

SENTENCIA NUMERO 77  
FACULTADES EXTRAORDINARIAS

RESUMEN

Sin adolecer de imprecisión pueden válidamente contener mandatos indicativos, orientadores, sin que por ello dejen de ser claros, nítidos o inequívocos.

Exequibles los artículos 39 y 43 del Decreto 01 de 1990.

*Corte Suprema de Justicia  
Sala Plena*

Referencia: Expediente No. 2243.

Normas acusadas: Artículo 39 y 43 del Decreto 01 de 1990  
“por el cual se introducen algunas modificaciones al Código de Comercio (Decreto 410 de 1971), en lo referente al contrato de transporte y al seguro de transporte”.

Actor: Alberto Brand Millán.

Magistrado Ponente: Dr. *Simón Rodríguez Rodríguez*.

(Aprobada según Acta número 22).

Bogotá, D.E., mayo treinta (30) de mil novecientos noventa y uno (1991).

I. ANTECEDENTES

El ciudadano Alberto Brand Millán, haciendo uso de la acción pública de inconstitucionalidad autorizada en el artículo 214 de la Carta Política, solicita a la Corte declarar inexecutable los artículos 39 y 43 del Decreto 01 de 1990, por encontrarlos contrarios a los artículos 2, 55, 76 numeral 12 y 118 numeral 8° de la Constitución Nacional. Procede la Corte a dictar sentencia, una vez cumplido el procedimiento de rigor y obtenido el concepto de la Agencia Fiscal.

## II. NORMAS ACUSADAS

El texto de las disposiciones acusadas, es el siguiente:

«DECRETO NUMERO 01 DE 1990  
(Enero 2)

*“Por el cual se introducen algunas modificaciones al Código de Comercio (Decreto 410 de 1971), en lo referente al Contrato de Transporte y al Seguro de Transporte.”*

“.....

“Artículo 39. El artículo 1031 del Código de Comercio, quedará así:

Artículo 1031. En caso de pérdida total de la cosa transportada, el monto de la indemnización a cargo del transportador será igual al valor declarado por el remitente para la carga afectada.

Si la pérdida fuere parcial, el monto de la indemnización se determinará de acuerdo con la proporción que la mercancía perdida represente frente al total del despacho.

No obstante, y por estipulación expresada en la carta de porte, conocimiento o póliza de embarque o remesa terrestre de carga, las partes podrán pactar un límite indemnizable, que en ningún caso podrá ser inferior al setenta y cinco por ciento (75%) del valor declarado.

En los eventos de pérdida total y pérdida parcial, por concepto de lucro cesante el transportador pagará adicionalmente un veinticinco por ciento (25%) del valor de la indemnización determinada conforme a los incisos anteriores.

Si la pérdida o avería es ocasionada por dolo o culpa grave del transportador, éste estará obligado a la indemnización plena sin que valga estipulación en contrario o renuncia.

“En el evento de que el remitente no suministre el valor de las mercancías a más tardar al momento de la entrega, o declare un mayor valor al indicado en el inciso tercero del artículo 1010, el transportador sólo estará obligado a pagar el ochenta por ciento (80%) del valor probado que tuviere la cosa en el lugar y fecha previstas para la entrega al destinatario. En el evento contemplado en este inciso no hará lugar a reconocimiento de lucro cesante.

Las cláusulas contrarias a lo dispuesto en los incisos anteriores no producirán efectos.

Para el evento de retardo en la entrega, las partes podrán, de común acuerdo fijar un límite de indemnización a cargo del transportador. A falta de estipulación en este sentido, la indemnización por dicho evento será la que se establezca judicialmente.”

“.....

“Artículo 43. El artículo 1117 del Código de Comercio, quedará así:

Artículo 1117. Además de las enunciaciones exigidas en el artículo 1047, el certificado de seguro deberá contener:

1o. La forma como se haya hecho o deba hacerse el transporte.

2o. La designación del punto donde hayan sido o deban ser recibidas las mercancías aseguradas y el lugar de la entrega, es decir, el trayecto asegurado, sin perjuicio de lo dispuesto en el inciso 2 del artículo siguiente, y

3o. Las calidades específicas de las mercancías aseguradas con expresión del número de bultos.

