



República de Colombia
Corte Suprema de Justicia
Sala de Casación Civil

OCTAVIO AUGUSTO TEJEIRO DUQUE

Magistrado Ponente

SC4961-2019

Radicación n° 05001-31-03-011-2008-00448-01

(Aprobada en sesión de trece de marzo de dos mil diecinueve)

Bogotá D.C., dieciocho (18) de noviembre de dos mil diecinueve (2019).

Decide la Corte el recurso de casación interpuesto por el demandante frente a la sentencia de 14 de mayo de 2014, proferida por la Sala Civil Especializada en Restitución de Tierras del Tribunal Superior del Distrito Judicial de Antioquia, dentro del proceso ordinario de responsabilidad civil contractual que adelantó la Cooperativa Norteña de Transportadores Ltda. “Coonorte” contra Jaime Enrique Yepes Gómez, donde éste reconvino.

I.- EL LITIGIO

1.- La empresa de transporte solicitó disponer la resolución del contrato de vinculación del automotor de placas SNK952 celebrado con Jaime Enrique Yepes Gómez

el 6 de febrero de 2006, por expiración del término pactado a partir del 6 de febrero de 2008, sin que existiera la obligación de renovarlo ni diligenciar una nueva tarjeta de operación del automotor, así como a reconocer alguna suma, por lo que la contraparte está compelida a tramitar en forma conjunta la desvinculación del rodante ante el Ministerio de Transporte.

En subsidio, pidió declarar nulo ese vínculo de administración ya que a la luz del artículo 983 del Código de Comercio únicamente puede ser acordado con los dueños y él solo es copropietario.

Relató en sustento que el 6 de febrero de 2006 Jaime Enrique afilió a la compañía el bus de placas SNK952, de propiedad suya y de Weimar Hoyos Gómez, por dos años y con la advertencia expresa en la cláusula octava de que era causal de terminación el vencimiento del plazo convenido y no había prórroga automática, como se les recordó a ambos en comunicación de 6 de diciembre de 2007.

Pese a lo anterior, Yepes Gómez se dirigió al Ministerio de Transporte para que le expidieran tarjeta de operación, ya que en su sentir la relación seguía vigente al tenor de los artículos 56 a 58 del Decreto 171 de 2001, lo que es improcedente ya que de conformidad con los artículos 61, 65 y 66 *ibidem* es una atribución exclusiva de la empresa.

El Director Territorial del Ministerio de Transporte Ad-hoc Antioquia expidió la Resolución 071 de 7 de febrero de

2008 en la que declaró legalmente vinculado al servicio público de transporte el bus SNK952, acto que se impugnó y está siendo debatido en acción de nulidad y restablecimiento del derecho ante la Jurisdicción Contencioso Administrativa.

Coonorte entiende desvinculado el automotor desde el 6 de febrero de 2008 y está legitimada para acudir a esta acción ante la jurisdicción ordinaria para que se precise que el contrato dejó de surtir efectos, porque el comunero entiende que continúan en rigor por las actuaciones de la administración (fls. 1 al 9 cno. 1).

2.- Jaime Enrique Yepes Gómez se opuso y excepcionó *«ausencia de causa para pedir resolución», «violación del debido proceso», «abuso de posición dominante», «ausencia de causa para pedir la terminación del contrato de vinculación», «carácter de orden público e imperativo de las normas que rigen el servicio público de transporte terrestre de pasajeros», «expresa estipulación contractual acogándose al régimen de desvinculación administrativa», «en contratos de tracto sucesivo no procede la resolución contractual», «temeridad y mala fe» y «la copropiedad sobre un inmueble hace al comunero dueño de la cosa, la norma al hablar de dueño o propietario no distingue en que sea único o codueño con un tercero. La solidaridad en materia comercial se presume»* (fls. 66 al 88 cno. 1).

Adicionalmente, presentó demanda en reconvención

para establecer la continuidad del nexo y el incumplimiento de los deberes por la cooperativa de «*tramitar su tarjeta de operación y programar el vehículo vinculado en su plan de rodamiento*», con cargo de satisfacerlos y responder por los perjuicios causados que discriminó en \$20'505.000 por daño emergente, \$417'080.000 de lucro cesante, 150 salarios mínimos legales mensuales vigentes de daño moral e igual monto por afectación a la vida de relación, todo ello debidamente indexado.

Basó sus aspiraciones en que, para atender la invitación de vinculación de vehículos tipo thermo cero kilómetros que hizo Coonorte a sus afiliados a finales de 2003, adquirió en compañía de Weimar Hoyos Gómez el bus de placas SNK952 y de consuno con éste quedó como guardador único, por lo que en esa condición celebró el contrato con la transportadora.

Después de dos años de estar operando, el 6 de febrero de 2006 se celebró un nuevo acuerdo leonino y con cláusulas abusivas, en cuya ejecución se le exigieron sumas no estipuladas para continuarlo al vencimiento, a lo que se negó luego de instruirse de la normativa aplicable y, en vista de que el 7 de diciembre de 2007 le devolvieron la documentación aportada para obtener la nueva «*tarjeta de operación*», radicó queja ante el Ministerio de Transporte a fin de que le fuera expedida, entidad que en Resolución 000071 de 7 de febrero de 2008 ratificó la continuidad en la vinculación y renovó la tarjeta de operación hasta el 25 de abril de 2008.

A pesar de dicho acto administrativo, la empresa insiste en que la relación culminó y se ha negado a incluir el bus en el plan de rodamiento, permitir el acceso al parqueadero y gestionar la tarjeta de operación, entre otras conductas que le han ocasionado un considerable detrimento (fls. 1 al 22 cno. 2).

3.- La reconvenida se enfrentó a lo perseguido por su contraparte y propuso las defensas de *«ineptitud sustantiva de la demanda»*, *«indebida fundamentación del libelo demandador, pues trae actos sin vigencia del Ministerio de Transporte y, además ilegales»*, *«buena fe e inexistencia de la obligación»* y *«el contrato es ley para las partes»* (fls. 217 al 253 cno. 2)

4.- El Juzgado Adjunto al Undécimo Civil del Circuito de La Mesa, en sentencia de 27 de junio de 2012, declaró probada la *«ausencia de causa para pedir la terminación del contrato de vinculación»* y negó tanto las pretensiones de Coonorte como las de Jaime Enrique Yepes Gómez, porque el contrato materia de disputa era a término fijo y desde que se planteó la litis ya estaba terminado, sin que fuera posible hacer reclamaciones recíprocas derivadas del incumplimiento de algo que ya no existe (fls. 392 al 411 cno. 1).

5.- Apelaron ambas partes (fls. 415 al 444 cno. 1), ante lo cual el superior mantuvo la determinación adversa respecto de las aspiraciones indemnizatorias de Jaime

Enrique Yepes Gómez y revocó lo resuelto en cuanto a Coonorte, para en su reemplazo dar por extinguidas las obligaciones derivadas del contrato en discusión *«en virtud de haber expirado el término de duración»*, por lo que Yepes Gómez *«debe suscribir conjuntamente con la empresa la solicitud de desvinculación administrativa del vehículo automotor de placas SNK952, de conformidad con el artículo 55 del Decreto 171 de 2001»* (fls. 370 al 381 crío. 19).

II.- FUNDAMENTOS DEL FALLO IMPUGNADO

El debate se centra en determinar si debe ratificarse la extinción de las obligaciones por expiración del término pactado en el contrato de vinculación, conforme a la interpretación del libelo inicial, o la declaración de su incumplimiento por inaplicación del primer párrafo del artículo 57 del Decreto 171 de 2001, con la consecuente indemnización que persigue el opositor.

El transporte de personas o cosas constituye un servicio público esencial a la luz de lo dispuesto en los artículos 24, 333 y 365 de la Constitución Política, 3° de la Ley 105 de 1993 y 2° de la Ley 336 de 1996, cuyo desempeño se sujeta al ordenamiento que regula el tema, sin que por ello se pueda desconocer la autonomía de la voluntad que tienen los propietarios de los vehículos para convenir con las empresas prestadoras aspectos puntuales como *«duración, causales de terminación, preavisos, etc.; agregando todas las notas particulares y distintivas que le sean propias en la determinación de los derechos y*

obligaciones que no contravengan ninguna disposición de orden público o las especiales y propias del servicio», según dispone el artículo 54 del Decreto reglamentario 171 de 2001.

En esta ocasión impera todo lo previsto de consuno sobre las *«condiciones de validez, efectos, interpretación y disolución del contrato de vinculación»*, ya que en el clausulado no se vislumbra un desequilibrio en las obligaciones adquiridas y los aspectos generales no desbordan el marco de autonomía fijado por el último precepto.

Las partes fijaron como causal de terminación del nexo el *«vencimiento del término estipulado»* y una duración de dos años contados a partir del 6 de febrero de 2006, lo que está dentro del ámbito convencional e incluso encaja en las indicaciones del referido artículo 54, por lo que agotados los pasos del párrafo de la cláusula octava *«no existe la posibilidad, remota siquiera, de arribar a una conclusión distinta a tener como extinguidos el derecho y las obligaciones que tal pacto generó»*, con lo que prosperarían las pretensiones de Coonorte Ltda.

Mientras que el contrato de vinculación se formaliza con su firma y la incorporación del vehículo al parque automotor de la empresa (art. 53 id), la oficialización consiste en la expedición de tarjeta de operación por el Ministerio de Transporte, como se distinguió en CE SSCA 22 ago. 2011, con la cual se autoriza al rodante que cumple

con el anterior paso para prestar el servicio por dos años y cuya renovación debe gestionar la empresa si se cumplen las exigencias de ley, entre ellas certificar *«la existencia de los contratos de vinculación vigentes de los vehículos»* (arts. 61 a 63 y 65 id.), por lo que mal podría exigirse dicho trámite respecto de *«un contrato finalizado lícitamente, con derechos y obligaciones extinguidas»*.

En lo que tiene que ver con la administración pública el Decreto 171 de 2001 prevé tres formas de obtener la desvinculación de los vehículos. La primera por el común acuerdo entre la empresa y el propietario, informado por escrito, ya sea durante su vigencia o como *«una simple consecuencia inmediata del vencimiento del término que de "común acuerdo" hubiesen pactado»*, cual ahora ocurre (art. 55 id). Las dos restantes por *«desvinculación administrativa»*, una vez *«vencido el contrato de vinculación»* y por causales taxativas, ya a solicitud del propietario por trato discriminatorio en el plan de rodamiento, el cobro de sumas por conceptos no pactados o dejar de gestionar los documentos de transporte a pesar de reunir las exigencias de rigor (art. 56 id.); ora por iniciativa de la empresa ante el incumplimiento del plan de rodamiento, la falta de acreditación de requisitos, dejar de cancelar las sumas pactadas, negarse a efectuar el mantenimiento preventivo del vehículo o desatender los aportes obligatorios al fondo de reposición (art. 57 id).

