

CONSEJO DE ESTADO
SALA DE LO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO
SECCION PRIMERA

Consejero ponente: RAFAEL E. OSTAU DE LAFONT PIANETA

Bogotá, D.C., dos (2) de julio de dos mil nueve (2009)

Radicación núm.: 11001 0324 000 **2002 00297 01**

Actor: **CARLOS ARTURO ORJUELA GÓNGORA**

La Sala decide en única instancia sobre las pretensiones de la demanda de nulidad interpuesta contra las Resoluciones números 2499 del 22 de febrero de 2002 *“por la cual se establece la Ficha Técnica para el formato único del MANIFIESTO DE CARGA y su ANEXO y se señala el mecanismo para su elaboración, distribución y control”* y 5457 del 26 de abril de 2002 *“por la cual se modifica la Resolución 2499 de 2002”, proferidas por el Ministerio del Transporte.”*

I.- LA DEMANDA

El ciudadano CARLOS ARTURO ORJUELA GÓNGORA, identificado con la cédula de ciudadanía número 17'174.115 de Bogotá, actuando en nombre propio y en ejercicio de la acción consagrada en el artículo 84 del C. C. A., acude ante esta Corporación para que, en proceso de única instancia, la Sala se pronuncie con respecto a las siguientes:

1.- Pretensiones

Que se declare la nulidad de los actos administrativos anteriormente mencionados y se disponga que la Nación (Ministerio de Transporte), no podrá expedirlos o reproducirlos nuevamente.

2. Fundamentos de hecho

Manifiesta el actor en su libelo que el Ministro de Transporte profirió los actos demandados invocando sus facultades legales “[...] y en especial las conferidas por los Decretos 101 de 2000 y 173 de 2001.”

En las consideraciones que sirven de sustento a los actos demandados se menciona “Que el Decreto 173 de 2001 determina en su artículo 28 que el Ministerio de Transporte diseñará el formato único del MANIFIESTO DE CARGA y establecerá la ficha técnica para su elaboración, así como los mecanismos de control.”

Según el criterio del actor, el artículo 8° de la Resolución 2499 del 22 de febrero de 2002 introdujo unos requisitos y definiciones que vulneran y exceden las estipulaciones del Código de Comercio, sin que el Ministro del ramo tenga competencia para ello.

3. Normas violadas y el concepto de la violación

El actor señala en su demanda que las normas acusadas son violatorias de las siguientes disposiciones: los artículos 4°, 5°, 13, 29,

56, 189-4, 189-11, 208, 211, 333, 334, 338 y concordantes de la constitución Política: los artículos 2°-E y 3°-6 de la Ley 105 del 30 de diciembre de 1993; los artículos 5° y 29 de la Ley 336 del 20 de diciembre de 1996; los artículos 3-9 y 6-8 del Decreto 101 del 2 de febrero de 2000; el artículo 7° del Decreto 173 de 2001; el artículo 983 del Código de Comercio; el artículo 1° del Decreto 2685 de 1995 (Estatuto Aduanero – modificado por el artículo 1° del Decreto 1198 de 2000) y los artículos 1° y 167 de la Decisión 399 del Acuerdo de Cartagena.

Al explicar el concepto de la violación de las normas precitadas, el actor expresa que la Constitución es norma de normas (art. 4°) y prevalece sobre cualquier disposición legal; señala a su vez, es evidente que el derecho de igualdad ampara a todas las personas (art. 13), como también que todas ellas tienen derecho a que les sean respetados los derechos de audiencia, defensa y debido proceso, tanto en las instancias judiciales como en sede administrativa. Agrega a lo anterior que la Carta garantiza la propiedad privada (art. 58) y los demás derechos adquiridos conforme a las leyes civiles, y define la libertad de empresa (arts. 333 y 334) para situarla dentro de los linderos del bien común.

Expresa por otra parte, de conformidad con lo dispuesto en la ley 105 de 1993 (art. 2°), corresponde al Estado la planeación, el control, la regulación y la vigilancia del transporte y demás actividades conexas al mismo, sin perjuicio del principio de la libertad de empresa establecido

en el artículo 3° numeral 6° de dicha ley, como principio aplicable al transporte.

En suma, señala el demandante que ninguna de las disposiciones mencionadas atribuye al Ministro de Transporte la facultad de modificar las definiciones, conceptos o elementos que configuran las instituciones relacionadas con el transporte, lo cual involucra su incompetencia funcional para disponer la modificación de códigos o estatutos que regulan estas materias.

Pese a lo anterior, considera el demandante que en el asunto *sub examine* el Ministro desbordó el marco de sus atribuciones, invadiendo un campo de acción que es privativo del Presidente de la República (*el del desarrollo reglamentario del sector transporte*) y del Congreso de la República (*el de reformar el Código de Comercio*).

Además de lo expuesto, considera el demandante que con la expedición de los actos administrativos cuya nulidad se pretende, el Ministro impuso a los empresarios del sector unas exigencias que no solamente son contrarias al ordenamiento jurídico sino que superan los límites de lo razonable. Expresa, al mismo tiempo, que con ello el Estado está trasladando a las empresas transportadoras de carga la obligación de acopiar y procesar una información estadística que es propia de esa cartera ministerial, lo cual entraña el traslado de una función de control que debe ser ejercida directamente por el Ministerio.

Por contera, estima que el manifiesto de carga, concebido para concretar y especificar la carga a movilizar en el medio de transporte, resulta deformado o alterado en su naturaleza, al exigir los actos demandados la obligación de incluir en dicho documento la información relacionada con el seguro de transporte, pues con ello se está convirtiendo dicho seguro en un seguro obligatorio. Las medidas impugnadas contrarían también lo previsto en el artículo 983 del Código de Comercio, en donde se dispone que cuando una empresa de transporte no presta el servicio con vehículos propios, debe celebrarse un contrato de vinculación con los dueños de éstos.

En ese mismo orden de ideas, se está modificando la definición de *“Manifiesto de Carga”* que aparece consignada en el Estatuto Aduanero

En cuanto a la violación de lo dispuesto en los artículos 1° y 167 de la Decisión 399 mediante la cual se regula el transporte internacional de mercancías por carretera en la Comunidad Andina de Naciones, señala el actor que los actos demandados están modificando el contenido del documento, hecho a que juicio suyo viola la normatividad comunitaria.

Por último, expresa que las resoluciones demandadas son contrarias al artículo 7° del Decreto 173 de 2001, en donde se señalan los elementos integrantes del Manifiesto de carga. En otras palabras, con la expedición de las decisiones cuestionadas el Ministro de Transporte está alterando el contenido de dicho documento, en contravía con los

lineamientos legales antes mencionados, por lo cual debe decretarse su nulidad.

Ahora bien. Mediante escrito obrante a folio 103 del expediente, el actor, invocando lo dispuesto en el artículo 208 del C.C.A. (subrogado por el artículo 47 del Decreto 2304 de 1989), adicionó la demanda en el sentido de indicar también como norma violada el artículo 28 del Decreto 173 de 2001, en el cual se dispone que el Ministerio de Transporte diseñará el "formato único de manifiesto de carga" y establecerá la ficha técnica para su elaboración y los mecanismos de control correspondientes, determinando quién debe portar, conservar o remitir el original de dicho documento y las tres (3) copias que deben expedirse. A juicio suyo, la única información que debe contener dicho documento es la relativa a la empresa de transporte, y los datos concernientes a la carga objeto de envío y al vehículo, "[...] por manera que todos los demás elementos o informaciones que se le pretenden agregar deforman y adulteran su naturaleza, y desde luego, rebasan los parámetros de las funciones que la ley le ha fijado al ministerio del ramo."

II.- CONTESTACIÓN DE LA DEMANDA

La apoderada de la Nación – Ministerio del Transporte, mediante escrito obrante a folios 86 y siguientes del expediente, se opuso radicalmente a las pretensiones de la demanda, señalando que la

misma carece de fundamento. Además de lo anterior, reafirmó la competencia del Ministro para dictar los actos acusados.

