

Universidad Externado de Colombia

DICIEMBRE-2023

# BOLETÍN VIRTUAL

DEPARTAMENTO DE DERECHO DEL TRANSPORTE E INFRAESTRUCTURA DE  
TRANSPORTE





## Departamento de Derecho del Transporte e Infraestructura del transporte:



**Director:** Manuel Guillermo Sarmiento García  
**Coordinadora:** Lina Paola Sanchez Baron  
**Asistente de Investigación:** María Camila Cubillos Sánchez  
**Auxiliar de Investigación:** Giovanni Roperó Martínez  
**Monitores:** Cristóbal Julián Buitrago y  
Angélica María Fernández

---

**Facebook:** Derecho del Transporte e Infraestructura.

**Instagram:** @dertransporteeinfraestructura.

**Twitter:** @DertransporteEI.

**LinkedIn:** Departamento de Derecho del Transporte e Infraestructura.

---

# Editorial

**María Camila Cubillos Sánchez y  
Giovanni Roperó Martínez**

**Asistentes de investigación del Departamento**

## **La Infraestructura de Transporte Intermodal en Colombia: ¿una oportunidad para la interconexión sostenible del país?**

El desarrollo de la infraestructura de transporte constituye un pilar fundamental para el avance económico, social y la interconexión efectiva entre las distintas regiones del país en consideración a sus desafíos geográficos, ambientales y culturales. De forma que la interrelación de los medios de transporte carretero, férreo, fluvial, marítimo y aéreo mediante estrategias técnicas e innovadoras resulta en una medida imperativa para afrontar los retos de la movilidad.

En este contexto, Colombia tiene la obligación de lograr la colaboración eficaz entre el gobierno, el sector privado y la sociedad civil con la finalidad de consolidar sistemas de transporte interconectados que garanticen la eficiencia, sostenibilidad y equidad del servicio para la conformación de un país más próspero y conectado.

Con el ánimo de formular los lineamientos para el fortalecimiento del transporte, el pasado 22 de noviembre del 2023 se expidió el Plan Maestro de Transporte Intermodal (PMTI) en el que se incluye, de forma especial, propuestas inmediatas para el avance de los corredores férreos y fluviales en articulación con la red de transporte de carretera, los principales puertos marítimos y las centrales logísticas. Logrando, con ello, la diversificación en la inversión para la mejor integración de los distintos medios de transporte para la conducción de pasajeros y mercancías.

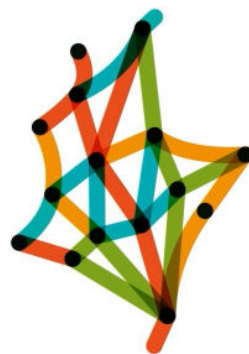
Así en el presente PMTI fueron establecidos cinco (5) acciones prioritarias para lograr la intermodalidad en el transporte:

Para el transporte férreo, el plan se enfoca en crear un entorno propicio para el desarrollo ferroviario, promoviendo la participación privada y fomentando trenes de cercanías en entornos urbanos, acorde con los nuevos proyectos de infraestructura como el Metro de Bogotá; Regiotram del Occidente y Norte y la estructuración de los trenes de alta velocidad entre las ciudades primarias del país; en el ámbito fluvial y marítimo, se propone mejorar las condiciones de navegabilidad, infraestructura y embarcaciones, considerando variables como cambios climáticos y su impacto en cuencas hidrográficas para cada región, dado que en algunos zonas del país este tipo de transporte tiene un rol primario en la movilidad y hace parte fundamental para la exportación e importación de mercancías.

En cuanto al transporte aéreo, se propone fijar planes de acción a corto, mediano y largo plazo para modernizar los servicios de navegación para hacer frente al crecimiento del tráfico aéreo de pasajeros y mercancía; y, finalmente, en el transporte por carretera, se prioriza el desarrollo de concesiones de 5G, asegurando la sostenibilidad de las inversiones a través de programas de mantenimiento y rehabilitación integral.



La generación de recursos financieros para llevar a cabo las acciones planificadas en cada modalidad de transporte representa un desafío significativo ya que en la distribución modal del sector de transporte, las inversiones en infraestructura vial predominan. Según datos proporcionados por el Ministerio de Transporte, durante la implementación del Plan Maestro de Transporte Intermodal (PMTI) en 2015, la distribución de asignaciones por modo fue la siguiente: un 89,4 % se destinó al modo carretero, un 6,31 % al modo aéreo, y un 1,84 %, 0,21 % y 2,2 % a los modos férreo, fluvial y marítimo, respectivamente. Lo que implica un traslado de recursos para los modos de transporte poco explorados. Así mismo, de acuerdo con el análisis de inversiones del sector transporte, en los últimos 6 años, se identifica que la inversión pública ha sido del orden del 39 % y la privada del 61%. Es relevante señalar que la inversión privada en infraestructura vial ha enfrentado dificultades, ya que los contratos de Asociaciones Público-Privadas (APP) que no requieren desembolso de recursos públicos han sido terminados anticipadamente debido a la incapacidad del modo carretero para generar ingresos suficientes para la recuperación de la inversión y el mantenimiento de la vía.



**2021-2051**  
**Plan Maestro**  
**Transporte**  
**Intermodal**  
Convergencia, Resiliencia y Eficiencia

Dentro del marco del Plan Maestro de Transporte Intermodal 2021-2051, se han explorado propuestas de posibles fuentes de financiamiento, como: (i) la contribución de valorización; (ii) recalificación y optimización de las fuentes de pago y financiación que se tienen alrededor de los proyectos de APP, que se encuentra en etapa de operación y que en el corto y mediano plazo estarían finalizando; (iii) la promoción y gestión de tributos adicionales; (iii) fondos de inversión; (iv) cofinanciación; (v) regalías. Sin embargo, ninguna de las alternativas propuestas explora los esquemas de retribución aplicables a cada modo de transporte, dejando un vacío material en la forma en que se recaudará los fondos que serán capaces de recuperar la inversión y harán posible el pago de las obligaciones que se adquieran con las bancas de inversión y las deudas subordinadas.

Es fundamental abordar con precisión los esquemas de retribución en cada modalidad de transporte, dado que el Plan Maestro de Transporte Intermodal (PMTI) se enfoca principalmente en el desarrollo de la infraestructura de transporte a través de la participación del sector privado mediante la adopción de esquemas de Asociaciones Público-Privadas (APP). A pesar de que el plan propone fuentes de financiamiento principales, como el desembolso de recursos públicos mediante regalías, impuestos, tasas y contribuciones, este enfoque descuida la problemática real y las alternativas disponibles para el inversionista privado en proyectos que prescindan de recursos públicos.

La infraestructura de transporte intermodal en Colombia emerge como una oportunidad clave para lograr la interconexión sostenible del país, abordando desafíos geográficos, ambientales y culturales. El Plan Maestro de Transporte Intermodal (PMTI) 2021-2051 establece directrices para fortalecer distintos modos de transporte, destacando acciones prioritarias para la integración efectiva. A pesar de estos avances, la asignación de recursos financieros presenta un desafío significativo puesto que el análisis de inversiones revela una disparidad en la asignación de fondos, con una marcada concentración en el modo carretero y la inversión privada se ha visto afectada y desincentivada por la imposibilidad de recaudar el suficiente dinero que permita retornar la inversión y dar cumplimiento a las obligaciones adquiridas.

El plan es coherente en fijar los aspectos fundamentales de mejora e integración de cada uno de los medios de transporte; sin embargo, la omisión de un análisis en los esquemas de retribución puede eventualmente generar un riesgo significativo para alcanzar los objetivos y desafíos delineados en el Plan Maestro de Transporte Intermodal 2021-2051, comprometiendo la efectividad de su implementación y la consecución de una infraestructura de transporte verdaderamente interconectada y sostenible para Colombia.

**¡Feliz Navidad y próspero año nuevo les desea el Departamento de Transporte e Infraestructura de Transporte de la Universidad Externado de Colombia!**

# CONSTRUIR, VOLAR Y NAVEGAR



**DEPARTAMENTO DE DERECHO DEL TRANSPORTE E INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE**

Bienvenidos a **CONSTRUIR, VOLAR Y NAVEGAR**, el podcast que te lleva al mundo de la infraestructura y el transporte. En cada sesión viajaremos juntos a través del complejo e interesante mundo de los diferentes modos de transporte, la red de carreteras y autopistas, los ferrocarriles, puertos y aeropuertos que mantienen a nuestro país económica y socialmente activo y a nuestras ciudades en movimiento.

Exploraremos los aspectos más interesantes y vitales de la infraestructura y el transporte moderno, desde megaproyectos de construcción de infraestructuras viales y férreas que cambian la forma en que nos desplazamos, las decisiones que han emitido los tribunales arbitrales en las controversias más complejas del país, hasta las últimas innovaciones tecnológicas que están transformando nuestras ciudades.



Escúchanos [aquí](#)

## NUEVO EPISODIO



Construir, Volar y Navegar es un podcast sobre el Derecho de Transporte e Infraestructura de Transporte en el que analizamos junto con expertos en la materia una visión profunda sobre los desafíos legales que rodean a los distintos modos de transporte y la estructuración de los mayores proyectos de infraestructura de transporte en el país.

En nuestro primer episodio, el Dr. Manuel Guillermo Sarmiento, Director del Departamento de Derecho del Transporte e Infraestructura de Transporte, y el Dr. Álvaro Durán, estructurador legal de la primera línea del metro, se unieron para compartir sus perspectivas sobre el proyecto de transporte más esperado de la ciudad: El Metro de Bogotá.

Durante el episodio, el Dr. Durán, compartió su perspectiva sobre los desafíos para la estructuración legal de los proyectos de infraestructura de transporte, analizando algunos detalles sobre la ejecución en la licitación, la contratación y la ejecución del proyecto, especialmente, durante su labor como estructurador legal del Metro de Bogotá.