El certificado de seguro de transporte puede ser nominativo, a la orden o al portador. La cesión de los certificados nominativos puede hacerse aun sin el consentimiento del asegurador, a menos que se estipule lo contrario.

Parágrafo. En la póliza automática, el certificado de seguro tiene también la función de especificar y valorar las mercancías genéricamente señaladas en la póliza. El certificado puede emitirse aun después de que ha transcurrido el riesgo u ocurrido o podido ocurrir el siniestro.” »

### III. FUNDAMENTOS DE LA ACUSACIÓN

El ciudadano demandante considera que el Presidente de la República al expedir los artículos 39 y 43 del Decreto 01 de 1990, se excedió en el uso de las facultades extraordinarias de que estaba investido por la Ley 4ª de 1989, apoyado en los argumentos siguientes:

#### 1. *Sobre el artículo 39*

“Deja bien claro, la ley de facultades extraordinarias, que la necesidad y finalidad de las modificaciones para las cuales faculta extraordinariamente al Gobierno, es la de ‘determinar un tratamiento igualitario al transporte automotor de carga en relación con los demás modos de transporte’ ”.

“Y deja nítidamente precisado, además, que lo que hay que modificar son las normas que regulan el transporte automotor de carga, porque la misma ley de facultades reconoce la necesidad de dotar al transporte terrestre de carga, de las mismas condiciones favorables de que gozan las demás modalidades del transporte, en cuanto a responsabilidad de los contratantes, término para reclamarla, cuantía de la responsabilidad y causales de exoneración de responsabilidad como la fuerza mayor y el caso fortuito, ‘para evitar el concepto de responsabilidad incierta e ilimitada’ que seguramente afectaba las relaciones jurídicas de los transportadores terrestres y los remitentes de las mercancías transportadas...”

“Entonces la misma ley de facultades indica con muchísima precisión, que para dar al transporte terrestre automotor un tratamiento igualitario con las otras modalidades del transporte, hay que modificar las disposiciones del transporte terrestre automotor (artículos 981 a 1035 del Código del Comercio)”...

“No obstante las precisiones que contiene la ley de facultades, al ejercer esas facultades ‘el legislador extraordinario’, reformó disposiciones que no están incluidas en las que se deberían modificar y además, las modificaciones se refieren a otra modalidad de transporte distinto al transporte automotor de carga.”

Agrega que, “el Decreto 01 de 1990, en el artículo 39, aquí acusado, al modificar la norma sobre responsabilidad por pérdida de la cosa transportada por el

modo del transporte terrestre, artículo 1031, que es para lo que está facultado, modificó también la responsabilidad por pérdida de la cosa transportada por el modo del transporte marítimo, artículos 1643 y 1644 del Código de Comercio para lo cual no está facultado. Porque debiendo incluir en el inciso 3, solamente la “remesa terrestre de carga” que es el documento propio para instrumentar el transporte terrestre de carga, incluyó además el “conocimiento de embarque” que es el documento o título valor propio para instrumentar el transporte marítimo de carga y además el documento propio para transmitir por simple endoso, el dominio de las mercaderías transportadas por mar. La “remesa terrestre de carga” identifica el transporte terrestre de carga y su reglamentación corresponde al libro cuarto del Código de Comercio, mientras que el “conocimiento de embarque” identifica al transporte marítimo de carga y su reglamentación corresponde al libro quinto “de la navegación...”.

Lo anterior lleva al actor a considerar que se violarán, con el uso de las facultades extraordinarias, los artículos 2º, 55, 78, 76, 12 y 118-8 de la Constitución Nacional.

## 2. Sobre el artículo 43

Señala que de acuerdo con la ley de facultades extraordinarias sólo podían modificarse los artículos 1117 a 1126 del Código de Comercio, siguiendo las orientaciones de la mencionada ley. Y que el legislador traspasó los límites de sus facultades que sólo le permitían “que se trasladaran al transporte terrestre las mejores condiciones que tenían las demás modalidades de transporte y que, como consecuencia, se ajustara o se coordinara el seguro de transporte terrestre a esas nuevas condiciones del contrato de transporte terrestre, porque para los otros modos de transporte ya tenían que existir, puesto que si no existieran, no podrán ser trasladados al transporte terrestre, y el seguro marítimo no contenían ni contiene una condición como la que creó el acusado artículo 43...”.

