



Boletín virtual Octubre - 2024

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 Sánchez

Secretaria: Sofía Vanesa Peña Leyva

Asistentes de Investigación: María Camila Cubillos Sánchez
y Giovanni Roperó Martínez

Monitores: Cristóbal Julián Buitrago Rodríguez y Angélica
María Fernández Caro



Desde 1991, el Departamento de Derecho del Transporte e Infraestructura de Transporte estudia el transporte en sus diversas modalidades: terrestre, aéreo, marítimo, férreo, multimodal y masivo. Sus investigaciones, centradas en la jurisprudencia y el análisis casuístico, impulsaron la creación de programas únicos en el país: la Especialización Internacional en Derecho del Transporte en Bogotá, la Especialización en Derecho de la Infraestructura en Bogotá y Barranquilla y la Maestría en Derecho de la Infraestructura, con una destacada nómina de docentes.

Editorial

**Manuel Guillermo Sarmiento
García**

*Director del Departamento de
Derecho de Transporte e
Infraestructura de Transporte de la
Universidad Externado de Colombia*



“Los desafíos al arbitramento en los proyectos de infraestructura: amigable composición, “dispute boards” y arbitraje”

En mi condición de Director del Departamento de Derecho del Transporte e Infraestructura de Transporte de la Universidad Externado de Colombia, agradezco a todos Ustedes su asistencia a este III Seminario de Infraestructura, organizado por esta casa de estudios con el valioso apoyo de la Cámara Colombiana de Infraestructura, donde con la participación de importantes conferencistas y panelistas nacionales e internacionales aspiramos a examinar con profundidad los desafíos actuales a los mecanismos de solución de conflictos que frecuentemente se presentan en el desarrollo y ejecución de los proyectos de infraestructura.

La Universidad Externado de Colombia y su Departamento de Derecho del Transporte e Infraestructura de Transporte es un referente en el país en el estudio y análisis de los temas relacionados con el sector transporte y su infraestructura, los cursos de especialización, maestrías, seminarios y foros que viene ofreciendo desde hace más de treinta años a la comunidad académica son una evidencia de este liderazgo, del cual nos sentimos orgullosos, nuestra Universidad es un centro de pensamiento, de análisis y difusión de ideas que se proyectan en la sociedad colombiana, donde la docencia crítica, lo mismo que la investigación científica constituyen sus pilares fundamentales.

Teniendo en cuenta que este seminario tiene por objeto el análisis de los diferentes mecanismos de solución de conflictos que surgen entre las partes comprometidas en la ejecución de proyectos de infraestructura, resulta importante hacer una breve reflexión filosófica-jurídica de lo que significa el término conflicto, como algo inherente a la naturaleza humana.

Podríamos decir, sin exagerar, que la historia de la humanidad, es la historia de las guerras, la historia de los conflictos entre los hombres y las naciones, el hilo conductor de la sociedad esta fatalmente marcado por las guerras y sus consecuencias, el gran desarrollo científico que ha tenido el mundo a partir de la segunda mitad del siglo XX no hubiera sido posible sin las dos grandes guerras mundiales que sucedieron en la primera mitad de esa centuria, así tenemos que el gran “boom” de la inteligencia artificial que hoy pretende abarcar todos los aspectos de la vida en la sociedad moderna, tiene su origen precisamente a mediados del siglo XX durante el desarrollo de la segunda guerra mundial, cuando un grupo de físicos y matemáticos británicos, liderados por Alan Turing lograron descifrar los mensajes encriptados que los alemanes utilizaban en una maquina denominada “Enigma”, y de esta manera pudieron conocer por anticipado sus estrategias bélicas con la utilización de otra máquina que denominaron “Bombe”, y de esta manera salvaron al mundo de la dominación nazi,

De tal manera, que como lo creía Maquiavelo, el filósofo florentino, cuyas ideas en la mayoría de los casos se relacionan con lo negativo de la política, el conflicto genera fecundidad, no consiste solo en la primacía de alguna de las partes enfrentadas, se puede percibir como un motor de cambio hacia la consolidación de la cultura de la paz.

Precisamente durante las décadas de los años cincuenta y sesenta del siglo pasado tuvo un gran auge la teoría del conflicto, que dio lugar a una escuela muy importante de la sociología moderna, simultáneamente con la teoría de los juegos y de la negociación.

Editorial

**Manuel Guillermo Sarmiento
García**

*Director del Departamento de
Derecho de Transporte e
Infraestructura de Transporte de la
Universidad Externado de Colombia*



“Los desafíos al arbitramento en los proyectos de infraestructura: amigable composición, “dispute boards” y arbitraje”

Esta breve reflexión sobre el concepto y alcance del conflicto resulta pertinente para el tema de nuestro seminario, ya que el análisis de los diferentes mecanismos de solución de conflictos que se suscitan en los proyectos de infraestructura, como son la amigable composición los “dispute boards” y el arbitraje, van a permitir que las controversias entre las partes involucradas generen hacia el futuro soluciones más eficientes y rápidas, acorde con la dinámica que hoy tienen los grandes proyectos de infraestructura.

En este orden de ideas, la temática de nuestro seminario va a girar alrededor de la discusión que hoy existe de si estos mecanismos de solución de conflictos, son complementarios o excluyentes, si en aquellos casos donde las controversias son de carácter eminentemente técnico o financiero, lo más eficiente sería acudir a la amigable composición o a los “dispute boards”, con la participación de profesionales expertos en estos temas, pero si la controversia es de tipo legal, donde la discusión gira alrededor de la validez del contrato, la aplicación de la teoría de la imprevisión o el restablecimiento del equilibrio económico, entre otros, el mecanismo que debe utilizarse es un tribunal de arbitramento, que obviamente implica la participación exclusiva de profesionales del derecho, pero serán nuestros invitados, conferencistas, moderadoras, moderadores y panelistas, todos expertos en la materia quienes nos van a ilustrar sobre estos interesantes temas y a responder estos interrogantes.

