



DEPARTAMENTO DE DERECHO DEL TRANSPORTE E INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE

MAYO 2022

Programas de posgrado- Inscripciones abiertas

Especialización

Bogotá

Internacional en Derecho del Transporte

Objetivo: La Especialización Internacional en Derecho del Transporte brinda a los participantes un conocimiento teórico de alto nivel académico en cada una de las modalidades del derecho del transporte, a través del desarrollo de seminarios diseñados con un enfoque interdisciplinario, en los cuales cualquier profesional relacionado con la actividad transportadora amplía los conocimientos y generan competencias que le permiten resolver dificultades reales del sector transporte y formular alternativas de solución con sentido crítico.

Título que otorga: Especialista Internacional en Derecho del Transporte.

Dirigido a: Abogados, administradores de empresas, economistas, ingenieros de transporte, corredores y agentes de seguros, operadores logísticos y otros profesionales vinculados a la actividad transportadora en el sector público y privado.



INSCRIPCIONES
ABIERTAS



- ▶ OBJETIVO**
La Especialización en Derecho de la Infraestructura es la única que se ofrece en el país, y su finalidad es dar a conocer los aspectos fundamentales de la llamada "revolución de la infraestructura" en los sectores vial, portuario, aeroportuario, férreo, minas e hidrocarburos, desarrollo urbano, servicios públicos, entre otros.
- ▶ ASPECTOS METODOLÓGICOS**
- Cátedra magistral
 - Seminarios
 - Talleres de casuística
 - Talleres de jurisprudencia
- ▶ DIRIGIDO A**
Abogados, ingenieros, economistas, administradores de empresas y profesionales afines.
- ▶ MODALIDAD**
Presencial (una visita al mes): miércoles a viernes de 7:00 a.m. a 1:00 p.m. y de 2:00 a 7:00 p.m. Sábado de 7:00 a.m. a 1:00 p.m.
- ▶ DURACIÓN**
Un año.
Total de horas: 300

ESPECIALIZACIÓN
en

DERECHO DE LA INFRAESTRUCTURA
BOGOTÁ Y BARRANQUILLA



Solidaridad externadista: descuentos y beneficios para el 2022

NORMATIVIDAD

Leyes



Fotografía: <https://www.ambito.com/>

Ley 2198 del 25 de enero de 2022/ Congreso de la Republica. A través del cual “se establecen medidas de reactivación económica para el transporte público terrestre de pasajeros y mixto y se dictan otras disposiciones”

En su artículo primero se adiciona el parágrafo 4 al artículo 6 de la ley 105 de 1993 y dispone que los “vehículos de las modalidades de transporte público de pasajeros (...) de acción metropolitano, distrital y municipal y mixto matriculados con anterioridad al 31 de diciembre de 2020 que se encuentren dentro del tiempo de vida útil máxima o del plazo para reponer,” contar “con un tiempo de vida útil de cuatro (4) años adicionales” a lo establecido en el artículo 6 de la ley 106 del 93, “contados a partir del cumplimiento de la vida útil o del plazo a reponer, como consecuencia de la pandemia ocasionada por el Coronavirus COVID-19.”

Por otro lado, mediante esta ley se adiciona un parágrafo al artículo 3 de la Ley 105 de 1993, disponiendo que el “servicio que pueda ser configurado a partir de la modificación del recorrido de una ruta existente no será considerado un nuevo servicio que deba ser objeto de adjudicación mediante permiso de operación por iniciativa de las empresas de transporte o por concurso o licitación pública, si obedece a la posibilidad de aprovechar la disponibilidad de nuevas infraestructuras viales, a partir de la vigencia de la presente ley.”

Respecto del permiso de operación por iniciativa de las empresas de transporte, en esta norma se adiciona el artículo 16-1 a la ley 336 de 1996, consagrando lo siguiente: “Las empresas habilitadas que estén interesadas en ofrecer nuevas rutas en vías nuevas, para los servicios de pasajeros y mixto sujetos a rutas y horarios, solicitar y obtener el respectivo permiso, a partir de la evaluación que bajo su propio riesgo realicen sobre la existencia de una potencial demanda.”

Adicionalmente y, en resumen, la ley se pronuncia sobre las tipologías vehiculares del servicio de transporte terrestre automotor mixto, su asegurabilidad, centros de acopio para el servicio público de transporte mixto, concertación con los sistemas integrados y la suspensión capacidad transportadora.

Ley 2169 del 22 de diciembre de 2021/ Congreso de la Republica. “La presente ley tiene por objeto establecer metas y medidas mínimas para alcanzar el carbono neutralidad, la resiliencia climática y el desarrollo bajo en carbono en el país en el corto, mediano y largo plazo, en el marco de los compromisos internacionales asumidos por la República de Colombia sobre la materia.” En su título II se consagran como metas del sector transporte en la materia:

“1. Implementar a 2025 tres (3) herramientas para mejorar los sistemas de información geográfica de la infraestructura de transporte para la gestión del riesgo. 2. Elaborar a 2025 dos (2) documentos de lineamientos técnicos que tengan como objetivo la realización de estudios de riesgo para la infraestructura de transporte. 3. Formular a 2025 la Política para la Gestión de Riesgo de Desastres (GRD) y la Adaptación al cambio Climático (ACC). 4. Diseñar e Implementar a 2025 dos (2) metodologías para el cálculo del riesgo de la infraestructura de transporte. 5. Implementar a 2025 un (1) proyecto piloto para la aplicabilidad de los lineamientos de infraestructura verde vial.”

Proyectos de Ley

PROYECTO DE LEY	OBJETO DEL PROYECTO	TRAMITES SURTIDOS	ESTADO ACTUAL
201-2021	Excluir "el embargo de salarios del cobro coactivo ejercido contra deudores por infracciones de tránsito."	Presentado el 31 de agosto 2021. Asignado a la Comisión Sexta del Senado.	Pendiente rendir ponencia para primer debate en senado.
083-2021	Modificar "el régimen de transición con respecto a la vida útil de los automotores vinculados al servicio de transporte público colectivo."	Presentado el 27 de julio 2021. Asignado a la Comisión Sexta del Senado.	Pendiente rendir ponencia para primer debate en senado.
212-2021	Diseñar una política integral de peajes de infraestructura de transporte-modo carretero a cargo de la Nación, con el fin de velar por el adecuado cumplimiento de estándares técnicos y socioeconómicos a la hora de definir las tarifas de los peajes de carreteras.	Presentado el 14 de septiembre de 2021. Asignado a la Comisión Sexta del Senado.	Pendiente rendir ponencia para primer debate en senado.
150-2021	Aprobar el Acuerdo entre el gobierno de la república de Colombia y el gobierno de los Emiratos Árabes Unidos en relación con servicios aéreos.	Presentado el 12 de agosto de 2021. Asignado a la Comisión segunda del Senado. Aprobación primer debate: 14/09/2021 Aprobación primer debate: 30/11/2021.	Pendiente designar ponentes en cámara.
108-2021	Fortalece la protección de los usuarios del servicio de transporte aéreo público doméstico.	Presentado el 3 de agosto de 2021. Asignado a la Comisión Sexta del Senado.	Pendiente discutir ponencia para primer debate en senado.
238-2021	Prohibir los vehículos de tracción animal para fines turísticos.	Presentado el 7 de octubre de 2021. Asignado a la Comisión Sexta del Senado.	Pendiente rendir ponencia para primer debate en senado.

Resoluciones

Resolución número 20213040063965 del 29 de diciembre de 2021/ Ministerio de Transporte. *“La presente resolución tiene por objeto reglamentar la licencia digital de los tripulantes del Sistema de Transporte Férreo”,* configurándose de obligatorio cumplimiento para la tripulación del sistema de transporte férreo.

En el artículo 4 de la Resolución se consagra la necesidad de obtención de la licencia de tripulante para tripular u operar un equipo férreo, *“la cual será expedida por la Subdirección de Tránsito del Ministerio de Transporte.”* Consagrando de manera subsiguiente los diferentes tipos de licencias existentes, otorgamiento, renovación y los requisitos para su obtención. Y finalmente establece el régimen de transición: *“Las Licencias de tripulante de Sistema de Transporte Férreo que hayan sido expedidas previamente a la expedición de la presente resolución serán válidas hasta la fecha de su vencimiento. Vencido el respectivo término, el ciudadano deberá realizar el procedimiento establecido en la presente resolución para la renovación de licencia de tripulante del Sistema de Transporte Férreo en la categoría correspondiente.”*

Resolución No. 20223040005775 del 8 de febrero de 2022/ Ministerio de Transporte. A través de la presente Resolución se establecen los parámetros generales para *“la evaluación, viabilidad, ejecución, ajustes y recibo de los proyectos de infraestructura de transporte susceptibles de ser financiados mediante el mecanismo de obras por impuestos”*

En el artículo 5 de este acto administrativo se estableció que *“Corresponderá al Ministerio de Transporte o entidad adscrita competente, emitir concepto sobre la propuesta de presupuesto de estructuración presentada por el contribuyente.”*

Adicionalmente, en su texto se establecen reglas sobre su alcance, ámbito de aplicación, así como disposiciones relacionadas con la interventoría, pólizas, garantías y solicitudes de ajuste. Esta resolución derogó las Resoluciones 640 de 2018 y 265 de 2020 del Ministerio de transporte.

