



**PROPUESTA DE UN SEGURO QUE GARANTICE EL CUMPLIMIENTO DE LAS
OBLIGACIONES DE LOS TRANSPORTADORES DE CARGA, RESPECTO DE
LA PROTECCION Y CUIDADO DE LA MALLA VIAL POR LOS DAÑOS
OCASIONADOS EN EL TRÁNSITO DE LOS VEHÍCULOS PESADOS**

ASESORA: CLARA INES RUSINQUE

**UNIVERSIDAD DE LA SABANA ESPECIALIZACION EN
SEGUROS Y SEGURIDAD SOCIAL OCTUBRE DE 2011
BOGOTÁ**



**PROPUESTA DE UN SEGURO QUE GARANTICE EL CUMPLIMIENTO DE LAS
OBLIGACIONES DE LOS TRANSPORTADORES DE CARGA, RESPECTO DE
LA PROTECCION Y CUIDADO DE LA MALLA VIAL POR LOS DAÑOS
OCASIONADOS EN EL TRÁNSITO DE LOS VEHÍCULOS PESADOS**

**PRESENTADO POR:
CINDY VIVIANA BAUTISTA TEJEDOR
MARINA GARZON CHAVEZ
NATALIA CATALINA TORRES GOMEZ**

**UNIVERSIDAD DE LA SABANA ESPECIALIZACION EN
SEGUROS Y SEGURIDAD SOCIAL PRESENTADO A:
CLARA INES RUSINQUE
BOGOTÁ
2011**

INTRODUCCION

La malla vial del territorio nacional colombiano se constituye hoy en uno de los pilares esenciales para el intercambio comercial nacional e internacional, es decir es aquel vehículo eficaz para garantizar el acceso a productos de mercados externos de forma más fácil, hecho que trae consigo el incremento en la comercialización de productos nacionales, generación de empleo y modernización del aparato productivo nacional, entre otros. Por lo tanto el contar con unas vías en óptimas condiciones, en especial, para soportar el peso y la dimensión de los vehículos de carga, es el imperativo.

Ahora bien, en virtud de la obligación legal de nuestras autoridades de tránsito¹ de salvaguardar las vías dentro del territorio de su jurisdicción y por lo tanto habilitados por ministerio de la ley para ordenar el cierre temporal de vías, el impedir, limitar o restringir el tránsito o estacionamiento de vehículos por

¹ Ley 1383 de 2010, artículo 2(modifico el artículo 3 de la ley 769 de 2002) “Autoridades de tránsito. Para los efectos de la presente ley entiéndase que son autoridades de tránsito, en su orden, las siguientes:

El Ministro de Transporte.

Los Gobernadores y los Alcaldes.

Los organismos de tránsito de carácter departamental, municipal o Distrital.

La Policía Nacional a través de la Dirección de Tránsito y Transporte.

Los Inspectores de Policía, los Inspectores de Tránsito, Corregidores o quien haga sus veces en cada ente territorial.

La Superintendencia General de Puertos y Transporte.

Las Fuerzas Militares para cumplir exclusivamente lo dispuesto en el parágrafo 5° de este artículo.

Los Agentes de Tránsito y Transporte.”

determinadas vías o espacios públicos², podrá configurarse en una barrera para el desarrollo del país, si la misma es administrada inadecuadamente. Por lo tanto, el conciliar la salvaguarda del estado óptimo de las vías nacionales, con el desarrollo económico social de Colombia, es lo que propende el presente escrito.

En virtud de lo expuesto, para desarrollar las ideas que se han planteado, el presente texto constará de cuatro partes. La primera obedece a los antecedentes del tema materia de estudio y las necesidades que se requiere suplir, la segunda a un análisis sucinto de algunos de los seguros existentes en Colombia, con el objeto de evaluar si el riesgo asegurado por los mismos, podría amparar igualmente los daños que se ocasionan a la malla vial de Colombia o por el contrario se justifica la implementación del seguro propuesto. En la tercera parte se realizará un análisis de los elementos necesarios para que exista el seguro que se propone contrato de seguro. Por último en la cuarta parte se presentaran conclusiones.

