de sus decisiones, salvo en aquellos casos en los cuales exista reserva legal” (Corte Constitucional de Colombia, 2002)

Queda claro que la Corte existen dos maneras de darle aplicación al principio de publicidad: la una es que quienes administren justicia deben dar a conocer sus decisiones a las partes, y dos, es dar a conocer a la comunidad el contenido de sus decisiones. Así, que lo pretendido dar a conocer la información de lo actuado, los postulados, entonces, se puede plantear -como lo hace este trabajo-, la posibilidad, por medio de analogía, de aplicar este concepto y permitir que el principio de publicidad aplicado en el derecho civil. De esta forma, sirva para dar a conocer e informar acerca de un tema que sea de carácter general a un sector o a la comunidad en general, y aún más, en la responsabilidad civil del contrato de transporte terrestre de personas. Al materializar este principio, estaríamos frente a una posibilidad de informar a quienes utilicen el servicio de transporte, conocer lo referente a la responsabilidad civil en el caso de un incumplimiento por parte de las empresas dedicadas a esta actividad mercantil. Más adelante la Corte señala: *“(…) A partir de la regulación de la Carta Fundamental, en torno al debido proceso en las actuaciones judiciales surge la publicidad como uno de sus principios rectores, (...) teniendo en cuenta que su operancia no constituye una simple formalidad procesal, sino un presupuesto de eficacia de dicha función y un mecanismo para propender por la efectividad de la democracia participativa”* (Corte Constitucional de Colombia, 2002). Con este criterio de la

Corte, donde entre líneas se entiende que la publicidad como uno de los pilares de la misma democracia participativa, sería acertado informar de todas y cada una de las actuaciones, de forma tal que el derecho no sea una cuestión exclusiva de expertos, sino más bien sea de dominio público de todas las personas afectadas por las acciones (en especial, los servicios públicos).

Como ya se dijo más arriba, la posibilidad de aplicación del principio de publicidad radica en una interacción con la buena fe. Sin embargo, la buena fe no es suficiente para satisfacer el derecho al acceso de información eficaz y veraz sobre las implicaciones del contrato que se desarrolla en el transporte terrestre de personas. Se debe hacer hincapié en el objetivo último de este planteamiento: el conocimiento de las obligaciones y derechos de las partes de un contrato se fundamenta en la posibilidad de, por un lado, conocer las responsabilidades en caso de incumplimiento, y por otro, permitir que los contratos sean satisfechos de una mejor manera.

Al tener claro estos conceptos de principio de publicidad y principio de buena fe, queda bastante claro que lo pretendido en este trabajo de investigación requiere que sea el principio de publicidad aplicado al derecho privado el que nos de las luces para dilucidar la pregunta de investigación, pues si materializamos este principio nos estaríamos encontrando con la posibilidad de informar y dar a conocer a los usuarios del servicio público que al momento de dar ejecución al contrato de transporte conozcan de antemano los riesgos, o mejor aún, que es la responsabilidad civil, tanto contractual, como extracontractual, por parte de las empresas dedicada a este tipo de actividades, y así evitar que al momento de un posible incumplimiento, no queden neófitos al momento de efectuar una reclamación.

Recientemente ha cogido fuerza una nueva corriente, o quizás nuevos postulados en el ámbito del derecho, la *constitucionalización del derecho privado*, que de una u otra manera es la manera de aplicar los principios constitucionales, que están enmarcados en el derecho público y adoptarlos en el derecho privado. La clasificación que existe entre el derecho privado y el derecho público es quizás la división más importante de nuestro ordenamiento jurídico, por décadas se ha usado la expresión “derecho privado” para hacer referencia a la regulación de la conducta entre los particulares y “derecho público” para efectuar una asignación de reglas y principios que coloca el estado que deben seguir o cumplir los particulares. Sin embargo, estos preceptos están alejados de la realidad si queremos ejercer un solo camino, la aplicación a todos los preceptos de estas áreas, se denomina constitucionalización del derecho privado.