Agradezco por lo tanto el apoyo recibido para realizar este seminario por parte del señor Rector de la Universidad Doctor Hernando Parra Nieto, de la señora decana de la Facultad de Derecho, Doctora Emilssen Gonzalez de Cancino, del Doctor Juan Carlos Quiñones, Vicepresidente Jurídico de la Cámara Colombiana de Infraestructura, del equipo de trabajo del Departamento, y la participación del profesor y director del Departamento de Derecho Procesal de la Universidad, Doctor Ramiro Bejarano Guzman, del Doctor Vladimir Fernandez Andrade, Magistrado de la Corte Constitucional, de la Doctora Diana Correa y los Doctores Henry Sanabria, Alvaro Durán y Juan Carlos Quiñones, moderadores de los paneles, y de las panelistas, Doctoras Anne Marie Murrle, Maria Teresa Palacios y Sandra Verano, y los panelistas, Doctores Alejandro Gutierrez, José Román Pacheco, Juan Manuel Noguera, Felipe González Arrieta, Rafael Rincón, Juan Pablo Cárdenas, Guillermo Sanchez Luque, Elías Tapia Julca, Ivan Darío Gómez Lee, Luis Fernando Mejía y Gustavo Zafra, quienes generosamente han aceptado participar en este evento académico y que con su conocimiento y capacidad profesional van a contribuir al éxito de este III Seminario de Infraestructura que el señor Rector ha declarado oficialmente instalado.

- Discurso de apertura del evento III SEMINARIO DE INFRAESTRUCTURA, pronunciado por Manuel Guillermo Sarmiento García. Director del Departamento de Derecho del Transporte e Infraestructura de Transporte.

MAESTRÍA EN DERECHO DE LA INFRAESTRUCTURA

La **Maestría en Derecho de la Infraestructura** de la Universidad Externado de Colombia, con apoyo de la Cámara Colombiana de la Infraestructura (CCI), es un programa de posgrado único en la región. Su objetivo es ofrecer una formación interdisciplinaria que abarca aspectos legales, financieros y técnicos, con un enfoque casuístico. El plan de estudios incluye el análisis de casos en sectores clave como transporte, minas, hidrocarburos, y servicios públicos, abordando temas como la estructuración de proyectos, análisis de riesgos, solución de controversias y formulación de políticas públicas. Esta maestría brinda a los estudiantes la oportunidad de analizar los desafíos y avances del sector, tanto a nivel nacional como comparado.

Dirigido a:

Abogados, ingenieros, economistas, contadores, administradores de empresas, administrador públicos, consultores, arquitectos, litigantes, árbitros, jueces y otros profesionales u oficios afines.

INSCRIPCIONES ABIERTAS

- Horario: Mensual, miércoles a viernes de 7:00 a.m. a 18:00 p.m. y sábado de 7:00 a.m. a 13:00 p.m.
- Modalidad: presencial - Bogotá D.C.
- Fecha límite de inscripciones: hasta 08 de enero de 2025
- Inicio de clase: 05 de febrero de 2025

MAYOR INFORMACIÓN

Departamento Derecho del Transporte e Infraestructura de Transporte
Calle 12 # 1-17, Bloque A – Oficina 205
Teléfonos: 601-3419900, 601-3537000 y 601-3420288 - Extensión 1101-1012
dertransporte@uexternado.edu.co



ESPECIALIZACIÓN EN DERECHO DEL TRANSPORTE

La **Especialización en Derecho del Transporte** está diseñada para ofrecer a los participantes un conocimiento teórico y práctico de alto nivel académico en cada una de las modalidades del derecho de transporte. Mediante el desarrollo de módulos con un enfoque interdisciplinario, los profesionales vinculados con la actividad transportadora tienen la oportunidad de ampliar sus conocimientos y adquirir competencias clave. Estos módulos permiten a los participantes enfrentar y resolver dificultades reales del sector transporte, a la vez que les brindan herramientas para formular alternativas de solución con un enfoque crítico y analítico.

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

- Horario: Mensual, miércoles a viernes de 7:00 a.m. a 18:00 p.m. y sábado de 7:00 a.m. a 13:00 p.m.
- Modalidad: presencial - Bogotá D.C.
- Fecha límite de inscripciones: hasta el 15 de octubre del 2024
- Fecha inicio de clases: 6 de noviembre del 2024

MAYOR INFORMACIÓN

Departamento Derecho del Transporte e Infraestructura de Transporte
Calle 12 # 1-17, Bloque A – Oficina 205
Teléfonos: 601-3419900, 601-3537000 y 601-3420288 - Extensión 1101-1012
dertransporte@uexternado.edu.co



ESPECIALIZACIÓN EN DERECHO DE LA INFRAESTRUCTURA

La **Especialización en Derecho de la Infraestructura** tiene como objetivo abordar de manera integral las problemáticas del sector de la infraestructura en sus diversas modalidades. Los estudiantes podrán adquirir un conocimiento amplio sobre las áreas clave que lo componen, lo que les permitirá entender y analizar los fenómenos relevantes del sector. A través de cátedras magistrales y un enfoque basado en el análisis casuístico y jurisprudencial, se busca proporcionar una formación sólida. Esto permitirá a los participantes evaluar las situaciones y desafíos del sector de manera crítica y fundamentada.

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.

- Horario: Mensual, miércoles a viernes de 7:00 a.m. a 18:00 p.m. y sábado de 7:00 a.m. a 13:00 p.m.
- Modalidad: presencial - Bogotá D.C.