Además de lo anterior, expresa que los actos demandados no hacen nada distinto a relacionar un listado de elementos relativos a la empresa, al vehículo, al propietario, a la mercancía, al remitente, al destinatario, a los fletes y al seguro, sin que por lo mismo pueda entenderse que con ello se esté legislando o introduciendo modificaciones a las normas de carácter sustancial mencionadas por el actor. En el fondo, el Ministerio de Transporte no hizo nada distinto a especificar el contenido técnico de un instrumento de control, amparado en las disposiciones del Decreto Ley 2171 de 1992 y de la Ley 105 de 1993 y, en especial, en los artículos 28 y 29 del Decreto 173 de 2001. En resumen, los actos cuestionados fueron dictados dentro de los parámetros que estableció el Presidente de la República al ejercer las atribuciones reglamentarias previstas en el artículo 189 numeral 11 de la Carta.

III.- ALEGATOS DE CONCLUSIÓN

Mediante escrito obrante a folio 166 a 169 del cuaderno principal, el actor reiteró los argumentos de la demanda. La entidad demandada guardó silencio.

IV.- CONCEPTO DEL MINISTERIO PÚBLICO

El Procurador Primero Delegado ante la Sección Primera del H. Consejo de Estado, mediante escrito obrante a folios 170 y siguientes del cuaderno principal, luego de efectuar un recuento de la actuación procesal surtida y de realizar un análisis de la normativa aplicable al caso particular, considera que con la expedición de los actos demandados no se produjo ninguna trasgresión constitucional o legal, pues en su criterio, el Ministerio de Transporte actuó dentro de su órbita de sus competencias, limitándose a establecer simplemente los lineamientos técnicos que debe contener un Manifiesto de Carga, tales como: los formatos del Manifiesto de Carga, sus características físicas, la forma como debe ser elaborado, la forma de su enumeración y el plazo dentro del cual las empresas están obligadas a remitirlos al Ministerio de Transporte.

Tras analizar el contenido de las Resoluciones 2499 y 5457 de 2002, expresa que lo allí dispuesto corresponde a un desarrollo de carácter técnico de lo establecido en el artículo 28 del Decreto 173 de 2001, en cuanto corresponde al Ministerio de Transporte diseñar el formato único del manifiesto de carga, como la ficha técnica para su elaboración, de lo cual se colige que los actos acusados tienen una finalidad meramente instrumental o de carácter técnico que no es contraria al ordenamiento jurídico.

Agrega a lo anterior que tanto el formato de manifiesto de carga como sus anexos, son instrumentos que coadyuvan en la tarea de inspección, vigilancia y control que el Estado ejerce sobre el transporte

público, en aras de garantizar su prestación adecuada, continua y eficiente y de proteger el derecho de los usuarios de dicho servicio. Por todo lo expuesto, el señor Agente del Ministerio Público solicita que se denieguen las pretensiones de la demanda.

V.- INTERPRETACIÓN PREJUDICIAL

Mediante auto calendarado el 16 de agosto de 2005, el Despacho resolvió suspender el proceso y solicitar al Tribunal Andino de Justicia que se pronunciara con respecto a la interpretación prejudicial de los artículos 1° y 167 de la Decisión 399 de la Comisión del Acuerdo de Cartagena.

El pronunciamiento solicitado aparece contenido en la Interpretación Prejudicial radicada bajo el número 001-IP-2008 del 24 de abril de 2008, obrante a folios 191 y siguientes del cuaderno principal, en el cual se interpretaron además, de manera oficiosa los artículos 2°, 3°, 4°, 5°, 13, 14, 17, 18, 22, 23, 166, 167, 168 y 179 de la misma Decisión, llegando a las siguientes conclusiones:

PRIMERO: En caso de presentarse antinomias entre el derecho comunitario andino y el derecho interno de los Países Miembros, prevalece el primero, al igual que al presentarse antinomias entre el derecho comunitario y las demás normas de derecho internacional; lo anterior tiene como efecto inmediato la inaplicabilidad

de la norma que sea contraria al Derecho Comunitario Andino.

Ello no obstante, las autoridades nacionales de los Países Miembros pueden regular, a través de normas internas o mediante la celebración de tratados internacionales, los asuntos sobre Transporte Internacional de Mercancías por Carretera no comprendidos en la norma comunitaria andina, pero ello no podrá ser ejercido de modo tal que signifique introducción de restricciones adicionales al ejercicio de los derechos y facultades consagrados por la norma comunitaria. En todo caso, la norma interna o internacional que se aplique deberá ser compatible con la comunitaria.

SEGUNDO: La Decisión 399 de la Comisión del Acuerdo de Cartagena, establece las condiciones para la prestación del servicio de transporte internacional de mercancías por carretera entre los Países Miembros de la Comunidad Andina, con el objeto de liberalizar su oferta sustentada en los principios fundamentales de: libertad de operación; acceso al mercado; trato nacional; transparencia; no discriminación, igualdad de tratamiento legal; libre competencia; y, nación más favorecida.

TERCERO: Solamente el transportista que cuenta con las autorizaciones establecidas en la presente Decisión, podrá efectuar transporte internacional de mercancías por carretera, dentro de las que se encuentran el Certificado de Idoneidad, el Permiso de Prestación de Servicios y el Certificado de Habilitación. En cuanto a la mercancía a transportar, ésta deberá estar amparada por una Carta de Porte Internacional por Carretera (CPIC)¹ y un Manifiesto de Carga Internacional (MCI)², que deberán ser presentados ante las autoridades de aduana que intervendrán en el control de la operación, para su trámite respectivo, pudiendo hacerlo antes de la llegada del vehículo habilitado con las mercancías. Cuando esté sujeta al régimen de tránsito aduanero internacional, dicha mercancía deberá estar amparada con una Declaración de Tránsito Aduanero Internacional.

CUARTO: El MCI es el documento aduanero que acredita que las mercancías manifestadas han sido despachadas por una aduana de partida para ser transportadas a otra de destino ubicada en un País Miembro distinto.

¹ Documento que prueba que el transportista autorizado ha tomado las mercancías bajo su responsabilidad y se ha obligado a transportarlas y entregarlas de conformidad con las condiciones establecidas en ella o en el contrato correspondiente.

² Documento de control aduanero que ampara las mercancías que se transportan internacionalmente por carretera, desde el lugar en donde son cargadas a bordo de un vehículo habilitado o unidad de carga hasta el lugar en donde se descargan para su entrega al destinatario.

Dicho documento será emitido por el transportista autorizado y suscrito por éste y el funcionario responsable de la aduana de partida, y el mismo será presentado a las autoridades de aduana establecidas en los cruces de frontera y en la aduana de destino. El original del MCI acompañará al vehículo habilitado y a las mercancías hasta el lugar de destino de éstas.

VI.- DECISIÓN

No observándose causal de nulidad que invalide lo actuado, procede la Sala a decidir el asunto *sub lite*, previas las siguientes

CONSIDERACIONES

1.-Los actos acusados

Los actos demandados son del siguiente tenor:

MINISTERIO DE TRANSPORTE

RESOLUCION N°. 002499 DEL 22 DE FEBRERO DE 2002

“Por la cual se establece la Ficha Técnica para el formato único del MANIFIESTO DE CARGA y su ANEXO y se señala el mecanismo para su elaboración, distribución y control”

EL MINISTRO DE TRANSPORTE

En uso de sus facultades legales y en especial las

conferidas por los Decretos 101 de 2000 y 173 de 2001 y

CONSIDERANDO:

Que el Decreto 173 de 2001 determina en su artículo 28 que el Ministerio de Transporte diseñará el formato único del MANIFIESTO DE CARGA y establecerá la ficha técnica para su elaboración, así como los mecanismos de control.

RESUELVE:

CAPITULO I

ADOPCION Y DEFINICION DEL MANIFIESTO DE CARGA

ARTÍCULO PRIMERO.- Adoptar como documento único de MANIFIESTO DE CARGA el formato MT-DGTTA-01 y su anexo denominado ANEXO MANIFIESTO DE CARGA, formato MT-DGTTA-01-A, los cuales hacen parte integral de la presente Resolución.

Parágrafo 1°.- El formato de ANEXO MANIFIESTO DE CARGA será utilizado únicamente en aquellos casos en que resulte insuficiente el espacio destinado en el formato de MANIFIESTO DE CARGA, para relacionar la cantidad de remitentes y destinatarios de los elementos transportados.