Fotografía <https://www.ani.gov.co/>



Fotografía <https://www.ani.gov.co/>

Universidad Externado de Colombia

Departamento de Derecho del Transporte e Infraestructura de Transporte

Calle 12 No. 1-17 Este, bloque A oficina 205

Teléfono:

Bogotá D.C. 3537000- 3419900 Ext: 1101, 1102.

Correo:

dertransporte@uexternado.edu.co

BOGOTÁ
ESPECIALIZACIÓN
INTERNACIONAL EN
DERECHO DEL TRANSPORTE



Código SNIES: 4500
Modalidad: Presencial
Registro calificado: Bogotá – 1198, 31-
Ene-19, 7 años
Duración: 1 año- Bogotá

Universidad Externado de Colombia.
Centro de Estudios en Derecho de
Transporte.

Calle 12 No. 1-17 Este, Bloque A, Oficina
205, Bogotá D.C.

Teléfono:
Bogotá D.C.: 3419900, Ext 1100, 1101, 1102

Correo electrónico:
dehtransporte@externado.edu.co



<https://www.infobae.com/america/colombia>



<https://www.aerocivil.gov.co/>

Resolución 00318 del 7 de febrero de 2022/ Autoridad Nacional de Licencias Ambientales. A través de la presente resolución la Agencia Nacional de Licencias Ambientales “define competencia entre Autoridades Ambientales” para el trámite de licencia ambiental del proyecto “Prolongación de la avenida Boyacá, desde la calle 183 hasta la calle 235

La ANLA pone de presente que “El artículo 2.2.2.3.2.6 del Decreto 1076 de 20151, establece que cuando el proyecto, obra o actividad se desarrolle en jurisdicción de dos o más autoridades ambientales, le corresponde a la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales - ANLA, definir la competencia.”

En el caso en concreto “se evidencia que el proyecto se ubica en jurisdicción rural y urbana de la ciudad de Bogotá D.C., competencia de dos autoridades ambientales: Corporación Autónoma Regional de Cundinamarca - CAR y Secretaría Distrital de Ambiente - SDA, respectivamente.”

Con base en la información analizada “al realizar la distribución en cada jurisdicción del área de influencia del proyecto, (...) se puede evidenciar que un porcentaje del 97.91% se ubica en jurisdicción de la Corporación Autónoma Regional de Cundinamarca - CAR y 2.09% en jurisdicción de la Secretaría Distrital de Ambiente - SDA”

Ahora bien, en cuanto al análisis de los posibles impactos asociados al proyecto se “presenta una relación con la calificación de los posibles impactos ambientales asociados a la actividad principal del proyecto, señalando que en jurisdicción de la Corporación Autónoma Regional de Cundinamarca - CAR se presenta una mayor manifestación del impacto principal, con una valoración Alta, toda vez que, en esta jurisdicción se pretende intervenir una mayor área de obras de construcción.”

En relación con el análisis de los posibles impactos ambientales asociados a las actividades conexas, se “presenta una relación con la calificación de los posibles impactos ambientales, señalando que en jurisdicción de la Corporación Autónoma Regional de Cundinamarca - CAR, se cuenta con un índice mayor de impactos, el cual corresponde con la actividad principal de construcción.”

Una vez realizado el estudio detallado de la información anteriormente relacionada, la entidad resuelve “designar a la Corporación Autónoma Regional de Cundinamarca - CAR, con NIT. 899.999.062-6, como autoridad ambiental competente para adelantar el trámite de la solicitud de licencia ambiental para el proyecto denominado “Prolongación de la avenida Boyacá, desde la calle 183 hasta la calle 235”, ubicado en la ciudad de Bogotá D.C.

Resolución No. 17780 del 24 de diciembre de 2021/ Superintendencia de Transporte. “Por la cual se adiciona el Capítulo 3 del Título IV de la Circular Única de Infraestructura

y Transporte." Entre otros aspectos, establece reglas relacionadas con:

- Requisitos para comunicar la realización de reformas estatutarias consistentes en fusión y transformación de las sociedades vigiladas por la Superintendencia de Transporte, que no requieren autorización previa.
- Reformas estatutarias consistentes en fusión, escisión y transformación de las sociedades vigiladas por la Superintendencia de Transporte que requieren autorización previa
- Requisitos básicos para la solemnización de reformas estatutarias consistentes en fusión, escisión y transformación de las sociedades vigiladas por la Superintendencia de Transporte, que requieren autorización previa.
- Documentación específica para las solicitudes de autorización previa para fusión de las sociedades vigiladas por la Superintendencia de Transporte.
- Documentación específica para las solicitudes de autorización previa para escisión de las sociedades vigiladas por la Superintendencia de Transporte.
- Documentación específica para las solicitudes de autorización previa para la transformación de las sociedades vigiladas por la Superintendencia de Transporte.
- Condiciones de los estudios de valoración y de las personas que los realicen dentro de los procesos de las solicitudes de fusión y/o escisión de las sociedades vigiladas por la Superintendencia de Transporte.
- Perfeccionamiento de la reforma estatutaria de las solicitudes de fusión, escisión y transformación de las sociedades vigiladas por la Superintendencia de Transporte."

Resolución No. 00557 del 15 de marzo de 2022/ Aeronáutica Civil. Por medio de esta resolución "se modifica, adicionan y suprimen unas secciones, apéndices y adjuntos de la norma RAC 14 "Aeródromos, Aeropuertos y Helipuertos" de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia."

Resolución No. 001349 del 10 de febrero de 2022/ Ministerio de Educación Nacional. "Por la cual se establecen las reglas de financiación, cofinanciación y ejecución de las obras de infraestructura educativa en el marco del Plan Nacional de Infraestructura Educativa"

La presente Resolución tiene como objeto "Establecer el marco normativo necesario para cumplir con el Plan Nacional de Infraestructura Educativa (PNIE) en las instituciones educativas oficiales de preescolar, básica y media y establecer las reglas de financiación, cofinanciación, ejecución y seguimiento a la infraestructura educativa con recursos de Ley 21 de 1982, recursos nación asignados por el Ministerio de Educación Nacional y demás recursos aportados para el desarrollo de sus actividades misionales relacionadas con infraestructura educativa"

También consagra las reglas de "cofinanciación con recursos provenientes de cooperación internacional o de privados, el procedimiento de la convocatoria para postulación de predios por parte de las entidades territoriales para el desarrollo de obras de infraestructura educativa" y las Responsabilidades de las entidades territoriales en el marco del Plan Nacional de Infraestructura Educativa.

Resolución No. 20223040006915 del 11 de febrero de 2022/ Ministerio de Transporte. "El objeto de la presente resolución es adoptar el Manual de procedimiento para el transporte, manejo y movilización de animales en pie" (...)

La presente resolución rige en "todo el territorio nacional, a todas las personas naturales y jurídicas involucradas en el transporte, manejo y movilización a pie, por vía terrestre y fluvial de animales en pie de las especies bovina, porcina, caprina, ovina, aviar, bufalina, équida y las demás especies de consumo humano."

Así mismo, dispuso que "Las personas naturales y jurídicas involucradas en el transporte, manejo y movilización por vía terrestre y fluvial de animales de las especies bovina, porcina, caprina, ovina, aviar, bufalina, équida y las demás especies de consumo humano, tendrán un término máximo de tres (3) años, contado a partir de la entrada en vigencia de la presente resolución para dar aplicación

a las disposiciones contenidas en el manual de procedimientos para el transporte, manejo y movilización de animales"

Resolución número 40105 del 15 de marzo de 2022/ Ministerio de Minas y Energía. La presente resolución "hace una distribución y asignación de los recursos destinados para ejercer las actividades relacionadas con la fiscalización de la exploración y explotación de los yacimientos y el conocimiento y cartografía geológica del subsuelo para el bienio 2021- 2022". La ejecución de los recursos (...) "estarán a cargo de la Agencia Nacional de Minería (ANM), la Agencia Nacional de Hidrocarburos (ANH) y el Servicio Geológico Colombiano (SGC) o en quien estos deleguen, y deberán atender los lineamientos dispuestos por el Ministerio de Minas y Energía."