Luego expresa el actor que la norma introdujo una práctica ilegal en el comercio del seguro al “determinar el interés asegurable y su valoración después de transcurrido el riesgo asegurado”; también considera que se modificó el artículo 1050 del Código de Comercio al expedirse el precepto *sub-examine*, cuando sólo tenía el Presidente de la República facultades para reformar los artículos 1117 a 1126 del mismo código.

Finalmente, expone que las facultades extraordinarias fueron otorgadas “con el fin de adecuar el seguro a los nuevos presupuestos que regirán al contrato de transporte. Pero como los presupuestos del contrato de transporte continuaron sin modificar, entonces no hay que adecuarle el seguro porque no hay *nuevos* presupuestos del contrato de transporte y habiendo ausencia total de la finalidad expresada por la ley de facultades, carece de sentido la reforma del seguro”. Luego procede a comparar el texto anterior y el vigente del artículo 981 del Código de Comercio, para encontrar en él modificaciones de sintaxis.

De lo expuesto, concluye el demandante que el artículo comentado, viola los artículos 2º, 55, 76-12 y 118-8 de la Constitución Política.

#### IV. CONCEPTO FISCAL

El señor Procurador General de la Nación mediante oficio número 1654 de enero 28 de 1991, emitió el concepto de ley, en el cual solicita a la Corte declarar exequibles las normas acusadas, exponiendo los argumentos siguientes:

“Como la habilitación era para reformar el contrato de transporte con unas orientaciones definidas, lo que dispone el artículo 39 del Decreto 01 de 1990, es precisamente regular un aspecto de este contrato consistente en reglamentar la responsabilidad del transportador, por ello no se entiende que el ejecutivo haya legislado desbordando los límites señalados por el Congreso.

“La ley de facultades es clara, y las pautas indican las materias que se han de tratar para dotar a este contrato de los mecanismos necesarios para evitar los problemas que venían soportando los usuarios y los transportadores, y para darle al contrato de transporte terrestre de carga un manejo apropiado del cual carecía.

“De otra parte, debe resaltarse la circunstancia que el artículo en cuestión pertenece a la nomenclatura objeto de reforma, de tal manera que su cambio estaba igualmente autorizado por el legislador ordinario.”

Al referirse al artículo 43, precisa que “la póliza automática es un contrato perfecto y es el documento que otorga la cobertura”, para luego señalar que “expedida la póliza queda perfeccionado el contrato de seguro pudiéndose emitir en cualquier tiempo el certificado, documento que vendrá a hacer las especificaciones necesarias aun después de que haya transcurrido el riesgo u ocurrido o podido ocurrir el siniestro”.

“Para concluir que ‘no se encuentra por tal motivo que la norma en comento quebrante las disposiciones constitucionales’.”

“Por último actaca el impugnante el mismo artículo afirmando que lo que generaría la reforma del seguro sería la necesidad de adecuarlo a los nuevos presupuestos del contrato de transporte e indica que no existen nuevos presupuestos que lo sustenten, al respecto es del caso anotar que si bien en el artículo 1º de la reforma no se incluyen mayores modificaciones al contrato de transporte éstas sí se dan en todo el contexto de la nueva normatividad.”

#### V. INTERVENCIÓN CIUDADANA

a) El ciudadano Eduardo Alvarez-Correa Duperly, interviene en la acción con escrito presentado en febrero 6 de 1991, en el cual solicita a la Corte declarar exequible el artículo 39 acusado.

Luego de indicar que el artículo 1031 del Código de Comercio podía ser reformado por el decreto según señalamiento expreso de la ley de facultades, se refiere a la ubicación de la norma en la parte general de las regulaciones que el código trae

para el contrato de transporte. Sostiene, además, que “la legislación colombiana suplementa las normas generales con normas especiales propias a cada modo de transporte”.

“Por una parte, si entre las disposiciones especiales para cada modo de transporte existe una regla que por su contenido descarte la aplicación de las generales del transporte, se aplicaría aquélla y no éstas. Por lo tanto, dispuesto en el artículo 1031 C. de Co. no podía derogar los artículos 1643 y 1644 C. de Co. en materia marítima, si estas disposiciones contienen reglas especiales respecto del mismo punto.”