² Artículo 119 de la Ley 769 de 2002.

I. ANTECEDENTES

De conformidad con lo dispuesto por los artículos 24¹ y 82² de la Constitución Política de Colombia, todo colombiano tiene derecho a circular libremente por el territorio nacional, dentro de los límites o restricciones que hayan definido las autoridades competentes, es decir según lo que al respecto defina el Ministerio de Transporte como autoridad suprema del tránsito en el país, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 3 de la Ley 769 de 2002 “Código Nacional de Tránsito Terrestre”, que fue modificado por el artículo 2 de la Ley 1383 de 2010.

Así mismo el artículo 29 de la Ley 769 de 2002, reglamentado por la Resolución 4100 de 2004 consagró que las características automotrices de los vehículos (dimensiones y peso) las determinaría el Ministerio de Transporte, de conformidad con la normativa técnica nacional e internacional existente.

Es de resaltar que en la actualidad de ser interceptado un vehículo de carga pesada, por una autoridad de tránsito, excediendo el límite de peso y/o dimensión le es impuesta una multa; al respecto surge el siguiente interrogante ¿Cuál es la efectividad hoy en día en la imposición de las multas por exceso en el peso permitido?

¹ Constitución Política de Colombia, artículo 24: “Todo colombiano, con las limitaciones que establezca la ley, tiene derecho a circular libremente por el territorio nacional, a entrar y salir de él, y a permanecer y residenciarse en Colombia.”

² Constitución Política de Colombia, artículo 82: “Es deber del Estado velar por la protección de la integridad del espacio público y por su destinación al uso común, el cual prevalece sobre el interés particular.

Las entidades públicas participarán en la plusvalía que genere su acción urbanística y regularán la utilización del suelo y del espacio aéreo urbano en defensa del interés común.”

Al respecto, con el objeto de brindar respuesta al interrogante planteado con anterioridad, es pertinente citar el numeral 5 del artículo 46, Título III, del Decreto 1554 de 1998 *“Por el cual se reglamenta el Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor de Carga”* el cual señaló respecto del régimen sancionatorio de las empresas autorizadas para el transporte terrestre automotor de carga que permitan el tránsito de los vehículos de exceso respecto de dimensiones y pesos, una multa equivalente a setecientos (700) salarios mínimos mensuales legales vigentes (smmlv) por cada vehículo que incurra en tal conducta.

Así mismo, es necesario exaltar que la delegatura³ de tránsito y transporte terrestre de la Superintendencia de Puertos y Transporte de Colombia en desarrollo de su labor de inspección, vigilancia y control se encuentra facultada para imponer sanciones y expedir los actos administrativos a lugar, ante el cumplimiento de las normas relativas a la debida prestación del servicio público de transporte terrestre automotor; Ente que a finales del año 2008 celebró, un convenio de cooperación con el Fondo de Prevención Vial (entidad que obtiene sus recursos entre otros de las sanciones interpuestas a los automotores) con el objeto de desarrollar estrategias conjuntas en materia de seguridad vial para disminuir los índices de la accidentalidad en el modo terrestre, los cuales se originan entre otros por el mal estado de los vías en el territorio nacional. Producto del convenio citado con anterioridad, es que para el año 2011, se emitieron comparendos no sólo a las empresas de transportes que agremian a los vehículos de carga pesada, sino a los conductores que sean identificados por la autoridad transitando con sobre peso, sanción que es cuantificada en un precio promedio de ochocientos mil pesos (\$800.000 mcte.), por dos conceptos a saber:

a. Exceso de peso en el momento del cargue del vehículo automotor terrestre, procedimiento netamente operativo a cargo de los despachadores y/o embarcadores.