Los últimos dos eventos se refieren a *«un procedimiento netamente administrativo»* durante el cual el propietario no

puede prestar el servicio en otra empresa y ésta debe permitir que el vehículo siga trabajando como lo venía haciendo, mientras se decide sobre la desvinculación, como se dijo en CE SSCA 22 ago. 2011 y concepto CE SCSC de 3 de abril de 2003, por lo que en contra de lo que señala el opositor, no estaban dadas las condiciones para que la transportadora agotara la vía administrativa posterior al vencimiento del contrato de vinculación, toda vez que, como ella misma señaló, ninguna de las conductas previstas en la norma estaba configurada, por lo que mucho menos debía prolongar los efectos del convenio hasta la producción de acto administrativo alguno.

Por el contrario, el propietario del vehículo sí contaba con la posibilidad de acudir a ese procedimiento por el cobro de sumas no pactadas, en lo que sustenta su reconvención por grave incumplimiento de las obligaciones de la empresa, *«perdiendo así la posibilidad que ahora predica para su oponente»*.

En consecuencia, todas las defensas propuestas por Yepes Gómez bajo la perspectiva de que *«se imponía en este evento el trámite de la desvinculación administrativa para la terminación del contrato»*, quedan sin sustento jurídico y las que *«se limitan a rechazar de plano las pretensiones de la solicitud, es decir, que niegan el derecho invocado»* no ameritan una respuesta específica por carecer de la connotación de excepciones.

En cuanto a la reconvención, que se basa en el

incumplimiento del parágrafo 1° del artículo 57 del Decreto 171 de 2001, «no estando probado el supuesto de hecho contenido en ella, tal y como atrás se concluyó, está llamada a fracasar», porque en virtud de la autonomía privada los pactantes quedaron atados a lo acordado y era «perfectamente válida como causa para la terminación del negocio jurídico la llegada del término previsto para su duración», con el debido preaviso, para quedar desligadas a futuro de toda controversia, ya que Coonorte Ltda. ni siquiera tenía la obligación de acudir a la vía administrativa para la desvinculación del automotor.

III.- LA DEMANDA DE CASACIÓN

Recurrió en casación el reconviniente y formula dos ataques por la causal primera del artículo 368 del Código de Procedimiento Civil, que se desatarán en el orden propuesto, bajo los parámetros de esa compilación ya que estaba vigente en la época en que se interpuso la opugnación (27 de mayo de 2014), conforme dispone el numeral 5 del artículo 625 de la Ley 1564 de 2012.

Sea de advertir que los reparos de la promotora en la réplica por deficiencias técnicas en la manera como su oponente desarrolló la opugnación extraordinaria no son de recibo, toda vez que cualquier inconformidad al respecto debió exponerla por medio de reposición contra el auto admisorio de la demanda, que desdeñó al guardar silencio en esa oportunidad como motivos. Eso no significa que de advertirse alguna debilidad formal deba entenderse

superada ya que como se indicó en CSJ SC3951-2018 «[a] pesar de que la calificación de la sustentación es la etapa idónea para verificar cualquier insuficiencia formal que trunque de entrada el agotamiento del medio de contradicción, su admisión no impide que se lleve a cabo ese mismo ejercicio por la Corporación al momento de fallar».

PRIMER CARGO

Acusa la violación directa de los artículos 2 literal b), 3 numerales 2 y 6 de la Ley 105 de 1993; 4, 5, 11 y 22 de la Ley 336 de 1996; 1, 4, 822, 824, 897, 899, 983 y 999 del Código de Comercio; 16, 1519, 1523, 1603, 1608, 1610, 1613 y 1741 del Código Civil; y 53 al 59 de Decreto 171 de 2001, por errada interpretación.

Consiste la afrenta del Tribunal en desconocer el carácter imperativo de las normas de orden público que rigen el transporte público como servicio esencial, inspiradas en la protección de los usuarios y con el ánimo de evitar el abuso empresarial, como acontece con los artículos 53 a 59 del Decreto 171 de 2001 donde se establece un «régimen de vinculación en el que se involucra un contrato de tal tipo que podrá estar o no unido a la vinculación administrativa, pero que en todo caso establece una serie de disposiciones imperativas para que una vez se venza dicho contrato de vinculación se proceda con la desvinculación (si se quiere administrativa) del vehículo», en uso de alguna de tres posibilidades, ya sea de común acuerdo o, faltando éste y bajo unas casuales taxativas, al

mediar solicitud bien del propietario o de la empresa. Eso sí, en cualquier caso y mientras no se solicite la desvinculación, *«el vehículo deberá seguir trabajando para la empresa en las mismas condiciones en que lo venía haciendo antes del vencimiento del contrato»*, en aras de mantener la capacidad transportadora y garantizar la prestación del servicio.

Tales directrices no pueden ser menospreciadas en virtud de la subordinación de la autonomía privada de la voluntad a los preceptos que por ser de orden público tienen un carácter imperativo, al tenor de los artículos 1, 4, 822, 824, 897 y 895 del Código de Comercio; y 16, 1741, 1519, 1523 del Código Civil, lo que se refuerza con el 1625 *ejusdem* que tuvo en cuenta el fallador según el cual *«toda obligación puede extinguirse por el convenio de las partes solo cuando estas se encuentren con capacidad plena para disponer. Lo que no hace más que confirmar lo expresado en torno a la subordinación de la voluntad contractual al régimen imperativo que regula su objeto»*.

En contravía de lo anterior el *ad quem* dedujo que, con base en la supremacía del principio de autonomía privada de la voluntad, como el contrato de vinculación había terminado por vencimiento, ninguna obligación podría desprenderse del mismo, por lo que *«la desvinculación (administrativa si se quiere) era una "simple consecuencia inmediata" (automática?); y que, por lo tanto, solo le quedaba a las partes "de mutuo acuerdo" acudir a solicitar la desvinculación del vehículo ante el Ministerio de Transporte»*,

ya que era una forma válida de ponerle fin y *«de extinguirse todas las obligaciones que de él emanen o que a él le sean inherentes según lo dispone el artículo 1625 del Código Civil»*. Añadió como razón para desestimar la reconvencción la improcedencia de aplicar el artículo 57 del Decreto 171 de 2001, ya que, si bien el contrato estaba vencido, en vista de que ninguna de las partes solicitó *«unilateralmente la desvinculación por alguna de las causales establecidas en los artículos 56 y 57 hacía imperioso aplicar el artículo 55 por encima de estos otros dos, es decir, que "de mutuo acuerdo" debían solicitarlo, dado que la desvinculación operó de forma automática»*.

Con tal hermenéutica se desatendió que al vencer esa clase de nexos, mientras se decide la desvinculación por parte del Ministerio, el vehículo debe seguir trabajando en las condiciones que lo venía haciendo porque sus efectos se extienden en el tiempo, como lo ha entendido el Consejo de Estado en forma reiterada según concepto CE SCSC 3 abr. 2003, rad. 1487-2004; CE SSCA 25 jul. 2002 y CE SSCA 22 sep. 2011. Eso bajo la equivocada apreciación que de la sola terminación, en forma automática, *«se desprende la obligación de las partes de "de mutuo acuerdo" solicitar la desvinculación administrativa conforme al artículo 55 mencionado -aplicándolo a un supuesto que no regula-, toda vez que, según el Tribunal, ya se encuentra extinguido cualquier vínculo que haya generado el contrato»* y ese *«mutuo acuerdo»* no se dio en esta oportunidad.

Lo que se desprende de esa regulación es que *«el*

vencimiento del término contractual es apenas el primer paso (...) para que se dé la desvinculación definitiva del vehículo» y una vez ocurrido procede determinar si existe el «mutuo acuerdo» de que trata el artículo 55, pues en su ausencia lo viable es «la desvinculación con base en las causales que consagran los artículos 56 o 57, pero siempre, como se desprende de sus dos párrafos, prolongando los efectos del contrato que acaba de terminar», que fue a lo que hizo caso omiso el juzgador.

El «mutuo acuerdo» al que alude al artículo 55 es una manifestación posterior a la terminación del contrato, sin que pueda deducirse o imponerse como una consecuencia de ésta, así conste en el documento, por la existencia de razones precisas en la regulación sobre la materia. De ahí que confundió el sentenciador el «mutuo acuerdo como una forma de terminación del contrato con el mutuo acuerdo necesario para la desvinculación del vehículo luego de terminado dicho contrato, como lo exige y muestra una interpretación sistemática y no aislada de los tres artículos 55, 56 y 57 mencionados», sin tener en cuenta que la prolongación de los efectos del contrato se da en todos ellos, toda vez que la habilita precisamente la «falta de acuerdo en cuanto a la desvinculación», que no opera con la mera llegada de la fecha de terminación.

Tal equivocación conduce a la paradoja de concluir que es más gravoso para el propietario cumplir el contrato que desentenderse de él, puesto que en el primer evento no se darían las condiciones para que la empresa solicite la

desvinculación pero sin estar obligada a mantenerlo trabajando por el vencimiento; mientras que en el último aunque puede acudir al procedimiento del artículo 57 para desvincular el automotor, debe permitir que siga operando.

En una lectura apropiada del régimen de transporte público la demanda principal no prosperaba ya que independientemente de la terminación del contrato la desvinculación solo procede en la forma indicada en los citados artículos 55, 56 y 57, con la obligación de mantener el vehículo en funcionamiento mientras se obtiene un pronunciamiento del Ministerio, abriéndose paso la reconvención para que se indemnizaran los perjuicios por no permitir que el bus siguiera trabajando en iguales condiciones a las que lo venía haciendo.

CONSIDERACIONES

1.- El contrato de transporte en términos generales se encuentra desarrollado en el Título IV del libro cuarto del Código de Comercio, el cual en su gran mayoría fue modificado por el Decreto 1 de 1990, que en su artículo primero lo define como aquel *«por medio del cual una de las partes, se obliga para con la otra, a cambio de un precio, a conducir de un lugar a otro, por determinado medio y en el plazo fijado, personas o cosas y a entregar éstas al destinatario»*, de lo que se extrae como extremos del mismo al transportista, de un lado, y del otro, al usuario.

No obstante, la ejecución del mismo puede llevarse a

cabo por empresas ya de servicio público o particular, con la advertencia de que para las primeras el gobierno tiene la potestad de fijar sus características y reglamentar las condiciones de creación y funcionamiento, según dispone el artículo 3° del Decreto 1 de 1990, donde se añadió que, además, *«someterán sus reglamentos a la aprobación oficial y, si no prestan el servicio en vehículos de su propiedad, celebrarán con los dueños de éstos el respectivo contrato de vinculación, conforme a las normas reglamentarias del transporte»*. Igualmente, dejó claro que el servicio público de transporte se encuentra bajo la *«regulación del Estado quien ejercerá control y vigilancia»*.

Tal situación coincide con lo consignado en el artículo 365 de la Constitución Política, en virtud del cual *«los servicios públicos son inherentes a la finalidad social del Estado»* y es su deber asegurar una prestación eficiente a todos los habitantes, razón por la cual *«estarán sometidos al régimen jurídico que fije la ley»* y, así no lo preste directamente, *«el Estado mantendrá la regulación, el control y la vigilancia de dichos servicios»*.