“Pero, por otra parte, cuando las normas especiales de un modo de transporte no reglamentan determinada situación y, además, la solución es dada por la norma general, o cuando las normas especiales expresamente envían a las normas generales para la reglamentación del punto, el reformador autorizado para modificar las normas generales estaría igualmente facultado para reformar los modos particulares de transporte.”

b) El ciudadano Juan Manuel Díaz Granados Ortiz, se opone a la pretensión de inexecutable del artículo 43 del Decreto 01 de 1990, con base en los argumentos siguientes:

1. “La Ley 04 de 1989 otorgó facultades extraordinarias al Presidente de la República para reformar el contrato de transporte y el seguro de transporte. Pero no se limitó a ley a enunciar la materia respecto de la cual el Congreso Nacional otorgó las facultades, sino que, además, señaló parámetros y finalidades para su ejercicio, los cuales también limitan el poder del legislador extraordinario”.

2. Considera inadmisibles las conclusiones del demandante, según las cuales debían trasladarse normas del seguro de transporte marítimo al seguro de transporte terrestre, porque en la reglamentación del primero, no existen reglamentaciones “similares al artículo 43 del Decreto-ley 01 de 1990”. Agrega que la interpretación de la ley de facultades hecha por el actor, “es incorrecta, pues no es cierto que las facultades se hubieran otorgado para dar al seguro de transporte terrestre un tratamiento igualitario frente al seguro de transporte aéreo o marítimo”.

3. Sostiene que no “sería válido afirmar que para dar al contrato de transporte terrestre un tratamiento igualitario frente a los demás modos de transporte, se hubiera requerido hacer aplicables al seguro de transporte terrestre normas del seguro marítimo o aéreo. Ello en razón de que se trata de dos contratos mercantiles diferentes y el tratamiento igualitario se refiere al de transporte y no al de seguro”.

4. Con fundamento en jurisprudencia de la Corte Suprema de Justicia sostiene que “no es inexecutable una norma por el hecho de que ella tenga incidencia sobre otras materias” (Corte Suprema de Justicia, sentencia de agosto 23 de 1984; sentencia de 22 de mayo de 1986).

5. “La interpretación vigente del artículo 1050 en el terreno jurisprudencial, tanto de la Corte Suprema de Justicia como del Consejo de Estado, es la de que la póliza automática es un acuerdo de voluntades perfecto que otorga directamente la cobertura, en la cual el papel del certificado de seguro es meramente adjetivo” (sent.

de Consejo de Estado, Sala Plena, 17 de junio de 1988 y de la Corte Suprema de Justicia, Sala de Casación Civil, de junio 14 de 1989; noviembre 24 de 1989 y 27 de septiembre de 1990).

6. Finalmente sostiene que los presupuestos del contrato de transporte "sí fueron modificados, por lo cual es constitucional la reforma de las normas sobre el seguro de transporte para adecuarlo a aquéllos".

c) No se considera el escrito presentado por el doctor Pedro Lucio García Arambula, por ser extemporáneo.

## VI. CONSIDERACIONES DE LA CORTE

### 1. *Competencia*

Por pertenecer el Decreto número 01 de 1990 a los expedidos con base en las facultades extraordinarias a que se refiere el numeral 12 del artículo 76 C.N., corresponde a esta Corporación decidir sobre su constitucionalidad, tal como lo establece el artículo 214 numeral 2 de la Carta.

### 2. *Temporalidad*

El Decreto número 01 de 1990 fue expedido dentro del límite temporal señalado en la ley de facultades, el cual era de un año contado a partir de la fecha de su publicación, la cual tuvo lugar en enero 4 de 1989 (Diario Oficial número 38.642) y el decreto citado se dictó en enero 2 de 1990 (Diario Oficial número 39.127).

### 3. *Las facultades*

La Ley 4ª de 1989, otorgó facultades extraordinarias al Presidente de la República, en los siguientes términos:

"Artículo 1º. Revístese al Presidente de la República de Facultades extraordinarias, por el término de un (1) año, contado a partir de la vigencia de la presente ley para modificar el Título IV del Libro IV, sobre las normas "del contrato de transporte", artículos 981 a 1035 y la sección III del Capítulo II, Título V, del Libro IV en lo relacionado con "el Seguro de Transporte", artículos 1117 a 1126 del Código de Comercio, teniendo en cuenta las siguientes orientaciones:

1. Determinar un tratamiento igualitario al transporte automotor de carga en relación con los demás modos de transporte, el cual comprenderá los siguientes aspectos:

a) Una adecuada responsabilidad de las partes contratantes estableciendo un límite a la misma, imponiendo el señalamiento de tales límites en el tiempo, la cuantía y la precisión de circunstancias eximentes, tales como la fuerza mayor y el caso fortuito;

b) Establecer el monto de la obligación por la cual debe responder el transportador en el evento del siniestro de la cosa transportada, para evitar el concepto de responsabilidad incierta e ilimitada;

c) La responsabilidad de los terceros frente al desarrollo del contrato de transporte;

d) En lo que respecta al transporte de pasajeros, establecer un régimen que delimite con precisión la responsabilidad emanada de esta modalidad de transporte, cuya finalidad principal sea proteger al usuario de los riesgos a que está expuesto;

e) Establecer causas de exoneración de la responsabilidad.

2. Armonizar las normas del Código de Comercio con las del Código de Procedimiento Civil en el aspecto relacionado con el derecho de retención, dándole dinamismo y cumplimiento.

3. Reformar la reglamentación del seguro, delimitando las condiciones y requisitos de éste, para adecuarlo a los nuevos presupuestos que regirán el contrato de transporte.”

#### 4. *La materia*

La revisión de la Corte comprende la determinación de la conformidad de los artículos 39 y 43 del Decreto número 01 de 1990 con las facultades extraordinarias que fueran otorgadas al Presidente de la República por la Ley 4ª de 1989, precisando si éstas se referían exclusivamente al Transporte Terrestre de carga, y si las normas acusadas abordaron situaciones jurídicas en el campo de los seguros, para cuya reglamentación no tenía facultad el legislador delegado.

El Libro Cuarto (IV) del Código de Comercio, “De los Contratos y Obligaciones Mercantiles”, regula en su título IV, “del contrato de transporte”, sobre disposiciones generales, transporte de personas y transporte de cosas, en los artículos 981 a 1035, para cuya reforma estaba facultado el Legislador Extraordinario de manera expresa. Estas normas se venían aplicando de manera general al modo terrestre del contrato de transporte, en razón de que no existe para esta modalidad un tratamiento especial en el Código, como sí lo trae para otros modos del transporte de que se ocupa en forma expresa, por ejemplo en el caso de los transportes aéreo y marítimo. Las circunstancias señaladas, permiten concluir, que el ordenamiento del Título IV del Libro IV puede frente a los vacíos eventuales de las normas especiales sobre los distintos modos de transporte, cumplir una función reguladora, por cuanto, lo contrario desconocería los preceptos que informan la interpretación sistemática del ordenamiento jurídico. Lo anterior se encuentra expresamente consagrado en la ley (C. de Co.), al señalar literalmente que “el gobierno reglamentará las disposiciones de este título, las que se aplicarán al transporte cualquiera que sea el medio empleado para realizarlo, sin perjuicio de normas contenidas en disposiciones especiales” (artículo 999 del Código de Comercio). En consecuencia, los artículos que podían ser objeto de reforma (981 a 1035) pueden regular los contratos de transporte en general y no sólo, el contrato de transporte terrestre de carga, como lo pretende el demandante.

El punto entonces no es de hermenéutica jurídica, es decir, de una norma general puede aplicarse de preferencia sobre una norma especial, como lo ha entendido el primer interviniente, sino de saber si el Legislador, en este caso "delegado", al encontrarse facultado para modificar la parte general, del contrato de transporte, del Código de Comercio, podía modificar o complementar normas que rigieran modos particulares del transporte. Sostiene esta Corporación que no hay duda de que podría bien el legislador facultado para modificar la parte general, modificar o completar la legislación de modos particulares del transporte, porque, esta parte en los sistemas jurídicos informa todos los modos especiales de la legislación, y en nuestro caso particular la ley de facultades autorizaba al legislador para igualar los modos de transporte en cuanto a la responsabilidad y para dictar las disposiciones del seguro de transporte que se desprendieran de la reforma anterior.