³ Superintendencia de Puertos y Transportes

b. Exceso de peso por cargas o mercancías transportadas con el consentimiento del conductor del vehículo, pero desconocimiento por la empresa de transportes más conocido como la “barbacha”.

Finalmente se resalta que Colombia con la Ley 170 del año 1994, aprobó la adhesión al acuerdo por el cual se establece la Organización Mundial del Comercio, OMC, con el objeto de *“(...) desarrollar un sistema multilateral de comercio integrado, más viable y duradero que abarque el Acuerdo General sobre Aranceles Aduaneros y Comercio, los resultados de anteriores esfuerzos de liberalización del comercio y los resultados integrales de las Negociaciones Comerciales Multilaterales de la Ronda Uruguay.(...)”*; así mismo en la Comunidad Andina de Naciones, CAN, a la cual pertenece nuestro país, en la Decisión 491 de 2001 se adoptó el Reglamento Técnico Andino sobre pesos y dimensiones de los vehículos de transporte internacional de pasajeros y mercancías por carretera, en concordancia con los lineamientos establecidos por la OMC.

De lo expuesto se concluye que si bien existe un procedimiento para la imposición de las multas a los conductores, como a las empresas a las cuales pertenecen al exceder el permitido en la maya vial del territorio nacional, la misma resulta precaria ante la necesidad de contar con vías en óptimas condiciones para el desarrollo del país.

II. ANALISIS DE LOS SEGUROS EXISTENTES

A. Garantía única de los contratistas en los contratos de ejecución de obra. En el campo contractual, la Ley 80 de 1993, modificada parcialmente por la Ley 1150 de 2007 y lo dispuesto por el Decreto 4828 de 2008, en lo que respecta al contrato de seguro de cumplimiento, el riesgo asegurable es el pago de los perjuicios que sean imputables al contratista por el incumplimiento de las obligaciones derivadas del contrato que celebren las partes en sus distintas etapas y en consecuencia las distintas garantías en cada etapa. Para nuestro estudio, concretamente el amparo de estabilidad y calidad de la obra es el que se revisará, toda vez que la cobertura de la misma es la de los perjuicios que se le ocasionen a la entidad estatal contratante a consecuencia de cualquier tipo de daño o deterioro, independientemente de su causa, sufridos por la obra entregada, imputables al contratista cuya vigencia por regla general no será inferior a cinco (5) años, contados desde la terminación y entrega de la obra. No obstante superado el citado término no existe en el mercado asegurador colombiano un producto cuyo amparo sea el daño y/o daños ocasionados a una obra de infraestructura vial por concepto diferente a la construcción de la misma que perdure en el tiempo diferente al daño paulatino de la obra, lo cual es claro que es inasegurable.

B. Seguro de Responsabilidad Civil Extracontractual (RCE) de los vehículos de carga. La cobertura de las pólizas de RCE no contemplan los daños paulatinos; la cobertura se restringe a los perjuicios por daños ocurridos de manera súbita, accidental e imprevista, por lo tanto queda claro que este seguro de índole patrimonial no atiende el daño generado a la malla vial con ocasión del transporte

de carga que transite con exceso de peso; en consecuencia no atiende la pretensión del presente escrito.

C. Seguro de Todo Riesgo para la Infraestructura Vial.

Los seguros de todo riesgo para la infraestructura vial, se caracterizan porque su tomador es el Estado, quien es el titular del interés asegurable, con el objeto de proteger a la misma de todo daño, siempre que las carreteras que pretende dar cobertura no se encuentran concesionadas; pues de ser así el llamado a tomar la póliza de todo riesgo, es el tercero al cual se entregó el trayecto en concesión y no el Estado. No obstante lo expuesto el seguro de todo riesgo para la infraestructura vial expresamente se encuentra excluido del daño paulatino por el transcurso del tiempo que se genera por mero tránsito de los vehículos de carga.