Fue así como en desarrollo del mismo, por medio de la Ley 105 de 1993, se dictaron las disposiciones básicas sobre el transporte para precisar en el artículo 3 que su prestación al público corresponde a *«una industria encaminada a garantizar la movilización de personas o cosas por medio de vehículos apropiados a cada una de las infraestructuras del sector, en condiciones de libertad de acceso, calidad y seguridad de los usuarios, sujeto a una*

contraprestación económica», inspirada en principios de acceso al transporte, carácter de servicio público, colaboración entre entidades, participación ciudadana, asignación de rutas, libertad de empresa, concesión de permisos o contratos para movilización en el territorio nacional, transporte intermodal y subsidios a determinados usuarios, todo ello en pos de facilitar la libre circulación de las personas y brindarles seguridad. Ya en el artículo 61 se dispuso que el «Gobierno Nacional compilará y publicará las normas administrativas, técnicas y laborales sobre las diversas modalidades del sector transporte, reuniendo las normas de la presente Ley y sus concordantes, con el Decreto 2171 de 1992; a fin de facilitar la interpretación y ejecución de los mandatos legales».

Adicionalmente, mediante la Ley 336 de 1996 se adoptó el Estatuto Nacional de Transporte, con el objeto de unificar los principios y criterios a considerar en la regulación y reglamentación del transporte público en sus diferentes modalidades y su operación en toda la nación, con énfasis en que la prioridad esencial en dicha actividad es la *«seguridad, especialmente la relacionada con la protección de los usuarios»* (art. 2), para cuyo efecto *«las autoridades competentes exigirán y verificarán las condiciones de seguridad, comodidad y accesibilidad requeridas para garantizarle a los habitantes la eficiente prestación del servicio básico y de los demás niveles que se establezcan al interior de cada modo, dándoles prioridad a la utilización de medios de transporte masivo»* (art. 3), siempre con *«prelación del interés general sobre el particular,*

especialmente en cuanto a la garantía de la prestación del servicio y a la protección de los usuarios, conforme a los derechos y obligaciones que señale el reglamento para cada modo» (art. 5).

En consonancia con lo dispuesto desde 1993, en el artículo 65 se ordenó al gobierno expedir los reglamentos *«a efectos de armonizar las relaciones equitativas entre los distintos elementos que intervienen en la contratación y prestación del servicio público de transporte, con criterios que impidan la competencia desleal y promuevan la racionalización del mercado de transporte».*

En ejercicio de las potestades conferidas al Ejecutivo en el artículo 189 de la Constitución Política y la instrucción compilatoria que se impartió en las anteriores leyes, se profirió el Decreto 171 de 2001 que regula expresamente el servicio público de transporte terrestre automotor de pasajeros por carretera, en lo que respecta a la habilitación de las empresas dedicadas a esa actividad y su prestación en forma eficiente, segura, oportuna y económica, en aras de cumplir con los principios rectores del transporte, como son la libre competencia y la iniciativa privada (art. 1).

Esa compilación se estructura en cinco títulos, el primero con una parte general donde se enuncia el objeto, los principios, el ámbito de aplicación, las definiciones, clasificación de operadores y autoridades competentes para regular el tema; el segundo relacionado con la habilitación

de las empresas como presupuesto para prestar el servicio, las condiciones y requisitos para su obtención, el trámite a seguir y su vigencia; el tercero que consagra la obligatoriedad de los seguros de responsabilidad civil; el cuarto con lo tocante a la prestación del servicio y que en los dos últimos capítulos se refiere a la vinculación y desvinculación de equipos y las tarjetas de operación; y el quinto contiene las disposiciones finales sobre la transición normativa.

La anterior delimitación pone en evidencia el énfasis eminentemente operativo que contiene la labor desarrollada por el Ejecutivo, por ser ese el fin primordial de la facultad conferida por la ley, esto es, propender por una óptima prestación del servicio público en el área específica del transporte de pasajeros por las vías del país, sin poner en riesgo la seguridad e integridad de los usuarios, lo que no implica trascender a todas las relaciones que comprendan su desempeño.

Obsérvese cómo el eje central corresponde a la obtención por las empresas de la «*habilitación para operar*» en la modalidad solicitada, la asignación de rutas y horarios, así como la oficialización de la vinculación de los vehículos con la expedición de la correspondiente tarjeta de operación y la posterior desvinculación, todo ello por cuenta de las autoridades administrativas competentes. Eso aunado a la obtención de garantías para responder tanto en forma contractual como extracontratual ante la ocurrencia de algún siniestro que afecte a los beneficiarios del servicio

y terceros afectados con su deficiente desempeño.

Tan es así que en el capítulo que trata la *«vinculación y desvinculación de equipos»*, si bien los artículos 52 y 53 aluden a la necesidad de formalizar la incorporación de los vehículos con que se espera prestar el servicio a las empresas autorizadas y que antes de empezar a desempeñar la actividad deben estar registrados para el efecto, el artículo 54 es enfático en que el *«contrato de vinculación del equipo se regirá por las normas del derecho privado»*, esto es, lo que en materia de las obligaciones en general contempla el Código de Comercio si se tiene en cuenta que de conformidad con el numeral 12 del artículo 20 de dicho estatuto son mercantiles para todos los efectos legales las empresas de transporte de personas y que según el artículo 21 *ibídem* igual naturaleza tendrán *«todos los actos de los comerciantes relacionados con actividades o empresas de comercio»*.

Por ende, el nexo que nace entre la empresa de transporte y el propietario del vehículo en virtud de la vinculación al parque automotor de aquella, no obstante que deba reunir todos los condicionamientos del referido artículo 54 del Decreto 171 de 2001 y estar íntimamente ligado a la prestación del *«servicio público esencial»* de transporte, debe ser visto desde la óptica mercantil en sus alcances y efectos, a pesar de la trascendencia de su desenvolvimiento en la actividad sujeta a reglamentación y control estatal.

Basta con resaltar cómo el artículo 53 ibídem luego de definir que la *«vinculación de un vehículo a una empresa de transporte público es la incorporación de éste al parque automotor de dicha empresa»*, pasa a diferenciar que ese acuerdo contiene dos pasos, el primero relacionado con el nexo entre quienes intervienen en él al precisar que se *«formaliza con la celebración del respectivo contrato entre el propietario del vehículo y la empresa»*. Cumplido lo anterior prosigue la oficialización mediante *«la expedición de la tarjeta de operación por parte del Ministerio de Transporte»*, lo que corresponde a un trámite netamente administrativo con la precisión de que según dispone el artículo 66 id., es *«obligación de las empresas gestionar las tarjetas de operación de la totalidad de su parque automotor»*.

Inclusive, la expresa regulación por el derecho privado del lazo entre las empresas y sus afiliados ya venía siendo reconocida por el Gobierno en las fallidas reformas que en dos oportunidades se hicieron al artículo 13 de la Ley 336 de 1996, según los artículos 285 del Decreto 1122 de 1999 y 133 del Decreto 266 de 2000, en los cuales se pretendió remplazar su contenido con un aparte según el cual *«todos los actos de comercio de las empresas de servicio de transporte público, así como los que ejerzan sus asociados o socios, se registrarán exclusivamente por las reglas de derecho privado salvo que la Constitución o la ley dispongan lo contrario»*. A pesar de que dichos cambios quedaron por fuera del ordenamiento jurídico desde su promulgación, según las declaratorias de inexecutable de ambos Decretos de supresión de trámites en múltiples materias

(CC C-923/99 y C-1316/00), eso no obedeció a algún aspecto que desconociera los alcances esclarecedores que la modificación buscaba darle al tema concreto, según el nuevo contexto del enunciado artículo 13, sino a la falta de atribuciones en general para expedirlos. De ahí que a pesar de las falencias que dejaron sin valor el cambio, en el punto que se relievra sirven como un referente de la claridad sobre la naturaleza mercantil del nexo entre las empresas de transporte y los propietarios de los vehículos con los cuales aquellas ofrecen el servicio, a pesar de las implicaciones que en la prestación del servicio tengan las normas reglamentarias del sector en aspectos meramente relacionados con la administración pública.

La anterior precisión se hace necesaria para constatar los alcances de los artículos 55, 56 y 57 del Decreto 171 de 2001, donde la «*desvinculación*» de los automotores en el Ministerio de Transporte no es nada distinto a un paso de «*des-oficialización*» que debe agotarse ante una autoridad administrativa como consecuencia de la ruptura de la atadura que unía a la empresa con el propietario, pero que lejos está de significar el establecimiento de un régimen que delimite con exclusividad el entramado de la relación comercial cuya culminación exige llevarlo a cabo.

Ni siquiera hay que hacer un esfuerzo muy grande para constatar que dicha tramitación en nada riñe con la intervención de la jurisdicción ordinaria civil para dirimir los conflictos que surjan en el desarrollo del «*contrato de vinculación*» de vehículos a las empresas transportadoras y

en algunos eventos pueden incluso ser complementarias al agotamiento de la «desvinculación».

Véase como los tres preceptos se ciñen a maneras diferentes de obtener del Ministerio de Transporte **la cancelación de la tarjeta de operación** (se resalta), dependiendo de si se hace de consuno o por petición de alguno de los involucrados, pero dejando de lado cualquier mediación en la resolución de diferencias emanadas de la desatención unilateral o recíproca de los deberes contractuales entre las empresas y los propietarios de vehículos vinculados que, como ya se dijo, le compete exclusivamente a otra clase de funcionarios. Incluso algunas intromisiones de la intervención Ministerial sobre el particular que en un comienzo quedaron sentadas, fueron declaradas nulas por reñir con la esencia oficial del diligenciamiento, por lo que quedaron en estos términos:

Artículo 55. Desvinculación de común acuerdo. *Cuando exista acuerdo para la desvinculación del vehículo, la empresa y el propietario de manera conjunta, informarán por escrito de esta decisión al Ministerio de Transporte, quien procederá a efectuar el trámite correspondiente cancelando la respectiva Tarjeta de Operación.*

Artículo 56. Desvinculación administrativa por solicitud del propietario. *Vencido el contrato de vinculación, cuando no exista acuerdo entre las partes, el propietario del vehículo podrá solicitar al Ministerio de Transporte su desvinculación, invocando alguna de las siguientes causales imputables a la empresa:*

1. *Trato discriminatorio en el plan de rodamiento señalado por la empresa.*

2. *~~El cobro de sumas de dinero por conceptos no pactados en el~~*

*contrato de vinculación*¹.

3. *No gestionar oportunamente los documentos de transporte, a pesar de haber reunido la totalidad de requisitos exigidos en el presente decreto o en los reglamentos.*

Parágrafo. El propietario interesado en la desvinculación del vehículo no podrá prestar sus servicios en otra empresa hasta tanto no se haya autorizado la desvinculación.

Artículo 57. Desvinculación administrativa por solicitud de la empresa. *Vencido el contrato de vinculación, cuando no exista acuerdo entre las partes, el representante legal de la empresa podrá solicitar al Ministerio de Transporte su desvinculación, invocando alguna de las siguientes causales imputables al propietario del vehículo:*

1. *No cumplir con el plan de rodamiento registrado por la empresa ante el Ministerio de Transporte.*

2. *No acreditar oportunamente ante la empresa la totalidad de los requisitos exigidos en el presente decreto o en los reglamentos para el trámite de los documentos de transporte.*

3. ~~*No cancelar oportunamente a la empresa las sumas pactadas en el contrato de vinculación*~~².