Para el efecto, la ley de facultades estableció como orientación para el legislador delegado el "determinar un tratamiento igualitario al transporte automotor de carga en relación con los demás modos de transporte..." en lo referente a la responsabilidad de las partes en el contrato de transporte de cosas y pasajeros. La ley, cumplió con las exigencias de precisión que impone la Constitución Política a los ordenamientos de su especie, al permitir al Presidente de la República, suficiente amplitud para adelantar el trabajo legislativo. Al respecto reitera la Corte que lo que se opone a lo preciso es lo impreciso y que la amplitud de las facultades que autoriza el ordinal 12 de artículo 76 C.N., es un poder discrecional de que dispone el Congreso al expedir las leyes a que se refiere la norma constitucional.

Sobre el particular, ha sido reiterada la jurisprudencia de la Corporación, al sostener "que uno de los presupuestos de constitucionalidad de las leyes de facultades extraordinarias es el de su precisión y que cuando el gobierno extralimita la materia legal para la que ha sido habilitado, infringe los mandatos de los artículos 118-8 en relación con el 76-12 de la Carta.

"Pero la exigencia constitucional del artículo 76-12 sobre la precisión en las facultades legales otorgadas no significa que éstas tengan que ser necesariamente, ni siempre, detalladas, minuciosas o taxativas, sino que, sin adolecer de imprecisión, pueden válidamente contener mandatos indicativos, orientadores, sin que por ello dejen de ser claros, nítidos o inequívocos.

"Por axioma antinómico, lo que semánticamente se antepone a lo preciso, es lo impreciso, lo vago, lo ambiguo, lo ilimitado; pero no lo amplio cuando es claro, ni lo genérico cuando es limitado y nítido. Tampoco es admisible identificar como coextensivo de lo preciso lo restringido o lo expreso.

"Una ley de facultades en la que para evitar el cargo de imprecisión hubiere que detallar en forma minuciosa un recetario exhaustivo de las materias conferidas, como condición de su validez constitucional, perdería su esencial razón de ser, o sea, la de otorgarle al Gobierno competencia legislativa extraordinaria, y devendría ley ordinaria y haría inútil o nugatorio el decreto extraordinario. Lo que exige la Constitución es su claridad, su inequívocidad, su delimitada y concisa expresión normativa, pero no su total expresividad" (Corte Suprema de Justicia, Sent. No. 83 de agosto 24 de 1983, Magistrado Ponente Dr. Manuel Gaona Cruz).

La Ley 4ª de 1989, al imponer “un tratamiento igualitario al transporte automotor de carga en relación con los demás modos de transporte”, permitió al Presidente de la República, orientar su trabajo en distintos sentidos: bien trasladando la legislación de los contratos de los otros modos de transporte al contrato de transporte terrestre de carga; bien realizando un traslado normativo en sentido inverso, de las reglas sobre responsabilidad del contrato de transporte terrestre, a los demás modos del transporte; bien creando una nueva legislación igualitaria o común a los distintos modos de transporte; o bien, combinando en su labor legislativa los distintos sentidos señalados. Y no como lo pretende el libelista, que el Presidente de la República sólo tenía la facultad de incluir en el Decreto” cuáles son las condiciones de las demás modalidades de transporte que se deben aplicar al transporte terrestre automotor, para que este transporte automotor tenga el mismo tratamiento igualitario que tienen los demás modos de transporte”. Ya que si ese fuere el sentido de la delegación que contenía, la Ley 4ª de 1989, hubiese sido innecesaria, al no permitir al Jefe del Ejecutivo en el marco de las orientaciones precisas, ejercer su función de creación legal.

Observa la Corte, para corroborar lo anterior, que el literal d) del artículo 1º de la Ley 4ª de 1989, se refiere también al transporte de “pasajeros”, luego las facultades otorgadas no se referían exclusivamente al transporte terrestre de carga, como lo expone el actor, sino también a otras modalidades del transporte. No dejando duda de que se conferían facultades al Legislador Ejecutivo, para reformar el contrato de transporte en general, de cosas y pasajeros, en cuanto a la responsabilidad de las partes se refiere.