Los formatos de ANEXO MANIFIESTO DE CARGA que amparen un viaje, deberán tener la misma numeración principal del MANIFIESTO DE CARGA y se indicará independientemente su número, en cantidad de formatos y el total de estos. (Ej.: ANEXO MANIFIESTO DE CARGA No. 2 DE 3).

Parágrafo 2°. – Las características físicas del formato de MANIFIESTO DE CARGA serán las siguientes:

1. DIMENSIONES EXTERNAS: TAMAÑO OFICIO (21.6 cm x 33.0 cm)
2. MATERIALES: PAPEL BOND (MINIMO 75 GRAMOS)
3. TINTAS DE IMPRESIÓN:
LOGOTIPO E INFORMACION DE LA EMPRESA: POLICROMIA
NUMERACION: ROJO
DEMÁS: NEGRO
4. TIPO DE LETRA: ARIAL TAMAÑOS 6, 7 y 8 (SEGÚN MODELO)

CAPITULO II

ELABORACION Y DISTRIBUCION

ARTÍCULO SEGUNDO.- El MANIFIESTO DE CARGA será elaborado y expedido por las Empresas de Transporte Público Terrestre Automotor de Carga, legalmente constituidas y debidamente habilitadas, previa asignación de rangos para su numeración por parte del Ministerio de Transporte, a través de la Dirección Territorial correspondiente al domicilio principal de la empresa.

ARTÍCULO TERCERO.- El formato de MANIFIESTO DE CARGA y su anexo, deberá ser elaborado en original y tres (3) copias y en todos ellos deberá registrarse la firma autorizada de la empresa y la del propietario o conductor del vehículo.

El original deberá ser portado por el conductor durante todo el recorrido; la primera copia será conservada por la empresa de transporte; la segunda copia deberá ser enviada por la empresa a la Subdirección de Fiscalización Tributaria de la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales – DIAN y la tercera copia deberá ser conservada por el propietario y/o conductor del vehículo.

ARTÍCULO CUARTO.- La numeración del MANIFIESTO DE CARGA y de sus anexos, estará constituida por tres (3) cuerpos, así: En un primer lugar se colocarán dos (2) caracteres alfanuméricos que variarán desde las letras AA hasta las letras ZZ; en un segundo lugar se ubicara un código de cuatro (4) caracteres numéricos correspondientes a la Dirección Territorial del Ministerio de Transporte que expide la resolución que autoriza los rangos y en un tercer lugar un número de seis (6) dígitos que variará desde el 000000 hasta el 999999.

Parágrafo.- Los códigos de las Direcciones Territoriales que se utilizarán para la numeración del MANIFIESTO DE CARGA, serán los siguientes:

DIRECCIÓN TERRITORIAL	CÓDIGO
ATLÁNTICO	0208
BOLÍVAR	0213
CESAR	0220
CÓRDOBA	0223
MAGDALENA	0247
GUAJIRA	0244
ANTIOQUIA	0305
CALDAS	0317
CAUCA	0319
NARIÑO	0352
QUINDÍO	0363
RISARALDA	0366
VALLE DEL CAUCA	0376
BOYACÁ	0415
CUNDINAMARCA	0425
HUILA	0441
NORTE DE SANTANDER	0454

SANTANDER	0468
TOLIMA	0473
META	0550

ARTÍCULO QUINTO.- Dentro de los diez (10) primeros días calendario de cada mes, las empresas remitirán a la Subdirección Operativa de Transporte Automotor del Ministerio de Transporte, la información correspondiente al total de MANIFIESTOS DE CARGA expedidos en el mes anterior.

Esta información se enviará en medio magnético, de acuerdo con los campos definidos en el documento TTAMANIFIESTO.dat, anexo a la presente resolución.

Parágrafo- Las copias del MANIFIESTO DE CARGA que las empresas suministran a la DIAN deberán ir acompañadas del archivo en medio magnético señalado en el presente artículo y presentadas también dentro de los diez (10) primeros días calendario de cada mes.

ARTÍCULO SEXTO.- Para la asignación de rangos de numeración del MANIFIESTO DE CARGA, las empresas presentarán ante la Dirección Territorial del Ministerio de Transporte, correspondiente a su domicilio principal, solicitud suscrita exclusivamente por el representante legal, indicando la cantidad de rangos requeridos.

Dentro de los cinco (5) días calendario siguientes a la recepción de la solicitud, la Dirección Territorial del Ministerio de Transporte procederá a la asignación de los rangos solicitados, mediante la expedición de una Resolución, de la cual enviará copia a la Dirección General de Transporte y Tránsito Automotor, dependencia que semanalmente remitirá el consolidado nacional de rangos asignados a la Superintendencia de Puertos y

Transporte, a la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales y a la Policía de Carreteras.

Parágrafo.- Será condición para la asignación de nuevos rangos de numeración, que la empresa de transporte haya suministrado mensualmente la información requerida en la presente Resolución.

ARTICULO SEPTIMO.- Los rangos asignados tendrán una vigencia máxima de dos (2) años, contados a partir de la fecha de expedición de la resolución correspondiente, al cabo de los cuales las empresas anularán los MANIFIESTOS DE CARGA impresos con esta numeración e informarán de este hecho a la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales y al Ministerio de Transporte.

CAPITULO III

CARACTERISTICAS DEL FORMATO DE MANIFIESTO DE CARGA

ARTÍCULO OCTAVO.- Para el diligenciamiento del formato de MANIFIESTO DE CARGA se tendrán en cuenta las siguientes indicaciones:

1. Los datos correspondientes a la empresa que expide el documento serán previamente impresos en el espacio asignado, en el cual se incluirá, como mínimo, el logotipo, nombre o sigla, NIT, dirección y teléfono(s) de la sede principal. Adicionalmente se incluirán dentro del mismo espacio los rangos asignados para la expedición de MANIFIESTOS DE CARGA, el número y fecha de la resolución que autorizó dichos rangos y la Dirección Territorial del Ministerio de Transporte que la expidió.

2. Datos del vehículo:

- **Propietario del vehículo:** Se escribe en las casillas de propietario el nombre y apellidos o razón social del dueño(s) actual del vehículo, si éste es el mismo que está registrado en la licencia de tránsito. En las casillas siguientes se anota el número de su documento de identificación (cédula de ciudadanía o de extranjería para personas naturales o NIT para el caso de personas jurídicas) y la dirección, teléfono y ciudad correspondientes.

- **Tenedor del vehículo:** Se marca los espacios para tenedor del vehículo cuando el propietario actual no es el mismo que se encuentra registrado en la licencia de tránsito, ya sea porque no ha efectuado el traspaso del vehículo o por cualquier otra circunstancia. En este caso se escribe los siguientes datos del actual propietario: nombre y apellidos o razón social, número de su documento de identificación (cédula de ciudadanía o de extranjería para personas naturales o NIT para el caso de personas jurídicas) y la dirección, ciudad y el tipo de tenencia del vehículo.

- **Conductor del vehículo:** En las casillas correspondientes se anota sus nombres y apellidos de quien conduce el vehículo, su documento de identidad, dirección, categoría de la licencia de conducción y ciudad.

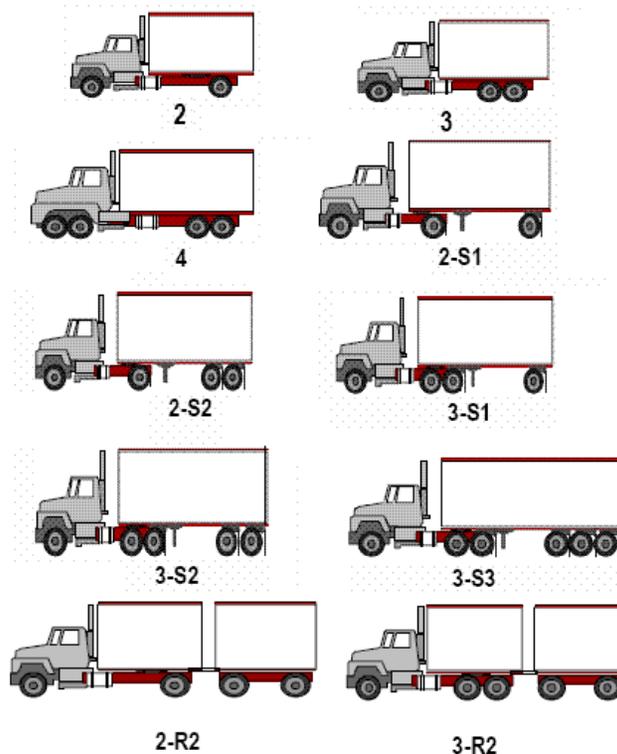
- **Placa:** Número de la placa única nacional del vehículo, en el caso de articulados se escribe la del cabezote.