Resolución número 319 del 26 de enero de 2022/ Instituto Nacional de Vías. A través de la presente Resolución se adopta el "Manual de Interventoría de Obra Pública, identificado con el código MEPI-MN-1 V.1, a través del cual se presenta la metodología con los instructivos y formatos que servirán de guía de las actividades de seguimiento, control y coordinación en los contratos de obra pública que celebre el Instituto Nacional de Vías."

Las disposiciones establecidas en su texto, rigen "a partir del 1º de febrero de 2022 y deroga las disposiciones que le sean contrarias" y aplica "para todos los contratos de obra e interventoría de obra que suscriba el Instituto Nacional de Vías a partir de su entrada en vigencia, así como, para los contratos de obra e interventoría de obra suscritos por la Entidad con anterioridad a su entrada en vigencia en lo que hace relación a asuntos de carácter procedimental."

Decisiones

Decisión No. 894/ Comunidad Andina de Naciones. A través de la cual se "Faculta a los Países Miembros temporalmente a reducir un determinado porcentaje de los gastos de transporte y/o gastos conexos comprendidos en el primer párrafo del artículo 6 de la Decisión 571 Valor en Aduana de las Mercancías Importadas"

Acuerdos

Acuerdo No. 833 de 2022/ Concejo de Bogotá. Por medio del cual se promueve la construcción y adecuación de cruces seguros en la ciudad de Bogotá D.C. y se dictan otras disposiciones

La Administración Distrital en coordinación con el IDU- y la(s) Alcaldía(s) Local(es) correspondiente(s) "promoverán la construcción de cruces seguros a nivel de acuerdo con los análisis técnicos, garantizando la priorización de la seguridad e integridad de los peatones y de las personas con movilidad reducida promoviendo los medios de transporte sostenibles, la accesibilidad universal, cuando las condiciones así lo permitan, mediante una infraestructura apropiada para las personas con movilidad reducida y en general reconociendo la obligación de ofrecer al peatón alternativas seguras para el cruce a nivel."

La construcción de puentes peatonales o túneles sobre vías vehiculares, se efectuará solo bajo determinadas condiciones establecidas en el acuerdo.

Adicionalmente, se consagra la posibilidad reemplazar los puentes peatonales existentes "por los cruces seguros a nivel, en el marco de la capacidad presupuestal del Distrito, siempre y cuando sean viables una vez se realicen los análisis técnicos respectivos" y se consagra la obligación para Administración Distrital de diseñar una estrategia de comunicación y de pedagogía ciudadana para la materialización del presente Acuerdo.

Acuerdo No. 836 DE 2022. Concejo de Bogotá. "Por el cual se dictan los principios generales, y lineamientos de la política pública del peatón "en Bogotá, primero el peatón" y se dictan otras

disposiciones". En su objeto, se determinó que: "Esta política pública buscará establecer una ciudad caminable y accesible que mejore la calidad de vida de la ciudadanía sobre la base del respeto a la misma". Este acto administrativo señala como principios rectores de la política pública a los siguientes: la planificación urbanística; la corresponsabilidad entre Administración Distrital, ciudadanía y usuarios de los diferentes modos de transporte; Igualdad, generando conciencia de que los peatones son el actor más vulnerable en la vía; Accesibilidad universal, facilitando a las personas con discapacidad permanente o temporal, personas mayores, mujeres embarazadas y niños y la cultura Ciudadana

Circulares

Circular número 20221010000601 del 3 de enero de 2022/ Ministerio de Transporte. En la misma se señala lo siguiente: "se entenderá cumplida la obligación de portar la licencia de tránsito del vehículo y la licencia de conducción, cuando la persona presente al agente de tránsito el documento en físico, o presente el mensaje de datos derivado de la consulta en línea y en tiempo real en el Registro Nacional Único de Tránsito (Runt)." Adicionalmente aclara que la presente circular "no tiene el alcance de ordenar la virtualización de los documentos del asunto. Solamente se emiten orientaciones para coordinar a las diferentes autoridades en cuanto a la interpretación y aplicación de las normas vigentes, para efectos del control en vía realizado en su respectiva jurisdicción."

Conceptos

Concepto C – 668 de 20 de diciembre de 2021/ Colombia Compra Eficiente.

En el presente concepto se analiza "la capacidad residual y su relación con las causales de rechazo de la oferta en los documentos tipo de licitación de obra pública de infraestructura de transporte."

En este sentido, se hace alusión a lo consagrado en "el numeral 3.10 del documento base de obra de licitación para obra pública de infraestructura de transporte –versión 3– establece como requisito habilitante la capacidad residual. En este documento tipo, al menos tres causales de rechazo del numeral 1.15 se relacionan con la capacidad residual como requisito habilitante, esto es, los literales E, H y Z. [...] En ese contexto, las tres causales de rechazo mencionadas tienen el siguiente alcance: i) La causal del literal Z del numeral 1.15 Página 2 de 23 solamente aplica cuando el proponente no informa todos los contratos que tiene en ejecución antes del cierre. Esto se traduce en un deber de cumplir con esta exigencia, sin tener en cuenta la información relacionada en cada uno de ellos. [...]. ii) Lo anterior, sin perjuicio de que para el proponente tenga consecuencias omitir o errar en la información específica de cada contrato –esto es, la cuantía o el plazo, entre otros–, pues la entidad podrá requerirlo para que aclare la información y, en caso de no responder, rechazar la propuesta por la causal que consagra el literal E del numeral 1.15. iii) Lo dicho en los numerales precedentes tampoco descarta la posibilidad de que la entidad rechace la oferta si encuentra configurada la causal establecida en el literal H del numeral 1.15, que aplica cuando el proponente aporta información inexacta, de acuerdo con lo señalado en el numeral 1.11."

Concepto C – 080 de 2022 del 17 de marzo de 2022/ Colombia Compra Eficiente.

En el presente concepto se da respuesta a la siguiente consulta: "¿Es viable concluir que las entidades de régimen especial no les resulta posible acogerse a lo dispuesto en el artículo 8 del decreto 537 de 2020?"

En respuesta a lo anterior, la entidad señala que "las entidades públicas de régimen especial que están exceptuadas de la Ley 80 de 1993 no están sujetas a lo dispuesto en el Decreto Legislativo 537 de 2020, ni tampoco a lo prescrito en el párrafo del artículo 40 de la Ley 80 de 1993 frente al límite a la adición de los contratos, regulado en el inciso segundo del párrafo del artículo 40, que prescribe: «Los contratos no podrán adicionarse en más del cincuenta por ciento (50%) de su valor inicial, expresado éste en salarios mínimos legales mensuales», toda vez que sus destinatarios son las entidades sometidas a la Ley 80 de 1993.

En este sentido, respecto a la adición de los contratos por parte de las entidades de régimen especial, se resalta que son sus manuales de contratación los que eventualmente podrían establecer las formas y límites de la adición de los contratos, en caso de que se establezca alguna regulación al respecto, pues a ellas no le resultan aplicables las disposiciones establecidas en esta materia en el Estatuto General de Contratación de la Administración Pública."

Concepto C – 062 del 16 de marzo de 2022/ Colombia Compra Eficiente.

En el presente concepto se solicita aclarar la manera de utilizar el método de Media ARITMÉTICA ALTA, especialmente la interpretación de las variables que componen la fórmula para calcularla, las cuales fueron adoptadas mediante Resolución 193 de 14 de julio de 2021. En concreto, se analiza la "FORMA DE VERIFICACIÓN Y ASIGNACIÓN DE PUNTAJES POR LA EXPERIENCIA DEL PROPONENTE".

A este respecto concluye que "una vez escogido el método de ponderación de forma aleatoria, si este corresponde a la media aritmética alta, la fórmula prevista en el literal C del numeral 4.1 "FORMA DE VERIFICACIÓN Y ASIGNACIÓN DE PUNTAJE POR LA EXPERIENCIA DEL PROPONENTE" del documento base consiste en la determinación de la media aritmética entre el valor de los promedios de los contratos expresada en SMMLV de la propuesta válida más alta y el promedio aritmético del promedio de los contratos de las propuestas hábiles que no han sido rechazadas y se encuentran válidas". Así entonces "la media aritmética alta es el resultado de dividir entre 2 la suma de dos variables" 1- El valor total corregido del promedio de los SMMLV válidos más alto y 2- El promedio aritmético simple de los promedios de los SMMLV de los contratos aliados de las otras propuestas habilitadas.