El demandado artículo 39, regla la hipótesis de pérdida total, parcial o averías de la carga objeto del contrato de transporte; establece que por estipulación expresada en la Carta de porte, conocimiento o póliza de embarque, o remesa terrestre de carga, las partes podrán pactar un límite indemnizable que no podrá ser inferior al 75% del valor declarado; precisa el límite de la indemnización, por concepto de lucro cesante en un 25% del monto de la pérdida total o parcial y que en caso de dolo o culpa grave el transportador estará obligado a la indemnización plena sin que valga estipulación en contrario o renuncia; preceptúa que si el remitente no suministra el valor de las mercancías al momento de la entrega o declara un mayor valor de las mismas, el transportador sólo estará obligado a pagar el 80% del valor probado de las mismas y no habrá lugar al reconocimiento por lucro cesante; y finalmente regula la hipótesis de retardo en la entrega. Toda esta normatividad estaba, como se ha expuesto, dentro de las facultades de que disponía el Presidente de la República para expedir el Decreto número 01 de 1990, por lo tanto, el artículo 39 que se examina, no se expidió con exceso en el uso de facultades y resulta exequible el no violar mandato constitucional alguno.

Frente al cargo de que el artículo 39 al reformar el artículo 1031, modificó también, los artículos 1643 y 1644, del Código de Comercio, al incluir regulaciones en la parte general del código, como se ha visto, que se encontraban reguladas de otro modo para el transporte marítimo, esta Corporación considera que no hubo exceso

en las facultades, si la interpretación del actor es cierta, por cuanto el Ejecutivo tenía facultades para reformar la parte del Código que reglamenta de manera general el contrato de transporte en sus distintas modalidades. Lo que pone de presente que no hubo uso excesivo de las facultades y por lo tanto no se transgredió el orden constitucional al expedir el artículo 39 del Decreto 01 de 1990.

La Ley 4ª de 1989, en el numeral 3º de su artículo 1º, concedió facultades al Presidente de la República para “reformar la reglamentación del seguro, delimitando las condiciones y requisitos de éste, para adecuarlo a las nuevas condiciones del transporte”. Como aprecia la Corte, en este tercer numeral, la norma tiene una redacción que confirma la interpretación que ha sostenido sobre el inciso 1 del numeral 1 del artículo 1º al revisar el artículo 39, toda vez que en aquél no se hace alusión a ningún modo de transporte en particular, sino, al contrato de transporte; lo que muestra que el legislador buscaba reformar el régimen del contrato de transporte y como medida consecuente modificar la reglamentación del seguro, para adecuarlo a los “nuevos presupuestos de aquél”.

El artículo 43 demandado, se repite, no contiene ninguna alusión a un modo particular de transporte, por lo cual la Corte encuentra sin fundamento los argumentos del actor, según los cuales el citado artículo al reformar, el artículo 1117 del Código de Comercio con expresa competencia para ello, se excedió en sus atribuciones al no aclarar que se refería al transporte automotor de carga, siendo que se trata, igualmente de una norma general sobre el seguro de transporte, que debe regular todos los modos del mismo, de acuerdo con las facultades extraordinarias y en concordancia con el artículo 1126 del Código de Comercio, no reformado por el Decreto 01 de 1990, que establece una aplicación preferencial de las normas de la sección III del Capítulo II del Título V del Libro IV y sólo de manera supletiva las del seguro de transporte marítimo, lo que permite, a *contrario sensu*, deducir que teniendo facultades para modificar toda la sección (artículos 1117 a 1126), se podrían dictar artículos sobre el Seguro de Transporte en General, y las facultades permitirían de manera general regularlo sin que el hecho de que se produzca una variación en algún régimen del seguro de un modo particular del transporte, con el artículo comentado, implique un exceso en el uso de las facultades extraordinarias, no resultando así la norma inconstitucional.

Sostiene el demandante que el párrafo del mismo artículo 43, consagra “la práctica ilegal de determinar el interés asegurable y su valoración después de transcurrido el riesgo asegurado”. Lo cual desestima la Corte no sólo porque la misma norma revisada le da carácter de legal a la práctica que menciona, sino también, por que ya bajo el régimen legal anterior, se había, jurisprudencialmente admitido la posibilidad de expedir el certificado de seguro, con posterioridad al riesgo o al siniestro.