MAYOR INFORMACIÓN

Departamento Derecho del Transporte e Infraestructura de Transporte
Calle 12 # 1-17, Bloque A – Oficina 205
Teléfonos: 601-3419900, 601-3537000 y 601-3420288 - Extensión 1101-1102
dertransporte@uexternado.edu.co

III SEMINARIO DE INFRAESTRUCTURA

LOS DESAFÍOS AL ARBITRAMIENTO EN LOS PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURA: AMIGABLE COMPOSICIÓN, "DISPUTE BOARDS" Y ARBITRAJE

El III Seminario de Infraestructura celebrado el pasado mes de septiembre fue organizado por el Departamento de Derecho de Transporte e Infraestructura del Transporte con el apoyo de la Cámara Colombiana de la Infraestructura, donde se analizó con profundidad los desafíos del arbitraje en proyectos de infraestructura, abordando la amigable composición, los "dispute boards" y el arbitraje, con la participación de destacados expertos nacionales e internacionales. El evento inició con la Conferencia Magistral a cargo del Profesor Ramiro Bejarano Guzmán, quien destacó la importancia del arbitraje en la resolución de conflictos de infraestructura, subrayando su eficiencia, desafíos actuales y su relevancia en el sector de la infraestructura.

El Primer Panel, moderado por el Doctor Henry Sanabria, se enfocó en el análisis de laudos arbitrales en infraestructura, destacando lecciones aprendidas en la solución de conflictos en la infraestructura. En el Segundo Panel, moderado por la Doctora Diana Correa, se discutió el arbitraje internacional en proyectos de infraestructura, resaltando las diferencias con el arbitraje nacional y su importancia en controversias transfronterizas.

La Conferencia Magistral del Doctor Vladimir Fernández Andrade abordó la jurisprudencia constitucional en arbitraje y amigable composición, con especial atención a su relación con los mecanismos de justicia constitucionales, como la acción de tutela y su importancia en el trámite arbitral.

El Tercer Panel, moderado por el Doctor Álvaro Durán, trató sobre la amigable composición y los "dispute boards" como alternativas al arbitraje, enfocándose en su utilidad para la resolución temprana de conflictos en proyectos de infraestructura. El Cuarto Panel, moderado por el Doctor Juan Carlos Quiñones, analizó los "dispute boards" como complemento del arbitraje y su eficacia para resolver desacuerdos de forma rápida y eficiente en la práctica.

Además, se destacó la intervención virtual de la Profesora Sandra Verano, quien, como Directora Académica de la Universidad Externado de Colombia, brindó una perspectiva académica sobre los "dispute boards" como instrumento de impulso para la resolución temprana de conflictos.

El seminario concluyó con la intervención del Profesor Manuel Guillermo Sarmiento García, quien resumió los principales aportes de cada panel y agradeció la participación de todos los conferencistas y asistentes.



[Lea la nota de nuestro Blog aquí.](#)

PODCAST



Construir, Volar y Navegar

PERSPECTIVA DEL TRANSPORTE DE MASCOTAS

En el episodio más reciente de nuestra serie "Construir, Volar y Navegar", titulado "Perspectivas del transporte de mascotas", exploramos los desafíos y mejores prácticas para asegurar un transporte seguro y cómodo para los animales, con la valiosa participación de Bernardo Puetaman, Giovanni Roperó y Juliana Téllez.



Construir, Volar y Navegar

METRO DE BOGOTÁ

También les invitamos a escuchar el episodio dedicado al "Metro de Bogotá", donde el Dr. Manuel Guillermo Sarmiento y el Dr. Álvaro Durán comparten sus conocimientos y perspectivas sobre este proyecto clave. El Dr. Durán ofrece una visión integral de los aspectos legales y regulatorios, enfocándose en los desafíos y oportunidades que enfrenta la implementación de este sistema de transporte masivo.



Construir, Volar y Navegar

LA VALORIZACIÓN COMO MECANISMO DE FINANCIACIÓN DE LOS PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURA

Otro episodio destacado es "La valorización como mecanismo de financiación en los proyectos de Infraestructura", en el cual los doctores Jean Philippe Pening y Rafael Sarmiento Lotero analizan cómo la valorización se ha convertido en una herramienta clave para financiar proyectos de transporte.



Construir, Volar y Navegar

DISCAPACIDAD Y ACCESIBILIDAD EN EL SECTOR TRANSPORTE

Además, en el episodio "Discapacidad y Accesibilidad en el Transporte", discutimos la inclusión en el transporte junto a expertos destacados, como la Dra. Margaret Furnieles y el Dr. Mario Ospina, bajo la moderación del Dr. Bernardo Puetaman. Aquí, se abordan los derechos y desafíos que enfrentan las personas con discapacidad en su acceso a los servicios de transporte, subrayando la necesidad de políticas inclusivas y mayor inversión en infraestructura accesible.

Todos estos episodios ya están disponibles en las plataformas de streaming. ¡No se pierdan la oportunidad de unirse a estas conversaciones cruciales sobre el futuro del transporte y la infraestructura!

- **PERSPECTIVA DEL TRANSPORTE DE MASCOTAS** [LINK](#)
- **METRO DE BOGOTÁ** [LINK](#)
- **LA VALORIZACIÓN COMO MECANISMO DE FINANCIACIÓN DE LOS PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURA** [LINK](#)
- **DISCAPACIDAD Y ACCESIBILIDAD EN EL SECTOR TRANSPORTE** [LINK](#)

EPISODIOS



Seminario en Derecho de la Infraestructura

¡Hola estudiante de **tercer año de Derecho**! El Departamento de Derecho de Transporte e Infraestructura de Transporte los invita a participar en nuestro Seminario de Derecho de la Infraestructura, una oportunidad única para profundizar en los aspectos más cruciales de la regulación del sector de la infraestructura.

En este seminario tendrán la oportunidad de:

- Estudiar los conceptos fundamentales de la contratación estatal, sus formas de asociación y su interacción con el sector privado para la estructuración de proyectos de infraestructura. Conocerán a detalle el *proceso de licitación, obra pública, concesiones y asociaciones público-privadas*.
- Analizar el *funcionamiento legal y financiero de los proyectos de infraestructura* en el ámbito nacional e internacional o desde una perspectiva multidisciplinaria.
- Adquirir una comprensión exhaustiva de los *mecanismos para gestionar conflictos*, perfeccionando desde temprano sus habilidades para resolver disputas complejas y técnicas.