En resumen "al calcular la segunda variable referida no se debe incluir el promedio de los SMMLV de la propuesta válida más alta, (...) solo se calcula con el promedio aritmético simple de los promedios de los SMMLV de los contratos válidos <de las otras propuestas habilitadas>"

 <p>Especialización en Derecho de la Infraestructura – Bogotá y Barranquilla</p>	Código SNIES: Bogotá 107605	Teléfono Bogotá: 3419900
	Modalidad: Presencial	Ext 1100, 1101, 1102
	Registro calificado: 190, 15-ene-19, 7 años	
	Duración: 1 año	
	Código SNIES: Barranquilla 107607	Teléfono Barranquilla: (5)
	Modalidad: Presencial	3225081 Cel: 3176436715
	Registro calificado: 1179, 31-ene-19, 7 años	
	Duración: 1 año	

RETOS INSTITUCIONALES EN EL TRANSPORTE AÉREO DE PASAJEROS Juliana Téllez Wilches

Tras La reactivación de la industria, estudios publicados por la OAG (Official Aviation Guide) indican que Colombia se habría logrado posicionar como el tercer país de América Latina con mayor capacidad aérea; superando incluso sus cifras pre-pandemia. Sin embargo, ha sido esta misma reactivación la que ha puesto en evidencia retos importantes en el transporte de pasajeros a las autoridades.

El primer reto importante ha sido, sin duda alguna, los denominados pasajeros disruptivos. El aumento significativo de pasajeros cuyas conductas desconocen los deberes propios de los usuarios del transporte aéreo, llegando incluso a comportar un riesgo para la seguridad aérea, se ha evidenciado alrededor del mundo.

Países como los Estados Unidos, donde la FAA (Federal Aviation Administration) ha reportado mil ochenta y un (1.081) casos de pasajeros disruptivos entre el 13 de enero de 2021 y el 4 de abril de 2022, han adoptado políticas estrictas frente al particular; en el caso estadounidense, se han previsto multas hasta por treinta y siete mil dólares (USD 37.000) e investigaciones criminales ante del departamento federal de investigación (FBI).

En Colombia, pese al aumento de estas situaciones, a la fecha no se han materializado por parte de las autoridades medidas suficientes tendientes solucionar de forma efectiva el conflicto, resultando en múltiples llamados a las autoridades por parte de agremiaciones y transportistas.

Así, existen dos particularidades que deben tenerse en cuenta en materia de pasajeros disruptivos en Colombia: el primero de ellos, cuáles son exactamente las conductas reprochables; y, en segundo lugar, cuál es la autoridad competente para atender la situación.

En lo relativo a las conductas proscritas, el numeral 3.10.2.25.1 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia (RAC) contiene los actos indebidos o contrarios a la seguridad, los cuales pueden entenderse desde una cláusula de prohibición general, como también estudiarse en el listado de conductas consideradas indebidas que incluye dicho numeral.

La cláusula de prohibición general contempla tres escenarios: 1. todas aquellas conductas que atenten contra la seguridad del vuelo o contra la de las demás cosas o personas a bordo o contra la propia seguridad; 2. cualquier conducta que atente contra el orden, la disciplina o la moral a bordo o en los aeropuertos; 3. aquella conducta que de cualquier modo implique molestias a los demás pasajeros.

Lo anterior permite concluir que no todas las conductas indebidas de los pasajeros atentan necesariamente contra la seguridad aérea, situación que conlleva a que la competencia sobre este tipo de conductas resulte compartida entre la Aeronáutica Civil y la Superintendencia de Transporte.

En efecto, el artículo 109 de la Ley 1955 de 2019 determinó que la Superintendencia de Transporte es la autoridad competente para adelantar las investigaciones e imponer las sanciones o medidas administrativas por las infracciones a las normas aeronáuticas en lo referente a los derechos y deberes de los usuarios del transporte aéreo. En contra posición, aclara el mismo artículo, que es la Aeronáutica Civil de Colombia la competente en aquellos asuntos relacionados con la seguridad operacional y seguridad de la aviación civil.

De lo anterior, es posible observar que la ley determinó que es la Superintendencia de Transporte la entidad encargada de investigar y sancionar las infracciones de los deberes impuestos por las normas aeronáuticas a los usuarios del transporte aéreo, salvo cuando estas comporten un riesgo para la seguridad, caso en el cual la autoridad competente es la Aeronáutica Civil de Colombia.

Esta situación permite evidenciar el reto que supone, por parte de las autoridades, en el manejo de las situaciones que interfieren con la seguridad y el adecuado funcionamiento de la actividad aérea. Así mismo, pone en evidencia la falta de claridad en el rol que cumplen las autoridades que interviene en la industria aérea, una situación que amenaza la seguridad jurídica en el sector y que se materializa en otras situaciones tal como sucede con la facultad sancionatoria cuando se incumplen normas de protección al usuario de transporte aéreo.

Efectivamente, tal como lo ha establecido el precitado artículo 109, la Superintendencia de Transporte es competente para adelantar las investigaciones e imponer las sanciones por las infracciones de normas aeronáuticas; a su turno, el artículo 68 de la ley 336 de 1996 establece que el transporte aéreo se rige exclusivamente por: las normas del código de comercio; los reglamentos aeronáuticos dictados por la Aeronáutica Civil; y los tratados, convenios, acuerdos y prácticas internacionales debidamente adoptados por Colombia.

La pregunta que, con ocasión a lo anterior, ha rondado en el ambiente consiste en cuáles son las normas cuyo incumplimiento da lugar a una investigación por parte de la Superintendencia de Transporte, concretamente, si está la Superintendencia de Transporte legalmente facultada para investigar y sancionar a las aerolíneas por las normas contenidas en la ley 1480 de 2011, Estatuto de Protección al Consumidor.

Para dar respuesta a esta situación, lo primero es dilucidar el rol de la ley 1480 a la luz de la normativa aeronáutica. Como bien lo establece el artículo 2 de la precitada ley, las normas previstas en el Estatuto de Protección al Consumidor se aplican suplementariamente en aquellos sectores de la economía respecto de los cuales exista regulación especial. Esto quiere decir, que la ley 1480 aplica a la relación de consumo entre usuarios del transporte aéreo y aerolíneas única y exclusivamente cuando ni código de comercio; ni el RAC, ni los tratados, convenios, acuerdos y prácticas internacionales debidamente adoptados por Colombia, establezcan nada al respecto.

Lo anterior, es un concepto fundamental que no solamente brinda seguridad jurídica a los intervinientes, sino que además tiene implicaciones para Colombia respecto a las obligaciones internacionales que, en virtud de los tratados y convenios adoptados, ha adquirido con la comunidad internacional.

Ahora bien, en lo referente a las facultades de la Superintendencia de Transporte, es importante observar con detenimiento el lenguaje empleado por el artículo 109 de la ley 1955, a tenor literal de la disposición: “[l]a Superintendencia de Transporte es la autoridad competente para velar por la observancia de las disposiciones sobre protección al usuario del transporte aéreo, así como para adelantar las investigaciones e imponer las sanciones o medidas administrativas a que haya lugar por las infracciones a las normas aeronáuticas en lo referente a los derechos y deberes de los usuarios del transporte aéreo (...)”

De lo anterior se infiere que son dos las funciones de la Superintendencia de Transporte: primero, velar por la observancia de las disposiciones sobre protección al usuario de transporte aéreo (1) y; segundo, adelantar las investigaciones e imponer las sanciones o medidas administrativas a que haya lugar por las infracciones a las normas aeronáuticas en lo referente a los derechos y deberes de los usuarios del transporte aéreo (2).

Frente a la primera de sus funciones, es claro que la Superintendencia de Transporte tiene la facultad de velar por la observancia sobre las normas que rigen la protección al usuario de transporte aéreo, incluyendo lo que resulte aplicable de la ley 1480.

Sin embargo, la Superintendencia de Transporte no tiene la facultad de sancionar e investigar las infracciones a la ley 1480, pues su facultad de investigar y sancionar está expresamente limitada a las infracciones de las normas aeronáuticas, es decir, a aquellas normas contenidas en el código de comercio; el RAC; y los tratados, convenios, acuerdos y prácticas internacionales debidamente adoptados por Colombia, las cuales componen de manera exclusiva la normativa aeronáutica, de conformidad a lo previsto en la ley 336 de 1996.