En efecto la Corte dijo que:

“... la llamada póliza flotante y automática es aquella modalidad especial del contrato de seguro en que alguno de sus elementos esenciales (v. gr. interés y riesgo asegurable), dentro de la posibilidad legal (artículo 1045 del Código de Comercio), se acuerdan genérica o determinablemente, por lo que el contrato también nace a la vida jurídica y se perfecciona en este caso con la suscripción de la póliza automática (artículo 1046 del Código de Comercio), aunque con posterioridad se haga la

individualización de tales elementos en declaraciones como anexos, certificados de seguro u otros medios" ... "la prueba de dicho seguro se efectúa al tenor del artículo 1046 del Código de Comercio con la póliza correspondiente, en tanto que la individualización posterior, efectuada por acto jurídico y con mayor razón cuando lo es por hecho jurídico, no se encuentra sujeta legalmente a ninguna solemnidad ni restricción probatoria..." (sentencia de 14 de junio de 1989, Sala de Casación Civil).

Y el Consejo de Estado, en sentencia de Sala Plena, de junio 17 de 1988, que comparte esta corporación, sostuvo lo siguiente:

"Como lo demostró la recurrente y lo comprobó la Sala, la sentencia impugnada viola los artículos 1036, inciso segundo, y 1046 del Código de Comercio, en concordancia con el artículo 1050 de la misma obra, por cuanto considera que la póliza automática por sí sola no perfecciona ni prueba el contrato de seguro sino que requiere al efecto que se expida el correspondiente certificado. Ello contradice las citadas disposiciones, pues según las dos primeras el contrato de seguros se perfecciona y prueba con la póliza respectiva, sin que ningún texto legal, especialmente el último de los citados preceptos, que tienen al certificado sólo como un documento adicional, haya hecho excepción respecto de ella a esa regla general, ni sea posible deducirla de la naturaleza de esta clase de póliza."

Se colige entonces que lo que hizo el legislador nuevo, en el párrafo del artículo 43, no fue más que explicitar el recto entendimiento que se había hecho del artículo 1050 del Código de Comercio, además, con facultades precisas, para hacerlo; no violando de este modo, como lo pretende el actor, ningún precepto constitucional.

Afirma el demandante que como el fin persiguido al reordenar el seguro de transporte, "es la necesidad de adecuar el seguro a los nuevos presupuestos del que regirán el contrato de transporte", al no cambiarse en el artículo 1° del Decreto 01 de 1990, de manera sustancial, la definición del contrato de transporte, no se dieron los presupuestos referidos y que por lo tanto desbordó el legislador las facultades extraordinarias. Sobre el particular, considera la Corte, de acuerdo con el concepto del Procurador General de la Nación, "que si bien en el artículo 1° de la reforma no se incluyen mayores modificaciones al contrato de transporte, éstas sí se dan en todo el contexto de la nueva normatividad". En consecuencia, rechaza la Corporación los fundamentos de la acusación.

## VII. DECISIÓN

En mérito de lo dicho, la Corte Suprema de Justicia, en Sala Plena, previo estudio de su Sala Constitucional y oído el concepto del Ministerio Público,

### RESUELVE:

Declarar exequibles, los artículos 39 y 43 del Decreto 01 de 2 de enero de 1990, "por el cual se introducen algunas modificaciones al Código de Comercio (Decreto

410 de 1971), en lo referente al contrato de transporte y el seguro de transporte”, en cuanto no hubo exceso en el uso de las facultades de la Ley 4ª de 1989.

Cópiese, publíquese, comuníquese al Gobierno Nacional, insértese en la Gaceta Judicial y archívese el expediente.

*Pablo J. Cáceres Corrales* Presidente, *Rafael Baquero Herrera*, *Ricardo Calvete Rangel*, *Jorge Carreño Luengas*, *Manuel Enrique Daza Alvarez*, *Guillermo Duque Ruiz*, *Pedro A. Escobar Trujillo*, *Gustavo Gómez Velásquez*, *Carlos Esteban Jaramillo Schloss*, *Ernesto Jiménez Díaz*, *Pedro Lafont Pianetta*, *Rafael Méndez Arango*, *Fabio Morón Díaz*, *Alberto Ospina Botero*, *Didimo Páez Velandia*, *Jorge Iván Palacio Palacio*, *Simón Rodríguez Rodríguez*, *Rafael Romero Sierra*, *Edgar Saavedra Rojas*, *Jaime Sanín Greiffenstein*, *Hugo Suescún Pujols*, *Juan Manuel Torres Fresneda*, *Jorge E. Valencia Martínez*, *Ramón Zúñiga Valverde*.

*Blanca Trujillo de Sanjuán*  
Secretaria General