<https://www.uexternado.edu.co/seminario-en-derecho-de-la-infraestructura/>

Intensificación en Infraestructura y Transporte

¡Hola estudiante de **quinto año**! El Departamento de Derecho de Transporte e Infraestructura de Transporte, los invita a participar en nuestra intensificación en Derecho del Transporte e Infraestructura. En esta intensificación especializada, tendrán la oportunidad de:

- Explorar cómo se diseñan y estructuran los grandes proyectos de infraestructura, *comprendiendo en detalle los aspectos legales y operativos* que garantizan su desarrollo exitoso y sostenible.
- Analizar *cómo el transporte en todas sus modalidades interactúa con el marco jurídico*, dado su rol de servicio público y el impacto de las nuevas tecnologías de la información en su regulación y operación.
- Adquirir una comprensión exhaustiva de los *mecanismos para gestionar conflictos* en el ámbito nacional e internacional en el sector.

Además, enriquecerán su aprendizaje con el estudio de casos emblemáticos, como la Primera Línea del Metro de Bogotá, las Concesiones “5G” o el Regiotram de Occidente, entre muchos otros.

<https://www.uexternado.edu.co/derecho-del-transporte-e-infraestructura-de-transporte/>

Tabla de contenido

1.	Leyes	12
2.	Proyectos de ley	13-19
3.	Seguimiento proyectos de ley	20-21
4.	Resoluciones	22-24
5.	Jurisprudencia	26-30
6.	Doctrina	31

Normatividad

Leyes

Ley 2368 de 12 de julio de 2024: “Por medio de la cual se autoriza que la Dirección Regional Aeronáutica oriente de la Aerocivil se establezca en la ciudad de Yopal, Casanare y se dictan disposiciones sobre la operación internacional del Aeropuerto el Yopal”

Ley 275 de 2023: “Por medio de la cual se aprueba el acuerdo entre la República Bolivariana de Venezuela y la República de Colombia relativo a la promoción y protección recíproca de inversiones”

Ley 2362 de 14 de junio de 2024: “Por medio del cual se aprueba el convenio internacional para el control y la gestión del agua de lastre y los sedimentos de bloques ”



Proyectos de ley

Proyecto de Ley 232 de 2024

“Por medio del cual se definen y establecen las condiciones para el desarrollo de infraestructura ferroviaria nacional, se regula la prestación del servicio público de transporte ferroviario en la red férrea nacional y se dictan otras disposiciones”.

Revise el Proyecto de Ley haciendo click sobre este texto.



Proyectos de ley

Proyecto de Ley 255 de 2024

“Por la cual se establecen lineamientos de uso de inteligencia artificial para mejorar la eficiencia en disminución de siniestros viales y sus costos, automatizando los procesos de análisis y control de riesgos de siniestralidad vial en tiempo real con IA”.

“La inteligencia artificial permite anticipar, alertar y prevenir siniestros viales al proporcionar a las autoridades la capacidad de conocer quién, cuándo, dónde y por qué ocurrirá un accidente, posibilitando intervenciones preventivas.



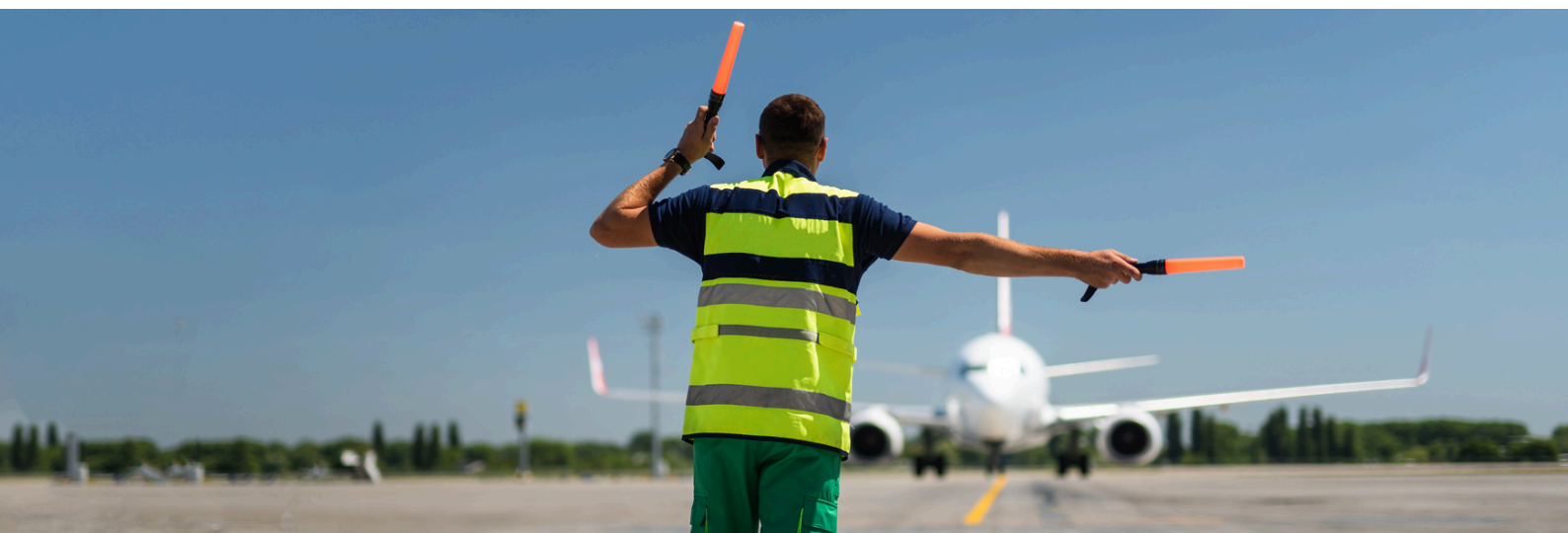
Proyectos de ley

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”.