Uno de los aspectos principales del episodio se centró en la posibilidad de modificar bilateralmente el objeto contractual de la primera línea del Metro de Bogotá, dado las declaraciones de algunos políticos sobre su ejecución actual y la necesidad de modificar aspectos sustanciales en el contrato, por ejemplo, asegurar que parte del proyecto sea subterráneo y no elevado. Lo anterior, analizando los principios de la contratación estatal y su regulación particular en el proyecto del Metro de Bogotá.



Escúchanos [aquí](#)

# INTENSIFICACIÓN EN INFRAESTRUCTURA Y TRANSPORTE



## ¡TE ESPERAMOS!

Los estudiantes explorarán el emocionante universo del desarrollo de la infraestructura en diferentes modos de transporte. Analizaremos a fondo la normativa que regula los aspectos legales, técnicos, financieros y operativos que hacen posible la movilidad del presente y del futuro.

Nuestro programa se centra en:

1. Desarrollar pensamiento crítico y resolver problemas en el sector del transporte e infraestructura.
2. Estudiar la normativa de Asociaciones Público Privadas y su evolución legal.
3. Comparar APP con mecanismos de obra pública tradicional y concesiones.
4. Analizar proyectos de infraestructura exitosos y desafiantes en el país.

# SEMINARIO EN DERECHO DE LA INFRAESTRUCTURA



Entenderás el ciclo de desarrollo de infraestructura.



Adelántate a contratación estatal y entiende los procesos de selección



Mejorarás en la comprensión de proyectos de infraestructura.



El seminario se basará en el estudio de casos nacionales e internacionales



Aprende a estructurar proyectos de APP

**¿ESTÁS EN TERCER AÑO DE DERECHO? INSCRIBETE A NUESTRO SEMINARIO**



## Inscripciones abiertas



## ESPECIALIZACIÓN INTERNACIONAL EN DERECHO DEL TRANSPORTE

[dertransporte@uexternado.edu.co](mailto:dertransporte@uexternado.edu.co)

Es una Especialización que 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.

**Horario:** Una visita mensual durante cuatro días: Miércoles, jueves y viernes de 7:00 a.m a 6:00 p.m. y sábado de 7:00: a.m. a 1:00 p.m.

**Valor:** \$20.969.000

**Duración:** 1 año

# PROGRAMAS DE POSGRADO



## Especialización en Derecho de la Infraestructura

Bogotá D.C. y Barranquilla

*Es la única que se ofrece en el país. 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.*

**Horario:** Una visita mensual durante cuatro días: Miércoles, jueves y viernes de 7:00 a.m. a 6:00 p.m. y sábado de 7:00: a.m. a 1:00 p.m.

**Modalidad:** Presencial.

**Valor:** \$20.534.000

**Código SNIES:** Bogotá 107605.

**Duración:** Un año.

Total de horas: 300.

**Dirigido a:** Abogados, ingenieros, economistas, administradores de empresas y profesionales afines.

---

### Aspectos metodológicos:

- Cátedra magistral.
  - Seminarios.
  - Talleres de casuística.
  - Talleres de jurisprudencia.
-

# Contenido

Leyes	12
Proyectos de Ley	13
Resoluciones	17
Circulares	20
Doctrina	21
Eventos	30
Jurisprudencia	31



# Normatividad

## **Ley 2320 de 2023 “POR MEDIO DE LA CUAL SE MODIFICA LA LEY 99 DE 1993 Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”**

El objeto de la presente ley es modificar el artículo 111 de la Ley 99 de 1993 en lo que se refiere a la adquisición, restauración, rehabilitación y recuperación ecológica de áreas de interés para acueductos municipales, distritales y regionales.



**Ley 2335 de 2023:** "POR LA CUAL SE EXPIDEN DISPOSICIONES SOBRE LAS ESTADÍSTICAS OFICIALES EN EL PAÍS" Las disposiciones de la presente ley se aplicarán a las operaciones estadísticas, los registros administrativos y a los datos recolectados u obtenidos para fines estadísticos por parte de los productores de estadísticas oficiales en el marco del Sistema Estadístico Nacional - SEN.





**Proyecto de Ley 185 de 2023s:** “ Por el cual se dispone la aplicación en el derecho interno de las sentencias, dictámenes y demás decisiones de tribunales internacionales e instancias multilaterales competentes de derechos humanos y derecho internacional humanitario”

Radicación: 13 de OCTUBRE de 2023.

Asignado a: Comisión Primera

**Proyecto de Ley 206 de 2023s** “Por medio del cual se modifica la ley 769 de 2002, código nacional de tránsito terrestre, se establece la obligatoriedad del uso del sistema de retención infantil y se dictan otras disposiciones (ley sillas seguras).”

Radicación: 29 de Noviembre de 2023.

Se encuentra pendiente por asignar la comisión .



**Proyecto de Ley 200 de 2023** “Mediante la cual se reglamenta la actividad del controlador de tránsito aéreo de naturaleza civil en Colombia y se dictan otras disposiciones”

Radicación: 22 de Noviembre de 2023.

Se encuentra pendiente por asignar la comisión .

## Proyecto de Ley 196 de 2023s

“Por medio de la cual se modifican las leyes 599 de 2000 y 1952 de 2019 y se dictan otras disposiciones”

Radicación: 17 de Noviembre de 2023.

Se encuentra pendiente por asignar la comisión



Proyecto de Ley 184 de 2023s “Por medio de la cual se modifica el artículo 855 del estatuto tributario y demás normas relacionadas con la devolución y/o compensación por saldos a favor originados en las declaraciones o actos administrativos del impuesto sobre la renta y complementarios, y se dictan otras disposiciones”

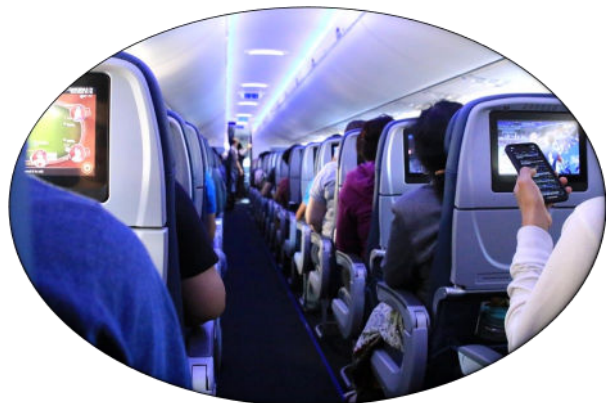
Radicación: 10 de Octubre de 2023.

Pendiente rendir ponencia para segundo debate en senado

Proyecto de Ley 167 de 2023s “Por medio de la cual se establecen medidas sobre los derechos de los usuarios de transporte aéreo y se dictan otras disposiciones”

Radicación: 3 de Octubre de 2023.

Pendiente de asignar ponencia para senado



No. del proyecto de ley	Título	Fecha de radicación	Asignación	Estado del trámite
<b>Proyecto de Ley 337 de 2023</b>	<i>“Por medio de la cual se definen y establecen las condiciones para el desarrollo de infraestructura ferroviaria nacional, se regula la prestación del servicio público de transporte férreo y se dictan otras disposiciones.”</i>	06 de febrero de 2023	Comisión SEXTA Constitucional Permanente del Senado de la República.	Se encuentra en comisión  El texto aprobado en primer debate por la comisión sexta constitucional permanente de la cámara de representantes en sesión del día catorce (14) de junio de 2023.
<b>Proyecto de Ley 039 de 2023</b>	<b>“Por la cual se expide el estatuto del usuario de transporte aéreo comercial de pasajeros y se dictan otras disposiciones”</b>	26 de Julio de 2023	Comisión SEXTA - Transportes y Comunicaciones.	El día 22 de septiembre se llevó a cabo el primer debate
<b>Proyecto de Ley 015 de 2023</b>	“La presente Ley tiene por objeto la habilitación de la política pública de cielos abiertos en el transporte aéreo de Colombia, a excepción del tráfico de cabotaje, como un mecanismo para el desarrollo económico del comercio, la industria y el turismo del país.”	25 de julio de 2023	Comisión SEXTA Constitucional Permanente del Senado de la República.	Se encuentra en comisión
<b>Proyecto de Ley 111 de 2023S</b>	“Por medio de la cual se regula el tránsito y se promueve el uso de bicicletas con pedaleo asistido, patinetas eléctricas y vehículos auto-equilibrados, como alternativas de movilidad urbana sostenible”	23 de agosto de 2023	Comisión SEXTA Constitucional Permanente del Senado de la República.	Pendiente rendir ponencia para primer debate en senado.

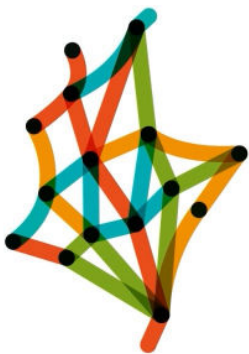
## Seguimiento proyectos de Ley 2023

No. del proyecto de ley	Título	Fecha de radicación	Asignación	Estado del trámite
<b>Proyecto de Ley 037 de 2023</b>	Por medio de la cual se crean lineamientos para la fijación de tarifas, incrementos anuales y distancias mínimas correspondientes a los peajes en la infraestructura de transporte a cargo de la nación y de las entidades territoriales.	25 de julio de 2023	Comisión SEX-TA Constitucional Permanente del Senado de la República	Pendiente rendir ponencia para primer debate en senado
<b>Proyecto de Ley 032 de 2023:</b>	Por medio de la cual se establecen las pautas para la implementación y operación del sistema de bicicletas públicas y se dictan otras disposiciones	25 de julio de 2023	Comisión SEX-TA Constitucional Permanente del Senado de la República	Pendiente rendir ponencia para primer debate en senado
<b>Proyecto de Ley 096 de 2023:</b>	Por medio de la cual se permite a las autoridades especiales de policía expedir ordenes de comparendo y se dictan otras disposiciones.	<u>9 de Agosto de 2023</u>	Comisión primera	Pendiente rendir ponencia para primer debate en senado
<b>PL278- 2022</b>	Por medio del cual se modifica la ley 105 de 1993 y se dictan otras disposiciones, o ley del transporte público masivo y colectivo y sostenible y no contaminante”	09 de noviembre de 2022.	Comisión Sexta - Transportes y Comunicaciones.	Se celebró el segundo debate el 29 de junio de 2023
<b>Proyecto de Ley 077 de 2023:</b>	Por medio del cual se modifica la ley 105 de 1993 y se dictan otras disposiciones "peajes"	15 de agosto de 2023	Comisión SEX-TA.	Pendiente rendir ponencia para primer debate en senado.