En términos de este trabajo, se debe hacer énfasis en la constitucionalización del derecho mercantil, ya que como hemos esbozado anteriormente, el contrato de transporte terrestre de

personas no solo es del área civil si no también del derecho comercial. La palabra “constitucionalización” podría indicar simplemente un sinónimo de “fundamentos constitucionales”. En realidad, se trata de un fenómeno jurídico mucho más complejo que la reiteración de la supremacía de la norma constitucional sobre cualquier texto legal:

“Para entender cabalmente la naturaleza y alcance de este término es imprescindible entender que el Derecho de la Responsabilidad, a pesar de su apariencia puramente técnica, se encuentra en estrecho vínculo con las ideologías políticas y económicas de cada contexto histórico. Siempre se nos ha tratado de presentar el Derecho colombiano privado como un instrumento heredado de manera intacta del Derecho Romano. Ello no es exacto debido a que cada época histórica ha aportado a la concepción de lo jurídico, no solamente en materia constitucional, sino también en términos ius privatistas” (Acosta, 2009)

El autor reconoce el carácter general de principios del derecho privado, por ejemplo, el de responsabilidad, es decir, existe un carácter específico (histórico y social) en el derecho privado que puede ser más evidente en el derecho constitucional. La constitucionalización del derecho privado es la ampliación del espectro de análisis del derecho que se considera particular.

Como muestra Calderón Villegas:

“(…) La constitucionalización del derecho privado y, en particular, la constitucionalización del derecho mercantil, es un fenómeno que ha ido adquiriendo importancia teórica y práctica si se tiene en cuenta que su concreción (i) promueve nuevas formas de litigio, (ii) impone el nacimiento de riesgos cuya evaluación puede ser relevante por parte de los agentes económicos, (iii) reta algunas convicciones importantes acerca de la imagen que se tiene de la estructura y funcionamiento del derecho privado y (iv) exige una reflexión profunda que debe transitar los niveles descriptivo, analítico y normativo de la dogmática del derecho privado y, al mismo tiempo, del derecho constitucional. Este es un intento de descripción de algunas manifestaciones relevantes del proceso de constitucionalización del derecho comercial en Colombia. (...)” (Calderón Villegas, 2007)

Sin lugar a duda, existen múltiples y diferenciados sistemas a través de los cuales puede constatararse la constitucionalización de derecho mercantil, el proceso en virtud del cual las cláusulas constitucionales proyectan su eficacia jurídica sobre instituciones clásicas del derecho privado y sobre las normas que las definen y desarrollan, incidiendo en la determinación de su alcance (Calderón Villegas, 2007). Siguiendo a Calderón Villegas, es importante diferenciar las formas de constitucionalización: por un lado, el legislativo relacionado con herramientas

regulatorias en general, y por el otro, la actividad judicial, incidencia de la constitución a partir de unos supuestos fácticos. En relación a Colombia, nuestro autor plantea:

“(...) Una revisión simple de la jurisprudencia constitucional permite establecer algunos ámbitos temáticos específicos en los cuales la constitucionalización judicial del derecho comercial puede constatarse con claridad. En particular, es posible afirmar que existe un grupo de líneas jurisprudenciales de la Corte Constitucional que definen una interpretación constitucional de ciertas categorías del derecho privado. En efecto, i) la limitación del ámbito de acción de la libertad contractual y ii) la proyección del principio de solidaridad en las operaciones activas de las entidades bancarias, son tan sólo algunos de los ejemplos en los cuales cabe afirmar la concreción del sistema judicial estricto de constitucionalización del derecho mercantil si se tiene en cuenta que allí se han examinado y analizado, desde una perspectiva primariamente constitucional, los comportamientos contractuales y no contractuales en el marco de relaciones que parecerían, en principio, ser captadas, por el derecho mercantil. Una síntesis de tales orientaciones jurisprudenciales permitirá aclarar algunas cuestiones (...)” (Calderón Villegas, 2007)

La posibilidad de aplicar los principios constitucionales en el comportamiento contractual abre la puerta para el desarrollo de nuestra propuesta: la aplicación del principio de publicidad en los contratos de transporte terrestre de personas. Si existe el sustento que permite entender que la publicidad es la base del Estado Social de Derecho que rige a nuestro país, además, que permitiría un mayor conocimiento de las obligaciones del contrato en referencia y, por tanto, un ejercicio más eficaz del derecho en actividades cotidianas, se puede plantear que el derecho civil (el mercantil, en específico) debe estar encaminado de cumplir con estos requerimientos. La publicidad y su materialidad es un trabajo que va más allá de la simple difusión, sino cumplir con el acceso a la información de los involucrados, permitiendo de forma eficaz la difusión de las implicaciones del contrato, logrando, como se mostraba al inicio de este trabajo, que haya una obediencia de la norma. Sin embargo, existen problemas inherentes a este planteamiento que limita nuestro análisis, por ejemplo, dónde están los límites a los diferentes campos del derecho. Calderón Villegas (2004):