“Esta ley constituye la fuente principal para la determinación de las condiciones profesionales, técnicas, salariales, sociales y laborales de los controladores de tránsito aéreo en el territorio de la República de Colombia. Las funciones y requisitos de los controladores de tránsito aéreo son los establecidos en el Manual de Funciones aprobados por la autoridad aeronáutica colombiana”.

Revise el Proyecto de Ley haciendo click sobre este texto.



Proyectos de ley

Proyecto de Ley 167 de 2023

“Por medio de la cual se establecen medidas sobre los derechos de los usuarios de transporte aéreo y se dictan otras disposiciones”.

“La industria de transporte aéreo en Colombia es cada vez más grande. De acuerdo con información de la Aeronáutica Civil, nada más en el año 2022 se movilizaron 48 millones de personas por avión; 32.7 millones lo hicieron desde y hacia aeropuertos nacionales y 15.2 millones desde y hacia aeropuertos de todo el mundo. Lo anterior representa un aumento del 57.2 anual frente al año 2021”.

Revise el Proyecto de Ley haciendo click sobre este texto.



Proyectos de ley

Proyecto de Ley 042 de 2024

“Por medio de la cual se dictan normas en materia de compensación a los usuarios del servicio de transporte aéreo y se dictan otras disposiciones”.

Revise el Proyecto de Ley haciendo click sobre este texto.

Proyecto de Ley 075/2024 C

“Por medio del cual se modifica la ley 769 de 2022 y se dictan otras disposiciones”.

“El Proyecto de Ley busca estructurar el pago del seguro obligatorio de accidentes de tránsito (SOAT) para todos los propietarios de motocicletas”.

Revise el Proyecto de Ley haciendo click sobre este texto.



Proyectos de ley

Proyecto de Ley 008/2024C

“Por medio del cual se establecen parámetros para reducir el valor de las tasas y tarifas de los peajes y se dictan otras disposiciones”.

Revise el Proyecto de Ley haciendo click sobre este texto.

Proyecto de Ley 428/2024C

“Por medio del cual se modifica la Ley 769 de 2002 para la implementación de la póliza de seguros RCE para vehículos de uso particular, motocicletas y similares - Ley de movilidad ágil y segura”.

Revise el Proyecto de Ley haciendo click sobre este texto.



Proyectos de ley

Proyecto de Ley 283/2023C

“Por medio del cual se adiciona un párrafo al artículo 14 de la Ley 769 de 2002, modificada por la Ley 1397 de 2010”.

“La presente ley tiene como objeto exonerar de restricciones de medidas de tránsito a los vehículos automotores en los cuales se realiza la instrucción en conducción de vehículos de los Centros de Enseñanza Automotriz inscritos en el Registro Único Nacional de Tránsito -RUNT”

Revise el Proyecto de Ley haciendo click sobre este texto.



Seguimiento proyectos de ley



Proyecto	Título	Fecha de radicación	Asignación	Estado del trámite
PL255 de 2024	Siniestros viales	13 de marzo de 2024	Comisión sexta	Segundo debate
PL200 de 2023	Controlador de tránsito aéreo	22 de noviembre de 2023	Comisión Sexta	Segundo debate
PL167 de 2023	Derechos usuarios transporte aéreo	03 de octubre de 2023	Comisión sexta	segundo debate
PL042 de 2024	Compensación transporte aéreo	25 de julio de 2024	Comisión Sexta	Pendiente enviar a comisión en Senado
PL075 de 2024C	Modifica la Ley 769 de 2022	23 de julio de 2024	Pendiente	Pendiente
PL008 de 2024C	Parámetros para reducir valor tasas peajes	20 de julio de 2024	Comisión sexta	Pendiente
PL283 de 2023C	Restricciones medidas de tránsito	18 de octubre de 2023	Comisión Sexta	Pendiente
PL232 de 2024	Proyecto de ley Ferroviaria	11 de septiembre de 2024	Comisión Sexta	Pendiente designar ponentes Senado

Normatividad

Resoluciones



Resolución 0533 de 2024/Agencia Nacional de Infraestructura (ANI)

La Resolución No. 20244010005335 de la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI) ordena la baja de 4,582 bienes intangibles, específicamente licencias y software, debido a su obsolescencia tecnológica. La resolución justifica esta acción en base a recomendaciones y análisis técnicos que indican que estos bienes ya no son útiles para la entidad. El valor contable de estos bienes es de cero pesos, ya que están completamente depreciados. La resolución también dispone que estos bienes se retiren de los activos de la Agencia y que la decisión se publique en la página web de la ANI por 30 días. No se permite presentar recursos contra esta decisión, y la resolución entra en vigor inmediatamente tras su publicación.



Resolución 1789 de 2024/Instituto Nacional de Vías (INVIAS)

La Resolución 1789 de 2024 del INVIAS adopta la "Guía para la Instrumentación y Monitoreo de Puentes" para mejorar la gestión de los puentes en la Red Vial Nacional. Esta guía estandariza los procedimientos de monitoreo e instrumentación, facilitando inspecciones, validaciones de mantenimiento y la obtención de información confiable sobre las estructuras. Además, busca unificar la terminología entre los expertos técnicos para asegurar un trabajo coordinado y eficiente. La resolución, que complementa la normativa anterior, entra en vigor al día siguiente de su publicación.

Resoluciones

La Resolución No. 20244010005535 del 22 de mayo de 2024 modifica la Resolución No. 0008 del 3 de enero de 2024, ajustando la distribución del presupuesto asignado a la cuenta A-02 "Adquisición de bienes y servicios" de la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI) para la vigencia fiscal de 2024. El ajuste, que involucra \$43.819.477, responde a la necesidad de cubrir gastos de mantenimiento y adecuaciones menores en las sedes de la ANI. La resolución entra en vigor inmediatamente y su contenido debe ser comunicado al Área de Presupuesto de la ANI.