# Resoluciones

## Plan Maestro de Transporte Intermodal / Agencia Nacional de Infraestructura



2021-2051  
**Plan Maestro  
Transporte  
Intermodal**  
Convergencia, Resiliencia y Eficiencia

## Resolución No. 9895 del 27 de octubre de 2023 / Superintendencia de Transporte

**“Por la cual se establecen las tarifas diferenciales que por concepto de Contribución Especial de Vigilancia deben pagar a la Superintendencia de Transporte la totalidad de los sujetos sometidos a su vigilancia, inspección y control, para la vigencia fiscal 2023”**

Mediante la Resolución no. 9895 de 2023, se establecieron las tarifas de la contribución especial de vigilancia a todos los sujetos sometidos a vigilancia, inspección y control por Superintendencia de Transporte.

Para el 2023, las tarifas será de 0.1086%, 0.872% y 0.214 % de los ingresos brutos percibidos de los servicios de tránsito, según sea un sujeto sometido a una supervisión integral, objetiva o subjetiva respectivamente.

Enlace para consultar la Resolución:

[https://www.supertransporte.gov.co/documentos/2023/Octubre/Financiera\\_31/Resolucion\\_9895\\_firmada.pdf](https://www.supertransporte.gov.co/documentos/2023/Octubre/Financiera_31/Resolucion_9895_firmada.pdf)

El Gobierno Nacional, de la mano de las autoridades sectoriales y entidades expertas, estructuró el Plan Maestro de Transporte Intermodal (PMTI) como una visión estratégica del país sobre las necesidades en infraestructura y transporte, que asegure el crecimiento económico y potencie su participación dentro de las dinámicas globales.

El PMTI 2021-2051 es un instrumento de planeación relevante y pertinente como parte de una visión de largo plazo, para que Colombia sea un país competitivo, equitativo, mejor organizado y consciente de su riqueza ambiental. Su visión estratégica se enfoca en hacer que la satisfacción de las necesidades de infraestructura y transporte, como un medio, apalanquen el crecimiento económico de todas las regiones del país y potencien la participación de Colombia en el contexto global.

El Plan propone fortalecer la conectividad intermodal, completando y perfeccionando los corredores más importantes, integrando proyectos detonantes para los modos férreos y fluvial, así como recomendaciones estratégicas para aeropuertos y puertos marítimos que constituyen infraestructuras fundamentales para el desarrollo del país.



# Resoluciones

## **Resolución no. 20236010012795 del 6 de octubre de 2023 / Agencia Nacional de Infraestructura**



**“Por la cual se desagrega el proyecto de inversión Desarrollo de obras complementarias, gestión social, ambiental y predial de los contratos de concesión vial. Nacional”.**

La Resolución 20236010012795 del 6 de octubre de 2023 establece con fundamento en las leyes, decretos y resoluciones que regulan la ejecución presupuestal la asignación de recursos al desarrollo de distintas obras complementarias de carácter social, ambiental y predial en los contratos de concesión vial a nivel nacional.

Enlace para consultar la Resolución:

[https://www.ani.gov.co/sites/default/files/res\\_1279\\_2023.pdf](https://www.ani.gov.co/sites/default/files/res_1279_2023.pdf)

## **“Mediante la cual se expide el Reglamento Interno del Comité de Contratación**

La Resolución 20237030014775 del 3 de noviembre de 2023 establece que el Comité de Contratación de la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI) será una instancia asesora encargada de brindar recomendaciones de aprobación o no aprobación al ordenador del gasto en relación con la actividad precontractual y contractual de la entidad. Además, enumera detalladamente las funciones, integrantes, principios rectores, sesiones, quórum y decisiones del Comité, así como las responsabilidades de la Secretaría Técnica del mismo. En resumen, esta resolución busca fortalecer la gestión contractual, adoptar buenas prácticas y promover la transparencia en el proceso de compra y contratación pública de la Agencia Nacional de Infraestructura.

Enlace para consultar la Resolución:

<https://www.ani.gov.co/sites/default/files/>

## **Resolución no. 20237030014775 del 3 de noviembre de 2023/ Agencia Nacional de Infraestructura**



# Resoluciones

## Resolución no. 3081 del 4 de septiembre de 2023 / Instituto Nacional de Vías



Por la cual se ordena delegar a la Secretaría General del Instituto Nacional de Vías (INVIAS), la asistencia al Comité Intersectorial de Seguridad en Carreteras, en representación de la Directora General del INVIAS.

La Resolución 3081 de 4 de septiembre de 2023 brindo la oportunidad de Delegar a la Secretaría General de INVIAS en representación de la Directora general del Instituto en consideración de lo establecido en el Decreto 029 de 2002 que creo la Comisión Intersectorial de Seguridad en las Carreteras, como organismo dirigido a la coordinación y orientación superior de materias relacionadas con la seguridad en las carreteras del país.

Enlace para consultar la Resolución:

<https://www.invias.gov.co/index.php/normativa/resoluciones-circulares-otros/15831-resolucion-3081-del->

Por la cual se hace entrega y otorga permiso uso del suelo para la intervención de los predios y la infraestructura de propiedad de la unidad administrativa especial de la Aeronáutica Civil, a favor del Departamento de Antioquia para realizar obras en el sector denominado glorieta externa del Aeropuerto José María Córdova (GEAJMC), en Rionegro, Antioquía.

La Resolución 01600 de 2023 ordenó que la Aerocivil, en calidad de titular de derecho de dominio, hace entrega a título de uso al Departamento de Antioquia de los predios y la infraestructura construida sobre ellos, que hacen parte del sector denominado Glorieta Externa del Aeropuerto José María Córdova (GEALJMC).

Enlace para consultar la Resolución:

<https://www.aerocivil.gov.co/prensa/noticias/Pages/La-Aeronautica-Civil,-comprometida-con-la-experiencia-del-viajero,-otorgo-el-permiso-de-uso-de-suelos-a-la-Gobernacion.aspx>

## Resolución no. 01600 del 10 de agosto de 2023 / Aeronáutica Civil



## Circular externa 20234000000597 del 27 de octubre de 2023.

La Superintendencia de Transporte con el objetivo de dirimir distintas consultas sobre el tema delimito el concepto del servicio público y privado de transporte, sus características, distinciones y el régimen jurídico de transporte aplicable.

Enlace para consultar la circular:

<https://www.mintransporte.gov.co/documentos/11/circulares/>

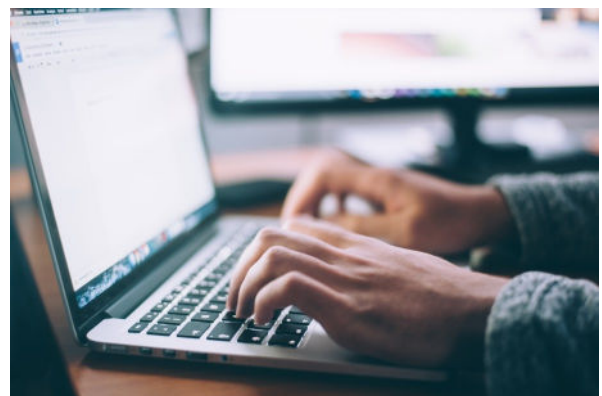


## Circular externa no. 02 del 22 de sep- tiembre de 2023

La Superintendencia de transporte por medio de la circular externada no. 2 del 22 de septiembre de 2022 adicionó al Capítulo 9 del Título III de la Circular Única de Infraestructura y Transporte el título: *“Transversalidad de los deberes de Control a la Prestación ilegal e informal del Servicio Público de Transporte, en Ejercicio de las Competencias como Autoridades de tránsito y de transporte y como Autoridades de Policía”*.

Enlace para consultar la circular:

[https://www.supertransporte.gov.co/documentos/2023/Septiembre/Despacho\\_22/Circular](https://www.supertransporte.gov.co/documentos/2023/Septiembre/Despacho_22/Circular)



## **La Inversión China y su Transformador Impacto en el Desarrollo de la Infraestructura de Transporte en África.**

### **Introducción y Desafíos en la Infraestructura de Transporte en África**

África, un continente dotado de una diversidad cultural única, ha enfrentado históricamente desafíos considerables en el desarrollo de la infraestructura de transporte. Entre ellos, ha destacado el estado precario de las carreteras porque aproximadamente el 53% de ellas se encuentra sin pavimentar. Este déficit en infraestructura de transporte ha tenido un impacto significativo en el acceso a servicios esenciales por parte de la población, así como en la economía y el comercio interno. Adicionalmente, la seguridad en las carreteras se ha visto amenazada por los altos índices de accidentes de tráfico.

En medio de este panorama, el ferrocarril se ha presentado como una solución potencial para superar estos obstáculos y promover la integración regional. Las redes ferroviarias, bien planificadas y ejecutadas, tienen el potencial de impulsar significativamente la conectividad, facilitando el transporte de personas y bienes de manera segura y eficiente. Como consecuencia de esto, se ha logrado el fomento del comercio, la inversión y el turismo, puesto que, se estaría mejorando la accesibilidad a diferentes regiones del continente.

Es aquí donde la inversión china juega un papel fundamental gracias a los megaproyectos de infraestructura de transporte que han generado conexiones más amplias entre las personas, fomentado el intercambio cultural entre China, Europa y África.