- **Marca:** Se escribe la marca del vehículo que aparece en la Licencia de Tránsito. No se debe utilizar nombres de concesionarios o modismos del conductor.

- **Línea:** Se refiere a la denominación que le da el fabricante a una clase de vehículo, de acuerdo con las características específicas técnico –mecánicas y/o de carrocería. Esta información se toma de la Licencia de Tránsito.
- **Modelo:** Se anota el año de fabricación del vehículo que figura en la Licencia de Tránsito.
- **Número de motor:** Se escribe el número de identificación del motor del vehículo como aparece en la Licencia de Tránsito.
- **Color:** Se escribe el color (es) del vehículo que aparece registrado en la Licencia de Tránsito.
- **Tipo de Carrocería:** En vehículos rígidos se escribe la que figura en la Licencia de Tránsito y en articulados la carrocería del remolque o semirremolque. Entre otras están: Estacas, furgón, tanque, volco, tolva, planchón- plataforma, hormigonero, reparto, botellero, niñera, platón – pick up, platón cabina extendida, platon doble cabina, camabaja, modular, plataforma escualizable, porta contenedor, planchón con grúa autocargable, estructura para transporte de vidrio, furgón de elevación y cañero.
- **Número del Registro Nacional de Transporte de Carga:** Se copia el número de la tarjeta de registro nacional de transporte de carga que debe suministrar el propietario o el conductor del vehículo.
- **Configuración:** La configuración de los vehículos de carga se designa de acuerdo con la disposición de los ejes, teniendo en cuenta lo siguiente:

- a) Con el primer dígito se designa el número de ejes del camión o del tractor-camión.
- b) La letra S significa semirremolque y el dígito inmediato indica el número de sus ejes.
- c) La letra R significa remolque y el dígito inmediato indica el número de sus ejes.
- d) La letra B significa remolque balanceado y el dígito inmediato indica el número de sus ejes.

Las principales configuraciones son las que se presentan en las siguientes gráficas:



- **Peso vacío:** Es la misma tara del vehículo, es el peso del vehículo desprovisto de carga, con su equipo habitual y dotación completa de

agua, combustible y lubricantes. Se escribe el dato del ticket de báscula que debe ser suministrado por el conductor.

- **Número de póliza SOAT:** Se registra el número de la póliza de seguro obligatorio de accidentes de tránsito correspondiente al vehículo.
- **Compañía de seguros SOAT:** En esta casilla se anota el nombre de la compañía de seguros que expidió el SOAT para el vehículo.
- **Vencimiento del SOAT:** En este espacio se escribe el día, mes y año de vencimiento del SOAT, el cual deberá estar vigente en el momento de realizar el viaje.
- **Placa semirremolque:** Se escribe el número de placa del semirremolque o remolque.

C. DATOS DE LA MERCANCÍA TRANSPORTADA:

- **Código del producto:** Se escribe el código de acuerdo a la clasificación de productos que tiene el Ministerio de Transporte.
- **Producto transportado:** Se debe escribir claramente el nombre (s) del producto(s) que transporta el vehículo.
- **Unidad:** Especificar si es empaque o envase lo que contiene el producto para ser transportado, puede ser caja, bidón, saco, bulto, tonel o a granel.
- **Cantidad:** Se escribe el peso de la carga en toneladas, en el caso de líquidos llenar la casilla correspondiente a galones o litros.

- **Fletes:** La casilla de toneladas se refiere al valor que la empresa de transporte debe cancelar al propietario o tenedor del vehículo por tonelada transportada.
- En el caso de transporte de carga por volumen, que no ocupa la capacidad total de peso pero si la capacidad volumétrica del vehículo, el valor del flete se liquida por viaje completo.
- **Origen:** Se debe consignar el nombre del municipio origen de la carga que lleva el vehículo.
- **Destino:** Se escribe el nombre del municipio(s) de destino de la carga que lleva el vehículo.
- **Contenedor:** Esta sección se diligencia únicamente en el caso que la carga venga almacenada en contenedor.
- **Tamaño del Contenedor:** Se refiere al tamaño del contenedor, existen dos tamaños:
 - **Contenedor pequeño de 20 pies:** Si el contenedor es de este tamaño se marca la casilla con una X.
 - **Contenedor grande de 40 pies:** Se marca la casilla si el contenedor es de 40 pies.
- **Cantidad:** Se refiere a la cantidad de contenedores que transporta el vehículo, se diligencia según el caso.

- **Mercancía Peligrosa:** Se marca esta casilla cuando se transporta materiales considerados internacionalmente como peligrosos de acuerdo a la norma NTC 1692.
- **Carga extradimensionada:** Se indica esta casilla cuando se tiene permiso para el transporte de carga con exceso de dimensiones.
- **Carga especial extrapesada:** Se señala este compartimento cuando se ha concedido permiso para el transporte terrestre de carga por el Instituto Nacional de Vías o por los entes territoriales competentes.
- **No. de autorización/resolución:** Se escribe el número del permiso y la fecha siguiendo la secuencia día – mes – año.

D. DATOS DEL REMITENTE Y DESTINATARIO

- **No. remesa:** Se escribe el número de la remesa terrestre de carga, que es el documento donde constan las especificaciones establecidas en el artículo 1010 del Código del Comercio y las condiciones generales del contrato.
- **Remitente y destinatario:** El nombre(s) o razón social del remitente(s) y destinatario(s).
- **NIT/CC:** Se escribe la identificación del remitente(s) y destinatario(s)
- **Dirección:** Se debe consignar la dirección completa tanto del remitente(s) cómo del destinatario(s)

E. DATOS FLETES:

- **Valor total del flete:** Se escribe el valor total del flete por viaje que la empresa de transporte debe pagar al propietario o tenedor del vehículo.
- **Retención en la fuente:** Es el valor establecido por ley que se descuenta del valor total del flete. Para los servicios de transporte terrestre de carga la tarifa es el 1% del valor total del flete.
- **Otros descuentos de ley:** Valor de otros descuentos, autorizados exclusivamente por ley.
- **Flete neto:** Equivale al valor total del flete menos la retención en la fuente y otros descuentos de ley.
- **Valor anticipo:** Es el valor que la empresa paga por adelantado al propietario o tenedor del vehículo en el inicio del viaje.
- **Neto a pagar:** Es la diferencia entre el flete neto y el valor del anticipo.
- **Valor total del flete en letras:** Se escribe en letras el valor total del flete.
- **Pago del saldo:** Se escribe la fecha siguiendo la secuencia día - mes año y lugar del pago del saldo.
- **Cargue/descargue pagado por:** En esta casilla se debe escribir textualmente si es el remitente, el remitente y destinatario, la empresa, el destinatario quien cancela este valor.

F. DATOS SEGUROS:

- **Compañía de seguros:** Se escribe el nombre de la compañía aseguradora con su respectivo NIT.
- **No. Póliza:** Es el número de póliza de seguro de transporte de mercancías.
- **Tomador, asegurado y beneficiario:** Nombre del tomador, asegurado y beneficiario del seguro y la identificación (Cédula de ciudadanía o NIT).
- **Vigencia:** Tiempo de validez de la póliza de seguro de transporte de mercancías.

ARTÍCULO NOVENO.- La presente resolución rige a partir del 15 de abril de 2002.

Publíquese y cúmplase

MINISTERIO DE TRANSPORTE
RESOLUCION NUMERO 005457 DEL 26 DE ABRIL DE 2002
por la cual se modifica la Resolución 2499 de 2002.