“(...)La afirmación de que el texto constitucional ha de ser tenido como fundamento y fuente de interpretación de la totalidad del ordenamiento jurídico ha generado el nacimiento y la configuración de interesantes y complejos problemas. Ellos se formulan desde las dificultades relativas a estos tres niveles: 1. El de la delimitación del alcance de los diversos campos en que se desenvuelve el conocimiento jurídico en relación con el derecho constitucional. 2. El de la definición de los sistemas interpretativos que deben desplegarse cuando tal delimitación no es

posible o, en todo caso, no resulta clara. Como consecuencia de lo anterior, el de la determinación dogmática e institucional de los alcances de la competencia que corresponden a la jurisdicción ordinaria y a la jurisdicción constitucional para abordar las cuestiones jurídicas que se ubican, por decir así, en una especie de zona de penumbra competencial vinculada a una indefinición prima facie de las fuentes de derecho relevantes. La aceptación de la fuerza expansiva de la Constitución y, en especial, del sistema de los derechos fundamentales, obliga a que tales niveles de dificultades sean examinados desde una perspectiva que contribuya a equilibrar la exigencia de constitucionalización máxima del derecho y la demanda de conservación de autonomía interpretativa y epistemológica de los diversos campos del saber jurídico (...)”

Al final, la constitucionalización se refiere a la posibilidad de moldear las relaciones contractuales acorde a unos principios generales específicos, cumplimiento los objetivos del ordenamiento jurídico y determinando, el uso eficaz del derecho en relaciones sociales cotidianos. Es, al fin y al cabo, la sustracción del derecho del espacio de los expertos a un uso cotidiano y normalizado por las personas del común:

“En tal sentido, si se admite que con ocasión de la existencia de un texto constitucional que persigue un modelo de Estado socialmente sensible, el tipo y la intensidad de las restricciones susceptibles de ser impuestas a la autonomía de la voluntad y, en particular, a la libertad contractual, se modifica, es previsible que en campos, naturalmente mercantiles pero especialmente sensibles como el bancario la jurisprudencia constitucional respalde o afirme mayores interferencias” (Calderón Villegas, 2004)

Es un proceso, para cuya comprensión, es indispensable efectuar múltiples y precisas distinciones. Es evidente que el derecho comercial, en tanto parte integrante del derecho privado, ha reclamado siempre un espacio carente de interferencia lo suficientemente amplio a fin de permitir que la inteligencia y creatividad humana diseñe los mejores sistemas de relación económica. Ello supone que cada relación nacida al amparo del derecho comercial cuenta con una historia propia y con un diseño específico. La interpretación constitucional del derecho comercial debe encontrarse en capacidad de establecer tales distinciones y, a partir de ellas, establecer si un determinado asunto puede entenderse constitucionalizado en un sentido fuerte.

Se evidencia que la aplicación de las normas constitucionales de forma directa en relación con los particulares regidos por el derecho privado se denomina “constitucionalización del derecho privado”. Ahora bien, después de análisis este concepto y su impacto en la naturaleza que se

desarrolla en el derecho mercantil -en específico-, podemos deducir que si tomamos el principio de publicidad, el cual pertenece al derecho público -y que no es otra cosa de informar- y le damos una nueva perspectiva a este principio, aplicándolo al derecho privado, tenemos un nuevo aspecto a desarrollar en los contratos: dar acceso eficaz y fácil a la información relacionada con el contrato que suscriben las partes a la hora del servicio de transporte terrestre.

Materialidad del Principio de Publicidad

Con la entrada en vigor de la Constitución Política de Colombia, aparece el principio de publicidad como uno de los sustentos del Estado Social de Derecho. En el artículo 209 se hace mención de la administración de justicia deberá contar con una serie de principios, entre ellos el acceso a la información de los diferentes procesos, dando garantía de cumplimiento a las partes. La aplicabilidad del principio de publicidad ha sido siempre en el ámbito público, pues el código de procedimiento penal manifiesta que este aplica para que la comunidad en general conozca de antemano las etapas de los procesos y cómo se llevan a cabo este. Para el caso del derecho administrativo, el código de procedimiento administrativo manifiesta que es deber de las entidades estatales dar publicidad a todos los actos administrativos que sean expedidos.