### **La Inversión China y su Papel Fundamental en la Transformación de la Infraestructura de Transporte en África: “One Belt, One Road, One Heritage”:**

China, con su gran experiencia en infraestructura y un enfoque de cooperación a largo plazo, ha emergido como un actor clave en el desarrollo de la infraestructura de transporte en África. Desde el año 2013 con el primer ministro chino, Xi Jinping se han anunciado inversiones significativas en el continente con el objetivo de mejorar y expandir las redes de transporte. Entre ellos, se destaca el ambicioso proyecto "One Belt, One Road", una iniciativa transcontinental que busca conectar África, Asia y Europa, y que ha sido una de las apuestas más importantes de la política exterior china en las últimas décadas.

Uno de los hitos fundamentales de la colaboración entre China y África en infraestructura de transporte es el ferrocarril Tanzania-Zambia, también conocido como TAZARA. Este proyecto simboliza la sólida presencia de China en África desde finales de la década de 1960. Ante la falta de apoyo financiero de occidente, China brindó un préstamo sin interés y asistencia integral para la construcción de esta vital



infraestructura ferroviaria. Este apoyo incluyó la edificación de infraestructuras críticas como edificios, talleres y escuelas de capacitación, demostrando el compromiso chino con el desarrollo sostenible y la transferencia de conocimientos.

Por otra parte, la iniciativa 'One Belt, One Road' abarca aspectos tanto económicos como no económicos. Los aspectos económicos hacen referencia a los proyectos e infraestructura, mientras que los no económicos comprenden elementos diplomáticos que se basan en principios de coexistencia mutua, tales como el respeto recíproco, la no agresión mutua y la pacífica coexistencia. Lo anterior salta a la vista en que China ha respaldado más de 500 proyectos de infraestructura en África, incluyendo carreteras, puertos, estadios y otros. Estas infraestructuras no solo mejoran la conectividad y el comercio, sino que también estimulan los negocios locales y potencian la industria turística en la región.

Sin embargo, aunque las inversiones en infraestructura por parte de China son significativas al conectar los núcleos económicos y urbanos entre sí, es crucial considerar la complejidad geográfica de África, la cual plantea un obstáculo notable. La mayoría de los países africanos carecen de acceso directo al mar, lo que representa una desventaja significativa. Este hecho incide en los costes de transporte, que suelen ser un 50 por ciento más altos para un país típico sin salida al mar.

## **Profundizando en Proyectos Emblemáticos y el Futuro de la Cooperación China -África**

En Nigeria, la colaboración entre China y África ha tomado forma en la línea ferroviaria de Kano-Lagos, un proyecto ferroviario de gran envergadura que unirá ciudades clave y promoverá el desarrollo económico. La inversión china en este proyecto ha creado empleos directos e indirectos, generando un impacto significativo en la economía local y demostrando el alcance transformador de estas asociaciones.

Para facilitar aún más la construcción de infraestructura de transporte en África, el gobierno chino ha ofrecido generosos préstamos al continente. Estos fondos respaldan la visión de transformar la infraestructura y contribuir al crecimiento económico sostenible en África. Según el informe 'Africa Construction Trends Report' del año 2021 de la empresa Deloitte, China representa una parte sustancial de la inversión en infraestructura en África, consolidando su papel como socio estratégico en el desarrollo de la región.



## **El Legado de la Colaboración China-África y un Futuro Próspero**

La colaboración entre China y África en infraestructura de transporte ha dejado un legado significativo. No solo ha mejorado la conectividad en África, sino que también ha establecido un modelo de cooperación que fomenta el desarrollo sostenible y la inversión a largo plazo. La inversión china ha demostrado que puede tener un impacto transformador en la economía y la sociedad de los países africanos, generando empleo, impulsando el crecimiento económico y mejorando la calidad de vida de la población.

A medida que avanzamos hacia el futuro, esta colaboración estratégica entre China y África en infraestructura de transporte se presenta como un modelo a seguir para el desarrollo sostenible a nivel global. Una colaboración que no solo beneficia a ambas partes, sino que también impulsa la conectividad, promueve el comercio internacional y facilita el acceso a oportunidades económicas para millones de personas en África. La visión y el compromiso continuo de ambas partes pueden allanar el camino hacia un futuro más conectado y próspero en el continente africano, marcando un hito en la historia de la cooperación internacional en materia de infraestructura y desarrollo.

De igual manera, resulta fundamental considerar la necesidad de fomentar la integración regional en África como un medio para reducir las disparidades en el desarrollo. Los Estados deben dirigir su preocupación no solo hacia sus fronteras nacionales, sino hacia el progreso de todo el continente. Es importante indicar que no solo China ha mostrado interés en el desarrollo de África, sino también España debido a su cercanía geográfica. África se caracteriza por sus marcadas contrastes: es rica en recursos naturales, pero su población se encuentra entre las más empobrecidas a nivel global. Sin embargo, no debemos perder de vista los avances en educación, aumento de la matrícula escolar y menor incidencia de conflictos civiles.



### Conclusión:

La inversión china en la infraestructura de transporte de África ha representado un punto de inflexión crucial. Esta colaboración estratégica ha superado los desafíos históricos en la conectividad y ha establecido un modelo de cooperación para el desarrollo sostenible. La iniciativa "One Belt, One Road" ha sido emblemática en este sentido, conectando África, Asia y Europa y consolidando a China como un actor clave en la transformación de la infraestructura africana. Este esfuerzo conjunto no solo ha mejorado la economía y la sociedad de los países africanos, sino que también ha sentado las bases para un futuro más conectado y próspero, marcando un hito en la historia de la cooperación internacional en infraestructura y desarrollo.

### Bibliografía:

- Bordas Geli, M. (2019). Asociaciones público-privadas en proyectos de infraestructuras de carreteras en África (Tesis de maestría). Universidad de Barcelona, Barcelona.
- China Daily. (2015, marzo 28). Chinese investors in Africa shifting focus. Recuperado de [http://www.chinadaily.com.cn/business/2015-03/28/content\\_19938124.htm](http://www.chinadaily.com.cn/business/2015-03/28/content_19938124.htm)
- China.org.cn. (2010). National Defense in China. Recuperado de [http://www.china.org.cn/government/whitepaper/2010-12/23/content\\_21604482.htm](http://www.china.org.cn/government/whitepaper/2010-12/23/content_21604482.htm)
- Deloitte. (2021). African Construction Trends 2021 (No. de informe). Deloitte. Recuperado de <https://www2.deloitte.com/content/dam/Deloitte/za/Documents/energy-resources/za-African-Construction-Trends-2021-report.pdf>
- Gómez-Jordana Moya, R. (2013, 16 de enero). África Subsahariana: un espacio de oportunidades para la empresa española (Documento de Trabajo No. 1/2013). Economía y Comercio Internacional / Programa de Energía.
- IEEE. (2022). China y África: El papel de la tecnología en la colaboración y cooperación. Recuperado de [https://www.ieee.es/Galerias/fichero/docs\\_analisis/2022/DIEEEA48\\_2022\\_OSCGAR\\_ChinayAfrica.pdf](https://www.ieee.es/Galerias/fichero/docs_analisis/2022/DIEEEA48_2022_OSCGAR_ChinayAfrica.pdf)
- Kabunda Badi, M. La integración regional en África: análisis político, jurídico y económico.
- Kabunda, M. Integración regional en África: obstáculos y alternativas. Observatorio sobre la Realidad Social Africana, Universidad Autónoma de Madrid.
- Limão, N., & Venables, A. J. Infraestructuras, desventajas geográficas, costes de transporte y comercio. (P.1-22).
- Marchetti, A. África en la iniciativa "One Belt One Road": La infraestructura ferroviaria como área prioritaria.
- Swaine, M. D. Chinese Views and Commentary on the "One Belt, One Road" Initiative. (P. 1-24).
- Tsui, S., Wong, E., Chi, L. K., & Tiejun, W. (2017). One Belt, One Road: China's Strategy



## **Metro de Bogotá: El reto continuo de su materialización**

La creciente necesidad de contar con un sistema de metro en una ciudad se ha convertido en un tema de discusión crucial en el mundo moderno. A medida que las ciudades se expanden y la población urbana aumenta, surge la necesidad de encontrar soluciones efectivas para el transporte público. Así entonces, el metro se ha establecido como una opción de movilidad sostenible y eficiente que puede resolver muchos de los desafíos asociados con el crecimiento urbano.

En el contexto latinoamericano, Bogotá es una de las capitales que aún no tiene metro mientras que las capitales de Argentina, Chile, Brasil, Perú y Ecuador son ejemplos de capitales que sí cuentan con este medio masivo de transporte.

En el contexto colombiano, la única ciudad que cuenta con un Metro es Medellín. A pesar de lo anterior, la idea de la existencia de este medio de transporte en la capital de Colombia se ha venido planteando desde hace 80 años, con el anuncio del alcalde Carlos Sanz de Santamaría, quien propuso que fuera paralelo a los cerros de la Bogotá, en 1942. (Metro de Bogotá. s.f.)

Después de Carlos Sanz, muchos alcaldes e incluso presidentes han propuesto volver el sueño en una realidad, sin embargo, ello no ha tenido éxito. Actualmente, la idea de un metro en Bogotá ha resurgido gracias a la adjudicación del proyecto de la construcción de este a las compañías chinas Xi'an Metro Company Limited y China Harbour Engineering Company Limited, bajo la segunda administración de la capital al mando de Enrique Peñalosa entre los años 2016 y 2019 (Metro de Bogotá, s.f.).



# Doctrina

**Cristóbal Julián Buitrago Rodríguez**  
Monitor del Departamento

El proyecto del metro está previsto que esté en operación en 2028 (Barrero, 2022), pero aún no es un dato cierto, dado que el actual gobierno busca que la primera línea del nuevo transporte masivo sea subterránea y no elevada, como se estableció en el pliego de condiciones -documento esencial para convocar proponentes y así fijar el alcance del proyecto-. La modificación de las condiciones iniciales llevaría a que se aumentara la inversión y el tiempo de construcción, en unos 3 a 6 años, para terminar la primera línea de metro, debido a la financiación y a la importación de máquinas especiales requeridas para desarrollar dicho proyecto (SCI, 2022).