EL MINISTRO DE TRANSPORTE,
en uso de sus facultades legales y en Especial las conferidas
por los Decretos 101 de 2000 y 173 de 2001, y

CONSIDERANDO:

Que el Decreto 173 de 2001 determina en su artículo 28 que el Ministerio de Transporte diseñará el formato único del Manifiesto de Carga y establecerá la ficha técnica para su elaboración, así como los mecanismos de control;

Que mediante Resolución 2499 del 22 de febrero de 2002 se estableció la Ficha Técnica para el formato único del Manifiesto de Carga y su Anexo, al tiempo que se señaló el mecanismo para su elaboración, distribución y control;

Que se hace necesario modificar el formato único del Manifiesto de Carga y su Anexo, como el software puesto a disposición de las empresas de transporte público terrestre automotor de carga para su expedición y reporte de utilización,

RESUELVE:

ARTÍCULO 1º. Modificar el artículo primero de la Resolución 2499 de 2002, el cual quedará así:

“**Artículo 1º.** Adoptar como documento único de Manifiesto de Carga el Formato MT-DGTTA-02 y su anexo denominado Anexo Manifiesto de Carga, Formato MT-DGTTA-02-A, los cuales hacen parte del presente Acto Administrativo.

Parágrafo 1º. El Formato MT-DGTTA-02-A (Anexo Manifiesto de Carga) será utilizado únicamente en aquellos casos en que sea insuficiente el espacio destinado en el Formato MT-DGTTA-02 (Manifiesto de Carga) para relacionar los datos de la mercancía transportada.

Parágrafo 2º. El formato de Anexo Manifiesto de Carga deberá tener la misma numeración principal del Manifiesto de Carga correspondiente”.

ARTÍCULO 2°. Modificar el artículo cuarto de la Resolución 2499 de 2002, el cual quedará así:

“**Artículo 4°.** La numeración del Manifiesto de Carga y de su anexo estará constituida por tres (3) cuerpos, así: En un primer lugar se colocará un Código correspondiente a la Dirección Territorial del Ministerio de Transporte que expide la Resolución que autoriza los rangos de numeración, conformado por tres (3) caracteres numéricos; en un segundo lugar se ubicará un Código de empresa de cuatro (4) caracteres numéricos; y en tercer lugar un número de seis (6) dígitos que variará desde el 000000 hasta el 999999, correspondiente al Manifiesto expedido.

Parágrafo 1°. Los códigos de las Direcciones Territoriales que se utilizarán para la numeración del Manifiesto de Carga serán los siguientes:

DIRECCIÓN TERRITORIAL	CÓDIGO
ATLÁNTICO	208
BOLÍVAR	213
CESAR	220
CÓRDOBA	223
MAGDALENA	247
GUAJIRA	244
ANTIOQUIA	305
CALDAS	317
CAUCA	319
NARIÑO	352
QUINDÍO	363
RISARALDA	366
VALLE DEL CAUCA	376
BOYACÁ	415

CUNDINAMARCA	425
HUILA	441
NORTE DE SANTANDER	454
SANTANDER	468
TOLIMA	473
META	550

Parágrafo 2º. La Dirección General de Transporte y Tránsito Automotor asignará los Códigos de empresa de que trata el presente artículo”.

ARTÍCULO 3º. Modificar el artículo quinto de la Resolución 2499 de 2002, el cual quedará así:

“**Artículo 5º.** Dentro de los diez (10) primeros días calendario de cada mes, las empresas remitirán al Ministerio de Transporte la información correspondiente a la totalidad de Manifiestos de Carga expedidos en el mes anterior.

Igualmente, dentro de los diez (10) primeros días calendario de cada mes suministrarán a la DIAN copias de los mismos, acompañadas del archivo respectivo en medio magnético.

Parágrafo. La Dirección General de Transporte y Tránsito Automotor del Ministerio de Transporte elaborará un Manual de Diligenciamiento y de Reporte de Información en medio magnético de los formatos Manifiesto de Carga MT-DGTTA-02 y Anexo Manifiesto de Carga MT-DGTTA-02-A”.

ARTÍCULO 4º. Derogar el artículo octavo de la Resolución 2499 de 2002.

ARTÍCULO 5º. Los demás términos de las Resoluciones 2499 de 2002 y 4900 de 2002 continúan vigentes.

ARTÍCULO 6°. La presente resolución rige a partir de la fecha de su publicación.

Publíquese y cúmplase.

2. Análisis de los cargos que se formulan en la demanda

Tal como se mencionó anteriormente, la impugnación de las resoluciones acusadas se fundamenta en el hecho de haber sido expedidas por el Ministro de Transporte sin tener competencia para ello, incurriendo en una indebida intromisión en la órbita funcional del Presidente de la República y del Congreso, con lo cual resultan transgredidas tanto las normas de derecho interno como las disposiciones comunitarias que el actor cita en su demanda.

Pues bien, para poder adoptar una decisión de fondo en este proceso, es menester considerar en primera instancia, lo dispuesto en los artículos 28 y 29 del Decreto 173 de 2001, *“Por el cual se reglamenta el Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor de Carga”*, dictado por el Presidente de la República en ejercicio de las facultades conferidas por el numeral 11 del artículo 189 de la Constitución Política de Colombia y en desarrollo de lo dispuesto en las leyes 105 de 1993 y 336 de 1996.

El texto de los artículos del referido Decreto reglamentario es del siguiente tenor:

ARTÍCULO 28.- ADOPCIÓN DE FORMATO.- El Ministerio de Transporte diseñará el "formato único de manifiesto de carga" y establecerá la ficha técnica para su elaboración y los mecanismos de control correspondientes.

El manifiesto de carga se expedirá en original y tres (3) copias, firmados por la empresa de transporte habilitada y por el propietario o conductor del vehículo. El original deberá ser portado por el conductor durante todo el recorrido; la primera copia será conservada por la empresa de transporte, la segunda copia deberá ser enviada por la empresa a la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales - DIAN- y la tercera copia deberá ser conservada por el propietario y/o conductor del vehículo.

ARTÍCULO 29.- INFORMACIÓN.- El formato de manifiesto de carga debe contener como mínimo la siguiente información:

1. Nombre de la empresa que lo expide.
2. Nombre e identificación del propietario, remitente y destinatario de las mercancías.
3. Descripción del vehículo en que se transporta, así como la identificación y dirección del propietario o poseedor y conductor del mismo.
4. Descripción de la mercancía transportada, indicando su peso y/o volumen.
5. Lugar y dirección de origen y destino de las mercancías.
6. Precio del flete en letras y números.
7. Fecha y lugar del pago del valor del flete.
8. Seguros.

Pues bien. La simple lectura de lo dispuesto en las normas transcritas, permite advertir que el Ministro de Transporte se encontraba jurídicamente facultado para diseñar el formato único de manifiesto de carga, para establecer la ficha técnica necesaria para su elaboración y para determinar los correspondientes mecanismos de control. En ese orden de ideas, la apreciación formulada por el señor Agente del Ministerio Público con respecto a la legalidad de los actos acusados se manifiesta jurídicamente correcta y por lo mismo no se observa ninguna contradicción entre los actos demandados y las normas del derecho interno citadas en la demanda.

No obstante lo anterior y teniendo en cuenta la incidencia aparente que tienen las Resoluciones acusadas en el plano comunitario, se impone la realización de un análisis mucho más detenido de las mismas frente a las disposiciones de la Decisión 399 de la Comisión del Acuerdo de Cartagena del 17 de enero de 1997, que trata sobre “*Transporte Internacional de Mercancías por Carretera*”, siguiendo las conclusiones de la Interpretación prejudicial efectuada por el Tribunal de Justicia de la Comunidad Andina.

En ese orden de ideas y en aras de facilitar el correspondiente cotejo normativo, se incluyen a continuación las disposiciones comunitarias pertinentes, en las cuales se prescribe textualmente lo siguiente:

DECISIÓN 399

“**Artículo 1.-** Para la aplicación de la presente Decisión y de las demás normas comunitarias que regulan el transporte internacional de mercancías por carretera entre países del Acuerdo de Cartagena, se entiende por:

(...)

Manifiesto de Carga Internacional (MCI), el documento de control aduanero que ampara las mercancías que se transportan internacionalmente por carretera, desde el lugar en donde son cargadas a bordo de un vehículo habilitado o unidad de carga hasta el lugar en donde se descargan para su entrega al destinatario.

(...)

Artículo 2.- La presente Decisión establece las condiciones para la prestación del servicio de transporte internacional de mercancías por carretera entre los Países Miembros del Acuerdo de Cartagena, con el objeto de liberalizar su oferta.