Resolución 0553 de 2024/Agencia Nacional de Infraestructura (ANI)

La resolución ordena la baja de once bienes muebles de propiedad de la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI) debido a su deterioro y obsolescencia. Estos bienes serán ofrecidos a título gratuito a entidades estatales interesadas, quienes pueden manifestar su interés por escrito en un plazo de 30 días. En caso de que varias entidades estén interesadas en el mismo bien, tendrá prioridad la que primero haya manifestado su interés. Las entidades seleccionadas deberán cubrir los gastos de traslado de los bienes y la entrega se realizará en Bogotá. La resolución no admite recursos y entra en vigor a partir de su publicación.

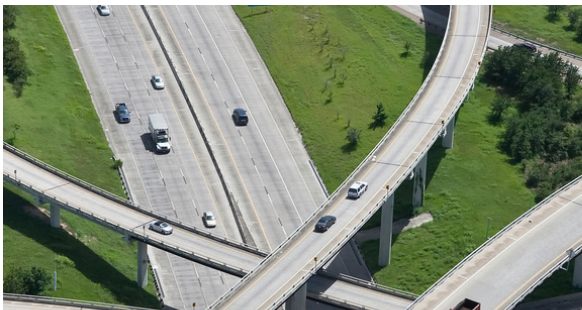


Resolución 0532 de 2024/Agencia Nacional de Infraestructura (ANI)

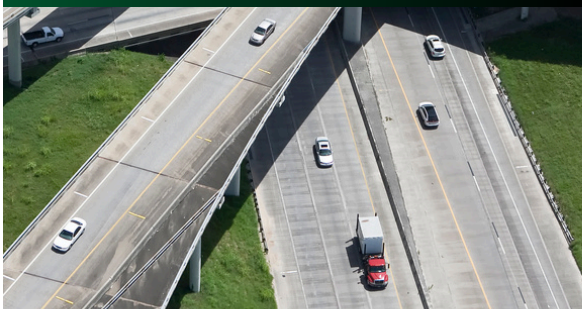
Resoluciones

RESOLUCIÓN 3367 DE 2024/ Instituto Nacional de Vías (Invías)

RESOLUCIÓN 3367 DE 2024 emitida el 01 de agosto del 2024: Por la cual se actualizan las tarifas de peaje a cobrar en las estaciones de peaje a cargo del Instituto Nacional de Vías (Invías)



Resolución 1134 del 2024/Agencia Nacional de Infraestructura (ANI)



“Por medio de la cual la Agencia Nacional de Infraestructura declara la ocurrencia de una contingencia por cambio en la estructura tarifaria prevista en la Resolución de Peaje derivado de la expedición del Decreto 0050 de 2023 que afecta el Contrato de Concesión No. 015 de 2015, en desarrollo del proyecto vial Rumichaca - Pasto y ordena un desembolso del Fondo de Contingencias de Entidades Estatales.”

JURISPRUDENCIA

Corte Constitucional

Número de identificación	Sentencia T-091 de 2024
Magistrado Ponente	Natalia Ángel Cabo
PROBLEMA(S) JURÍDICOS	
<p>¿Está vulnerando la falta de transporte escolar gratuito en Jamundí los derechos fundamentales a la educación, dignidad e igualdad de Paula y Daniel, y los criterios de priorización y financiación de las entidades responsables son adecuados y suficientes para garantizar el acceso y permanencia en el sistema educativo de todos los estudiantes necesitados?</p>	
HECHOS	
<ul style="list-style-type: none">El 16 de enero de 2023, la señora Bárbara presentó una tutela en representación de sus hijos Paula y Daniel contra varias entidades públicas, alegando que la falta de transporte escolar vulnera sus derechos a la educación, integridad personal y dignidad humana.Daniel y Paula, de 14 y 10 años, viven a 6,3 km de sus colegios en Jamundí, deben cruzar la peligrosa vía Panamericana a pie, y su madre no tiene recursos para pagar un transporte privado.Bárbara solicitó la tutela de los derechos de sus hijos y que se les garantice el transporte escolar, ya que en 2022 solo lo recibieron por 45 días.La Secretaría de Educación de Jamundí exige ciertos requisitos para acceder al transporte escolar, que los hijos de Bárbara no cumplen, debido a limitaciones presupuestales y su clasificación en el Sisbén B3.La Procuraduría apoyó la solicitud de tutela, mientras que el Ministerio de Educación y la Secretaría de Educación del Valle del Cauca alegaron que la responsabilidad recae en el municipio de Jamundí, pidiendo ser desvinculados del proceso.La Secretaría de Educación de Jamundí defendió sus criterios de priorización y mencionó reuniones con la comunidad, pero reconoció la falta de soluciones efectivas.Otras entidades, como la Secretaría de Planeación de Jamundí y una institución educativa local, solicitaron su desvinculación, afirmando que no son responsables del transporte escolar.	
PRIMERA Y SEGUNDA INSTANCIA	
<p>Decisión de Primera Instancia El 27 de enero de 2023, el Juzgado Doce de Familia de Oralidad de Cali negó la acción de tutela presentada por la señora Bárbara. El juez argumentó que el servicio de transporte escolar en Jamundí está priorizado para estudiantes en zonas rurales de difícil acceso y clasificados en Sisbén A1 a A5. Como los hijos de la accionante viven en la zona urbana y están en el Sisbén B3, no cumplen con los criterios de priorización. Se concluyó que otorgarles el transporte escolar afectaría los derechos de estudiantes más vulnerables y que el presupuesto del municipio es limitado. No se tutelaron los derechos reclamados, pero se instó a la alcaldía a extender la cobertura del transporte escolar y mejorar la seguridad en la vía Panamericana</p> <p>Impugnación: El 20 de abril de 2023, la señora Bárbara impugnó la decisión, alegando que es madre cabeza de familia sin ingresos suficientes para cubrir el transporte escolar de sus hijos. Afirmó que sus hijos sólo pueden asistir al colegio una o dos veces por semana debido a la falta de recursos, y que son víctimas del conflicto armado, por lo que deberían ser priorizados para recibir transporte escolar. También destacó los riesgos a los que están expuestos sus hijos al caminar 6,3 kilómetros hasta el colegio, incluyendo accidentes de tránsito y posibles peligros por parte de desconocidos.</p>	