Debe tenerse en cuenta que la facultad de investigar o sancionar por incumplimiento a las normas previstas en la ley 1480 de 2011 recae inicialmente en la Superintendencia de Industria y Comercio, tal como lo dispone el numeral 1 del artículo 59 de este estatuto. De conformidad a lo previsto en esta disposición, la Superintendencia de Industria y Comercio tiene la facultad de dar trámite a las investigaciones por el incumplimiento de lo dispuesto en la ley 1480 e imponer las sanciones respectivas, siempre y cuando esta facultad no haya sido asignada de manera expresa a otra autoridad.

A la luz de lo anterior, quien comporta legalmente la facultad de investigar y sancionar por las normas previstas en la ley 1480 en el sector aeronáutico sigue siendo la Superintendencia de Industria y Comercio, pues la ley 1955 de 2019 limitó la facultad de investigar y sancionar de la Superintendencia de Transporte, expresamente, a las normas aeronáuticas; estando estas taxativamente enunciadas por la ley 336 de 1996.

Del lenguaje empleado por el legislador no es posible arribar a una conclusión distinta, pues el artículo 109 de la ley 1955 de 2019 es enfático en separar la obligación de velar por la observancia de las disposiciones de protección al usuario de transporte aéreo, en la cual se ve inmersa la Ley 1480; de la facultad de investigar y sancionar, encontrándose esta expresamente limitada a las normas aeronáuticas. Sobre todo, teniendo en cuenta que la ley ha incluido una disposición que expresamente establece cuáles son esas normas aeronáuticas bajo la advertencia que son estas normas las que rigen de forma exclusiva el transporte aéreo.

A lo anterior, se suma la exigencia de la ley 1480 de mantener en cabeza de la Superintendencia de Industria y Comercio la facultad de investigar y sancionar por las infracciones cometidas a las normas del Estatuto del Consumidor salvo cuando de manera expresa se haya conferido esta potestad a otra autoridad. Encontrándonos que no solamente no existe una disposición que confiera esta facultad, sino que la norma utilizada para entender que fue transferida a la Superintendencia de Transporte expresamente limita esta competencia de una forma en la que se ve excluida la ley 1480.

Esta disquisición nos lleva a cuestionarnos respecto a la conveniencia de tener tres instituciones con facultades sancionatorias aparentemente disímiles en lo relativo a los derechos y deberes de los usuarios de transporte aéreo, y las vicisitudes que esto representa para la seguridad jurídica de los intervinientes.

De lo anterior, también resulta trascendental que las autoridades conozcan la normativa aeronáutica, pues no es efectiva la protección al usuario del transporte aéreo que se traducen en el aumento injustificado de costos operativos derivados de requerimientos improcedentes o de temas recurrentes por distintas entidades. Esta confusión termina o en temas sobre investigados o en asuntos huérfanos como los pasajeros disruptivos.

Por: Juliana Téllez Wilches. Asociada en Del Hierro Abogados. Abogada de la Universidad del Rosario, LLM de la Universidad de Washington y candidata a LLM en derecho aeroespacial de la Universidad de Mississippi.

**Este texto expresa una opinión personal del autor que no compromete la posición del Departamento de Derecho del Transporte e Infraestructura de Transporte de la Universidad Externado de Colombia.*

Jurisprudencia

Corte Suprema de Justicia. Sala de Casación Civil. Magistrado ponente- Aroldo Wilson Quiroz Monsalvo. Radicación nº 08001-31-03-006-2014-00215-01 Bogotá D.C., 27-04-2022.

Decide la Corte el recurso de casación interpuesto por Alimentos Polar Colombia S.A.S., y otros (los demandantes) frente a la sentencia proferida el 10 de abril de 2019 por la Sala Civil - Familia del Tribunal Superior del Distrito Judicial de Barranquilla, en el proceso verbal promovido contra Harbor Shipping & Trading S.A. y Seaport S.A (los demandados)

Los demandantes celebraron un contrato de transporte con Harbor Shipping & Trading S.A., como armador del buque Chios Wind, a través del cual, este se comprometió a trasladar una cuantía de toneladas métricas y un cargamento de maíz entre los puertos de Ama (Louisiana) y Barranquilla. Los demandantes solicitan que se declare que, Harbor Shipping & Trading S.A. ejecutó sus obligaciones contractuales de forma inapropiada y descuidada, "lo que generó el encallamiento del buque Chios Wind el 19 de mayo de 2011 al ingresar al canal de acceso al puerto de Barranquilla, por lo cual es responsable de los mayores costos de transporte representados en los gastos de salvamento que asumieron Alimentos Polar Colombia S.A.S.". Y en este sentido condenar a Harbor Shipping & Trading S.A. y, solidariamente, a Seaport S.A. como agente marítimo del buque Chios Wind, a pagar a título de indemnización los daños causados a las demandantes. Por su parte, las demandadas se opusieron a las pretensiones y entre otras, propusieron la excepción prescripción de la acción derivada de la avería gruesa.

El Juzgado Sexto Civil del Circuito de Barranquilla, una vez agotadas las fases del juicio, con sentencia de 3 de noviembre de 2017, declaró improbadas las excepciones y accedió a las pretensiones. Al resolver la apelación interpuesta por Seaport S.A., con providencia de 10 de abril de 2019 el superior revocó totalmente la decisión, "declaró fundadas las excepciones de «prescripción de la acción derivada de avería gruesa», «falta de legitimación en causa por activa de los demandantes para hacer uso de la acción de salvamento consagrada en el artículo 1545 C. Co.», y denegó íntegramente el *petitum*."

Lo anterior, de conformidad con los siguientes argumentos "I) Los gastos sufragados por concepto de salvamento hacen parte de la avería gruesa y, por ende, prescribió la acción por haber transcurrido el lapso de un año (art. 1528 C. de Co.); II) las demandantes promovieron la acción de salvamento, prevista para que el salvador obtenga el pago de su labor de salvataje, mas no para que los propietarios de la carga trasladada obtengan la devolución de los gastos que sufragaron por el salvamento, de lo cual se extrae que existe falta de legitimación por activa; III) si se pasan por alto las anteriores consideraciones, lo cierto es que los contratos ajustados por las adquirentes de la carga trasladada en el buque Chios Wind fue de fletamento, no los de transporte en que se erigió la pretensión, y la acción derivada del pacto de fletamento igualmente prescribió."

El Código de Comercio consagró en el artículo 1514 las dos clases de avería que podrían presentarse en la aventura marítima, indicando que podrían ser: "1) Todos los daños que sufra la nave durante la navegación o en puerto, o las mercancías desde el embarque hasta su desembarque, y 2) todos los gastos extraordinarios e imprevistos que deban efectuarse en beneficio de la nave o de la carga, conjunta o separadamente». " en el artículo 1516 y siguientes, "clasificó las averías en dos clases *avería gruesa o común* y *avería particular*", hay avería gruesa común cuando "intencional y razonablemente se hace un sacrificio extraordinario o se incurre en un gasto de la misma índole para la seguridad común, con el fin de preservar de un peligro los bienes comprometidos en la navegación" dichos gastos "estarán a cargo de los diversos intereses llamados a contribuir" esto es, no sólo del armador del buque, también de quienes intervienen en la excursión, ejemplo los propietarios de los bienes trasladados, pues a estos interesa la llegada a puerto en condiciones óptimas, así entonces, "los gastos sufragados por concepto de avería gruesa incluyen los de salvamento, como acertadamente concluyó el juzgador *ad-quem*."

Este pago adicional, consecuencia del salvamento de las mercancías “no implica incumplimiento contractual, en efecto, puede suceder que aun en caso de encallamiento y la superación de este percance, el buque arribe a puerto en los términos acordados, es decir, dentro de la oportunidad convenida y sin que los bienes trasladados sufran mengua,” así como sucedió en el sub iudice.

si las expensas pagadas “tuvieron el propósito preservar de un peligro a los bienes comprometidos en la expedición, dentro de los cuales está el buque y la carga, se trata de la asunción de los costos por concepto de avería gruesa; no de daños, menos generadores de incumplimiento contractual.”

