

Universidad
Externado
de Colombia

FACULTAD DE DERECHO
Departamento de Derecho del Transporte
e Infraestructura de Transporte

Nº25

BOLETÍN VIRTUAL

JUNIO DE 2026



Desde 1992,

El **Departamento de Derecho del Transporte e Infraestructura de Transporte** ha estado vinculado al estudio e investigación del transporte en sus diversas modalidades: terrestre, aéreo, marítimo, férreo, fluvial, multimodal y masivo, complementándolo con el análisis de la infraestructura de transporte.

Sus investigaciones, centradas en la jurisprudencia y el análisis casuístico, impulsaron la creación de programas únicos en el país: la **Especialización en Derecho del Transporte** en Bogotá, la **Especialización en Derecho de la Infraestructura** en Bogotá y la **Maestría en Derecho de la Infraestructura**, con una destacada nómina de docentes.

Director:

Manuel Guillermo Sarmiento García

Coordinadora:

Lina Paola Sánchez Barón

Secretaria:

Sofía Vanesa Peña Leyva

Docente Investigador:

Jean Philippe Peninga Gaviria

Asistentes de Investigación:

Isabella Arenas Rivera y Giovanni Roperó Martínez

Monitores:

Isabella Espinosa Parra y Erick Santiago Porras Acosta





Intervención del Dr. Manuel Guillermo Sarmiento García en el panel “retos sectoriales en la infraestructura de servicios públicos, férrea y aérea” en el marco del IV Congreso Internacional de Contratación Estatal

1. El principal reto que tiene la infraestructura aeroportuaria hacia el futuro es si su administración va a continuar bajo el modelo contractual de concesión que ya completa tres décadas, o se regresa al sistema anterior donde esta infraestructura era administrada directamente por el Estado en cabeza de la Aerocivil.

Este no es un tema menor, ya que resulta muy importante para enfrentar el desafío del crecimiento exponencial del tráfico aéreo en nuestro país, especialmente en las ciudades capitales, como es el caso del aeropuerto El Dorado de Bogotá, que actualmente moviliza 45 millones de pasajeros al año, posicionándose como el primer aeropuerto tanto de pasajeros como de carga en la región latinoamericana, superando a gigantes regionales como el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México y el Aeropuerto Internacional de São Paulo-Guarulhos, no obstante que el sector aéreo en América Latina y el Caribe enfrenta limitaciones estructurales en tres frentes principales, como son un combustible más costoso que en otras regiones del mundo, una mayor carga de impuestos y tasas a pasajeros y una capacidad aeroportuaria limitada, según un estudio de competitividad realizado por la Asociación Latinoamericana de Transporte Aéreo ALTA.

Actualmente más del 60% del tráfico aéreo colombiano pasa por la terminal de El Dorado, con alrededor de 140.000 pasajeros diarios y más del 70% de los vuelos internacionales del país tienen origen y destino en Bogotá, esto implica un reto operacional importante para quien administre esta infraestructura aeroportuaria.

La concesión actual del Aeropuerto El Dorado, operado por Opain vence el 18 de enero de 2027, es decir estamos a menos de 10 meses que esto ocurra, y si bien existe una iniciativa privada denominada El Dorado Max, que pretende multiplicar la capacidad de pasajeros a 73 millones anuales, con inversiones aproximadas de 12 billones de pesos, aún se encuentra en etapa de evaluación integral: técnica, jurídica y financiera por parte de la ANI, y se espera que en el segundo semestre del presente año se firme el contrato de concesión.

Pero igualmente hay otros Aeropuertos Internacionales en Colombia, donde ya vencieron los contratos de concesión, como el caso del Aeropuerto Bonilla Aragón que sirve a la ciudad de Cali, que está siendo administrado por el Estado en cabeza de la Aerocivil desde el mes de septiembre del año 2025 y respecto del cual no se ha adelantado ningún proceso de contratación para una nueva concesión.



Lo mismo sucede con el Aeropuerto Internacional Ernesto Cortissoz de esta querida ciudad de Barranquilla, que igualmente está siendo administrado y operado por la Aerocivil, desde el mes de septiembre del 2024, como consecuencia del proceso de liquidación del contrato de concesión con el antiguo concesionario Grupo Aeroportuario del Caribe, administración que ha despertado muchas críticas debido al retardo en las obras y el servicio deficiente que se presta a los usuarios.

En conclusión, el principal reto de la infraestructura aeroportuaria desde el punto de vista de la política pública es definir si dicha infraestructura va a ser administrada por los privados bajo el modelo de concesión o es el Estado a través de la autoridad Aeronáutica quien va a asumir esa administración.