Ahora bien, lo pretendido es dar aplicabilidad al principio de publicidad, en materia del derecho civil, en específico, la responsabilidad civil del contrato de transporte terrestre de personas, por cuanto, en la actualidad este servicio (de transporte) se ha vuelto indispensables en millones de usuarios que lo requieren para desplazarse de un lugar a otro, pero desconocen los riesgos que se derivan de este, pues solo basta con pagar un cierto precio o flete para que se configure el contrato de transporte; sin embargo, casi nunca se da a conocer por parte de las empresas transportadoras lo que acarrea en un eventual incumplimiento o que llegase a pasar algo extraordinario.

Considero que las empresas que garantizan este servicio esencial deben dar publicidad a lo referente la responsabilidad civil, es decir, dar a conocer al usuario los riesgos que se pueden generar de este, y enmarcarlos en la responsabilidad civil contractual y extracontractual, para de esta manera exponer como se puede acceder a una posible reclamación.

Para materializar el principio de publicidad en materia civil, en el contrato de transporte, considero que se deben realizar campañas en las cuales se le informe a los usuarios cuales son los mecanismos para solicitar una reclamación en el evento de un posible incumplimiento: estas campañas se podrán realizar personalmente al momento de solicitar este servicio, o usando

medios audiovisuales por parte de las empresas de transporte, en los cuales exponga, los riesgos y la manera de mitigarlos. No obstante, existen empresas que con el tiquete de venta en la parte posterior informan la normatividad en materia de contrato de transporte, pero no definen los posibles riesgos que este acarrea.

En Colombia, la mayoría de los usuarios no les interesa conocer los riesgos que se derivan del contrato de transporte, únicamente quieren que se les garantice el traslado sin contratiempo alguno. Empero, el conocimiento en caso de un posible incumplimiento debe ser la base para la adecuada prestación de un servicio. A mi parecer se debe tomar un momento para resaltar la importancia que esto acarrea, para así evitar inconvenientes y reclamaciones infundadas por el desconocimiento de la legislación que regula esta materia. Lo anterior con el fin de dar a conocer a todos y cada uno de los usuarios del servicio de transporte, que al momento de comprar un tiquete y/o pagar por este transporte conozcan de antemano, quien tiene la responsabilidad al momento de un incumplimiento, un accidente, la pérdida de equipaje entre otros.

Es muy importante que no solo los usuarios, sino también la comunidad perteneciente al sector transportador, se den por enterados de lo que un incumplimiento conlleva, y así mismo como solicitar una reclamación y/o como resarcir el daño. Por lo tanto, se requieren de sendas campañas, por parte de las empresas de transporte, en terminales de transporte terrestre de personas, de carácter informativa, exponiendo la responsabilidad civil que se deriva del contrato de transporte terrestre de personas, es más, estas campañas pueden ser en varias etapas: una primera etapa sería mediante vallas alusivas a la responsabilidad civil, usando medios audiovisuales, propios de las terminales de transporte dando una información previa del tema objeto del estudio. Una segunda etapa sería diferenciar los usuarios de los conductores, y de manera clara, precisa y concisa informarles la importancia de la responsabilidad civil al momento de abordar el vehículo para los usuarios, así como de resaltar a los conductores de los vehículos, el deber de cuidado para no poner en riesgo sus pasajeros. Esto sería efectuado por personal propio de las empresas prestadoras de este servicio. Y una tercera etapa o etapa final, se daría al momento de comprar el tiquete o previo al abordaje del vehículo, recomendaciones finales sobre como efectuar una reclamación en el evento que el riesgo previamente enunciado se vuelva un accidente o un incumplimiento durante el tiempo de viaje.

Siendo así nos encontramos que es posible darle materialidad a el principio de publicidad en materia de responsabilidad civil frente a el contrato de transporte terrestre de personas, con campañas prácticas y de fácil manejo por parte de las empresas transportadoras, y así

implementar estas campañas de prevención y de información a la hora de una posible responsabilidad derivada del contrato de transporte.