Decisión de Segunda Instancia:

El 15 de mayo de 2023, el Tribunal Superior de Cali revocó la decisión de primera instancia y amparó el interés superior de los menores, Paula y Daniel. Aunque reconoció que en 2022 se suspendió injustificadamente el servicio de transporte escolar que los niños habían recibido durante 45 días, esta protección sólo se aplica para el año 2022. Para 2023, no se demostró que la accionante hubiera solicitado formalmente el servicio de transporte escolar, por lo que el Tribunal no ordenó su prestación directa. Sin embargo, el Tribunal ordenó a la Secretaría de Educación de Jamundí evaluar si los niños cumplen con los criterios para recibir el servicio de transporte escolar gratuito.

ARGUMENTOS JURÍDICOS

La Sala Primera de Revisión es competente para revisar sentencias de acciones de tutela según la Constitución y el Decreto 2591 de 1991. Este caso investiga la posible vulneración de los derechos a la educación, integridad y dignidad de Paula y Daniel por parte del Ministerio de Educación Nacional, la Gobernación del Valle del Cauca, la Secretaría de Educación del Valle y la Alcaldía de Jamundí debido a la falta de transporte escolar gratuito. La tutela busca asegurar este servicio y promover programas de permanencia escolar.

La acción de tutela presentada por Bárbara es procedente, cumpliendo con requisitos de legitimación, inmediatez y subsidiariedad. Bárbara tiene legitimación para presentar la tutela, y las entidades demandadas tienen legitimación pasiva. La tutela es oportuna y adecuada al no existir otros mecanismos eficaces para proteger los derechos de los menores.

El derecho a la educación, reconocido a nivel nacional e internacional, implica garantizar una educación gratuita, accesible y adaptada a las necesidades de los estudiantes, incluyendo el transporte escolar para aquellos que viven lejos de sus escuelas. La Corte Constitucional ha establecido que el transporte escolar es esencial para la accesibilidad educativa.

Las autoridades locales deben implementar y supervisar el transporte escolar, asegurar su gratuidad cuando las familias no puedan cubrir el costo, y garantizar que el servicio sea eficaz. Además, se debe aplicar un enfoque interseccional para abordar factores como el género y la discapacidad. Las entidades nacionales y locales deben coordinar y financiar la educación y el transporte escolar, adaptándolos a las condiciones locales.

En el caso de Paula y Daniel, la Secretaría de Educación les negó el transporte escolar, afectando su derecho a la educación. La madre, Bárbara, enfrenta dificultades económicas que impiden cubrir este costo. La Secretaría utiliza criterios de priorización restrictivos que no consideran todas las vulnerabilidades. Se recomienda revisar y ampliar estos criterios.

Se ordena a la Secretaría de Educación de Jamundí proporcionar transporte escolar gratuito a Paula y Daniel en cinco días y estudiar la problemática en la zona sur del municipio en los próximos cuatro meses. Además, se recomienda diseñar una estrategia integral de transporte escolar siguiendo las directrices del Ministerio de Educación Nacional, con supervisión de la Procuraduría General de la Nación.

DECISIÓN

Primero. CONFIRMAR PARCIALMENTE la sentencia del 15 de mayo de 2023 proferida por el Tribunal Superior de Cali, Sala Familia, en segunda instancia, que amparó los derechos de Paula y Daniel por las razones expuestas en esta providencia judicial.

Segundo. REVOCAR el numeral segundo de la sentencia del 15 de mayo de 2023 proferida por el Tribunal Superior de Cali, Sala Familia, en segunda instancia. En consecuencia, ORDENAR a la Secretaría de Educación de Jamundí que, en el término máximo de cinco (5) días siguientes a la notificación de la presente sentencia, le otorgue el servicio de transporte escolar gratuito a los niños Paula y Daniel desde su lugar de residencia hasta las instituciones educativas en las que se encuentran matriculados. Este transporte gratuito deberá ser apto y deberá garantizar la ida y el regreso de los menores de edad.

Tercero. ORDENAR a la Secretaría de Educación de Jamundí, a la Secretaría de Educación Departamental del Valle del Cauca y al Ministerio de Educación Nacional que, en cumplimiento de los principios de coordinación, subsidiariedad y concurrencia, y en un término máximo de cuatro (4) meses contados a partir de la notificación de esta sentencia, estudien la problemática de transporte escolar de los niños, niñas y adolescentes de la zona sur de Jamundí. En el estudio de esta problemática también se deberán evaluar los actuales criterios de priorización del servicio de transporte escolar del municipio de Jamundí.

A partir de los hallazgos encontrados, estas autoridades deberán diseñar e implementar una estrategia de transporte escolar que incorpore, como mínimo, las recomendaciones del Ministerio de Educación Nacional al respecto y las consideraciones desarrolladas en esta providencia. Además, esta estrategia deberá atender a las necesidades particulares de esta población estudiantil y asegurar la accesibilidad, continuidad y permanencia de estos niños, niñas y adolescentes en el sistema educativo.

Cuarto. OFICIAR a la Procuraduría General de la Nación para que, en lo de su competencia, efectúe el seguimiento de las órdenes impartidas a las entidades accionadas.

Quinto. Por Secretaría General de la Corte Constitucional, LÍBRESE la comunicación prevista en el artículo 36 del Decreto 2591 de 1991.