En conclusión, el amparo de estabilidad y calidad de la obra del contrato de seguro de cumplimiento de disposiciones legales, el seguro de responsabilidad civil extracontractual de los vehículos de carga y el seguro de todo riesgo para la infraestructura vial no atienden el interés de contar con una malla vial en excelente estado, de conformidad con sus coberturas y exclusiones, por lo tanto ante la necesidad esgrimida en este escrito en el acápite titulado antecedentes se configura la necesidad de implementar un seguro cuyo interés asegurable sea el patrimonio del Estado colombiano representando en su malla vial en óptimas condiciones y riesgo asegurable el incumplimiento de las obligaciones en el pago de las multas impuestas a los transportadores de carga, específicamente por exceder el peso legal permitido para su tránsito en las vías a nivel nacional.

En virtud de lo expuesto resulta trascendental, en concordancia con lo previsto en el artículo 1045 del Código de Comercio; por lo tanto a continuación se realizará

una verificación en el caso del interés asegurable, el riesgo asegurable y la obligación condicional del asegurador, así como lo previsto respecto de los seguros de daños el artículo 1086 del C.Co. el cual dispone `` (...) *El interés deberá existir en todo momento, desde la fecha en que el asegurador asuma el riesgo. La desaparición del interés llevará consigo la cesación o extinción del seguro, sin perjuicio de lo dispuesto en los artículos 1070, 1109 y 1111 (...) 'y las partes del contrato (1037 C.Co.).*

III. ANALISIS DE LOS ELEMENTOS DEL SEGURO A PROPONER

En virtud de lo narrado y concluido hasta el momento a continuación, se realiza un análisis de los elementos esenciales para que un contrato de seguro nazca a la vida jurídica en Colombia, con el objeto de brindar cobertura a los perjuicios que el Estado colombiano sufra y en consecuencia se configure la necesidad de implementar un seguro cuyo interés asegurable sea el patrimonio del Estado colombiano representando en su malla vial en óptimas condiciones y riesgo asegurable el incumplimiento de las obligaciones en el pago de las multas impuestas a los transportadores de carga, específicamente por exceder el peso legal permitido para su tránsito en las vías a nivel nacional así:

- a. Ante el interrogante ¿Existe un interés asegurable?, de conformidad con la definición que al respecto brinda el Código de Comercio en su artículo 1083 que a la letra dice “(...) *tiene interés asegurable toda persona cuyo patrimonio pueda resultar afectado, directa o indirectamente, por la realización de un riesgo (...)*”, se concluye que es asegurable todo aquello que, además de ostentar la calidad de licitud, sea susceptible de estimación en dinero, por lo tanto el seguro por medio del cual se pretende la cobertura del deterioro de la vías en Colombia, sí cuenta con un interés asegurable, el cual no es otro que el patrimonio del Estado colombiano representando en su malla vial (bien público) en óptimas condiciones el cual se verá afectado o disminuido al incurrir en reparación a la malla vial del territorio nacional por el incumplimiento de los vehículos de carga en los límites de peso máximo permitido en la vía que el de carga permitido.

b. ¿Cuál es el riesgo asegurable? Según la definición que al respecto nos brinda el artículo 1054 del C.Co. el mismo se define como aquel “(...) *suceso incierto que no depende exclusivamente de la voluntad del tomador, del asegurado o del beneficiario, y cuya realización da origen a la obligación del asegurador. Los hechos ciertos, salvo la muerte, y los físicamente imposibles, no constituyen riesgos y son, por lo tanto, extraños al contrato de seguro. Tampoco constituye riesgo la incertidumbre subjetiva respecto de determinado hecho que haya tenido o no cumplimiento*

De lo anterior y respecto al caso materia de estudio se concluye que **sí existe riesgo asegurable**, el cual no es otro que el daño paulatino de la malla vial (bien público) con ocasión del incumplimiento del peso permitido a los vehículos de carga, acción del todo contraria a la ley que se identifica por las infracciones de tránsito que por tal concepto sean impuestas a los conductores de los automotores como a las mismas empresas de transporte. Es decir que respecto al seguro que se propone la cobertura del mismo finalmente es el incumplimiento del peso permitido para transitar, respecto de los vehículos pesados.