Conclusiones: abrir el debate

Una vez concluido el presente trabajo de investigación jurídica se pudo establecer con claridad la diferencia entre la responsabilidad civil contractual de la extracontractual, pues básicamente la responsabilidad civil contractual, es aquella en la que debe existir un vínculo entre las partes, es decir que apremie un contrato de transporte, como lo define la ley, y para el caso de la responsabilidad civil extracontractual, será necesario que existe un nexo de causalidad entre la víctima y el responsable dentro del mismo hecho. Independientemente del tipo de responsabilidad sea contractual o extracontractual, el responsable tiene las obligaciones y el deber de reparar a las víctimas, pues existe una estrecha conexión entre la víctima y el responsable, ya que el concepto de daño ha sido claramente definido como el perjuicio que se presenta como primer elemento sustitutivo de la responsabilidad civil, es algo fuera de toda duda, en efecto la primera intención es reparar.

El tema de la responsabilidad civil, en general, es complejo, pero a la vez apasionante, puede provenir en desarrollo de un acuerdo contractual, o de un hecho cualquiera, realizado sin que exista negocio alguno entre el civilmente responsable y la víctima; en este caso la víctima podrá solicitar en la demanda que se declare que el demandado es responsable extracontractualmente y en aquel solicitará que se condene por ser responsable contractualmente.

El estudio de la responsabilidad civil en el contrato de transporte terrestre de personas nos permite asimilar, los diversos conceptos, de índole, legal, doctrinal y jurisprudencial, que se manejan en este acuerdo de voluntades, y la conexión entre ellos; educándonos para enfrentar esta clase de situaciones a la hora de un incumplimiento por las empresas transportadoras. Podemos afirmar que este tema de la responsabilidad civil del contrato de transporte se torna indispensable conocer, toda vez que la obligación que nace para el transportador en el momento de ejecutar el acuerdo de voluntades es la de conducir sano y salvo hacia su destino a las personas que, de forma consensual, han celebrado dicho acuerdo. De no ser así, deberán responder por el incumplimiento ante la parte afectada, sea contractual o extracontractualmente.

El principio de publicidad, ha estado ligado al derecho público, no obstante, pudimos denotar que es posible aplicarlo al derecho privado, pues en reiteradas ocasiones la Corte ha definido que

la publicidad es darle a conocer a la comunidad en general las actuaciones, bien sea parte en el proceso o simplemente interesados en conocer los procesos o procedimientos, siendo así, y después de haber hecho un análisis hermenéutico, pudimos concluir que para el presente caso daremos un punto de vista aplicando este principio en materia de responsabilidad civil del contrato de transporte.

Inicialmente, tuvimos como opción el principio constitucional de la buena fe, para darle aplicabilidad y desarrollar nuestra pregunta de investigación, pero hicimos un estudio doctrinal y normativo de este, y pudimos establecer que este no es otra cosa diferente que la manera como el Estado ve el actuar correcto de las personas, es decir, solamente podríamos pensar en la posibilidad de que las empresas dedicadas al servicio de transporte presumieran de buena fe que los usuarios conocían los riesgos que se genera en esta actividad mercantil, razón por la cual hemos optado por darle una nueva perspectiva al principio de publicidad y aplicarlo en nuestro estudio.

Si bien es cierto, en nuestra legislación existe una marcada división en el derecho y es la distinción entre el derecho privado y el derecho público, muchos doctrinantes han querido unificar criterios y conceptos, pero no ha sido posible, pues el ámbito privado hace alusión a la conducta de los particulares, y el público a la conducta que deben regir los particulares con el estado. Ahora bien, la constitucionalización del derecho privado resulta la manera de unir estos dos ramos: los límites difusos entre los campos del derecho se limitan a juzgar realidades separadas, que, al fin de cuentas, están en el mismo contexto social. El derecho debe moldearse a las realidades y tratar de ser eficaz en situaciones de la vida cotidiana, esta es la base de este trabajo.

A raíz de esta investigación resulta necesario dar aplicación del principio de publicidad a la responsabilidad civil del contrato de transporte terrestre de personas, considero que debe ser apremiante que los usuarios deben conocer este tema, y a su elección si desean algo meramente informativo o ir más a fondo en el asunto, por ello creo que debe existir campañas pedagógicas por parte de las empresas de transporte, además de usar los medios audiovisuales para este fin.