Asimismo, sería necesario que se realizase un nuevo proceso de selección, teniendo en cuenta que la adjudicación del proyecto se hizo en base a que este fuera elevado, al igual que este se realizó por las cualidades de la empresa para llevar a cabo metros con las características mencionadas. Todo esto, va en contravía a los principios de transparencia, economía y responsabilidad, los cuales permean la contratación estatal.

La alcaldía de Bogotá se ha pronunciado sobre el por qué el metro debería ser elevado y no subterráneo. Explica que el objeto principal de la contratación fue un metro elevado, por lo que se saldría de lo estipulado en el contrato, el cual se encuentra en ejecución (Metro de Bogotá, s.f.).



Además, se plantea que según los estudios geológicos realizados por la empresa SYSTRA, filial del Metro de París, el subsuelo de la Calle 50 hacia la calle 172 y de las carreras 11 y 13 es muy complicado por su naturaleza, ya que posee el lodo más espeso del planeta en el piedemonte, la zona de transición entre cerros y sabana. Igualmente, tiene acuíferos a presión, fallas geológicas y la amenaza sísmica más alta de la ciudad (González, 2014). Por tales razones, no es posible llevar a cabo un metro de esta forma, además de que resultaría más costoso por las razones ya expuestas. Por lo tanto, en relación al factor económico y de tiempo, para la ciudad es mejor un metro elevado.

En el año 2018, la licitación para la primera línea del Metro de Bogotá tuvo dos (2) puntos clave: el primer punto clave fue la escogencia de la propuesta más económica en el valor presente neto al momento de la licitación. El segundo punto clave consistió en que el metro se construyese elevado, ya que el costo de operación en esta modalidad es un 28% menor que el del metro subterráneo, por lo que se puede construir más rápido gracias a la prefabricación de las vigas en taller y su instalación rápida sobre columnas, incluyendo las estaciones (Becerra, 2019). Lo anterior, permitió que se postularan siete (7) consorcios, que cumplieran los requisitos de economía y experiencia en la construcción de un metro elevado (Leyton y Albarracín, 2019, p. 38).

De esos siete, el Consorcio Supervisor PLMB fue seleccionada debido a que ofrecieron el precio más bajo en su propuesta, la cual se dividió en tres partes específicas establecidas en los documentos de licitación. Una de estas partes, llamada componente A, se refiere principalmente a la construcción y su valor inicial era de 4,4 billones de pesos, otorgando 50 puntos en la evaluación; el segundo elemento se denomina componente B y se relaciona con los elementos que deben ser importados, como los trenes. Este componente tenía un precio base de 1.000 millones de dólares y podía otorgar hasta 31 puntos en la evaluación; el tercer elemento se denomina componente H y se refiere a los pagos trimestrales en pesos que se realizarán durante los 20 años de operación. La Empresa Metro ha estimado que este componente tiene un valor de 37.500 millones de pesos y puede otorgar hasta 19 puntos en la evaluación (El Tiempo, 2019).

A nivel de fondo, es fundamental considerar que, además de los costos implicados en el cambio del proyecto, la discusión sobre su estructuración técnica y financiera corresponde a la etapa de planeación, que ya ha concluido, y no en este momento durante la ejecución del contrato, una vez agotada la licitación. Es esencial respetar y acatar las decisiones tomadas en la fase de planeación para garantizar la viabilidad y eficiencia del proyecto en su ejecución conforme a los principios que rigen los procesos de contratación estatal.

En contravía, el presidente Gustavo Petro desde su mandato como alcalde de Bogotá (2012-2015) ha insistido en que el metro debe ser subterráneo. Según él, los estudios realizados durante su alcaldía confirmaban que esta obra podría realizarse de forma subterránea, ya que elevar el metro ocasionaría contaminación visual y acústica en la ciudad, al igual se generarían daños para los habitantes del sector. A pesar de los deseos del mandatario, el hecho de llevar a cabo el metro de forma subterránea implicaría la modificación del contrato, tal como lo menciona el Ministerio Público, el cual manifiesta que, si hay cambios en lo suscrito, podría haber riesgos de mayores plazos para terminar la obra, que se incrementen los precios de la construcción y ocasionaría un posible detrimento patrimonial (Procuraduría General de la Nación, 2023).



## Doctrina

**Cristóbal Julián Buitrago Rodríguez**  
**Monitor del Departamento**



Después de analizar detenidamente las diferentes perspectivas y leyes sobre el cambio del objeto del contrato, la discusión sobre que la primera línea del Metro de Bogotá sea elevada o subterránea, no es viable porque vulnerarían los principios de la contratación estatal. Lo anterior, en razón que no se estarían respetando las etapas contractuales, en este caso la etapa de ejecución contractual, ya que la etapa para discutir este tipo de coyunturas era en la planeación precontractual.

Si bien en el artículo 160 de la Ley 80 de 1993 permite la modificación unilateral por parte del Estado, en el presente caso no se cumple uno de sus presupuestos, el cual es “evitar la paralización o la afectación grave del servicio público que se deba satisfacer con él”. Esto, debido a que el hecho de que el metro sea elevado, no afectaría el servicio del transporte público.

El presidente Gustavo Petro persiste en su intento de alterar la ruta del metro de Bogotá. Durante su reciente visita a China, anunció que el consorcio estaría dispuesto a desarrollar un tramo subterráneo, planteando la posibilidad de ajustar el contrato de manera bilateral. Este enfoque se propone para eludir las restricciones impuestas por la Ley 80. En su afán por explorar esta opción, el presidente sugiere que el Gobierno asuma el 100% de la financiación para la primera línea (Benito, 2023).

La viabilidad de esta propuesta se encuentra en un terreno incierto, marcado por las disposiciones del Estatuto General de Contratación de la Administración Pública. Además, conceptos emitidos por Colombia Compra Eficiente, como el Concepto C □ 943 de 2022, establecen que los contratos deben ejecutarse de acuerdo con las condiciones acordadas inicialmente. A pesar de que la ley establece límites para las adiciones, no prohíbe explícitamente las modificaciones bilaterales.


Ahora bien, se debe tener en cuenta que las modificaciones deben ser netamente excepcionales y deben perseguir el interés público, basarse en causas reales y cumplir con previsiones legales. Por lo anterior, surge limitación dado que la modificación del contrato no puede implicar la variación del objeto del contrato, ya que esto afectaría los principios de la contratación y requeriría la celebración de un nuevo contrato.

La ciudad de Bogotá necesita otro sistema de transporte masivo. No solo se puede depender de Transmilenio en una ciudad de tal extensión como lo es la capital colombiana, dado que se hace imperante mejorar los tiempos y la comodidad en los trayectos que haga los ciudadanos. Todo eso, se traduce a una mejor calidad de vida y mejor prestación de los servicios de transporte.



## Doctrina

**Cristóbal Julián Buitrago Rodríguez**  
Monitor del Departamento



Según todo lo mencionado, ampliar el tiempo de construcción del Metro otros años más, considerando que las circunstancias que se disputan ante los medios son aquellas que debieron discutirse en la etapa pre-contractual, previo a la concesión, termina atentando directamente con la integridad de personas de la ciudad.

### **Bibliografía**

Barrero, K. (2022). *¡El Metro de Bogotá es una realidad! Así avanzan las obras de las Líneas 1 y 2*. Alcaldía De Bogotá. Extraído de: <https://bogota.gov.co/mi-ciudad/movilidad/conoce-como-avanzan-las-obras-de-la-linea-1-y-2-del-metro-de-bogota>

Becerra, L. (2019). *Siete consorcios se disputan la licitación para la primera línea del metro de Bogotá*. La República. Extraído de: <https://www.larepublica.co/economia/siete-consorcios-se-disputan-la-licitacion-para-la-primera-linea-del-metro-de-bogota-2832512#:~:text=Siete%20consorcios%20se%20disputan%20la,1%C3%ADnea%20del%20metro%20de%20Bogot%C3%A1>

Benito, L. (2023). *Gustavo Petro insistió desde China en cambiar el trazado del metro de Bogotá: asegura que la firma constructora está dispuesta a modificar el contrato*. Infobae Colombia. Extraído de: <https://www.infobae.com/colombia/2023/10/25/gustavo-petro-insiste-desde-china-en-cambiar-el-trazado-del-metro-de-bogota-la-firma-contratista-esta-dispuesta-a-modificar-el-contrato/>

Colombia Compra Eficiente. Concepto C □ 943 de 2022. Extraído de: <https://www.beltranpardo.com/wp-content/uploads/2023/03/Concepto-C-943.pdf>

El Tiempo (2019). *Histórico: se firmó el contrato del metro de Bogotá*. El Tiempo. Extraído de: <https://www.eltiempo.com/bogota/metro-de-bogota-hoy-se-firma-el-contrato-para-su-construccion-437790>

González, A. (2014). *¿Cuál es el lío con el suelo de Bogotá?*. El tiempo. Extraído de: <https://www.eltiempo.com/archivo/documento/CMS-14870265>

Ley 80 de 1993. Por la cual se expide el Estatuto General de Contratación de la Administración Pública. 28 de octubre de 1993. D.O. No. 41.094.

Metro de Bogotá. (s.f.). *¿Por qué elevado? Inicia El Proceso De Contratación De La Línea 2 Del Metro*. Extraído de: <https://www.metrodebogota.gov.co/?q=por-que-elevado>

# Eventos



## II SEMINARIO INTERNACIONAL DE INFRAESTRUCTURA Y TRANSPORTE FÉRREO (14 Y 15 DE SEPTIEMBRE DE 2023).

El II Seminario Internacional de Infraestructura y Transporte Férreo, organizado por el Departamento de Derecho del Transporte e Infraestructura de Transporte y la Cámara Colombiana de Infraestructura, se centró en fortalecer los proyectos de transporte férreo en Colombia. Liderado por destacadas figuras académicas y líderes del sector, el evento abordó la historia, beneficios y desafíos futuros del transporte férreo. Se exploraron temas como la experiencia británica en proyectos ferroviarios, la estructuración técnica y financiera de dichos proyectos, y las perspectivas de desarrollo hasta 2050. Además, se presentaron avances en la nueva Ley Ferroviaria. El seminario ofreció una visión completa de la situación actual y futura del transporte férreo en Colombia.