c. Finalmente respecto a la obligación condicional del asegurador de pagar el siniestro, previa demostración de la cuantía y la pérdida por parte del asegurado, para el caso el Estado, es necesario determinar si la cobertura del seguro se restringe a resarcir los daños que se ocasionen a la malla vial, ante el innumerable tránsito de vehículos de carga por las vías colombianas, así como el número elevado de empresas transportadoras en el país que incumplen la obligación legal de un límite máximo de peso permitido. Lo anteriormente descrito se configuraría en un obstáculo para acreditar por el asegurado la ocurrencia del riesgo, pues debe demostrar que el tomador del seguro fue el directamente responsable del daño, por el incumplimiento en las obligaciones, (exceso de peso) de un determinado vehículo transportador de mercancías. No

obstante frente a un seguro que lo que garantiza es el pago de las multas que se impongan por el incumplimiento de las obligaciones de peso máximo permitido y las dimensiones de los vehículos, el siniestro (la realización del riesgo) sería el incumplimiento de la obligación legal de pagar el valor de las multas y su cuantía sería el monto de las mismas, sin que sea necesario entrar a demostrar un daño real sobre las vías.

IV. A MODO DE CONCLUSIÓN

Por lo anterior se concluye que al configurarse todos los elementos esenciales necesarios para la existencia de un contrato de seguro de acuerdo con el C. Co. Art 1045, lo consagrado por la normativa legal vigente respecto al seguro de cumplimiento y la inexistencia en el mercado asegurador colombiano de una póliza cuya cobertura se ha descrito a lo largo del presente texto, sí hay lugar a la necesidad y en consecuencia propuesta de un contrato de seguro cuyo objeto final es el contar con una infraestructura vial que permita el crecimiento del país; por lo tanto y con el objeto de utilizar los procedimientos y/o sanciones existentes en Colombia el riesgo asegurable para el caso bajo análisis no sería otro que el incumplimiento de las obligaciones de los transportadores de carga, respecto de la protección y cuidado de la malla vial, es decir daños ocasionados por el tránsito de los vehículos de carga al exceder el límite de peso máximo permitido para su tránsito, cuya garantía será el pago de las multas que alimentan el Fondo de Prevención vial para la reparación de las vías de configurarse el riesgo asegurado.

A hora bien respecto al tipo de seguro, se resalta que de la evaluación en este aspecto, obedecería a un seguro de daños-seguro patrimonial, toda vez que el mismo propende por dar cobertura al patrimonio del Estado representado en el costo de la infraestructura vial del territorial nacional, el cual se vería afectado por el no pago de las multas impuestas por el incumplimiento de una obligación legal.

Finalmente, el seguro propuesto se enmarca dentro de la definición de los seguros de cumplimiento de disposiciones legales, cuyo objeto es garantizar el cumplimiento de obligaciones contenidas en la Ley; pues por medio de la póliza de seguro de cumplimiento de disposiciones legales se garantiza en favor de las Entidades Estatales, o de los particulares que cumplan funciones públicas, el cumplimiento oportuno de las obligaciones contenidas en leyes, decretos, resoluciones, acuerdos, ordenanzas, etc., el cual lo deberían tomar las empresas

que por ejercer actividades reguladas y vigiladas por el Estado requieren garantizar el cumplimiento de la Ley, tales como: intermediación aduanera, vigilancia privada, mensajería especializada, telecomunicaciones, grandes importadores y exportadores, depósitos aduaneros entre otros , estos últimos con relación al caso objeto de estudio.

Por lo tanto el seguro que se propone, debe contar con el amparo básico del seguro de CUMPLIMIENTO, el cual garantiza el pago de los perjuicios, sanciones o multas que se impongan al tomador por el incumplimiento oportuno de la obligación contenida en la Ley, decreto, resolución, etc.