4. *Negarse a efectuar el mantenimiento preventivo del vehículo, de acuerdo con el programa señalado por la empresa.*

5. ~~*No efectuar los aportes obligatorios al fondo de reposición de la empresa*~~³.

Parágrafo 1º. La empresa a la cual está vinculado el vehículo, tiene la obligación de permitir que continúe trabajando en la misma forma como lo venía haciendo hasta que se decida sobre la desvinculación.

Parágrafo 2º. Si con la desvinculación que autorice el Ministerio

1 Aparte declarado nulo en sentencia del Consejo de Estado de 22 abr. 2011, rad. 2008-00199-00

2 *Ibidem.*

3 *Id.*

de Transporte se afecta la capacidad transportadora mínima exigida a la empresa, ésta tendrá un plazo de seis (6) meses improrrogables, contados a partir de la ejecutoria de la resolución correspondiente, para suplir esta deficiencia en su parque automotor.

Si en ese plazo no sustituye el vehículo, se procederá a ajustar la capacidad transportadora de la empresa, reduciéndola en esta unidad.

Tan es así que el Consejo de Estado, en el fallo donde quedaron reconfiguradas las dos últimas estipulaciones, enfatizó sobre la doble connotación que de la vinculación de automotores se desprende, esto es, como primera medida el nexo contractual de índole privado entre los propietarios de automotores y las empresas habilitadas, a lo que va aparejado el agotamiento de un trámite administrativo, que no pueden confundirse por tener distintas implicaciones.

Al respecto en la sentencia de 22 abr. 2011, rad. 2008-00199-00, dijo en términos generales que

(...) una cosa es la celebración del contrato de vinculación y otra muy diferente la obtención de la tarjeta de operación. En tanto que la primera se refiere al establecimiento de una relación comercial de carácter privado, la segunda corresponde a un acto unilateral mediante el cual las autoridades de tránsito y transporte, en ejercicio de las potestades que les son propias, autorizan a cada vehículo automotor para asumir la prestación del servicio público de transporte, tras constatar su idoneidad y verificar el cumplimiento de las exigencias mínimas establecidas por el ordenamiento jurídico.

En ese orden de ideas, resulta claro que la celebración del contrato produce una serie de efectos y consecuencias jurídicas para las partes contratantes, pero ha de tenerse en cuenta que el solo perfeccionamiento de tales negocios jurídicos no es en sí mismo suficiente para poder asumir la prestación del servicio. Es

precisamente por ello que la autoridad de tránsito y transporte se reserva la potestad de otorgar la tarjeta de operación, con la cual se "oficializa" la vinculación del automotor a la empresa, tal como lo señala el artículo 53 del decreto acusado.

La obtención de dicha tarjeta de operación no constituye entonces una formalidad ad substantiam actus caprichosamente añadida por la administración como requisito de validez o existencia de los contratos, pues en realidad se trata de una actuación administrativa sucedánea a la celebración y perfeccionamiento de aquellos. Expresado de otra manera, una cosa es que el contrato de vinculación se perfeccione al concurrir la voluntad de los celebrantes y otra muy distinta que el Estado, con posterioridad a ello y en ejercicio de sus potestades de control y vigilancia, expida la tarjeta de operación de los vehículos. Ese documento, siendo ulterior a la celebración del contrato, no forma parte del mismo y es, en últimas, un acto de autorización que emiten las autoridades competentes para que los automotores puedan rodar por las calles y carreteras del país como vehículos de transporte público, tras comprobarse su aptitud e idoneidad para asegurar la adecuada prestación del servicio.

Y más adelante precisó que

*[e]n cuanto a los excesos que se le atribuyen a **los artículos 56 y 57 del Decreto impugnado**, la Sala considera oportuno expresar que los cargos formulados por el actor se estructuran a partir de una falsa premisa, al manifestar que los preceptos acusados están disponiendo la terminación de los contratos de vinculación, cuando lo cierto es que, como queda dicho, **lo que en ellos se está regulando no es nada distinto a la Desvinculación Administrativa de los vehículos del parque automotor de las empresas a las cuales se encuentren vinculados, mediando la solicitud previa y expresa ya sea del propietario o de la propia empresa de transporte, sobre la base de que el contrato se haya vencido y no exista acuerdo entre las partes en relación con la continuidad de la vinculación del vehículo a la empresa. Lo anterior también desvirtúa la afirmación del actor en el sentido de que tales normas están creando nuevas causales de terminación del contrato de vinculación.***

Así mismo, la Sala observa que cuando los referenciados artículos 56 y 57, estipulan ciertas causales que tanto el

propietario del vehículo como el representante legal de la empresa, pueden invocar para solicitar ante el Ministerio de Transporte la Desvinculación Administrativa del automotor, dicha actuación ostenta un carácter eminentemente administrativo, que tiene que ver con el control de la capacidad transportadora que por mandato legal (artículo 22 de la Ley 336 de 1996) debe asignársele a cada empresa en beneficio de la adecuada prestación del servicio.

Por lo tanto, situaciones que no tengan el carácter administrativo aludido por no referirse directamente a las condiciones de prestación del servicio, quedan por fuera de la órbita y la competencia de la Autoridad Transportadora, como por ejemplo los conflictos económicos derivados del incumplimiento de las partes en la ejecución del contrato de vinculación, los que en principio deberían ser asumidos por el Juez Natural del contrato, que en este caso es el ordinario.

En ese orden, la Sala decretará la nulidad del numeral 2 del artículo 56, que le permite al propietario del vehículo solicitar la Desvinculación Administrativa del mismo, imputándole a la empresa: "...2. El cobro de sumas de dinero por conceptos no pactados en el contrato de vinculación."; también se decretará la nulidad de los numerales 3 y 5 del artículo 57 que le permiten a la empresa solicitar igualmente la Desvinculación Administrativa del vehículo, imputándole al propietario del mismo: "...3. No cancelar oportunamente a la empresa las sumas pactadas en el contrato de vinculación...5. No efectuar los aportes obligatorios al fondo de reposición de la empresa" (negrita ajena al texto).

Vistos los artículos 56 y 57 en mención desde la perspectiva del trámite netamente administrativo a que se refieren, que por demás aparece desarrollado en el artículo 58 id, las enunciaciones que allí figuran no corresponden a reglas de interpretación del contrato de vinculación que deban ser tomadas en consideración por los jueces civiles al desatar los conflictos derivados de las diferencias entre los pactantes. Mucho menos constituyen la base para predicar la duración indeterminada de los nexos a pesar de que en ellos se determine el plazo de duración, que por demás

expresamente permite la misma compilación en el artículo 54, como si cualquier convenio al respecto perdiera validez y las únicas razones para finiquitarlos fueran las que allí aparecen consignadas.

2.- Conforme a lo expuesto, no se observa desafortunada la selección de normas que hizo el *ad quem* para desatar la apelación, ni mucho menos un desvío en su hermenéutica como lo sugiere el censor al proponer una lectura ajena a los mismos y acorde con sus expectativas.

Sin desconocer la especialidad del tema tratado y sus repercusiones en el ámbito público, reafirmó el juzgador que el tema particular en discusión era de la órbita del derecho privado y así debía ser resuelto cuando planteó que

(...) se deja sentado el carácter de servicio público del transporte de personas o cosas sin desconocer la autonomía de la voluntad de los contratantes, cuando se trate de terceros propietarios de los equipos de transporte para decidir con la empresa habilitada para tal objeto sobre aspectos puntuales de su desarrollo tales como: su duración, causales de terminación, preavisos, etc.; agregando todas las notas particulares y distintivas que le sean propias en la determinación de los derechos y obligaciones que no contravengan ninguna disposición de orden público o las especiales y propias del servicio.

Por esa razón precisó que

(...) para todo lo relacionado con las condiciones de validez, efectos, interpretación y disolución del contrato de vinculación automotor que hoy nos ocupa, debemos ceñirnos a las manifestación de las partes contenidas en su clausulado encaminadas a producir los efectos propios en el ámbito personal o patrimonial, en armonía con el derecho privado que les sea

aplicable y a la autonomía de la voluntad de los contratantes.

Tal delimitación corresponde a la situación sometida a estudio bajo la interpretación incuestionada y, por demás, plenamente aceptada al acudir a la vía directa, de que las pretensiones de la accionante se concretaban a *«la operancia del hecho extintivo de una obligación contractual»*, sin que trasciendan a la configuración o no de las causales de desvinculación administrativa del vehículo, motivo por el cual quedaban por fuera del caso los lineamientos de los artículos 56 y 57 del Decreto 171 de 1971, que se refieren a diligencias administrativas a petición unilateral de alguna de las partes para *«desvincular»* el vehículo de la empresa, máxime cuando los sustentos de la acción diferían de las causales allí consignadas, conclusión que es atinada y tiene pleno respaldo en reiterados precedentes de la jurisdicción contenciosa.

Ese planteamiento era suficiente para no tomar en consideración la restricción impuesta al propietario en el párrafo del artículo 56 del Decreto 171 de 2001, en el sentido de que *«no podrá prestar sus servicios en otra empresa hasta tanto no se haya autorizado la desvinculación»*, ni mucho menos la orden a la empresa del primer párrafo del artículo 57 ibídem de *«permitir que continúe trabajando en la misma forma como lo venía haciendo hasta que se decida sobre la desvinculación»*, puesto que ambas están ligadas exclusivamente al procedimiento de que trata el artículo 58 ejusdem a agotar ante el Ministerio de Transporte, lo que es completamente

ajeno al debate y sin que encuentre respaldo el alcance que le pretende dar el opugnador a las cargas que los referidos parágrafos imponen a las partes como si se extendieran a todo el iter contractual.

Y es que al basarse la discusión en una diferencia de criterios sobre el finiquito del contrato, ya que su terminación por vencimiento del plazo convenido resulta inobjetable, lo que restaba verificar quedaba sometido por entero a las reglas del derecho privado al amparo del artículo 54 id, sin que con ello pudiera atribuirse el desconocimiento de normas de orden público referidas a la prestación óptima del servicio esencial de transporte, ya que la discusión se circunscribe a los deberes y obligaciones recíprocas entre dos integrantes de la cadena.

Ahora, en cuanto al postulado del recurrente de que confundió el juzgador el *«mutuo acuerdo como una forma de terminación del contrato con el mutuo acuerdo necesario para la desvinculación del vehículo luego de terminado dicho contrato, como lo exige y muestra una interpretación sistemática y no aislada de los tres artículos 55, 56 y 57 mencionados»*, tampoco encuentra respaldo ya que lo que busca es extender al primer precepto las restricciones de los dos restantes, bajo el supuesto de que todas las formas de agotar la desvinculación son posteriores al vencimiento, siendo que nada impide que el *«mutuo acuerdo»* de las partes expresamente manifestado, tanto para efectos contractuales como administrativos, se logre aún en vigencia del contrato cual dedujo el Tribunal y de ahí radica

que ninguna limitación, carga o restricción para su ejercicio aparezca contemplada en el artículo 55, ya que la cancelación de la tarjeta de operación tiene un doble propósito inmediato para las partes, puesto que la empresa queda con disponibilidad en la capacidad transportadora reconocida, mientras el propietario del automotor obtiene la libertad de prestar sus servicios con otro operador, sin que para el efecto sea necesario esperar que esté «*vencido el contrato de operación*».