## NUESTRO DIRECTOR, EL DR. MANUEL GUILLERMO SARMIENTO, PARTICIPÓ COMO PONENTE EN EL CONGRESO INTERNACIONAL DE DERECHO MARITIMO Y PORTUARIO

El pasado 23 y 24 de noviembre de dos mil veintitrés (2023), el Director del Departamento de Derecho del Transporte e Infraestructura de Transporte, Dr. Manuel Guillermo Sarmiento participó como ponente en el CONGRESO INTERNACIONAL DE DERECHO MARITIMO Y PORTUARIO, que se llevó a cabo en el País Vasco. En su intervención, el Doctor Sarmiento se refirió a las innovaciones tecnológicas en los Puertos Colombianos.



## EL DOCTOR MANUEL GUILLERMO SARMIENTO, SE DESTACÓ EN LAS XLV JORNADAS LATINOAMERICANAS DE DERECHO AERONÁUTICO Y ESPACIAL Y EL XLV CONGRESO INTERNACIONAL DE DERECHO AERONÁUTICO EN SÃO PAULO.

Se abordó la problemática de los conflictos legales en la protección de pasajeros aéreos. El evento reunió a expertos para discutir temas de actualidad en derecho aéreo, subrayando la importancia crítica de la colaboración internacional y la implementación de estándares comunes en América Latina. Este enfoque tiene como objetivo mejorar la protección de los derechos de los pasajeros y fomentar la coherencia legal en la región. Además, el congreso no solo fortaleció la red de profesionales en derecho aéreo, sino que también sentó las bases para futuras colaboraciones destinadas a mejorar la seguridad jurídica en el transporte aéreo en la región.

# Jurisprudencia



# LAUDOS ARBITRALES

Referencia del laudo

**Convocante: SOMOS ALIMENTACIÓN S.A.S.**  
**Convocado: EMPRESA DE TRANSPORTE DEL TERCER MILENIO – TRANSMILENIO S.A.**  
**Trámite: 131200.**

Objeto del contrato

Contrato de concesión No. 762 de 2019: *“Otorgar en concesión no exclusiva y conjunta con otros concesionarios, la explotación de la prestación del servicio público de transporte terrestre, automotor, urbano, masivo de pasajeros del Sistema Integrado de Transporte Público – SITP en su componente zonal para la Unidad Funcional 5, Usme I, y respecto de los grupos de servicios que se originen, conformen, o lo llegaren a conformar, en el componente de Operación de Flota, por su cuenta y riesgo, bajo las condiciones y las limitaciones previstas en el presente Contrato y en el Pliego de Condiciones del Proceso Abreviado”*

Consideraciones

**Pretensiones:**

**1. Declarar el contrato de concesión.**

**El demandado opuso como segunda excepción que “el contrato de concesión no es de adhesión”:** El tribunal precisa que los contratos de adhesión pueden darse no sólo en relaciones de consumo, aunque estas sean su génesis. También recuerda que en este tipo de contratos las cláusulas ambiguas se interpretarán contra quién las redactó.

Se probó que el demandante tuvo la oportunidad de conocer todas las piezas del proceso, indagar, recibir respuesta y presentar la propuesta. Por lo tanto, no es de adhesión sino de mutuo beneficio donde se prestó el consentimiento informado y libre.

Adicionalmente, indica que como la parte demandante ya había sido partícipe en diversos procesos previos y tenía amplia experiencia en el sector, no puede alegar ignorancia sobre la forma en la que se llevaría a cabo el proceso de selección.

**2. Declarar que TRANSMILENIO S.A., en su condición de ante gestor, está obligado a la organización, planeación, gestión y control del Sistema TRANSMILENIO y el Sistema Integrado de Transporte Público (SITP).**

A TRANSMILENIO se le asignó la gestión, organización y planeación del servicio público masivo urbano de pasajeros del Distrito Capital y si área de influencia aunque se dispuso que no podrá ser operador ni socio del transporte masivo terrestre por sí mismo o por interpuesta persona, ya que la operación estará contratada con empresas privadas, salvo cuando la prestación del servicio se afecte por inconvenientes contractuales.



**En resumen:** TRANSMILENIO controla, armoniza y selecciona a los operadores privados.

Es por eso por lo que se suscribió el contrato 762 de 2019, que es al que se refiere el presente trámite arbitral.

**Consecuencia:** se niega la excepción propuesta por TRANSMILENIO referida al “ALCANCE Y LIMITACIÓN DE FUNCIONES DE TRANSMILENIO S.A.”, y se accede a la pretensión de la demanda principal.

### **3. Pretensiones relativas al cálculo de la actualización de las tarifas:**

**Consisten en:** la declaración del incumplimiento de TRANSMILENIO de la obligación de actualizar las tarifas de remuneración al concesionario por el servicio.

**Consideraciones:** El debate jurídico se encuentra en la aplicación de las disposiciones contractuales que regulan la actualización de tarifas de remuneración.

Al tribunal no le asiste duda alguna sobre la naturaleza del contrato de concesión No. 763 regido por la Ley 80 de 1993 que desarrolla el principio del equilibrio financiero del contrato que se materializa mediante los mecanismos de ajuste y revisión de precios.

Las partes estuvieron de acuerdo en la fecha de diciembre 31 de 2019 como referencia para la actualización de precios durante la vigencia del contrato. Sin embargo, TRANSMILENIO indica que la actualización de precios sólo se hace a partir de la iniciación de la etapa de Operación y Mantenimiento.

El tribunal, sobre lo anterior encuentra que el derecho al pago de la remuneración por parte del concesionario se genera únicamente en la etapa de Operación, pues es cuando se inicia la prestación del servicio de transporte público.

Es importante precisar que tal indexación se debe derivar de elementos ajenos a la operatividad del contrato de carácter macroeconómico.

Es por esto por lo que, en conclusión, prospera la excepción de TRANSMILENIO.

Por otro lado, en cuanto a la liquidación de intereses sobre los conceptos económicos reconocidos por el tribunal, es importante indicar que TRANSMILENIO desde la contestación de la demanda se opuso a la causación de intereses a su cargo, sin embargo, el tribunal indica que solamente a partir de la ejecutoria de este laudo se generarán intereses. Por lo tanto, la excepción propuesta no prosperará.

#### **4. Pretensiones relativas al incumplimiento de TRANSMILENIO en la entrega de la Infraestructura de Transporte:**

El tribunal indica que en el expediente obra Acta suscrita el día 22 de abril de 2023 en la que consta que se entregó a E-SOMOS la aludida infraestructura.

Inicialmente estaba pactado por las partes que la entrega de la infraestructura de soporte se haría el 08 de agosto de 2020, sin embargo, ellas mismas tomaron la decisión de prorrogar dicha fecha por un periodo de 14 semanas.

Durante tal prórroga no había lugar a pagar compensaciones o indemnizaciones a cargo o favor de alguna de las partes. Por lo tanto, E-SOMOS no puede reclamar ningún daño o perjuicio causado por la extensión temporal porque ella misma aprobó tal eximente de responsabilidad.

En cuanto a las condiciones de entrega de la Infraestructura de Transporte, el tribunal no encuentra prueba idónea que permita inferir que la infraestructura de transporte no cumplía con las exigencias establecidas.

Por otro lado, también se adujo que TRANSMILENIO incumplió sus obligaciones legales y contractuales al firmar el Acta de Entrega de la Infraestructura de Soporte sin el cumplimiento de los requisitos contractuales y reglamentarios para ello. Sobre ello, el tribunal indica que el hecho de que TRANSMILENIO hubiera elaborado y firmado el Acta de Entrega Unilateralmente no constituye un incumplimiento.

#### **5. Sobre las pretensiones relativas al incumplimiento en materia de pólizas exigidas para la etapa de operación:**

**Problema jurídico:** ¿cuál es el valor asegurable de la Póliza de Cumplimiento de la Etapa de Operación y  
¿Mantenimiento del Contrato 762 de 2009?

El tribunal encuentra que la redacción de la cláusula ofrece serias dudas en su entendimiento, aunque se indique que será el 10% del Valor de Referencia de cada etapa del Contrato.

Sin embargo, a pesar de ello, se siguen generando dudas. Por lo tanto, si se realiza un recuento del contrato, se puede concluir que las partes entendieron de la cláusula que el valor asegurable que debía tener la póliza de cumplimiento se debía observar con cada etapa. Ello se debía entender vinculante porque la buena fe obliga a los contratantes a mantener un comportamiento coherente con sus propias actuaciones.

## SALA CIVIL

### Referencia de la providencia

**Asunto:** proceso verbal (Competencia Desleal) de OPP Graneles S.A. contra la Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura S.A.

**Rad.** 01 2016 60966 05

**Fecha de la providencia:** 05 de octubre de 2023.

**Magistrada Sustanciadora:** María Patricia Cruz Miranda.

### Antecedentes

La sociedad OPP Graneles S.A., presentó demanda por competencia desleal contra la Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura S.A., con el fin que se declarara que esta última realizó los actos de competencia desleal de los artículos 7, 8, 11, 17 y 18 de la Ley 256 de 1996.

1. **Sentencia de primera instancia- Superintendencia de Industria y Comercio:** Denegó la totalidad de las pretensiones y se condenó en costas a la sociedad demandante y se ordenó el levantamiento de las medidas cautelares decretadas. En sentencia de primera instancia se indicó que no hay prueba que muestre que la demandada en calidad de administradora del puerto ejercía una posición dominante.