Propuesta:

Por medio de una disposición de carácter general y abstracto (Ley, Decreto, Resolución, etc.) se imponga la obligación para las empresas transportadoras de carga en el territorio nacional colombiano, de constituir y entregar a favor del Estado-Ministerio de Transito y Transporte, dentro de los quince (15) días siguientes a la ejecutoria del acto administrativo en que se otorga la autorización para funcionar (documento que profiere la Superintendencia de Transito y Transporte), un seguro de carácter patrimonial, cuyo objeto sea el garantizar el pago de las sanciones (infracciones de tránsito) a que haya lugar por el incumplimiento de las obligaciones y responsabilidades por el tránsito de vehículos en la malla vial del territorio colombiano, que excedan el peso permitido.

Así las cosas, el monto máximo a asegurar que se propone para cada vigencia (anualidad) sería el equivalente a 700 SMMLV, de acuerdo a lo establecido en Decreto 1554 de 1998 y cuando se realice a renovación del mismo, se constituirá el citado por el cero punto ochenta y cinco (0,85) por ciento (%) de la proyección anual de movilizaciones cuando se hubiere realizado operaciones de importación y exportación, sin que en ningún caso sea inferior a los 700 salarios mínimos legales mensuales vigentes.

Finalmente la póliza, que se propone la haría efectiva la autoridad competente, cuando dentro del plazo establecido, no se produzca el pago de las sanciones o multas impuestas a las empresas de transporte de carga, por el saldo insoluto por este concepto.

BIBLIOGRAFIA

- Constitución Política de Colombia, artículos 24 y 48.
- Código de Comercio
- Ley 769 de 2002, artículos 1,3, 29 y 119. “Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones”
- Ley 1383 de 20010, artículo 2.
- Ley 80 de 1993
- Ley 1150 de 2007
- Decreto 4828 de 2008.
- Resolución No 4100 del año 2004, proferida por el Ministerio de transporte, artículos 1y 12.
- El tiempo, sección economía, febrero 7 de 2011.AHUMADA, OMAR.
- Superintendencia de Puertos y Transporte