3.- En vista de que no se demuestra la afrenta directa de las normas que regían el caso, fracasa el embate.

SEGUNDO CARGO

Denuncia la vulneración indirecta de los artículos 53 a 58 del Decreto 171 de 2001; 16, 1519, 1523, 1602, 1603, 1608, 1610, 1613 y 1741 del Código Civil; 1, 4, 822, 824, 871, 897, 899, 983 y 999 del Código de Comercio; 2 literal b), 3 numerales 2 y 6 de la Ley 105 de 1993; y 4, 5, 11 y 22 de la Ley 336 de 1996; en virtud de errores de hecho manifiestos y trascendentes en la valoración probatoria.

Son cuatro las equivocaciones del juzgador, ya que deduce una cláusula de desvinculación de mutuo acuerdo que no consta en el contrato; desconoce las estipulaciones de sometimiento voluntario al régimen de desvinculación administrativa de los artículos 55 a 57 del Decreto 171 de 2001; desatendió la confesión de la cooperativa en el párrafo segundo del hecho octavo de su libelo donde

reconoció que el vehículo seguía vinculado a la empresa aun luego de vencido el contrato y no valoró los documentos en los que el Ministerio de Transporte así lo declaró.

El *ad quem* consideró que al fijar las partes en el contrato de vinculación una duración de dos años, en virtud del artículo 54 del Decreto 171 de 2001, quedó estipulada la carga de solicitar de «*mutuo acuerdo*» la desvinculación del artículo 55 *ibídem*, sin las implicaciones de los artículos 56 y 57 *id* «*en cuanto a la prórroga de los efectos u obligaciones contractuales hasta tanto hubiese una desvinculación efectiva por parte del Ministerio de Transporte*».

En resumen, encontró que la validez del plazo fijado en la cláusula segunda del contrato, «*así como la posibilidad de terminarlo por el vencimiento de ese término planteada en la cláusula octava y los efectos "ipso facto" que se establecieron en la cláusula octava (bis) -que en realidad será la décima- se constituían en un "mutuo acuerdo" "previamente pactado"*» a la luz del artículo 55 del Decreto 171 de 2001, fundamento con el cual prosperaron las pretensiones de la empresa y se negó la reconvención tras declarar que en virtud de la expiración del nexo quedaron extinguidas las obligaciones contractuales «*y que en consecuencia debe el demandante en reconvención "suscribir conjuntamente con la empresa la solicitud de desvinculación administrativa del vehículo ... de conformidad con el artículo 55 del decreto 171 de 2001"*».

Vistas las cláusulas segunda, donde está la duración; la octava que contiene las formas de terminación, entre ellas la expiración del plazo; y la octava bis, que en realidad sería la décima, donde se reitera lo anterior bajo el entendido de que dicha causa de culminación operará *ipso facto*, no asoma «un "mutuo acuerdo" previamente pactado para solicitar la desvinculación en los términos del artículo 55 del decreto 171», sino que al llegar la fecha indicada se entendía terminado el contrato sin necesidad de algún pronunciamiento ni otra consecuencia, pues lo que prosigue es agotar los procedimientos «para que se diera la desvinculación efectiva del vehículo y el cese de los efectos y obligaciones emanados de dicho contrato, cual es el trámite de la desvinculación ante el Ministerio de Transporte, para lo que, se reitera, es requisito sine qua non el que el contrato precisamente haya vencido».

Ni siquiera se consideraron las cláusulas quinta, sexta y séptima donde se establecen las obligaciones de las partes, entre ellas la de dejar que el vehículo siguiera operando mientras esté pendiente el trámite administrativo de desvinculación, independientemente de que el contrato estuviera vigente o terminado. Tampoco se apreció la novena donde quedó como «estipulación de carácter especial, que las partes además de las causas para terminar el contrato consagradas en la cláusula octava se acogen a los trámites administrativos que consagran las normas especiales que rigen la materia sobre desvinculación», que es contrario a lo que dedujo el Tribunal de que allí se previó la «terminación automática de la vinculación (que no del

contrato si se quiere)», puesto que su intención real era «*someter su terminación y/o la desvinculación, aun luego de cumplido el término inicialmente pactado, al trámite que las normas del transporte consagran de manera imperativa*», esto es, los artículos 55 a 57 del Decreto 171 de 2001.

Nada se dijo sobre la confesión que obra en el libelo de Coonorte en el párrafo segundo del hecho octavo y el noveno, donde se admite que el vehículo sigue vinculado, lo que reconoció también en el escrito con que sustentó los recursos de reposición y apelación contra la Resolución 071 de 2008 emanada del Ministerio de Transporte.

Finalmente, se desentendió el juzgador de dicho acto administrativo y la Resolución 1620 del 25 de abril de 2008, del Ministerio de Transporte que la confirmó, de los que se extrae que «*la vinculación del vehículo a la empresa de transporte (Coonorte) se encontraba vigente, como vigentes, en consecuencia, se encontraban las obligaciones emanadas de dicho régimen de vinculación, conforme con lo estipulado en el contrato mismo*».

El error es trascendente porque como el fallo se basa en un mutuo acuerdo pactado por anticipado que obliga al propietario a solicitar la desvinculación, al quedar revelado que no fue así las excepciones del contradictor y su reclamo indemnizatorio cobran prosperidad ante el incumplimiento del deber de la empresa de permitir que el rodante siguiera operando en condiciones normales.

CONSIDERACIONES

1.- En los litigios contractuales, el fallador cuenta con la autonomía suficiente para interpretar el querer expresado por los pactantes, de ahí que cualquier cuestionamiento por su indebida apreciación solo alcanza éxito cuando se logra establecer un desvío garrafal entre lo convenido y las conclusiones extraídas para definir la litis, ya sea por invención de cláusulas, ignorar las existentes o desfigurarlas.

En ese sentido en CSJ SC 11 jul. 2005, rad. 7725, se indicó que

(...) como la interpretación que el juez hace de un negocio jurídico es asunto de hecho que compete a su discreta autonomía, con insistencia se ha expuesto que la conclusión a que en esa tarea llegue "no es susceptible de modificarse en casación, sino al través de la demostración de un evidente error de hecho que ponga de manifiesto, palmaria u ostensiblemente, que ella es de tal alcance que contradice la evidencia", ya sea porque el fallador "supone estipulaciones que no contiene, ora porque ignore las que ciertamente expresa, o ya porque sacrifique el verdadero sentido de sus cláusulas con deducciones que contradice la evidencia que ellas demuestran"(G. J., t. CXLII, pag.219), hipótesis en las cuales el error del juzgador lo puede conducir a quebrantar disposiciones de derecho sustancial por aplicación indebida, pues en tal supuesto podría estar dirimiendo el conflicto con base en preceptos que no regulan la especie litigiosa o con falta de aplicación de las normas pertinentes.

Es palmario, entonces, que en los eventos en que surja un conflicto a propósito de la comprensión que ha de dársele a un contrato, a su cumplimiento o incumplimiento, la valoración que haga el sentenciador es una cuestión fáctica que el legislador confía a su discreta autonomía, de donde se desprende que el juicio que al respecto edifique es susceptible de echarse a pique únicamente en la medida en que brille al ojo que el alcance que le

otorgó al respectivo negocio es absolutamente diferente del que ciertamente surge de su propio contenido, y no en los eventos en que se requiera efectuar complicados esfuerzos analíticos o cuando entre varias interpretaciones lógicas y razonablemente posibles, el juzgador escogió una de ellas.

2.- Entre los vicios al sopesar las probanzas que denuncia el impugnante se relacionan dos asociados al entendimiento del contrato de vinculación con administración 1952, uno por deducción de una cláusula de desvinculación de mutuo acuerdo no convenida y el otro por no tomar en cuenta las que ceñían la desvinculación al régimen de los artículos 55 a 57 del Decreto 171 de 2001.

Ninguno de esos defectos se configura en esta ocasión, ya que el escrutinio que hizo el sentenciador se hizo con un razonamiento lógico del contenido, concatenado con las estipulaciones de derecho privado aplicables y las que regulan el servicio de transporte público de pasajeros, sin que se aprecien alejamientos o el desprecio de algún ajuste dentro del contexto factual delineado por los intervinientes.

Fue así como encontró el Tribunal que dentro de las causales de terminación del contrato de vinculación se convino el vencimiento del término estipulado, que habían prefijado en 2 años a partir del 6 de febrero de 2006, por lo que con la debida antelación la empresa informó la ocurrencia de esa situación el 6 de febrero de 2008, todo ello acorde con lo expresado en las cláusulas segunda, octava y el parágrafo de la que sería décima pero se señala como octava en el documento, de ahí que «no existe la

posibilidad, remota siquiera, de arribar a una conclusión distinta a tener como extinguidos el derecho y las obligaciones que tal pacto generó para las partes que lo suscribieron».

Añadió el juzgador que si bien en virtud de esa terminación por una causa legítima *«las obligaciones desaparecen, se extinguen, desaparece el vínculo jurídico de pleno derecho»*, cobraba relevancia la figura de la oficialización administrativa de que trata el artículo 53 del Decreto 171 de 2001 y la consecucional expedición de la tarjeta de operación, que dependen de la existencia de un *«contrato privado de vinculación»* vigente, por lo que *«no se podría exigir a la empresa demandada el cumplimiento de este acto administrativo sucedáneo respecto de un contrato finalizado lícitamente, con derechos y obligaciones extinguidas, tal y como se ha venido argumentando»*. De allí que al verificar las diferentes formas de *«desvinculación»*, encontró que la de *«común acuerdo»* puede surgir durante su vigencia o *«como ocurre en nuestro caso, como una simple consecuencia inmediata del vencimiento del término que de "común acuerdo" hubiesen pactado»* y

[p]ara efectos administrativos de cancelación de la respectiva tarjeta de operación, el informe de este hecho debe ser suscrito en forma conjunta por las mismas partes.

Ello es así por cuanto extinguido el contrato de inmediato se extinguen también las obligaciones y derechos asumidos por las partes en el contrato. Debe quedar perfectamente claro que una vez formalizado el contrato de vinculación automotor se generan

los llamados "efectos vinculantes" para las partes que se ven impelidas al cumplimiento de lo pactado en forma espontánea o forzosamente mediante acción coercitiva; efectos que mueren o fenecen por decisión de ellas mismas, o como resultado de cláusulas resolutorias expresas o por decisión unilateral (si se ha concedido por los contratantes o la ley este derecho).

En resumen, según el *ad quem* al culminar el nexo se genera para las partes la carga de informarlo de consuno al Ministerio para que proceda a la desvinculación, no en virtud de una convención en ese sentido, sino como un «efecto vinculante» de la ocurrencia de una causal expresa de terminación, que de encontrar resistencia por alguno de los contratantes habilita al otro para acudir ante la jurisdicción para que lo constriña a cumplirlo.