De acuerdo con lo anterior, en el caso concreto, “los gastos erogados por los demandantes -en condición de importadores de la mercancía trasladada o de aseguradores de estos- a raíz de la asistencia o salvamento de que fue objeto el buque Chios Wind, constituyen pago eventual, connatural y adicional al medio de transporte utilizado, derivado de la avería gruesa declarada, en tanto tuvo el fin de preservar del peligro tanto a la nave como a la carga trasladada” Las expensas pagadas a causa del salvamento “no se enmarcan dentro del concepto de daño previsto en el canon 1030 del Código de Comercio derivado de incumplimiento contractual, sino de costos propios de la navegación, como regla de principio. Para las expensas pagadas por el salvamento de la mercancía, el artículo 1520 del Código de Comercio “prevé una acción de repetición contra el responsable del hecho detonante de la declaratoria de avería gruesa, cuando causó perjuicios, pero esto difiere de afirmar que se trata de acción residual de responsabilidad contractual para obtener el retorno de los valores erogados a raíz de la avería gruesa.”

Los demandantes en sus pretensiones solicitaron declarar el incumplimiento del pacto contentivo de la obligación de traslado de los bienes, como fundamento para requerir la devolución de los dineros entregados por concepto de pago de los gastos de avería gruesa, específicamente los de salvamento, por lo cual la acción invocada esta llamada al fracaso toda vez que esos pagos no generaban un incumplimiento del contrato celebrado con la demandada como armadora del buque, que fue lo alegado por las demandantes.

Adicional a lo anterior y como lo afirmo el tribunal en su sentencia, “la acción se encontraba prescrita por aplicación del lapso anual previsto en el canon 1528 del ordenamiento mercantil, el cual prevé que las acciones derivadas de la avería gruesa prescribirán en el lapso de un año, contado a partir de la fecha en que termine el vieja»; todo en razón a que la demanda fue radicada cuando había transcurrido el aludido periodo.”

Finalmente, la corte resuelve no casar y confirma la decisión del tribunal.

TRIBUNAL DE ARBITRAMENTO DE REHABILITACIÓN DE DUCTOS S.A.S. CONTRA AVIATEK S.A.S.

El dos (2) de diciembre de 2019 se suscribió el contrato No. AVI015-19 entre REHABIDUCTOS S.A.S. y AVIATEK S.A.S. cuyo objeto era la ejecución de obras de construcción de facilidades onshore para la instalación de fibra óptica de comunicaciones & sistema de monitoreo de deformaciones en tiempo real en Coveñas, Sucre. REHABIDUCTOS en calidad de convocante solicitó que AVIATEK le cancele el valor total del precio acordado por la ejecución de la fase 1 más el AIU y como pretensión subsidiaria, que le permita terminar y cerrar el porcentaje faltante del contrato. Por su parte, AVIATEK, presentó excepciones de mérito y demandó en reconvencción solicitando la declaración de incumplimiento de las obligaciones contractuales de REHABIDUCTOS S.A.S. y también una indemnización de perjuicios por los valores que tuvo que asumir para ejecutar las actividades no desarrolladas por REHABIDUCTOS S.A.S.

El problema jurídico giró en torno a resolver: (i) ¿Qué parte contractual se encuentra legitimada para pedir la prosperidad de sus pretensiones? (ii) ¿Qué parte contractual incumplió el contrato de obra? (iii) ¿Existió causal de exoneración de responsabilidad por fuerza mayor? (iv) ¿El contrato terminó por decisión unilateral o por vencimiento del plazo contractual?

Para analizar el caso en concreto, el tribunal revisó los siguientes temas:

1. FUERZA MAYOR O CASO FORTUITO

Ningún acontecimiento en sí mismo constituye fuerza mayor o caso fortuito liberatorio con respecto a una determinada obligación contractual. *"La cuestión de la fuerza mayor no es una cuestión de clasificación mecánica de acontecimientos. Cuando de tal fenómeno jurídico se trata, no sólo hay que examinar la naturaleza misma del hecho, sino indagar también si éste reúne, con respecto a la obligación inejecutada, los siguientes caracteres: a) No ser imputable al deudor; b) No haber concurrido con una culpa de éste, sin la cual no se habría producido el perjuicio inherente al incumplimiento contractual; c) Ser irresistible, en el sentido de que no haya podido ser impedido y que haya colocado al deudor – dominado por el acontecimiento- en la imposibilidad absoluta (no simplemente en la dificultad ni en la imposibilidad relativa) de ejecutar la obligación; d) Haber sido imprevisible, es decir, que no haya sido lo suficientemente probable para que el deudor haya debido razonablemente precaverse contra él, aunque por lo demás haya habido con respecto al acontecimiento de que se trate, como lo hay con respecto a toda clase de acontecimientos, una posibilidad vaga de realización. (Corte Suprema de Justicia, 1935)"*

2. ANÁLISIS DE LA FUERZA MAYOR POR PANDEMIA – COVID – 19

El tribunal señala que el presupuesto del requisito del factor externo de la fuerza mayor es que el hecho no pueda ser imputable al deudor incumplido, y que en el caso del COVID 19 este presupuesto se cumple toda vez que los efectos de la declaración del aislamiento preventivo obligatorio es algo que no estuvo en poder de ninguna de las partes contractuales en el contrato de obra. Además, considera que fue irresistible y jurídicamente ajeno al deudor como quiera que no era el competente para controlar la expansión y la propagación del virus, ni estaba llamado a tomar medidas para evitar la pandemia.

Luego el tribunal procede a analizar:

1. El incumplimiento por parte del contratista

El tribunal consideró que si bien la pandemia por COVID-19 cumple los requisitos de la fuerza mayor por ser un hecho imprevisible, irresistible y externo, no tiene el alcance para liberar la responsabilidad del contratista por la no entrega oportuna, con calidad y a satisfacción porque de conformidad con el cronograma del contrato, las actividades debían ser ejecutadas en la fase 1, la cual debía cumplirse el 30 de enero de 2021 y el Gobierno Nacional ordenó el aislamiento preventivo el 23 de marzo de 2020. En ese orden de ideas, no existe el nexo de causalidad, por ausencia de relación entre un hecho imprevisto que ocurre el 23 de marzo de 2020 y la actuación del contratista, quien desde el 30 de enero de 2020 tenía la obligación de entregar las actividades de la fase 1. Es evidente que los hechos manifestados por REHABIDUCTOS tuvieron ocurrencia en fecha posterior al 30 de enero de 2020, que es la establecida en el cronograma del contrato para el cumplimiento de la obligación de hacer la entrega de la totalidad de los documentos denominados entregables con calidad y a satisfacción de AVIATEK S.A.S.

2. Terminación del contrato por vencimiento del plazo contractual

El tribunal resolvió que, de acuerdo con las pruebas recaudadas relacionadas con el plazo de ejecución pactado, las fechas de inicio y terminación son ciertas y no se suspendió el contrato por ningún mecanismo. Así las cosas, y de conformidad con el artículo 1551 del Código Civil, el plazo del contrato es expreso porque se estableció por voluntad de las partes en 120 días calendario contados desde el acta de inicio del contrato de fecha 18 de diciembre de 2019. Por lo anterior, el tribunal concluye que el contrato terminó por vencimiento del plazo contractual.

Finalmente, el tribunal resuelve declarar que AVIATEK S.A.S. pague a REHABIDUCTOS el valor total del precio acordado por haberse encontrado probado que AVIATEK S.A.S. recibió a satisfacción ciertos entregables, pero en todo caso se descontó de la condena el valor efectivamente pagado a SERVICIONAL por la ejecución del entregable que no fue entregado por REHABIDUCTOS y negó la pretensión subsidiaria por inexistencia del objeto ya que se probó que AVIATEK contrató a la empresa SERVICIONAL para la ejecución de los estudios no entregados por REHABIDUCTOS.

Consejo de Estado. Sección Cuarta. Consejera Ponente: Estella Jeannette Carvajal Basto. Radicación No. 76001-23-33-000-2013-00393-01 (23578). Bogotá D.C., veinticinco (25) de noviembre de dos mil veintiuno (2021).

Demandante: Comercializadora de Carnes la Sevillana SAS

Demandado: DIAN

En el presente caso la Sala decide el recurso de apelación interpuesto por la entidad demandada contra la sentencia del 20 de febrero de 2017, proferida por el Tribunal Administrativo del Valle del Cauca, Sala Segunda de Decisión Oral, que en la parte resolutive dispuso **DECLARAR** la nulidad de las Resoluciones No. 01 88 241 06 39 0012 del 7 de septiembre de 2012 y 1 00 223 10191 del 17 de diciembre de 2012, mediante las cuales la **DIAN profirió Liquidación Oficial de Corrección de la Declaración de Importación identificada con el autoadhesivo** número 23030014818271 del 8 de abril de 2009. En segundo lugar, determino que, a título de restablecimiento del derecho, **se declara** la firmeza de la declaración de importación ya mencionada

En este sentido "Corresponde a la Sala decidir la legalidad de los actos administrativos mediante los cuales la DIAN modificó la Declaración de Importación con Autoadhesivo No. 23030014818271 del 8 de abril de 2009, porque consideró que la mercancía importada debía pagar un arancel del 80% y no del 12%." Para abordar la presente situación "se debe determinar si al realizarse el endoso en propiedad del documento de transporte -conocimiento de embarque-, el certificado de origen expedido a nombre del endosante no tiene validez para demostrar el origen de la mercancía. En el evento que dicho certificado pueda soportar el origen de las mercancías, se debe establecer si en este caso cumple los requisitos que consagra el Anexo IV del ACE 59 para aplicar el tratamiento preferencial, respecto de la mercancía originaria de Paraguay."