NOMBRE DEL POSTGRADO	Especialización en Seguros y Seguridad Social
TÍTULO	PROPUESTA DE UN SEGURO QUE GARANTICE EL CUMPLIMIENTO DE LAS OBLIGACIONES DE LOS TRANSPORTADORES DE CARGA, RESPECTO DE LA PROTECCION Y CUIDADO DE LA MALLA VIAL POR LOS DAÑOS OCASIONADOS EN EL TRÁNSITO DE LOS VEHÍCULOS PESADOS
AUTOR(es)	BautistaTejedor Cindy Viviana, Garzón Chavez Marina, Torres Gómez Natalia Catalina
AÑO Y MES	2011, Octubre 8
NOMBRE DEL ASESOR(a)	Rusique Clara Ines
DESCRIPCIÓN O ABSTRACT	Given the need in Colombia with a road infrastructure in good condition for the transit of heavy goods vehicles in order to ensure national and international marketing of products, employment generation and modernization of the national productive apparatus, among others, is a proposal of insurance that guarantees the fulfillment of the obligations of the charge carriers, for the protection and care of the road network for damage in transit of extra heavy vehicles after analyzing the need for the product and respective insurance and / or guarantees that exist in the colombian market to determine whether such protection currently exist.
PALABRAS CLAVES	Seguro de cumplimiento, Vehiculos de carga
SECTOR ECONÓMICO AL QUE PERTENECE EL PROYECTO	Transporte de Carga, Seguros patrimoniales
TIPO DE ESTUDIO	Ensayo Jurídico
OBJETIVO GENERAL	Proponer un seguro que ampare los daños ocasionados a la malla vial como consecuencia del tránsito de vehículos pesados.
OBJETIVOS ESPECÍFICOS	1. Identificar el nicho de mercado para definir si se anexa a una póliza ya existente o se si se comercializa como una póliza de seguro independiente. 2. Conocer la intención de compra y el poder adquisitivo de los posibles asegurados. 3. Proponer las condiciones jurídicas del seguro.
RESUMEN	Ante la necesidad de contar en Colombia con una infraestructura vial en optimas condiciones para el tránsito de los vehículos pesados de carga, con el objeto de garantizar la comercialización nacional e internacional de productos, generación de empleo y modernización del aparato productivo nacional, entre otros, se realiza una propuesta de un seguro que garantice el cumplimiento de las obligaciones de los transportadores de carga, respecto de la protección y cuidado de la malla vial por los daños ocasionados en el tránsito de los vehículos pesados una vez analizada la necesidad del producto y respectiva de los seguros y/o garantías que en el mercado colombiano existen con fin de determinar si existe actualmente tal amparo.
CONCLUSIONES.	Al configurarse todos los elementos esenciales necesarios para la existencia de un contrato de seguro de acuerdo con el C. ACo. Art 1045, lo consagrado por la normativa legal vigente respecto al seguro de cumplimiento y la inexistencia en el mercado asegurador colombiano de una póliza cuya cobertura se ha descrito a lo largo del presente texto, si hay lugar a la necesidad y en consecuencia propuesta de un contrato de seguro cuyo objeto final es el contar un una infraestructura vial que permita el crecimiento del país; por lo tanto y con el objeto de utilizar los procedimientos y/o sanciones existentes en Colombia el riesgo asegurable para el caso bajo análisis no sería otro que el incumplimiento de las obligaciones de los transportadores de carga, respecto de la protección y cuidado de la malla vial, es decir daños ocasionados por el tránsito de los vehículos de carga al exceder el límite de peso máximo permitido para su tránsito, cuya garantía será el pago de las multas que alimentan el Fondo de Prevención vial para la reparación de las vías de configurarse el riesgo asegurado. A hora bien respecto al tipo de seguro, se resalta que de la evaluación en este aspecto, obedecería a un seguro de daños-seguro patrimonial, toda vez que el mismo propende por dar cobertura al patrimonio del Estado representado en el costo de la infraestructura vial del territorial nacional, el cual se vería afectado por el no pago de las multas impuestas por el incumplimiento de una obligación legal. Finalmente, el seguro propuesto se enmarca dentro de la definición de los seguros de cumplimiento de disposiciones legales, cuyo por objeto es garantizar el cumplimiento de obligaciones contenidas en la Ley; pues por medio de la póliza de seguro de cumplimiento de disposiciones legales se garantiza en favor de las Entidades Estatales, o de los particulares que cumplan funciones públicas, el cumplimiento oportuno de las obligaciones contenidas en leyes, decretos, resoluciones, acuerdos, ordenanzas, etc., el cual lo deberían tomar las empresas que por ejercer actividades reguladas y vigiladas por el Estado requieren garantizar el cumplimiento de la Ley, tales como: intermediación aduanera, vigilancia privada, mensajería especializada, telecomunicaciones, grandes importadores y exportadores, depósitos aduaneros entre otros , estos últimos con relación al caso objeto de estudio. Por lo tanto el seguro que se propone, debe contar con el amparo básico del seguro de CUMPLIMIENTO, el cual garantiza el pago de los perjuicios, sanciones o multas que se impongan al tomador por el incumplimiento oportuno de la obligación contenida en la Ley, decreto, resolución, etc.
FUENTES BIBLIOGRÁFICAS	Constitución Política de Colombia, artículos 24 y 48. • Código de Comercio • Ley 769 de 2002, artículos 1,3, 29 y 119. "Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones" • Ley 1383 de 20010, artículo 2. • Ley 80 de 1993 • Ley 1150 de 2007 • Decreto 4828 de 2008. Resolución No 4100 del año 2004, proferida por el Ministerio de transporte, artículos 1y 12. • El tiempo, sección economía, febrero 7 de 2011.AHUMADA, OMAR. • Superintendencia de Puertos y Transporte