Como resultado de ese mismo entendimiento, si las obligaciones y derechos de las partes a que se contraen las cláusulas quinta y sexta del contrato dependen de que el vehículo «se encuentre vinculado a la empresa», al agotarse el plazo de duración acordado perdieron validez y no había razón para tenerlas en consideración, ya que culminó el nexo así esté pendiente la «desvinculación administrativa» como paso subsiguiente para fines de regularizar lo correspondiente a la capacidad transportadora del operador y dejar en libertad al propietario del automotor para llevarlo a otra prestadora del servicio. Fuera de eso de su contexto no se extrae que quisieran extender sus efectos al agotamiento del diligenciamiento administrativo posterior.

En cuanto a la séptima donde se establecieron

prohibiciones a las partes, concretamente a la empresa la de «retener los documentos de transporte del automotor vinculado» y al asociado las de «retener documentos que se requieran para trámites administrativos», «permitir que el vehículo opere cuando no esté en condiciones técnico-mecánicas para su operación» y «mantener un conductor al que no se le cancelen las obligaciones derivadas del contrato laboral o de las prerrogativas de la seguridad social», ninguna de las situaciones expuestas tiene relación con el tema materia de discusión, por lo que nada aportaba para resolverla.

Y contrario a lo que expone el censor, la cláusula novena antes que contener el ánimo unívoco de «someter su terminación y/o la desvinculación, aun luego de cumplido el término inicialmente pactado, al trámite que las normas del transporte consagran de manera imperativa», lo que expresa es que acogía como complementarios de «las causales previstas en la cláusula octava» y no exclusivos «los trámites previstos en las normas especiales que rigen la materia sobre la desvinculación, en sus modalidades de común acuerdo y administrativa, tanto por solicitud del propietario, como de la empresa». De todas maneras esa manifestación la complementa la otra cláusula novena, que correspondería a la undécima siguiendo la numeración, según la cual «sin perjuicio de los mecanismos alternativos para la solución de conflictos previstos en la Ley 23 de 1991, 446 de 1998 y 640 de 2001 y demás normas concordantes, o las que en el futuro regulen la materia, **las discrepancias se resolverán por la jurisdicción ordinaria**» (resalta la Corte).

3.- Los restantes desfases que se endilgan al Tribunal, porque ignoró la confesión de la demandante sobre la vigencia de la vinculación y su ratificación con los actos administrativos del Ministerio, tampoco tienen asidero.

En el libelo precisó la promotora en el hecho octavo que *«la única persona que puede solicitar la renovación o el otorgamiento de una tarjeta de operación es la empresa de transporte, cosa distinta es que, **administrativamente hablando, se considere que el vehículo continúa vinculado a la empresa de transporte hasta que el Ministerio no lo desvincule expresamente**»* y añadió en el noveno que con la Resolución 071 de 7 de Febrero de 2008 el Director Territorial del Ministerio de Transporte *«declaró legalmente vinculado al servicio público de transporte, el bus con placas SNK952»*.

Ninguna de esas dos aserciones tiene el alcance de contener *«hechos que produzcan consecuencias jurídicas adversas»* a quien las hizo o *«que favorezcan a la parte contraria»*, como lo exige el numeral 2 del artículo 195 del Código de Procedimiento Civil para alcanzar efectos de confesión, puesto que corresponden a exposiciones de situaciones concretas ciertas como lo eran que, a pesar de estar vencido el contrato de vinculación, para el Ministerio seguía vigente y eso ameritaba su esclarecimiento.

A su vez las Resoluciones 071 y 1620 de 2008

proferidas por el Ministerio de Transporte (fls. 112 al 117 y 128 al 140 cno. 1), corresponden a actos administrativos con alcance particular de renovación de la tarjeta de operación vencida el 6 de febrero de 2008, hasta el 25 de abril «*fecha en la cual vence la póliza de responsabilidad civil contractual y extracontractual que ampara los vehículos afiliados a la empresa de transporte Coonorte, entre los cuales se encuentra asegurado el vehículo de placas SNK952*» (fls. 112 al 117), por lo que a la presentación del escrito introductorio el 18 de septiembre de esa anualidad ya habían perdido efecto y de todas maneras las opiniones consignadas en las consideraciones no tienen el alcance de comprometer la labor del juez ordinario.

Además, la sola circunstancia de que el Director Territorial Ad-hoc Antioquia del Ministerio de Transporte concediera una simple extensión de algo más de dos meses, cuando el artículo 63 del Decreto 171 de 2001 prevé que «*[l]a tarjeta de operación se expedirá por el término de dos (2) años y podrá modificarse o cancelarse si cambian las condiciones exigidas a la empresa para el otorgamiento de la habilitación*», quiere decir que su campo de acción en ese momento se restringía a verificar el cumplimiento de los requisitos del artículo 65 ibídem para «*obtener o renovar la tarjeta de operación*», sin extenderse a decidir sobre cualquier otro aspecto ajeno a su competencia.

Como para la época en que se trabó la contienda ni siquiera contaba el vehículo con tarjeta de operación vigente que permitiera destinarlo a la prestación del servicio público

de transporte, ninguna incidencia tenía en la determinación a tomar la decisión que permitió desempeñar la actividad desde la fecha de vencimiento del contrato de vinculación a la de cobertura del seguro de responsabilidad, bajo una interpretación de la normatividad que solo aplicaba para fines administrativos.

4.- Recapitulando, al contrastar la propuesta del ataque con la forma como abordó el estudio del caso el juzgador y sopesó los diferentes medios de convicción recaudados, antes que una equivocación manifiesta al momento de desatar el litigio queda en evidencia una simple inconformidad del opositor con el resultado que lo torna insuficiente para derrumbar una determinación que arriba a la Corte amparada con una presunción de acierto.

Al respecto en SC4958-2015 se recordó como

[e]n razón a que las acusaciones examinadas se fundamentaron en la incursión del Tribunal en «error de hecho» en la valoración de los medios de prueba, debe precisarse que del inciso final del artículo 374 del Código de Procedimiento Civil, se infiere que su eficacia para desvirtuar las bases del fallo impugnado en casación, deriva de que sea manifiesto u ostensible, además de trascendente y que se concrete su demostración, en principio, a través del cotejo o parangón entre el contenido de los medios de prueba apreciados erróneamente, con lo deducido de los mismos por el sentenciador, o lo que este dejó de tener por demostrado, a partir de aquellos cuya valoración pretirió, y mediante la exposición de una argumentación clara y exacta, revelar la contrariedad de las ideas obtenidas por el juzgador con el verdadero sentido de las plasmadas en los elementos de juicio.

Acerca del señalado equívoco, esta Corporación ha expuesto que «atañe a la prueba como elemento material del proceso, por creer el sentenciador que existe cuando falta, o que falta cuando

existe, y debido a ella da por probado o no probado el hecho' (...), es decir, acontece: 'a) cuando se da por existente en el proceso una prueba que en él no existe realmente; b) cuando se omite analizar o apreciar la que en verdad sí existe en los autos; y, c) cuando se valora la prueba que sí existe, pero se altera sin embargo su contenido atribuyéndole una inteligencia contraria por entero a la real, bien sea por adición o por cercenamiento».

Ha de ser tal la notoriedad y gravedad del yerro que de su solo planteamiento surja que «el criterio del sentenciador fue totalmente desenfocado, que está por completo divorciado de la más elemental sindéresis; si se quiere, que repugna al buen juicio', lo cual ocurre en aquellos casos en que 'el fallador está convicto de contraevidencia' (...), se estrelló violentamente contra la lógica o el buen sentido común, evento en el cual no es nada razonable ni conveniente persistir tozudamente en el mantenimiento de la decisión so pretexto de aquella autonomía' (...), o en otros términos, 'que a simple vista se imponga a la mente, sin mayor esfuerzo ni raciocinio, o en otros términos, de tal magnitud, que resulte contrario a la evidencia del proceso (...)' (...)'» (CSJ SC, 4 Abr 2013, Rad. 2002-09414).

Luego, cuando el casacionista le endilga al sentenciador haber cometido yerros de facto, tiene la carga de «individualizar las pruebas sobre las cuales recae el equívoco» y además debe «demostrar de qué manera se generó la supuesta preterición o cercenamiento, lo que deberá señalar de manera manifiesta; de tal suerte que la valoración que de aquéllas haya realizado el sentenciador se muestre ostensiblemente contraevidente, absurda, alejada de la realidad del proceso o sin ninguna justificación», sin que su labor pueda reducirse a «una simple exposición de puntos de vista antagónicos, fruto de razonamientos o lucubraciones meticulosas y detalladas, porque en tal evento el error dejaría de ser evidente o manifiesto conforme lo exige la ley, caso en el cual la Corte no podría tomar partido distinto al consignado en la sentencia...» (CSJ SC, 13 Dic 2012, Rad. 2004-00141-01).

5.- Como no se demostró yerro de facto alguno, decae la censura.

6.- Conforme al inciso final del artículo 375 del

Código de Procedimiento Civil, en armonía con el artículo 19 de la Ley 1395 de 2010, habrá de imponerse al contradictor el pago de las costas procesales en el trámite de la impugnación extraordinaria, y para la tasación de las agencias en derecho, se tomará en cuenta la réplica de la gestora (fls. 104 al 126).

IV.- DECISIÓN

En mérito de lo expuesto, la Sala de Casación Civil de la Corte Suprema de Justicia, administrando justicia en nombre de la República y por autoridad de la ley, **NO CASA** la sentencia de 14 de mayo de 2014, proferida por la Sala Civil Especializada en Restitución de Tierras del Tribunal Superior del Distrito Judicial de Antioquia, dentro del proceso ordinario de responsabilidad civil contractual que adelantó la Cooperativa Norteña de Transportadores Ltda. contra Jaime Enrique Yepes Gómez, donde éste reconvino.

Costas a cargo del opositor y a favor de la promotora. Inclúyase la suma de \$6'000.000 por concepto de agencias en derecho. En su oportunidad, devuélvase el expediente a la Corporación de origen.