**Apelación:** Los argumentos de la apelación consisten en que el funcionario no se pronunció en los términos de la Ley 256 de 1996 porque no dijo nada con relación a la conducta desleal de la demanda dirigida a realizar operaciones portuarias de movimiento de graneles en la terminal de Buenaventura, a pesar de así prohibirlo el numeral 12.19 de la cláusula 12 del Contrato de Concesión N°009 de 1994.

### Consideraciones

**Objeto de la acción de competencia desleal:** Garantizar la libre y leal competencia económica, mediante la prohibición de actos y conductas de competencia desleal, en beneficio de todos los que participen en el mercado.

**Qué se considera como actividad portuaria:** La construcción, operación y administración de puertos, terminales portuarios; los rellenos, dragados y obras de ingeniería oceánica; y, en general, todas aquellas que se efectúan en los puertos y terminales portuarios, en los embarcaderos, en las construcciones que existan sobre las playas y zonas de bajamar, y en las orillas de los ríos donde existan instalaciones portuarias.

**Qué se considera como concesión portuaria:** Contrato administrativo en virtud del cual la Nación, por intermedio de la Superintendencia General de Puertos, permite que una sociedad portuaria ocupe y utilice en forma temporal y exclusiva las platas, los terrenos de bajamar y zonas accesorias a aquellas o estos para la construcción y operación de un puerto, a cambio de una contraprestación económica a favor de la Nación, y de los municipios o distritos donde operen los puertos.

Las sociedades portuarias podrán también prestar servicios de cargue y descargue, de almacenamiento en puertos, y otros servicios directamente relacionados con la actividad portuaria.

**Qué se considera por operador portuario:** la empresa que presta servicios en los puertos, directamente relacionados con la entidad portuaria.

**¿Qué prerrogativas comprende la libertad de competencia para la Corte Constitucional?**

- I) La posibilidad de concurrir al mercado.
- II) La libertad de ofrecer las condiciones y ventajas comerciales que se estimen oportunas.
- III) La posibilidad de contratar con cualquier consumidor o usuario.

**¿qué se necesita para decir que hay competencia desleal?**

- I) La acción lesiva del convocado se debe exteriorizar en la esfera del mercado (en el sentido que se articula la oferta y demanda de servicios).
- II) la conducta debe tener potencialidad para que el agente o tercero conserve o acrezca su cuota del mercado.

**La presunción de los fines concurrenciales se da cuando:** por las circunstancias en que se realiza, se revela objetivamente idóneo para mantener o incrementar la participación en el mercado de quien lo realiza o de un tercero.

Además, se considera desleal la efectiva realización en el mercado de una ventaja competitiva adquirida frente a los competidores mediante la infracción de una norma jurídica. Se necesita de una ventaja significativa.

**Sobre la conducta de competencia desleal de violación de normas:**

**1. La conculcación de una norma jurídica:**

La sociedad demandante indica que en este caso se violó el contrato de concesión de 1994, específicamente el apartado 12.19 donde se indica:

*“El concesionario no operará el puerto a menos que ello sea estrictamente necesario por razones técnicas o porque no exista otra alternativa, casos en los cuales debe mediar previa aprobación por parte de la Superintendencia”.*

De lo que se deduce del contrato es que el Estado le concedió a la Sociedad Portuaria de Buenaventura el derecho de explotar económicamente el puerto de Buenaventura para prestar un servicio público. Sin embargo, es importante tener en cuenta que **se limitó la posibilidad de que la concesionaria operara la totalidad de actividades del puerto.**

Para ello debía contar con permiso escrito de la Superintendencia de Puertos siempre y cuando no se causara un perjuicio grave e injustificado a terceros.

La Sala concluye que el concedente lo que buscaba con dicha cláusula era permitir que terceros también se pudieran lucrar de la prestación de la actividad de operar en el puerto. Además, observa que las partes autónomamente pactaron el contenido de la cláusula 12.9.

No queda duda que la Sociedad Portuaria de Buenaventura, en su condición de administración del puerto, **pese a la prohibición, prestó los servicios de operador portuario.**

**2. La obtención de una ventaja competitiva:**

La Corte Suprema de Justicia traduce este elemento como la alteración del principio par conditio concurrentium (reglas iguales entre competidores)

Sobre lo anterior, la Superintendencia de Sociedades indicó: *“Conforme al Estatuto de Puertos Marítimos, las sociedades portuarias son las únicas habilitadas para ofrecer los servicios asociados con la construcción, administración y mantenimiento de la infraestructura portuaria”.*

La queja es que la SPRBUM presentó oferta comercial a uno de sus clientes, cementos San Marcos; que durante el año de 2016 efectivamente, prestó los servicios de operador portuario de tres motonaves; y que aprovechó de su doble condición, administrador del puerto y operador para presentar ofertas integrales de servicios.

**3. Que la ventaja sea significativa:**

Dicha ventaja debe ser de una dimensión importante que permita al infractor ser más competitivo o amenazar la competitividad de otros.

Sobre ello, el tribunal no tiene duda que el sólo hecho de que la sociedad demandada incursionara en las actividades propias del operador portuario le permitía amenazar la competitividad de sus competidores.

**4. Que la ventaja derive de la transgresión normativa:**

En este caso se habla de una relación de causa y efecto. Ello es importante porque se evidencia que la única manera que SPRBUN podía ofrecer y prestar servicios de operador portuario era si lograba la modificación de la cláusula 12.19 del contrato de concesión, pero ello hasta ahora no había pasado. Por ello, **realizar tal actividad evidenciaba la violación de la estipulación.**

**Por ello se satisfacen a plenitud los requisitos o presupuestos para tener por demostrada la infracción al artículo 18 de la Ley 156 de 1996.**

**En lo que concierne a los actos de engaño e inducción a la ruptura contractual:**

La compra de acciones entre dos sociedades no puede ser considerado como propio del mercado portuario, por lo tanto, estaríamos hablando de una responsabilidad precontractual.

Resuelve	<p>El ofrecimiento de tales servicios por parte de SPRBUN a algunas sociedades se realizó dentro del acápite de la infracción a la norma.</p>
	<p><b>En lo que concierne a los actos de engaño:</b>  Las conductas que se describen no se adecúan a la tipificación de la norma porque allí no se induce en error al público respecto de las actividades propias de OPP, sino que tiene que ver con el comportamiento de SPRBUN ya analizado dentro de la infracción de violación de normas.</p> <p><b>En lo que concierne a la prohibición general del artículo 7:</b>  Al demandante le corresponde identificar cuál fue la conducta de su demandado que infringió la cláusula general del artículo 7.</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Revocar la sentencia que profirió la Delegatura para Asuntos Jurisdiccionales de la Superintendencia de Industria y Comercio.</li> <li>2. Declarar probadas las excepciones propuestas por la demandada denominadas: “Falta de legitimación en la causa para pretender perjuicios por las horas destinadas por los accionistas a la negociación de la compra” y “La SPRBUN no ha infringido los artículos 7, 8 y 17 de la Ley 256 de 1996”.</li> <li>3. Declarar que la demandada, Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura S.A., incurrió en el acto de competencia desleal del artículo 18 de la Ley 156 de 1996.</li> <li>4. Se torna definitiva la medida cautelar que le prohibió a la Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura S.A. prestar los servicios de operador portuario de graneles sólidos, hasta tanto se modifique la cláusula del contrato de concesión que se lo imposibilita.</li> </ol>

## CORTE CONSTITUCIONAL

<b>Referencia de la providencia</b>	C-470 de 2023 M.P. Jorge Enrique Ibáñez Najar. Exp. D-15149.
<b>Antecedentes</b>	<p>Declaratoria de inexecutable de la norma que obligaba a los centros de diagnóstico automotor a tomar un seguro obligatorio de responsabilidad civil para vehículos de servicio particular que ampare los daños causados a terceros, <b>sin que ello se relacione con su actividad económica y profesional.</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Norma declarada inexecutable: Artículo 6 de la Ley 2283 de 2023.</li> </ul>
<b>Consideraciones</b>	Aunque la norma tenía por finalidad superar el déficit de asegurabilidad del parque automotor, se basaron en la libertad

Resuelve

económica e iniciativa privada, además del derecho a la libertad de empresa que garantiza el Art. 333 de la Carta Política.  
Declarar inexecutable la norma.

## JURISPRUDENCIA INTERNACIONAL

Referencia de la providencia

**Asunto: Sentencia Civil 401/2022 Juzgado de Primera Instancia de Pamplona/Iruña-ESPAÑA N.º 5.  
N.º de Sentencia. 401/2022.  
Fecha de la providencia: 12 de diciembre del 2022.  
Magistrada Sustanciadora: Vanessa Caballero García.**

Antecedentes

1. **PRIMERO:** El 4 de octubre del 2022, se presentó una demanda de JUICIO VERBAL por el actor Don Nicanor, solicitando la indemnización económica en concepto de indemnización por los daños y perjuicios ocasionados por el retraso de un vuelo por parte de la Aerolínea IBERIA, por los siguientes conceptos:
  - 250€ como compensación automática del art. 7 Rgto.261/2004 por el retraso superior a las 3 horas.
  - 500€ de daño moral suplementario, por las circunstancias del caso: el retraso motivó una situación de inseguridad, nerviosismo, incertidumbre y angustia, aumentada por la falta total de información y asistencia, llegando a su destino, con más de 3 horas de retraso. Además, a este retraso se añade que:
    - a) El actor tenía que realizar una intervención quirúrgica en Pamplona aquella mañana. Si no llegaba a tiempo, esto comprometía y perjudicaba a la paciente, a sus compañeros y a la propia clínica.
    - b) La demandada no ofreció ninguna solución razonable y el actor se vio forzado a viajar en un medio más incómodo al contratado y pagarlo por el mismo).
  - 149,75 euros de daño material: 24,75 euros (autobús) + 125 euros (intervención perdida)
2. **SEGUNDO:** La representación procesal de la entidad demandada, la mercantil IBERIA, LÍNEAS AÉREAS DE ESPAÑA, SOCIEDAD ANÓNIMA OPERADORA, SOCIEDAD UNIPERSONAL, mediante escrito de fecha de 14 de noviembre del 2022, presentó escrito de contestación a la demanda, mediante el cual, se opone a la demandada en cuanto a la indemnización solicitada en concepto de daño moral, allanándose al resto de las pretensiones solicitadas de contrario,

## Consideraciones

y solicitando por ello su condena solo en esa parte, en cuanto a la indemnización solicitada al amparo del artículo 7 del Reglamento 261/04, por el retraso de 3 horas y por daños materiales, en el importe de 399,75 euros.