Referencias Bibliográficas

- Acosta, J. (2009). La reforma al derecho de la responsabilidad contractual: consecuencias específicas de la constitucionalización del Derecho Privado. *Revista IUSTA* 30, 93-106.
- Agudelo Ramírez, M. (2002). Hermenéutica jurídica y ética. *Opinión Jurídica*(Volumen 1, Número 1).
- Aramburo Calle, M. A. (2008). Responsabilidad civil y riesgo en Colombia: apuntes para el desarrollo de la teoría del riesgo en el siglo XXI. *Revista Facultad de Derecho y Ciencias Políticas* 38(108).
- Arrubla Paucar, J. A. (2008). *Contratos Mercantiles Contratos Típicos Tomo II*. Medellín: Biblioteca Jurídica Dike.
- Calderón Villegas, J. (2004). Constitucionalización del derecho comercial desde la dogmática de los márgenes de acción. *Precedente. Revista Jurídica*, 49-78.
- Calderón Villegas, J. J. (2007). CONSTITUCIONALIZACIÓN DEL DERECHO COMERCIAL: ALGUNAS DE LAS HUELLAS TRAZADAS POR LA JURISPRUDENCIA DE LA CORTE CONSTITUCIONAL DE COLOMBIA. *Vniversitas No113*, 113-137.
- Código Civil Colombiano. (s.f.). *Ley 57 de 1887 Nivel Nacional*.
- Código de Comercio Colombiano. (1971). *Decreto 410 de 1971 Nivel Nacional*.
- Constitución Política de Colombia. (1991).
- Corte Consitucional de Colombia. (1999). *Sentencia C-066 de 1999*.
- Corte Constitucional de Colombia. (1992). *Sentencia T-604 de 1992*.
- Corte Constitucional de Colombia. (2001). *Sentencia C-386 de 2001*.
- Corte Constitucional de Colombia. (2002). *Sentencia C- 641*.
- Corte Constitucional de Colombia. (2002). *Sentencia C-641 de 2002*.
- Corte Constitucional de Colombia. (2004). *Sentencia C-314* .
- Corte Constitucional de Colombia. (2004). *Sentencia C-408 de 2004*.
- Corte Constitucional de Colombia. (2014). *Sentencia C-341*.
- Corte Suprema de Justicia. (2003). *Sentencia de 26 de junio . : Expediente 5906*.
- Cortés, É. (2009). *Responsabilidad Civil y daños a la persona: el daño a la salud en la experiencia italiana, ¿un modelo para América Latina?* Bogotá: Universidad Externado de Colombia.
- Fierro Méndez, R. E. (2014). *Teoría General del Contrato*. Bogotá D.C.: Ediciones Doctrina y Ley Ltda.

- Galgano, F. (1992). *El Negocio Jurídico*. Valencia: Tirant Lo Blanch.
- Guzmán, J. V. (2010). *Contratos de Transporte*. Bogotá: Universidad Externado de Colombia.
- LEGIS Editores. (2017). *Contratos Civiles y Mercantiles. Serie Mi Clase*. Bogotá: LEGIS.
- Martínez Rodríguez, J. (2011). Métodos de Investigación Cualitativa Revista de la Corporación Internacional para el Desarrollo Educativo. *Silogismos*(08).
- Oviedo Albán, J. (2011). *Contratos. Teoría General, Principios y Tendencias*. Bogotá: Grupo Editorail Ibañez.
- PAUCAR, J. A. (2008). *CONTRATOS MERCANTILES*. Biblioteca jurídica Dike 2008.
- Rojas Quiñones, S. (2014). *Responsabilidad Civil: la nueva tendencia y su impacto en las instituciones tradicionales*. Bogotá: Grupo Editorial Ibañez.
- Tamayo Lombana, A. (2009). *La Responsabilidad Civil Extracontractual y la Contractual*. Bogotá: Ediciones Doctrina y Ley.
- Viney, G. (2007). *Tratado de Derecho Civil*. Bogotá: Universidad Externado de Colombia.
- Visintini, G. (2015). *¿Qué es la responsabilidad civil?: fundamentos de la disciplina de los hechos ilícitos y del cumplimiento contractual*. Bogotá: Universidad Externado de Colombia.
- Yzquierdo Tolsada, M. (2017). *Responsabilidad Civil Extracontractual. Parte General Delimitación y especies, Elementos, Efectos o Consecuencias*. Madrid: Dykinson.

Fuentes Empresas de Transporte:

<http://www.bolivariano.com.co/corporativo/contrato-transporte>

<https://www.coomotor.com.co/preguntasfrecuentes>

<https://www.expresobrasilia.co/>

<http://rapidoochoa.com/#/app-index>

<http://www.empesaarauca.com.co/index.php>