Notifíquese

OCTAVIO AUGUSTO TEJEIRO DUQUE

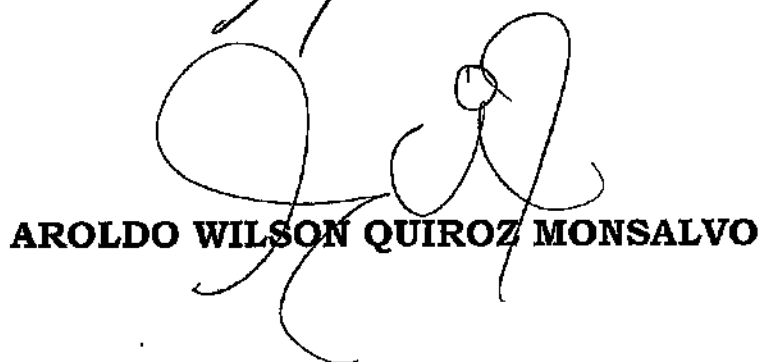
Presidente de Sala



MARGARITA CABELLO BLANCO



ÁLVARO FERNANDO GARCÍA RESTREPO



AROLDO WILSON QUIROZ MONSALVO

AUSENCIA JUSTIFICADA

LUIS ALONSO RICO PUERTA

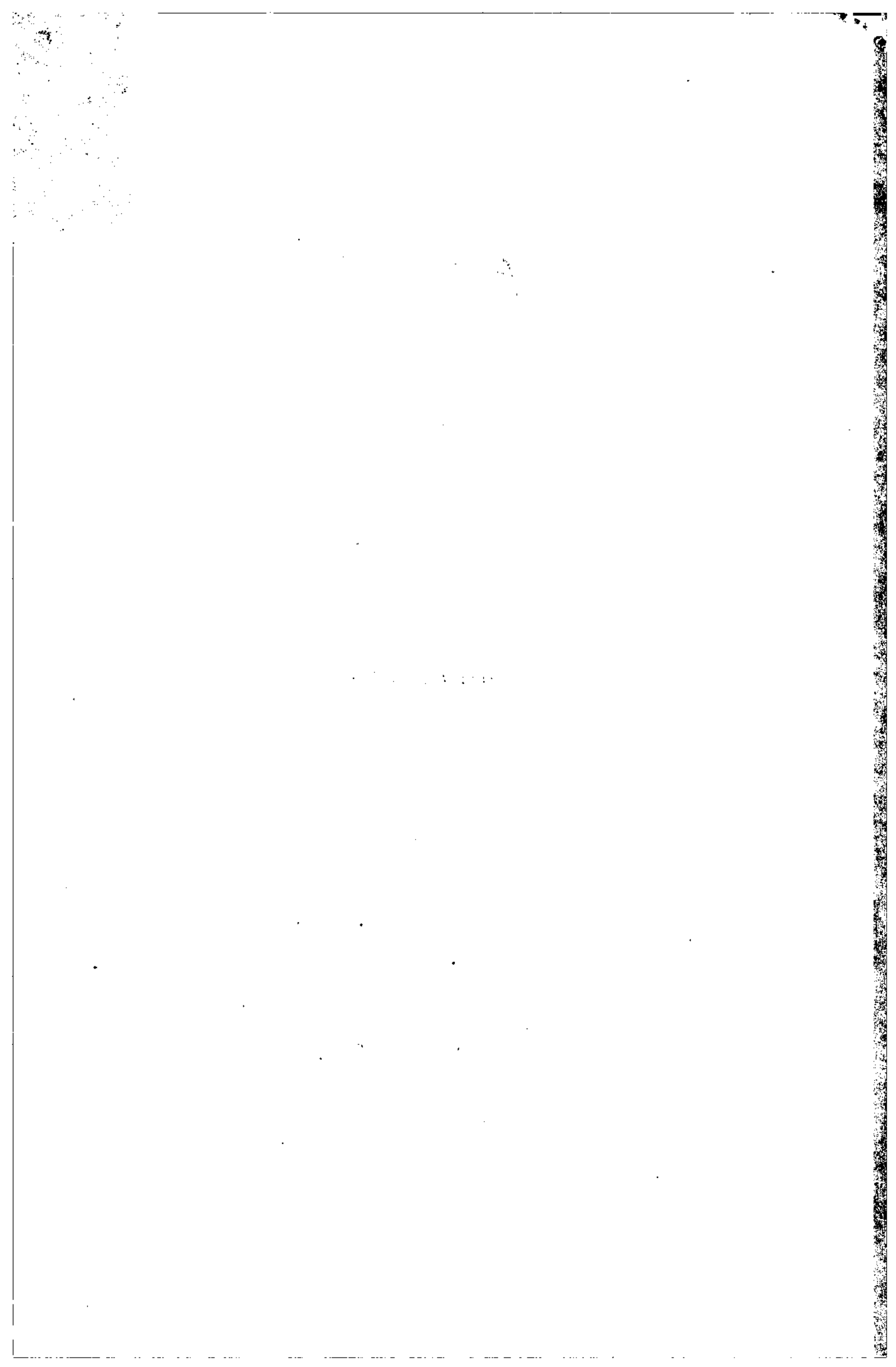


ARIEL SALAZAR RAMÍREZ



LUIS ARMANDO TOLOSA VILLABONA

Salvo voto.





República de Colombia
Corte Suprema de Justicia
Sala de Casación Civil

LUIS ARMANDO TOLOSA VILLABONA
SALVAMENTO DE VOTO

Radicación n.º 05001-31-03-011-2008-00448-01

1. Me separo de la decisión mayoritaria adoptada en la sentencia que precede. En mi criterio, los dos cargos formulados contra la decisión del tribunal, fustigada en esta sede extraordinaria, estaban llamados a prosperar, según paso a explicarlo.

1.1. Contrato o convención, dice el artículo 1495 del Código Civil, es un "*(...) acto por el cual una parte se obliga para con otra a dar, hacer o no hacer alguna cosa (...)*".

El Código de Comercio de 1971, a su vez, lo define como "*(...) un acuerdo de dos o más partes para constituir, regular o extinguir entre ellas una relación jurídica patrimonial (...)*" (art. 864).

El litigio materia de juzgamiento se liga con el servicio de transporte. Esta es una actividad de vital importancia

para la movilización de personas o de bienes, y por lo tanto, una labor económica que en la sociedad organizada necesariamente debe estar regulada o intervenida por el Estado, así se ejecute exclusivamente por transportadores privados, motivo por el cual, en algunas sociedades como la nuestra, es calificado como un servicio público.

La Corte Constitucional analizando algunas leyes del transporte, en la sentencia C-066 de 1999, expresó:

“De otro lado, 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. La profundización de la división social del trabajo y el desarrollo de una libre competencia presuponen entonces el perfeccionamiento de los medios de transporte. Finalmente, en la sociedad moderna, la actividad transportadora implica en general riesgos importantes, por cuanto los adelantos técnicos permiten que éstos se realicen a velocidades importantes, por lo cual resulta indispensable no sólo potenciar la eficacia de los modos de transporte sino garantizar su seguridad”.

1.2. El Estatuto Nacional de Transporte, Ley 336 de 1996, señala que el servicio público esencial de transporte será prestado por empresas, personas naturales o jurídicas, legalmente constituidas y debidamente habilitadas para operar, vale decir, autorizadas, por la

autoridad administrativa competente, para la prestación del servicio (art. 9º inc. 1º).

Como servicio público, el transporte debe prestarse en forma permanente, regular y continua, por cuanto se liga con una actividad económica esencial en la premisa: Producción, distribución, cambio y consumo, pues resulta indispensable para el desarrollo de actividades no solamente económicas, sino también sociales, políticas, familiares. En general, es una actividad individual o masiva.

Las empresas de transporte pueden ser de servicio público o son de servicio particular (art. 983 CCo)¹.

Cuando las transportadoras no prestan el servicio mediante vehículos de su propiedad celebran con los dueños de estos, un **contrato de vinculación**.

Según el artículo 22 del Decreto 173 de 2001 “(...) *El contrato de vinculación del equipo, se regirá por las normas de derecho privado, debiendo contener como mínimo las obligaciones, derechos y prohibiciones de cada una de las partes, su término, causales de terminación y preavisos requeridos para ello, así como aquellas condiciones especiales que permiten definir la existencia de prórrogas automáticas y los mecanismos alternativos de solución de conflictos al que sujetarán las partes. Igualmente, el clausulado del contrato deberá contener los ítems que conformarán los pagos y cobros a que se comprometen las partes y su periodicidad. De acuerdo con ésta, la empresa expedirá al propietario del vehículo un extracto que contenga en forma discriminada exacta los rubros y montos por cada concepto*”.

¹ Las diferencias entre uno y otro tipo de servicio han sido explicadas por la Sala de Consulta y Servicio Civil del Consejo de Estado en el Concepto 1760 de 2006.

En ejercicio del poder de *“policía administrativa”* las autoridades del ramo, por ejemplo, el Ministerio de Transporte o los organismos adscritos, por tal razón cumplen la tarea de reglamentar las condiciones de carácter técnico u operativo para la prestación del servicio, expidiendo, entre otras tareas, permisos, autorizaciones o contratos de concesión u operación a personas naturales o jurídicas que cuenten con la infraestructura correspondiente exigida legalmente.

En consecuencia, una cosa es la autorización o permiso que otorga el Estado al empresario con la infraestructura suficiente, otra es el contrato de vinculación celebrado bajo cualquier forma comercial entre el empresario y tercero propietario o poseedor con relación al parque automotor, y otra muy diferente, el contrato de transporte, el cual es celebrado entre la empresa transportadora y un usuario del servicio, como lo describe el art. 981 del C. de Comercio: *“El transporte es un contrato por medio del cual una de las partes se obliga para con otra, a cambio de un precio, a conducir de un lugar a otro, por determinado medio y en el plazo fijado, personas o cosas y a entregar éstas al destinatario (...)”*.

Ahora, las empresas habilitadas deben prestar el servicio con los equipos matriculados o registrados para dicho servicio y previamente homologados ante las autoridades administrativas, determinando la forma de vinculación de los equipos en los respectivos reglamentos.

Por tanto, un empresario puede prestar el servicio con automotores de su propiedad o con vehículos de terceros, caso en el cual, otorgaran el correspondiente contrato de vinculación, circunstancia que la prevé, por ejemplo, el artículo 983 del Código de Comercio, según el cual “(...) *celebrarán con los dueños de éstos el respectivo contrato de vinculación, conforme a las normas reglamentarias del transporte*”. Por tanto, la empresa transportadora es quien asume la responsabilidad del transporte con sus vehículos o los vinculados de propiedad o posesión de terceros.

Como atrás se trasuntó la regla 22 del Decreto 173 de 2001, al tratarse de un negocio privado, el contrato de vinculación, corresponde a un negocio privado, regido por la autonomía de la voluntad, bajo cualquier tipo contractual o fórmula admisible, por ejemplo, arrendamiento, leasing, modalidad típica o atípica; y en tales condiciones, todo incumplimiento dará lugar a la aplicación de la condignas condenas o indemnizaciones previstas en las normas civiles y comerciales vigentes, y por lo tanto, un tercero propietario no puede quedar desamparado cuando la transportadora incumpla o le cercene sus derechos relacionados con el convenio de vinculación.

Esta forma contractual ha hallado caracterización, así sea escueta, en la legislación positiva vigente², pero también

² Con la excepción del derogado Decreto 1554 de 1998, “[p]or el cual se reglamenta el servicio público de transporte terrestre automotor de carga”, que conceptuó al contrato de vinculación como aquél “(...) mediante el cual el propietario o tenedor de un vehículo, lo sujeta a la prestación del servicio público de transporte, a través de una determinada empresa habilitada” (art. 5).

ha sido objeto de algunos análisis jurisprudenciales³; de tal modo que, mediante él, un vehículo ingresa o se incorpora al parque automotor de la empresa de transporte respectiva debidamente autorizada para prestar el servicio público de transporte (art. 2.2.1.1.10.2 del D. 1079 de 2015; art. 47 D. 170 de 2001; art. 20 D. 431 de 2017; art. 53 D. 171 de 2001).