3. **TERCERO:** En vista de este parcial allanamiento el demandante, muestra su conformidad a la a la cuantía solicitada en relación al citado art. 7 del Reglamento 261/04, pero solicita que se dicte sentencia respecto a las restantes cuantías indemnizatorias solicitadas en concepto de daños morales.

1. **PRIMERO:** Según el artículo 21.2 de la Ley de Enjuiciamiento Civil (LEC), en casos de allanamiento parcial, se puede dictar de inmediato un auto que acepte las pretensiones objeto del allanamiento, siempre que existan múltiples pretensiones, el demandante lo solicite y sea posible un pronunciamiento separado sin prejuzgar otras cuestiones.

En este caso, todos estos requisitos se cumplen, ya que la demanda se basa en dos obligaciones separadas, y solo se acepta una de ellas, sin prejuzgar las demás. Se estima la solicitud, se acoge la pretensión allanada, que queda fuera del proceso con carácter de título de ejecución.

Debe por tanto estimarse la solicitud y acoger la pretensión objeto de allanamiento, por lo que la misma queda fuera del proceso, y con el carácter de título de ejecución para dar plena efectividad al allanamiento parcial producido, debiendo la parte demandada abonar a la actora el importe económico de 399,75 euros. Que ya fue resuelto en su día por Auto de fecha de 7 de diciembre del 2.022.

2. **SEGUNDO:** La disputa entre las partes se centra en la indemnización por daño moral de 500 euros debido a un retraso, que la demandada no ha discutido. Según la jurisprudencia, el daño moral requiere sufrimiento psíquico, la falta de justificación para el retraso, su entidad significativa y circunstancias que afecten la esfera psíquica del perjudicado.

El Tribunal de Justicia de la Unión Europea establece que los pasajeros con vuelos retrasados tienen derecho a compensación si sufren una pérdida de tiempo superior a tres horas. Aplicando esto al caso, no hay justificación para el retraso, que se considera relevante. La espera de tres horas provocó enojo, impotencia y molestias, especialmente para un pasajero con una operación programada.

En cuanto a la cuantía de la indemnización, la jurisprudencia establece que puede basarse en las cuantías del Reglamento CE 261/2004, sugiriendo 600 euros por pasajero. Aplicando esta doctrina, se estima la demanda y se condena a la demandada a pagar 500 euros por pasajero como compensación por el daño moral causado por el retraso.

3. **TERCERO:** De conformidad con los artículos 1.100, 1.101 y 1.108 del [Código Civil](#), procede imponer a la parte demandada



la obligación de satisfacer los intereses legales desde la fecha de la interposición de la demanda hasta la fecha de esta sentencia y desde esta y hasta su completo pago, los intereses del artículo 576 de la [LEC](#).

4. **CUARTO:** En cuanto a las costas procesales el artículo 394. 1.2 y 3. Dispone:

- a) En procesos declarativos, se imponen las costas de la primera instancia a la parte cuyas pretensiones hayan sido rechazadas, a menos que el tribunal aprecie serias dudas de hecho o de derecho. Si el caso es jurídicamente dudoso, se considerará la jurisprudencia en casos similares.
- b) Si la estimación o desestimación es parcial, cada parte asume sus costas y las comunes a partes iguales, a menos que haya temeridad.
- c) Si se imponen costas al litigante vencido, este solo debe pagar a abogados y profesionales no sujetos a tarifas una cantidad que no exceda la tercera parte de la cuantía del proceso por cada litigante que obtuvo el pronunciamiento. No se aplica si se declara temeridad.

La mala fe o temeridad se entiende como la demanda inevitable debido a la actitud del demandado, evaluando su conducta previa al pleito. La buena fe procesal implica actuar en el proceso con probidad y sinceridad. La mala fe es subjetiva y difícil de probar.

En este caso, al no haber temeridad o mala fe por parte de la entidad demandada, y al haber contestado la demanda dentro del plazo legal, no se imponen costas procesales por estos motivos, solo por haber sido vencido en juicio.

Resuelve

1. **ACUERDA ESTIMAR LA DEMANDA**, acogiendo la pretensión de la parte actora por los daños y perjuicios sufridos como consecuencia del retraso de 3 horas del vuelo de salida, el día 10 de junio del 2022.
2. **CONDENA** a la parte demandada a abonar a la actora el importe de **QUINIENTOS EUROS (500 euros)**, en concepto de daño moral, más los intereses legales desde la fecha de la interposición de la demanda hasta la fecha de esta sentencia y desde esta y hasta su completo pago el interés legal del dinero incrementado en dos puntos porcentuales.
3. Se impone las costas procesales causadas en esta instancia a la parte demandada.
4. Notifique la presente resolución a las partes personadas, haciéndoles saber que contra esta Sentencia no podrá interponerse recurso alguno.

# CONSEJO DE ESTADO

## Referencia de la providencia

**Demandante: Luisa Martínez López y otros.**  
**Demandado: Departamento de Córdoba.**  
**No. de radicado: 23001- 23-31-000-2009-001-0301 (49469).**  
**Instancia: sentencia de segunda instancia.**  
**Fecha: primero (1ro.) de noviembre de 2023.**

## Hechos principales

El 21 de septiembre de 2008, mientras Luis Javier Negrete Caballero transitaba en su motocicleta por la vía Montería - Medellín, la cual estaba habilitada para circular en ambas direcciones, sufrió una caída en un considerable bache que carecía de señalización en el kilómetro 14 + 700 mts. Como consecuencia de este incidente, la motocicleta de Negrete Caballero se desvió hacia la izquierda, llevándolo al carril opuesto, donde colisionó frontalmente con otra motocicleta que circulaba en ese momento por dicho lado de la vía. Lamentablemente, este accidente resultó en el fallecimiento de Negrete Caballero.

## Problema jurídico

Los demandantes sostienen que el departamento de Córdoba tiene una responsabilidad patrimonial en la tragedia de Luis Javier Negrete Caballero, ya que argumentan que su muerte fue consecuencia de la falta de señalización y mantenimiento adecuado en la vía por la que transitaba.

El Consejo de Estado determinó como principal problema jurídico determinar si existió, conforme con los fundamentos fácticos y los elementos de la responsabilidad del Estado, un daño antijurídico atribuible al departamento de Córdoba con ocasión de una posible omisión en la señalización y mantenimiento de una vía; o bien, hubo lugar a un eximente de responsabilidad por un hecho exclusivo de la víctima en caso de un actuar imprudente.

## Consideraciones

Con la finalidad de resolver el problema jurídico, el Consejo de Estado describió las consideraciones generales de la responsabilidad del Estado en los casos de omisión en el mantenimiento de las vías y el supuesto de hecho exclusivo de la víctima.

1. De un inicio, el Consejo de Estado recuerda los elementos para declarar la responsabilidad extracontractual del Estado: (A) La existencia de un daño antijurídico; (B) La imputación de éste al Estado.

En síntesis, estableció el daño antijurídico como una lesión injustificada a un interés protegido; y como imputación la atribución fáctica y jurídica del daño en ejercicio de la función pública constituidos en los distintos títulos de imputación de responsabilidad: falla del servicio, desequilibrio de las cargas públicas, riesgo excepcional y daño especial.

## Resuelve

Así, una vez se verifican estos elementos existe el deber del Estado de indemnizar plenamente a la víctima del daño.

- De forma particular, describió que la responsabilidad del Estado por omisión en el mantenimiento y señalización de vías públicas no hace parte de ningún régimen especial y que, por lo tanto, le corresponde al juez establecer el adecuado a cada en concreto. Con ello, dispuso según los hechos del caso, la existía de una responsabilidad subjetiva o de falla en el servicio, dado que según el artículo 19 de la Ley 105 de 1993 le corresponde a la Nación y a las entidades territoriales la construcción y conservación de los componentes de la infraestructura de transporte de su propiedad.

En consecuencia: (A) el Estado deberá reparar patrimonialmente cuando sea previsible el cambio en las condiciones de la obra por factores naturales; y (B) cuando incurra en omisión de sus tareas de conservación y mantenimiento rutinario y periódico de la infraestructura vial.

- Finalmente, recuerda los elementos para la configuración del eximente de responsabilidad por hecho exclusivo de la víctima: irresistibilidad, imprevisibilidad, exterioridad respecto del demandante, así que para no imputar al Estado es necesario que la conducta -propia- de la víctima sea la causa adecuada, decisiva o determinante para causar el daño.

De un análisis probatorio, el Consejo de Estado determinó que no se ha podido demostrar que el incidente, además de ser atribuible al departamento de Córdoba, también pueda ser imputado a la conducta de la propia víctima, dado que no existe evidencia en el expediente que indique que el señor Negrete Caballero podría haber evitado el bache ubicado en su propio carril, ya que no se demostró que contara con el espacio necesario para hacerlo, considerando las considerables dimensiones de este. Asimismo, no se ha probado que, de acuerdo con las reglas de la experiencia y en el curso normal de los acontecimientos, la actuación de la víctima haya contribuido de manera adecuada a la ocurrencia del daño.

En tal sentido, modifíco las cuantías de la indemnización al no encontrar probado una reducción a la reparación fijada en primera instancia por una posible concurrencia de responsabilidad del Departamento de Córdoba y por el hecho de la víctima.

Lo anterior según grado de consanguinidad con la víctima a título de daño a la vida en relación, lucro cesante y perjuicios morales.