Artículo 3.- La oferta y la prestación del servicio de transporte internacional se sustentan en los siguientes principios fundamentales: libertad de operación; acceso al mercado; trato nacional; transparencia; no discriminación, igualdad de tratamiento legal; libre competencia; y, nación más favorecida.

Artículo 4.- Los Países Miembros acuerdan homologar las autorizaciones y los documentos de transporte y eliminar toda medida restrictiva que afecte o pueda afectar las operaciones de transporte internacional.

Artículo 5.- El transporte internacional de mercancías por carretera que se efectúe entre Países Miembros del Acuerdo de Cartagena, o en tránsito por sus territorios, se regirá por la presente Decisión y sus normas complementarias.

Asimismo, son aplicables estas normas cuando el vehículo habilitado y la unidad de carga sean transportados, durante un tramo determinado y sin que se efectúe la descarga de las mercancías, por otro medio de transporte, ya sea marítimo, fluvial, lacustre o terrestre, cuyo uso sea necesario para continuar con el transporte internacional.

(...)

Artículo 13.- Los Países Miembros, en sus respectivos territorios, conceden al transportista autorizado, a quien le hubieren otorgado Permiso de Prestación de Servicios, el derecho a ofertar y prestar el servicio de transporte internacional, así como a establecer oficinas o sucursales.

Artículo 14.- Los Países Miembros, en sus respectivos territorios, conceden libre tránsito a los vehículos habilitados y unidades de carga, debidamente registrados, para el transporte internacional.

(...)

Artículo 17.- Cada País Miembro que adopte alguna medida que incida en el transporte internacional, en lo referente a la circulación de vehículos habilitados y las unidades de carga, así como a la tripulación, la pondrá inmediatamente en conocimiento de los demás Países Miembros y de la Junta del Acuerdo de Cartagena.

Igual procedimiento debe cumplirse en los casos de firma, adhesión o ratificación de acuerdos o convenios bilaterales o multilaterales suscritos con otro País Miembro o terceros países, o de denuncia de los mismos, relacionados con el transporte internacional de mercancías por carretera.

Artículo 18.- Solamente el transportista que cuenta con las autorizaciones establecidas en la presente Decisión, podrá efectuar transporte internacional de mercancías por carretera.

Asimismo, dicho transportista en la prestación del servicio no podrá recibir tratamiento diferenciado en razón de su distinta conformación empresarial.

(...)

Artículo 22.- Toda mercancía que se transporte internacionalmente por carretera deberá estar amparada por una CPIC y un MCI. Tales documentos serán presentados ante las autoridades de aduana que deban intervenir en el control de la operación, para su trámite respectivo, pudiendo hacerlo antes de la llegada del vehículo habilitado con las mercancías.

Cuando esté sujeta al régimen de tránsito aduanero internacional, dicha mercancía deberá estar amparada con una DTAI.

Artículo 23.- Los documentos señalados en el artículo anterior, serán emitidos por el transportista autorizado únicamente para las operaciones de transporte internacional que él efectúe.

El transportista que sólo cuenta con Certificado de Idoneidad no podrá emitir tales documentos hasta tanto obtenga el Permiso de Prestación de Servicios que le permita realizar el transporte, y haya cumplido con las demás condiciones señaladas en la presente Decisión.

(...)

Artículo 166.- El MCI es el documento aduanero que acredita que las mercancías manifestadas han sido despachadas por una aduana de partida para ser transportadas a otra de destino ubicada en un País Miembro distinto.

Dicho documento será emitido por el transportista autorizado y suscrito por éste y el funcionario responsable de la aduana de partida, y el mismo será presentado a las autoridades de aduana establecidas en los cruces de frontera y en la aduana de destino.

El original del MCI acompañará al vehículo habilitado y a las mercancías hasta el lugar de destino de éstas.

Artículo 167.- El MCI deberá contener la siguiente información:

- a) Denominación o razón social y dirección del transportista autorizado;
- b) Número del Certificado de Idoneidad y los números de los Permisos de Prestación de Servicios por cuyos Países Miembros se realiza el transporte;

- c) Nombre del conductor o conductores, así como la nacionalidad, número de los documentos de identidad, licencia de conducir y Libreta de Tripulante Terrestre;
- d) Identificación del vehículo habilitado (camión o tracto-camión) y de la unidad de carga (remolque o semi-remolque), debidamente registrados;
- e) Lugar y país de carga y descarga;
- f) Naturaleza de la carga, indicando si es de carácter peligrosa y, particularmente, si se trata de sustancias químicas o precursoras.
- g) Número de las CPIC;
- h) Descripción de las mercancías, cantidad de bultos, clase y marca de los mismos;
- i) Número de identificación del contenedor y de los precintos aduaneros;
- j) Peso bruto en kilogramos o volumen en metros cúbicos y, cuando corresponda, su cantidad expresada en otra unidad de medida;
- k) Precio de las mercancías;
- l) Aduanas de partida, de cruce de frontera y de destino;
- m) Fecha de emisión;
- n) Firma del transportista autorizado o de su representante; y,

- o) Firma y sello de la autoridad que interviene en la aduana de partida.

Artículo 168.- Cuando un vehículo habilitado tenga que trasladarse sin mercancías a un País Miembro para iniciar o continuar un transporte internacional, o retorne a su país de origen luego de haberlo concluido, estará dispensado de presentar el MCI.

(...)

Artículo 179.- Todo vehículo habilitado o unidad de carga que se encuentre efectuando transporte internacional, deberá portar uno o más MCI. La relación de la CPIC deberá constar en el respectivo MCI.

En una operación de transporte internacional, el transportista autorizado podrá transportar mercancías embarcadas en diferentes aduanas de partida, las que podrán ser desembarcadas en distintas aduanas de destino.

(...)"

Antes de entrar en materia es preciso señalar, a manera de premisa, que en virtud de lo dispuesto en el ordenamiento jurídico comunitario, sus preceptos prevalecen frente a las normas del derecho interno e incluso del derecho internacional.

En ese contexto no huelga poner de relieve que si bien es cierto que las autoridades nacionales de los países miembros de la Comunidad Andina de Naciones tienen la potestad para regular los asuntos

relativos al Transporte Internacional de Mercancías por Carretera, dicha facultad no puede ser empleada para introducir restricciones adicionales al ejercicio de los derechos y facultades consagrados por la normatividad andina. En ese orden de ideas, el derecho interno no puede establecer exigencias o requisitos adicionales o dictar reglamentaciones que estén en contradicción con el derecho comunitario o que envuelvan una restricción o el desconocimiento de aspectos esenciales regulados en sus normas. Con todo, el derecho comunitario admite la posibilidad de que se expidan normas complementarias, siempre y cuando, favorezcan el cumplimiento de las normas andinas, es decir, a condición de que con ellas no se desvirtúe su sentido o se entorpezca su aplicación.

Además de lo expuesto, es preciso tener en cuenta, tal como lo recalca el propio Tribunal de Justicia de la Comunidad Andina en la interpretación judicial N° 01-IP-2008 rendida en este proceso, que en tratándose de asuntos relativos al transporte internacional de carga por carretera, la aplicación del ordenamiento comunitario se encuentra supeditada a que el transporte se efectúe teniendo como lugar de origen o destino a dos países miembros o implique el tránsito por uno o más países de la comunidad. Dichas normas son igualmente aplicables cuando el transporte se realice entre un país miembro y un tercer país ajeno a la comunidad, sean cuales fueren los lugares de origen y destino, siempre que el transporte de la carga implique su tránsito por un país de la comunidad distinto de aquél en donde se inicia o termina el servicio. Del mismo modo, la normatividad andina resulta aplicable

cuando el transporte de la carga se realice entre terceros países ajenos a la comunidad siempre y cuando ello conlleve el tránsito por uno de los países miembros. En suma, la norma andina es aplicable cuando los vehículos de transporte de carga transiten por el territorio de la comunidad, ya sea por ser ese el lugar de remisión o de destino, o por tratarse de un simple lugar de paso.