No obstante, atendiendo a las normas que lo rigen y regulan, en particular, las contenidas en los Decretos 1079 de 2015 y 431 de 2017, y como se viene caracterizando, la vinculación es un contrato de derecho privado o mercantil, en cuya virtud el propietario o tenedor de un vehículo determinado lo afecta a la prestación del servicio público de transporte, celebrándolo con una empresa habilitada para el servicio respectivo.

1.3. Las bases sustanciales de este contrato y la integración del contrato, como actividad propia y diferente a la de su interpretación⁴, conceptos que -dicho sea de paso- confundió el *ad quem* y la Sala mayoritaria con él (Cfr. págs. 27 a 31 de la sentencia), se encuentran complementadas con cuatro preceptos, estrechamente relacionados, del Código Civil, a saber: el 1501, el 1603, el 1621 y el 1622, que se integran con las disposiciones anteriormente citadas.

³ COLOMBIA, CONSEJO DE ESTADO, Sala de lo Contencioso Administrativo, Sección Primera, Sent. de nulidad del 19 de octubre de 2018, radicado: 11001 0324 000 2012 00159 00, Ponente: Oswaldo Giraldo López.

⁴ Sobre esto: LYON PUELMA, Alberto. *Integración, Interpretación y Cumplimiento de Contratos*. Pontificia Universidad Católica de Chile. Santiago.

En su orden, cada uno de esos artículos prevé:

"Se distinguen en cada contrato las cosas que son de su esencia, las que son de su naturaleza, y las puramente accidentales. Son de la esencia de un contrato aquellas cosas sin las cuales, o no produce efecto alguno, o degeneran en otro contrato diferente; son de la naturaleza de un contrato las que no siendo esenciales en él, se entienden pertenecerle, sin necesidad de una cláusula especial; y son accidentales a un contrato aquellas que ni esencial ni naturalmente le pertenecen, y que se le agregan por medio de cláusulas especiales" (art. 1501).

"Los contratos deben ejecutarse de buena fe, y por consiguiente obligan no solo a lo que en ellos se expresa, sino a todas las cosas que emanan precisamente de la naturaleza de la obligación, o que por ley pertenecen a ella" (art. 1603).

*"En aquellos casos en que no apareciere voluntad contraria, deberá estarse a la interpretación que mejor cuadre con la naturaleza del contrato.
Las cláusulas de uso común se presumen aunque no se expresen" (art. 1621).*

"Las cláusulas de un contrato se interpretarán unas por otras, dándosele a cada una el sentido que mejor convenga al contrato en su totalidad.

"Podrán también interpretarse por las de otro contrato entre las mismas partes y sobre la misma materia.

"O por la aplicación práctica que hayan hecho de ellas ambas partes, o una de las partes con aprobación de la otra parte" (art. 1622).

El núcleo de esas disposiciones es la *"naturaleza del contrato"*, que, según la doctrina moderna, consiste en *"la esencia y propiedad característica del mismo"*⁵. Al ser el negocio jurídico una declaración de voluntad tendiente a

⁵ LYON PUELMA, Alberto. *Ob. cit.* Pág. 68.

satisfacer necesidades o intereses concretos. La "*esencia o propiedad característica*" es la ordenación racional de esa voluntad para la obtención de ese fin del contrato, mediante el establecimiento de derechos y obligaciones.

Esos derechos y obligaciones pueden venir también integrados por la ley al contrato, atendida su naturaleza. En este caso, el vocablo "*ley*" debe ser entendido en su sentido amplio, vale decir, incluyendo en él, no sólo la disposición o regla de derecho emanada del órgano legislativo (congreso o parlamento) sino también los decretos que el ejecutivo expida.

Partiendo de las anteriores premisas, y teniendo presente que el contrato de vinculación se integra con las normas legales y reglamentarias expedidas por las autoridades estatales, de acuerdo con los artículos del Código Civil atrás citados y las mercantiles del caso, es evidente que el término del vencimiento del contrato de vinculación, pactado por las partes (empresa por un lado, y propietario por el otro), no es causa legal para la terminación del mismo. Así se deduce de la lectura de los artículos 52 a 60 del Decreto 171 de 2001, vigente para la fecha de ocurrencia de los hechos sometidos al conocimiento de la jurisdicción. Este contrato como actividad aneja al transporte también puede ser intervenido por la función de policía administrativa que desempeña el Estado en servicios públicos como el transporte.

El plazo contractual es, únicamente, un requisito o presupuesto de procedibilidad para que pueda provocarse, por quien esté legitimado, el proceso de desvinculación ante la autoridad administrativa, por los eventos taxativamente tipificados por el legislador. El precepto 57 del Decreto 171 de 2001, dispone:

"Vencido el contrato de vinculación, cuando no exista acuerdo entre las partes, el representante legal de la empresa podrá solicitar al Ministerio de Transporte su desvinculación, invocando alguna de las siguientes causales imputables al propietario del vehículo:

"1. No cumplir con el plan de rodamiento registrado por la empresa ante el Ministerio de Transporte.

"2. No acreditar oportunamente ante la empresa la totalidad de los requisitos exigidos en el presente Decreto o en los reglamentos para el trámite de los documentos de transporte.

"3. No cancelar oportunamente a la empresa las sumas pactadas en el contrato de vinculación.

"4. Negarse a efectuar el mantenimiento preventivo del vehículo, de acuerdo con el programa señalado por la empresa.

"5. No efectuar los aportes obligatorios al fondo de reposición de la empresa (...)".

Sólo a partir de cuando el Ministerio de Transporte, o la autoridad competente respectiva, decide sobre la solicitud de desvinculación, se entenderá desafectado un vehículo de servicio público afiliado a una empresa de transporte (parágrafo 1º del artículo 2.2.1.1.10.6 del Decreto 1079 de 2015; parágrafo 1º del canon 57 del Decreto 171 de 2001).

Así lo ha indicado el Consejo de Estado:

"En consecuencia, puede que el contrato esté vencido, conforme lo establece el presupuesto inicial del artículo 57, pero con esta

norma que se debe considerar como una estipulación incorporada al mismo, se prolongan los efectos del contrato y siguen sus derechos y obligaciones hasta que se decida la desvinculación administrativa tramitada por solicitud de la empresa"⁶.

Por cuanto, en el asunto de autos, la empresa Cooperativa Norteña de Transportadores Limitada - Coonorte- no radicó solicitud de desvinculación, estando autorizada para hacerlo a voces del artículo 57 del Decreto 171 de 2001; y, además, como existía un acto administrativo en firme, emanado del Ministerio de Transporte (fechado el 7 de feb. de 2008, que resistió los ataques de ilegalidad atribuidos por esa sociedad ante los jueces de lo contencioso administrativo) en cuya virtud se determinó la continuidad, por dos meses, de la "vinculación" y se expidió la "tarjeta de operación", debía entenderse que el vehículo tipo bus SNK952 seguía afiliado a la transportista demandante.

De allí que las apreciaciones de los juzgadores de las instancias, avaladas por la Sala mayoritaria, según las cuales las obligaciones derivadas del contrato en discusión se extinguieron al momento de vencerse el lapso de dos años, carecen de base legal, a todas luces, porque el acto administrativo proferido por el Ministerio de Transporte determinó su continuidad por dos meses más.

Sólo al vencerse ese término, se insiste, era viable a la empresa demandante solicitar, ante la autoridad administrativa y con sustento en los taxativos motivos

⁶ Citada en: Consejo de Estado. Sala de lo Contencioso Administrativo. Sección Segunda. Subsección B. Sentencia de 8 de octubre de 2018. Rad. 2018-01325-01. CP. César Palomino.

legales, la desvinculación del vehículo de su parque automotor.

A pesar de la la terminación del contrato de vinculación, cuya duración se estipuló en dos años, en el expediente resulta incontrastable que en la actuación administrativa, el Ministerio de Transporte decidió la continuidad por dos meses de la vinculación y renovó la tarjeta de operaciones.

Por tanto, el asunto estuvo mal definido por el Tribunal, por cuanto si la presunción de legalidad y acierto de ese acto administrativo en cuestión no fue desvirtuado, no podía declararse que el contrato de vinculación se terminó a la expiración del término de duración y que por tanto debía tramitarse conjuntamente la desvinculación oficial.

En el cargo primero, justamente ello se controvirtió, por tanto, debió prosperar, porque así se hubiese vencido el término fijado por las partes para la duración de la vinculación del automotor, la continuación de la vinculación por dos meses más y la renovación de la tarjeta de operaciones había quedado definida por la autoridad administrativa.

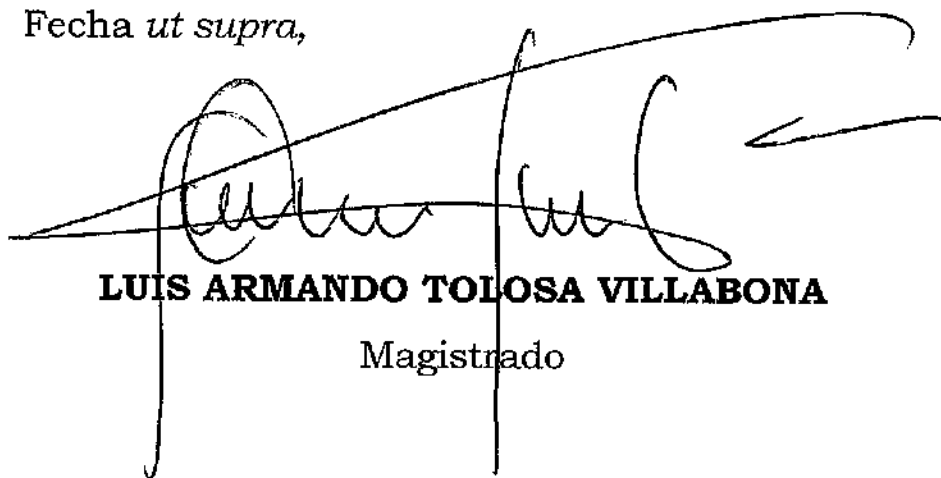
De tal modo que la desvinculación posterior, debía obedecer a hechos sobrevinientes, bien por mutuo acuerdo una vez vencido el término de dos meses de continuidad, ya

a solicitud del propietario, ora a petición de la empresa, en estos dos últimos casos con base en las causales legales.

En esas condiciones, si prosperaba el cargo primero, sin duda lo debatido en el segundo, al estar acreditado en el proceso, relacionado con la demanda de reconvención, también imponía fallo estimatorio.

De ese modo, los dos cargos planteados en el recurso de casación impetrado por Jaime Enrique Yepes Gómez, fundados, iterase, en la vulneración directa de diversas normas de la Ley 105 de 1993, la Ley 336 de 1996, el Código de Comercio, el Código Civil y el Decreto 171 de 2001; y la indirecta de otras varias de las mismas normatividades, estuvieron llamados a prosperar, y así debió decidirse.

Fecha *ut supra*,



LUIS ARMANDO TOLOSA VILLABONA
Magistrado