Así entonces se indica que "El conocimiento de embarque es un contrato de transporte internacional estandarizado que contiene la declaración general de las mercancías transportadas, regulado por el artículo 767 y siguientes del Código de Comercio, tiene varias funciones comerciales y crediticias como ser un título representativo de las mercancías embarcadas, que le atribuye a su tenedor legítimo la posesión inmediata y documentada de las mercancías y la facultad de disponer de estas mediante la negociación del título, así como ser documento probatorio de la carga."

En relación con el endoso en propiedad del conocimiento de embarque, "esta Sección ha indicado que «es un acto jurídico cambiario **independiente**, mediante el cual se transfieren los derechos sobre la mercancía allí relacionada, que pueden ser absolutos, cuando se hace en propiedad y se traslada el dominio, o limitados si se hace en procuración o garantía»¹ [Negrilla original]."

Conforme a lo anterior "cuando se endosa en propiedad el conocimiento de embarque, se transfieren todos los derechos sobre la mercancía que representa y al atribuírsele al tenedor legítimo la **posesión documentada** de la mercancía implica que el endosatario posee **todos los documentos que las soportan**, entre los que se encuentra el certificado de origen de la mercancía expedido a nombre del endosante y, por consiguiente, dicho documento tendrá la **función de demostrar el origen de la mercancía**."

En síntesis y conforme al artículo 628 del Código de Comercio, "si la mercancía que representa el conocimiento de embarque contiene algún tratamiento preferencial, al momento de endosarse en propiedad, dicho tratamiento se le transfiere al endosatario, puesto que con el endoso no solo se traslada el derecho real de propiedad sobre las mercancías sino, también, los demás derechos accesorios, como es el caso del beneficio arancelario que estas tienen por su origen."

Como consecuencia del endoso del documento de transporte, "es entendible que no se consigne el nombre del importador, porque en la declaración juramentada de origen lo que se certifica es que esa mercancía fue hecha, confeccionada o creada en un país determinado, por ende, lo que se torna relevante es el nombre del proveedor del exterior, quien será el que concrete la compraventa

¹ Sentencia del 18 de febrero de 2016, Exp. 19041, C.P. Jorge Octavio Ramírez Ramírez.

internacional, más no los posteriores poseedores legítimos de la mercancía.”(...) “De acuerdo con lo analizado, se concluye que en este caso procede la aplicación del tratamiento preferencial establecido en el ACE No. 59 para el año 2009, sobre la mercancía importada clasificada en la subpartida 02.02.30.00.90 «KILOS DE CARNE VACUNA CONGELADA DESHUESADA PARA CONSUMO HUMANO», cuyo arancel aplicable es del 12%, por ser originaria de la República de Paraguay, razón por la cual, no prospera el recurso de apelación interpuesto por la DIAN, siendo lo procedente confirmar la sentencia apelada.”

De acuerdo con lo expuesto se decide **confirmar** la sentencia del 20 de febrero de 2017, proferida por el Tribunal Administrativo del Valle del Cauca, Sala Segunda de Decisión Oral.

**TRIBUNAL ARBITRAL UNIÓN TEMPORAL DESARROLLO VIAL DEL VALLE DEL CAUCA Y CAUCA -UTDVCCVs.
AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA - ANI**

Convocante: UTDVCCVs.

Convocada: ANI

El 29 de enero de 1999 entre -INVÍAS- y la UNIÓN TEMPORAL DESARROLLO VIAL DEL VALLE DEL CAUCA Y CAUCA, se celebró el denominado “CONTRATO DE CONCESION No. 5 DE 1999 para la construcción, rehabilitación, operación y mantenimiento de la malla vial del valle del cauca y cauca”. El objeto del contrato, fue el otorgamiento al Concesionario de una concesión para que realice, por su cuenta y riesgo, los estudios y diseños definitivos, las obras de construcción, y rehabilitación y mejoramiento, la operación y mantenimiento, la prestación de servicios y el uso de los bienes de propiedad del INVÍAS dados en concesión, para la cabal ejecución del Proyecto Vial denominado MALLA VIAL DEL VALLE DEL CAUCA Y CAUCA, bajo el control y vigilancia del INVÍAS.

Como preludeo al estudio de las pretensiones, el tribunal realizó un estudio acerca de la definición, elementos esenciales y características de los contratos de concesión evidenciando como se presentan estos, en el presente caso.

Lo primero por anotar en relación con los contratos de concesión en general es que corresponden a una especie contractual típica propia del derecho administrativo, por cuanto su definición y régimen jurídico están contemplados en el Estatuto General de Contratación de la Administración Pública. Específicamente, el numeral 4º del artículo 32 de la Ley 80 de 1993 se encarga de fijar la noción de la concesión.

Esta definición contempla los elementos esenciales del negocio jurídico, a saber: (i) la ejecución del contrato por cuenta y riesgo del concesionario; (ii) el control y la vigilancia de la ejecución del contrato en cabeza de la entidad concedente; (iii) la remuneración en favor del concesionario, que puede revestir varias formas y provenir de diversas fuentes, dejando su establecimiento en últimas a la autonomía de la voluntad y al acuerdo de las partes; y, (iv) la reversión de las obras o bienes públicos dados en concesión en favor de la entidad concedente, quien debe conservar la titularidad, tenencia y posesión de tales obras y bienes al finalizar el negocio jurídico, aunque ello no se exprese en el acuerdo de voluntades (art. 14.2 y 19 de la Ley 80 de 1993).

La jurisprudencia y doctrina coinciden en afirmar que allí se encuentran previstas tres modalidades distintas de concesión: concesión de un bien público, concesión de un servicio público y concesión de obra pública. Con precisión, el Contrato de Concesión 005 de 1999 se encuadra en la última de estas modalidades. Concretamente, atendiendo a su objeto, se trata de un contrato de concesión de obra pública de infraestructura vial, en los términos de los artículos 30 y siguientes de la Ley 105 de 1993.

Entre los hechos, pretensiones y decisiones del tribunal, se destacan los siguientes:

1- Se reclama específicamente el reconocimiento de que la convocante ejecutó actividades de mitigación para la atención de los derrumbes causados en el sector de la Agustina consecuentemente se solicita que la convocante tiene derecho constitucional, legal y contractual

a recibir el pago de la totalidad de las sumas correspondientes a las obras, actividades e inversiones a que se refiere la pretensión.

La solicitud bajo estudio se enmarca en la ola invernal ocurrida en la Región Pacífica en el sector de la Agustina – de la cual no hay discusión-, concretamente, el debate giró en torno a si las actividades que la convocante manifiesta haber llevado a cabo en el Tramo 1 del Proyecto Vial, a raíz del acaecimiento de aquel fenómeno meteorológico, deben ser reconocidas o no por la convocada. En oposición a esta pretensión la convocada alegó la excepción “Riesgos del concesionario en materia de caso fortuito y fuerza mayor”

EL tribunal dispone que, al distribuirse los riesgos contractuales, las partes del contrato estatal no están habilitadas para disponer un traslado ilimitado e indeterminado de todas las peripecias que puedan ocurrir a lo largo de la ejecución del contrato, sino que los riesgos susceptibles de ser asignados son aquellos comprendidos dentro del álea normal y previsible del objeto contractual. Vista desde la perspectiva de los principios de la función administrativa, la distribución de riesgos es un desarrollo del principio de planeación, puesto que implica que la entidad contratante durante la fase precontractual, esto es, en elaboración de los estudios previos y del análisis de viabilidad y conveniencia del proyecto involucrado en el objeto contractual, debe tomar en cuenta los diferentes tipos de riesgos que puedan producirse durante la ejecución del contrato y, así, proceder a proyectar los posibles efectos adversos que su ocurrencia pueda desencadenar. Igualmente, la distribución de riesgos implica de suyo que los mismos sean asignados a la parte que esté en mejor capacidad de gestionarlos.