Ahora bien, de conformidad con las disposiciones comunitarias anteriormente transcritas, es menester señalar además, que quienes pretendan realizar el transporte internacional de mercancías por carretera deben contar con las respectivas autorizaciones establecidas en la Decisión 399, dentro de las cuales se encuentran el Certificado de Idoneidad, el Permiso de Prestación de Servicios y el Certificado de Habilitación para cada uno de los camiones o tracto-camiones que conforman su flota y que son destinados al cumplimiento de dicho propósito, los cuales deberán estar registrados conjuntamente con las unidades de carga.

En tratándose del transporte Internacional de carga por el área andina, ésta debe estar amparada además por dos documentos, a saber: una CARTA DE PORTE INTERNACIONAL POR CARRETERA (CPIC) que prueba que el transportista autorizado ha tomado las mercancías bajo su responsabilidad y se ha obligado a transportarlas y entregarlas de conformidad con las condiciones establecidas en dicha Carta o en el contrato correspondiente y un MANIFIESTO DE CARGA INTERNACIONAL (MCI), que es un documento de control aduanero que ampara las mercancías que se transportan internacionalmente por

carretera durante todo el recorrido y que proporciona una especificación general del cargamento, describiendo los datos comerciales de las mercancías. Como se puede observar, el Manifiesto de Carga Internacional (MCI) es un documento obligatorio que sirve principalmente como instrumento de trabajo, orientación y consulta para el adecuado control del ingreso, salida y destinación de las mercancías en el territorio de la Comunidad Andina de Naciones.

Asimismo, es relevante subrayar para los fines de este proceso, tal como lo hizo en su momento el Tribunal de Justicia de la Comunidad Andina en su interpretación prejudicial, que la Decisión 399 exige que el Manifiesto de Carga Internacional (MCI) contenga la información que aparece determinada en su artículo 167, relación que en palabras de esa Corporación constituye "...una lista *numerus clausus*".

Considerando entonces el carácter taxativo y cerrado de dicha relación, se impone entonces confrontar los datos mencionados en el artículo 167 de la Decisión 399 de la Comisión del Acuerdo de Cartagena, con el contenido del artículo 8° de la Resolución 2499 del 22 de febrero de 2002, a efectos de establecer si existe o no alguna contradicción. Para tales efectos, se incorporan a continuación los textos de tales disposiciones:

DECISIÓN 399

Artículo 167.- El MCI deberá contener la siguiente información:

RESOLUCIÓN 2499 de 2002

ARTÍCULO OCTAVO.- Para el diligenciamiento del formato de MANIFIESTO DE CARGA se tendrán en cuenta las siguientes indicaciones:

- a) Denominación o razón social y dirección del transportista autorizado;
- b) Número del Certificado de Idoneidad y los números de los Permisos de Prestación de Servicios por cuyos Países Miembros se realiza el transporte;
- c) Nombre del conductor o conductores, así como la nacionalidad, número de los documentos de identidad, licencia de conducir y Libreta de Tripulante Terrestre;
- d) Identificación del vehículo habilitado (camión o tracto-camión) y de la unidad de carga (remolque o semi-remolque), debidamente registrados;
- e) Lugar y país de carga y descarga;
- f) Naturaleza de la carga, indicando si es de carácter peligrosa y, particularmente, si se trata de sustancias químicas o precursoras.
- g) Número de las CPIC;
- h) Descripción de las mercancías, cantidad de bultos, clase y marca de los mismos;
- i) Número de identificación del contenedor y de los precintos aduaneros;
- j) Peso bruto en kilogramos o volumen en metros cúbicos y, cuando corresponda, su cantidad expresada en otra unidad de medida;
- k) Precio de las mercancías;
- l) Aduanas de partida, de cruce de frontera y de destino;
- m) Fecha de emisión;
- n) Firma del transportista autorizado o de su representante; y,
- o) Firma y sello de la autoridad que interviene en la aduana de partida.

1. Los datos correspondientes a la empresa que expide el documento serán previamente impresos en el espacio asignado, en el cual se incluirá, como mínimo, el logotipo, nombre o sigla, NIT, dirección y teléfono(s) de la sede principal. Adicionalmente se incluirán dentro del mismo espacio los rangos asignados para la expedición de MANIFIESTOS DE CARGA, el número y fecha de la resolución que autorizó dichos rangos y la Dirección Territorial del Ministerio de Transporte que la expidió.

2. DATOS DEL VEHÍCULO:

Propietario del vehículo: Se escribe en las casillas de propietario el nombre y apellidos o razón social del dueño(s) actual del vehículo, si éste es el mismo que está registrado en la licencia de tránsito. En las casillas siguientes se anota el número de su documento de identificación (cédula de ciudadanía o de extranjería para personas naturales o NIT para el caso de personas jurídicas) y la dirección, teléfono y ciudad correspondientes.

Tenedor del vehículo: Se marca los espacios para tenedor del vehículo cuando el propietario actual no es el mismo que se encuentra registrado en la licencia de tránsito, ya sea porque no ha efectuado el traspaso del vehículo o por cualquier otra circunstancia. En este caso se escribe los siguientes datos del actual propietario: nombre y apellidos o razón social, número de su documento de identificación (cédula de ciudadanía o de extranjería para personas naturales o NIT para el caso de personas jurídicas) y la dirección, ciudad y el tipo de tenencia del vehículo.

Conductor del vehículo: En las casillas correspondientes se anota sus nombres y apellidos de quien conduce el vehículo, su documento de identidad, dirección, categoría de la licencia de conducción y ciudad.

Placa: Número de la placa única nacional del vehículo, en el caso de articulados se escribe la del cabezote.

Marca: Se escribe la marca del vehículo que aparece en la Licencia de Tránsito. No se debe utilizar nombres de concesionarios o modismos del conductor.

Línea: Se refiere a la denominación que le da el fabricante a una clase de vehículo, de acuerdo con las características específicas técnico –mecánicas y/o de carrocería. Esta información se toma de la Licencia de Tránsito.

Modelo: Se anota el año de fabricación del vehículo que figura en la Licencia de Tránsito.

Número de motor: Se escribe el número de identificación del motor del vehículo como aparece en la Licencia de Tránsito.

Color: Se escribe el color (es) del vehículo que aparece

registrado en la Licencia de Tránsito.

Tipo de Carrocería: En vehículos rígidos se escribe la que figura en la Licencia de Tránsito y en articulados la carrocería del remolque o semirremolque. Entre otras están: Estacas, furgón, tanque, volco, tolva, planchón-plataforma, hormigonero, reparto, botellero, niñera, platón – pick up, platón cabina extendida, platon doble cabina, camabaja, modular, plataforma escualizable, porta contenedor, planchón con grúa autocargable, estructura para transporte de vidrio, furgón de elevación y cañero.

Número del Registro Nacional de Transporte de Carga: Se copia el número de la tarjeta de registro nacional de transporte de carga que debe suministrar el propietario o el conductor del vehículo.

Configuración: La configuración de los vehículos de carga se designa de acuerdo con la disposición de los ejes, teniendo en cuenta lo siguiente:

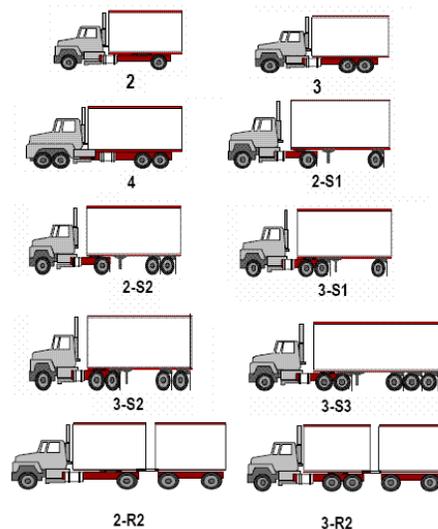
a) Con el primer dígito se designa el número de ejes del camión o del tracto-camión.

b) La letra S significa semirremolque y el dígito inmediato indica el número de sus ejes.

c) La letra R significa remolque y el dígito inmediato indica el número de sus ejes.

d) La letra B significa remolque balanceado y el dígito inmediato indica el número de sus ejes.

Las principales configuraciones son las que se presentan en las siguientes gráficas:



Peso vacío: Es la misma tara del vehículo, es el peso del vehículo desprovisto de carga, con su equipo habitual y dotación completa de agua, combustible y lubricantes. Se escribe el dato del tiquete de báscula que

debe ser suministrado por el conductor.