Consejo de Estado

Número de identificación	Rad. 76001-23-33-000-2017-00647-01 (69.347)
Magistrado Ponente	José Roberto Sáchica Méndez
PROBLEMA(S) JURÍDICOS	
<p>¿Debe el Municipio de Cartago - Secretaría de Tránsito ser declarado administrativamente responsable por los perjuicios causados al demandante debido a la omisión en registrar correctamente el traspaso de un vehículo en el sistema RUNT, impidiéndole obtener el reconocimiento económico por la destrucción total del automotor?</p>	
HECHOS	
<p>El actor solicitó el 1º de diciembre de 2009 el registro de traspaso de un vehículo a su nombre y obtuvo la licencia de tránsito correspondiente. Posteriormente, el 12 de febrero de 2013, fue informado por el RUNT que su solicitud para el reconocimiento económico por la desintegración del vehículo fue aceptada. En septiembre de 2013, se realizó una revisión del automotor y se procedió a su desintegración física. Sin embargo, en enero de 2014, al intentar finalizar el proceso de chatarrización, fue informado de un error en la migración de la información del vehículo en el RUNT, lo que impidió el reconocimiento económico. Entre 2014 y 2016, el actor presentó múltiples solicitudes para corregir la información sin éxito, hasta que en 2016, mediante una acción de tutela, se le notificó que el problema no podría resolverse hasta la emisión de una circular ministerial que regulara el asunto.</p>	
Consideraciones	
<p>En este caso, la Sala confirmó la responsabilidad del Municipio de Cartago y su Secretaría de Tránsito por el daño antijurídico causado al demandante, consistente en la imposibilidad de obtener el reconocimiento económico por la destrucción total de su vehículo. Esto se debe a la obligación del ente territorial de registrar correctamente el traspaso del vehículo y su posterior cancelación de licencia, lo cual no se cumplió. Aunque el actor había cumplido con los trámites requeridos, un error en la migración de la información por parte del Organismo de Tránsito de Cartago provocó que no figurara como propietario del vehículo en el RUNT, lo que impidió que se le otorgara el reconocimiento económico. A pesar de que el RUNT señaló no tener responsabilidad en el asunto, ya que solo actúa como un repositorio de información, la falta de diligencia de la Secretaría de Tránsito de Cartago en la correcta actualización de los registros fue el factor determinante del perjuicio sufrido por el demandante.</p>	
Decisión	
<p>modificar la sentencia del Tribunal Administrativo del Valle del Cauca y declara administrativamente responsable al Municipio de Cartago y su Secretaría de Tránsito por los perjuicios causados al demandante debido a la omisión en registrar el traspaso del vehículo en el sistema RUNT. Como consecuencia, condena al Municipio a pagar al demandante una indemnización por perjuicios morales y materiales.</p>	

Corte Suprema de Justicia

Número de identificación	Sentencia SC370-2023
Magistrado Ponente	Wilson Quiroz
PROBLEMA(S) JURÍDICOS	
¿Incurrió Uber en desviación de clientela y violación de las normas de competencia, con el fin de que se les ordene cesar de inmediato la prestación ilegal del servicio de transporte individual de pasajeros en vehículos?	
HECHOS	
Cotech pidió declarar que las demandadas incurrieron en desviación de la clientela y violación de las normas de competencia, con el fin de que se les ordene cesar de inmediato la prestación ilegal del servicio de transporte individual de pasajeros en vehículos.	
Consideraciones	
<p>La rápida evolución de las tecnologías de la información y las comunicaciones ha impactado seriamente varios aspectos de la interacción humana. Por otro lado, uno de los principales objetivos de la actividad empresarial es competir, ganar o mantener una clientela. Sin embargo, hay que analizar los clientes de la parte demandada y los clientes de la parte demandante, con el fin de verificar si el uso de medios deshonestos afecta o no al demandante.</p> <p>La Corte reitera que las sanciones del derecho de la competencia desleal resguardan la libre competencia económica. La conducta de conculcación de una norma jurídica requiere de:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. La conculcación de una norma jurídica. 2. La obtención de una ventaja competitiva. 3. Que esta ventaja sea significativa. 4. Que la ventaja derive de la transgresión normativa. <p>Sin embargo, la Corte encuentra que las alusiones referidas a las fechas en las que se presentaron los comportamientos desleales sólo buscaban que la sala acogiera el criterio probatorio del demandante sin haberse estructurado de ninguna forma el defecto de hecho del tribunal. Ello, puesto que, los actos de competencia desleal, sin importar que sean continuados o instantáneos, en virtud del Art. 23 de la Ley 256 de 1996, prescriben transcurridos dos años desde que el legitimado identifica al infractor o, de todas maneras, transcurridos tres años luego de la realización de la conducta.</p>	
DECISIÓN	
La Corte Suprema de Justicia decidió no casar la Sentencia que el Tribunal Superior de Distrito Judicial de Bogotá, Sala Civil, profirió el 18 de junio de 2020. También decidió condenar en costas a la demandante.	

DOCTRINA



Santiago Sierra Olivieri

ESTUDIANTE DE TERCER AÑO DE DERECHO

Disertación jurídica: ¿El nacimiento de una nueva regla de caducidad?

En el presente documento se analizará la decisión tomada por parte del Consejo de Estado en el caso “Ecopetrol vs Meta Petroleum Corp. Sucursal Colombia”¹ donde se establece una novedosa regla para el conteo de la caducidad en los contratos de tracto sucesivo regidos por el derecho privado que no han previsto etapa de liquidación; y que consiste en que los operadores jurídicos deben realizar un análisis casuístico para establecer desde cuando comienza a correr el término de la caducidad para el ejercicio del medio de control de controversias contractuales, dependiendo si el origen de la controversia es un hecho delimitado y consolidado en el tiempo o es un incumplimiento que solo puede ser apreciable una vez ha terminado el contrato.

Leer

- Estudiante de Tercer Año de Derecho de la Universidad Externado de Derecho, cursando el Seminario en Derecho de la Infraestructura del Departamento de Derecho de Transporte e Infraestructura de Transporte de la Universidad Externado de Colombia.



MAYOR INFORMACIÓN

Departamento Derecho del Transporte e Infraestructura de Transporte
Calle 12 # 1-17, Bloque A – Oficina 205
Teléfonos: 601-3419900, 601-3537000 y 601-3420288 - Extensión 1101-1012
dertransporte@uexternado.edu.co