Una distribución de riesgos cuya identificación o estimación no sea razonablemente posible desvirtuaría la naturaleza jurídica onerosa y conmutativa propia de los contratos estatales, incluido, desde luego, el de concesión, transformándolos en negocios jurídicos aleatorios. Más aún, una asignación de riesgos no cuantificables o imprevisibles constituiría una transgresión del principio de transparencia y, particularmente, de las reglas sobre la imposibilidad de que en los pliegos se incluyan exenciones de responsabilidad y se formulen ofertas de extensión ilimitada (art. 24.5 Ley 80 de 1993). Con fundamento en estas precisiones, es suficientemente claro que las cláusulas del contrato no pueden ser interpretadas en el sentido de dejar toda todos los riesgos de esta índole en cabeza del Concesionario, más aún cuando no se observa que haya habido una clara y concreta identificación y cuantificación de los riesgos que debía asumir la Concesionaria, sino una atribución generalizada, ilimitada e indeterminada de los mismos.

El derrumbe ocurrido en la Agustina configura un caso fortuito o fuerza mayor (art. 64 del Código Civil), por la dimensión del mismo y su condición de ser imprevisible e irresistible. Con otras palabras, se configuró un álea extraordinaria que no puede ser atribuida a la concesionaria. Con fundamento en lo expuesto se accede a la pretensión con la precisión de que se trató de un hecho ocasionado por un caso fortuito que ha de reconocerse con base en lo estipulado en la cláusula 53.3. del contrato.

2- Declarar que en ejecución del contrato y en beneficio de la ANI, la convocada realizó obras y actividades adicionales con motivo de catorce atentados terroristas ocurridos.

En el proceso se probó que, efectivamente: a) se presentaron los atentados; b) oportunamente se informaron al Interventor y en la mayoría de los casos al ente contratante y se aprobaron los presupuestos; c) se ejecutaron las obras con acompañamiento o aval del Interventor; d) se tramitaron cuentas que a decir de la convocada, en algunos casos y en términos genéricos, no cumplieron con los presupuestos contractuales al no agotar el requisito contractual previsto en el numeral 53.3 de la cláusula 53 del contrato de estar “debidamente documentada”. e) no se pagaron las obras realizadas por el contratista.

En razón de lo anterior, se declarará que el saldo a reconocer por la ANI al Concesionario por concepto de los costos de ejecución invertidos en reparar la infraestructura vial afectada por atentados terroristas e intereses sobre los valores adeudados a una tasa de DTF más cinco puntos porcentuales (5%), de acuerdo con lo previsto en el contrato.

3- Declarar que el tribunal es competente para liquidar el contrato.

Sobre la liquidación del contrato estatal, el artículo 60 de la Ley 80 de 1993, establece que "Los contratos de tracto sucesivo, aquellos cuya ejecución o cumplimiento se prolongue en el tiempo y los demás que lo requieran, serán objeto de liquidación". De conformidad con lo anterior, se concluye que el Contrato de Concesión 005 de 1999 requiere de su liquidación, la cual debe hacerse con observancia de lo dispuesto en el Contrato, en la Ley 80 de 1993 y en la Ley 1150 de 2007.

De otra parte, el inciso final del artículo 1º de la Ley 1563 de 2012 establece tácitamente que los tribunales arbitrales pueden conocer de la liquidación de contratos estatales al decir: "En los tribunales en que intervenga una entidad pública o quien desempeñe funciones administrativas, si las controversias han surgido por causa o con ocasión de la celebración, desarrollo, ejecución, interpretación, terminación y liquidación de contratos estatales, incluyendo las consecuencias económicas de los actos administrativos expedidos en ejercicio de facultades excepcionales, el laudo deberá proferirse en derecho". (Subraya el Tribunal).

A su turno, en la cláusula compromisoria insertada en el Contrato de Concesión 005 de 1999, sobre las materias que serían de conocimiento de los árbitros se estableció que se trataría de "Cualquier divergencia que surja entre las partes con ocasión de la celebración, ejecución o liquidación de este Contrato" (destaca el Tribunal). De lo antes expuesto se concluye, en términos generales y abstractos, que el Tribunal es competente para liquidar el Contrato de Concesión 005 de 1999 y, por lo tanto, se accederá a la pretensión.

Consultar laudo completo en:
<https://bibliotecadigital.ccb.org.co/bitstream/handle/11520/27784/121886%20UNI%c3%93N%20TEMP%20ORAL%20DESARROLLO%20VIAL%20DEL%20VALLE%20DEL%20CAUCA%20Y%20CAUCA%20VS.%20ANI%2005%2004%202022.pdf?sequence=1&isAllowed=y>

Noticias

Fondos de pensión invertirán \$4,5 billones en nuevos proyectos de infraestructura

"Tras una reunión entre el presidente de la República, Iván Duque, y la Asociación Colombiana de Administradoras de Fondos de Pensiones y de Cesantía (Asofondos), se dio a conocer que \$4,5 billones del ahorro de los trabajadores será destinado a financiar nuevos proyectos de infraestructura. Según lo comunicado por el Gobierno, esto se hace con el objetivo de que" "el país aumente la cobertura vial y conectividad de nuestra nación.

Con este monto, se completa un portafolio de financiamiento a proyectos que supera los \$9 billones y que se acerca a un punto del Producto Interno Bruto (PIB). A esto se suma la inversión que adelantan los fondos en empresas que trabajan en el desarrollo de infraestructura, interconexión, desarrollo y proyectos energéticos, lo que completa un capital de \$33 billones.

(...)

Tomado textual de: <https://www.larepublica.co/finanzas/fondos-de-pension-invertiran-45-billones-en-nuevos-proyectos-de-infraestructura-3337396>

Obras 4G se acercan al 70% de ejecución al cierre del primer trimestre

"Al cierre del primer trimestre del año, la Cámara Colombiana de la Infraestructura (CCI) reveló que la totalidad del programa de concesiones viales de cuarta generación 4G con corte a 31 de marzo de 2022 alcanza una ejecución del 64,8%.

De las 29 obras, la CCI destaca las iniciativas que conforman el programa, las vías Girardot-Honda-

Puerto Salgar; Puerta de Hierro- Cruz del Viso-Palmar de Varela; la Autopista Conexión Pacífico 2 Bolombolo-La Pintada-Primavera; Cartagena-Barranquilla (Circunvalar de la prosperidad) y Vías del Nus Bello-Alto de Dolores, todas ellas con un índice de ejecución del 100%.

Finalmente, el vocero de la CCI, además destacó la buena marcha de las concesiones del Bicentenario (5G).

(...)

"Así quedó demostrado luego de la reciente firma del contrato de Accesos Norte 2 y del acta de inicio del proyecto ALO Sur, dos obras estratégicas para la movilidad de la capital del país y las cuales hacen parte de las denominadas concesiones del Bicentenario", manifestó Caicedo.

Tomado textual de: <https://www.portafolio.co/economia/infraestructura/obras-4g-se-acercan-al-70-de-ejecucion-al-cierre-del-primer-trimestre-563787>

Navegabilidad del río Magdalena, una industria por desarrollar

"De acuerdo con el BID Invest, en Colombia, el modo carretero representó el 62 % de la inversión en infraestructura de transporte en 2002, 2010 y 2019, y el modo fluvial tuvo una participación de alrededor del 1 % en el total de carga movilizada en el 2014, según la publicación *El transporte modal de carga fluvial: un estudio de la reactivación del Río Magdalena*.

Expertos como Clara Robledo, asociada senior de la firma Mendoza, aseguran que se debe volver a fijar la atención en el río como principal medio de transporte o por lo menos seguirlo desarrollando hasta un nivel que le permita competir con las modalidades terrestres y aéreas.

Tomado textual de: <https://www.semana.com/economia/inversionistas/articulo/navegabilidad-del-rio-magdalena-una-industria-por-desarrollar/202222/>



Departamento de Derecho del Transporte e Infraestructura del Transporte.

Director: Manuel Guillermo Sarmiento García.

Coordinadora: Geisel Yulieth Vera Díaz.

Docente investigador: Bernardo Javier Puetaman Baquero.

Asistente de investigación: Jeffrey Juliam Pantano Carrillo

Secretaría: Lina Paola Sánchez Varón

Para más información los invitamos a visitar nuestro blog:
<http://dertransporte.uexternado.edu.co>

Universidad Externado de Colombia | **BLOG DEL TRANSPORTE**
Centro de Estudios de Derecho del Transporte