Número de póliza SOAT: Se registra el número de la póliza de seguro obligatorio de accidentes de tránsito correspondiente al vehículo.

Compañía de seguros SOAT: En esta casilla se anota el nombre de la compañía de seguros que expidió el SOAT para el vehículo.

Vencimiento del SOAT: En este espacio se escribe el día, mes y año de vencimiento del SOAT, el cual deberá estar vigente en el momento de realizar el viaje.

Placa semirremolque: Se escribe el número de placa del semirremolque o remolque.

C. DATOS DE LA MERCANCÍA TRANSPORTADA:

Código del producto: Se escribe el código de acuerdo a la clasificación de productos que tiene el Ministerio de Transporte.

Producto transportado: Se debe escribir claramente el nombre (s) del producto(s) que transporta el vehículo.

Unidad: Especificar si es empaque o envase lo que contiene el producto para ser transportado, puede ser caja, bidón, saco, bulto, tonel o a granel.

Cantidad: Se escribe el peso de la carga en toneladas, en el caso de

líquidos llenar la casilla correspondiente a galones o litros.

Fletes: La casilla de toneladas se refiere al valor que la empresa de transporte debe cancelar al propietario o tenedor del vehículo por tonelada transportada.

En el caso de transporte de carga por volumen, que no ocupa la capacidad total de peso pero si la capacidad volumétrica del vehículo, el valor del flete se liquida por viaje completo.

Origen: Se debe consignar el nombre del municipio origen de la carga que lleva el vehículo.

Destino: Se escribe el nombre del municipio(s) de destino de la carga que lleva el vehículo.

Contenedor: Esta sección se diligencia únicamente en el caso que la carga venga almacenada en contenedor.

Tamaño del Contenedor: Se refiere al tamaño del contenedor, existen dos

tamaños:

Contenedor pequeño de 20 pies: Si el contenedor es de este tamaño se marca la casilla con una X.

Contenedor grande de 40 pies: Se marca la casilla si el contenedor es de 40 pies.

Cantidad: Se refiere a la cantidad de contenedores que transporta el vehículo, se diligencia según el caso.

Mercancía Peligrosa: Se marca esta casilla cuando se transporta materiales considerados internacionalmente como peligrosos de acuerdo a la norma NTC 1692.

Carga extradimensionada: Se indica esta casilla cuando se tiene permiso para el transporte de carga con exceso de dimensiones.

Carga especial extrapesada: Se señala este compartimento cuando se ha concedido permiso para el transporte terrestre de carga por el Instituto Nacional de Vías o por los entes territoriales competentes.

No. de autorización/resolución: Se escribe el número del permiso y la fecha siguiendo la secuencia día – mes – año.

D. DATOS DEL REMITENTE Y DESTINATARIO

No. remesa: Se escribe el número de la remesa terrestre de carga, que es el documento donde constan las especificaciones establecidas en el artículo 1010 del Código del Comercio y las condiciones generales del contrato.

Remitente y destinatario: El nombre(s) o razón social del remitente(s) y destinatario(s).

NIT/CC: Se escribe la identificación del remitente(s) y destinatario(s)

Dirección: Se debe consignar la dirección completa tanto del remitente(s) como del destinatario(s)

E. DATOS FLETES:

Valor total del flete: Se escribe el valor total del flete por viaje que la empresa de transporte debe pagar al propietario o tenedor del vehículo.

Retención en la fuente: Es el valor establecido por ley que se descuenta del valor total del flete. Para los servicios de transporte terrestre de carga la tarifa es el 1% del valor total del flete.

Otros descuentos de ley: Valor de otros descuentos,

autorizados exclusivamente por ley.

Flete neto: Equivale al valor total del flete menos la retención en la fuente y otros descuentos de ley.

Valor anticipo: Es el valor que la empresa paga por adelantado al propietario o tenedor del vehículo en el inicio del viaje.

Neto a pagar: Es la diferencia entre el flete neto y el valor del anticipo.

Valor total del flete en letras: Se escribe en letras el valor total del flete.

Pago del saldo: Se escribe la fecha siguiendo la secuencia día - mes año y lugar del pago del saldo.

Cargue/descargue pagado por: En esta casilla se debe escribir textualmente si es el remitente, el remitente y destinatario, la empresa, el destinatario quien cancela este valor.

F. DATOS SEGUROS:

Compañía de seguros: Se escribe el nombre de la compañía aseguradora con su respectivo NIT.

No. Póliza: Es el número de póliza de seguro de transporte de mercancías.

Tomador, asegurado y beneficiario: Nombre del tomador, asegurado y beneficiario del seguro y la identificación (Cédula de ciudadanía o NIT).

Vigencia: Tiempo de validez de la póliza de seguro de transporte de mercancías.

No es preciso realizar mayores esfuerzos para advertir que los requisitos exigidos en el artículo 8° de la Resolución 2499 de 2002 expedida por el Ministerio de Transporte, son mucho más detallados que los establecidos en el artículo 167 de la Decisión 399 de la Comisión del Acuerdo de Cartagena. Pero en últimas, se trata de normas complementarias que favorecen el cumplimiento de las normas andinas, sin que resulte válido afirmar que con ellas se está desvirtuando su sentido o entabando su aplicación. A pesar de ello, existe sí una diferencia que podría calificarse de relevante, que es

precisamente la referida al tema de los seguros, sobre el cual el artículo 169 de la Decisión guarda silencio.

Finalmente, a juicio de la Sala no procede en este caso particular la anulación de los actos acusados, teniendo en cuenta que lo que en ellos se dispone no tiene el alcance internacional que le atribuye el actor en su demanda. En efecto, ninguna de las Resoluciones impugnadas menciona que el Manifiesto de Carga que en ellas se regula, sea aplicable a los casos relacionados con el transporte internacional de carga, debiendo entenderse que el referido documento es aplicable únicamente para los casos en los cuales el origen y el destino de las mercancías se de al interior del país. Expresado de otra manera, cuando el transporte terrestre de la carga se de entre dos o más países de la Comunidad Andina de Naciones, deberá darse estricto cumplimiento a lo dispuesto en la Decisión 399 de la Comisión del Acuerdo de Cartagena, lo cual implica, como se ha dicho, el diligenciamiento del MANIFIESTO DE CARGA INTERNACIONAL cuyo contenido se regula en el artículo 167 de ese instrumento comunitario. Cuando quiera que se trate del transporte terrestre de carga al interior del país, el documento a diligenciar será el regulado en el artículo 8° de la Resolución 2499 del 22 de febrero de 2002, sin que ello signifique una trasgresión del ordenamiento jurídico derivado del Acuerdo de Cartagena, pues es claro que en estos casos, por tratarse del traslado de mercancías a nivel nacional no aplica la normatividad andina.

El acervo de razones que anteceden permiten concluir que la reglamentación contenida en las Resoluciones números 2499 del 22 de febrero de 2002 *“por la cual se establece la Ficha Técnica para el formato único del MANIFIESTO DE CARGA y su ANEXO y se señala el mecanismo para su elaboración, distribución y control”* y 5457 del 26 de abril de 2002 *“por la cual se modifica la Resolución 2499 de 2002”, proferidas por el Ministerio del Transporte.*”, tampoco son contrarias al derecho comunitario, siendo competente el Ministerio del ramo para diseñar el formato único de manifiesto de carga, establecer la ficha técnica necesaria para su elaboración y determinar los correspondientes mecanismos de control, al amparo de lo dispuesto en el Decreto 173 del 5 de febrero de 2001. Como consecuencia de lo anterior, no están llamadas a prosperar las pretensiones de la demanda.

Por lo expuesto, el Consejo de Estado en Sala de lo Contencioso Administrativo, Sección Primera, administrando justicia en nombre de la República y por autoridad de la ley,

FALLA

PRIMERO.- NIÉGANSE las pretensiones de la demanda.

CÓPIESE, NOTIFÍQUESE, PUBLÍQUESE Y CÚMPLASE.

Se deja constancia de que la anterior providencia fue discutida y aprobada por la Sala en la sesión de fecha.

**MARÍA CLAUDIA ROJAS LASSO
PIANETA**
Presidenta

RAFAEL E. OSTAU DE LAFONT

MARTHA SOFÍA SANZ TOBÓN

MARCO ANTONIO VELILLA MORENO