2. En el campo de la administración y operación de la infraestructura aeroportuaria, hay un aspecto muy importante como es el de los slots, o franjas horarias que se les asigna a las aerolíneas para efectuar sus operaciones de despegue y aterrizaje de sus aeronaves, tema este que ha suscitado un gran debate público en los últimos meses en Colombia debido a las posiciones enfrentadas de las aerolíneas agrupadas en el poderoso gremio mundial de IATA y la autoridad Aeronáutica Colombiana.

Lo primero que hay que precisar es que estos Slots hacen parte del permiso de operación que la autoridad aeronáutica les concede a las aerolíneas para ejercer su actividad principal de prestar el servicio público de transporte aéreo de pasajeros y carga, permiso de operación que de conformidad con lo dispuesto en el artículo 1.858 del Código de Comercio, no podrán ser cedidos ni traspasados a ningún título, por cuanto los bienes que hacen parte de la infraestructura aeroportuaria son bienes de uso público inalienables, imprescriptibles e inembargables.

Aquí encontramos una primera diferencia conceptual con la regulación internacional expedida por la IATA, y contenida en el WORLDWIDE AIRPORT SLOT GUIDELINES – WASG, o directrices mundiales sobre franjas horarias, que tienen como objeto garantizar el uso más eficiente de la capacidad aeroportuaria disponible, especialmente en aquellos aeropuertos de nivel 3 más congestionados, con el fin de optimizar los beneficios para los usuarios, teniendo en cuenta los intereses tanto de los aeropuertos, como de las aerolíneas.



La diferencia conceptual se da porque en el escenario internacional, especialmente en Europa y los Estados Unidos, si bien los slots son propiedad pública de los Estados, se les permite a las aerolíneas comercializarlos entre ellas en un mercado secundario, derecho este que constituye un activo valioso de estas, especialmente en aeropuertos congestionados, como el Heathrow en Londres y el John F. Kennedy en Nueva York, en el caso del derecho interno colombiano, si bien los reglamentos aeronáuticos permiten que las aerolíneas intercambien y traspasen sus slots, como está contemplado en el numerales 6.12 y 6.13 del Apéndice A del RAC 3, este intercambio o traspaso debe hacerse sin ninguna clase de cobro o compensación económica entre las aerolíneas, ya que está prohibido comercializarlos, por tratarse de un bien público que hace parte de la infraestructura aeroportuaria.

Por esta razón uno de los criterios fundamentales que adopta la IATA en sus directrices mundiales de slots o franjas horarias es el de los derechos históricos de las aerolíneas sobre sus slots, una especie de derecho adquirido que se conserva si estas cumplen mínimo con el 80% de su asignación.

Los reglamentos aeronáuticos colombianos RAC expedidos por la autoridad aeronáutica en lo que se refiere a la reglamentación de los slots, conserva la misma estructura establecida en la regulación de IATA, para la asignación de las franjas horarias especialmente en lo que se refiere a los derechos históricos de las aerolíneas y a la fórmula 80-20, es decir, que si las aerolíneas usan como mínimo el 80% de los slots que les han asignado, tienen derecho a conservarlos, así tenemos que el apéndice A del RAC 3 contiene la reglamentación para la asignación de slots en los tres diferentes niveles de congestión de aeropuertos, especialmente en los aeropuertos de nivel 3, como es el caso del aeropuerto El Dorado de Bogotá, que son aquellos donde la infraestructura aeroportuaria resulta insuficiente o existan condiciones que imposibilitan satisfacer plenamente la demanda.

En el numeral 6.3 del apéndice A del RAC 3 están contenidos los criterios principales para la asignación inicial de slots, siendo el más prioritario de ellos el slots histórico, para lo cual en el numeral 6.7 de este apéndice se establecen las directrices que se utilizan para determinar que slots pueden optar por la condición de histórico y el número de operaciones necesarias para conseguir el uso del ochenta por ciento (80%), teniendo en cuenta las diferentes temporadas, que en el argot aeronáutico se denominan de verano (Enero) o temporada alta, y invierno (Agosto) o temporada baja.



Precisamente la mayor controversia que se ha presentado entre la IATA y la Aerocivil, respecto de la nueva reglamentación que pretende expedir esta entidad, es cambiar la fórmula 80-20 por la de 90-10, caso en el cual para que las aerolíneas puedan conservar sus slots históricos deberían usar como mínimo el 90% de los que se le han asignado, lo cual resultaría difícil de cumplir, especialmente para aquellas aerolíneas que tienen el mayor número de operaciones.

3. La asignación de slots no solo obedece a los criterios técnicos establecidos en los reglamentos aeronáuticos y a la capacidad de la infraestructura aeroportuaria, especialmente en aquellos aeropuertos congestionados de nivel 3, sino que guarda una estrecha relación con la competencia que se presenta entre las diferentes aerolíneas que operan en un mismo aeropuerto, ya que la concentración de slots en cabeza de una misma aerolínea en las franjas horarias consideradas pico, como son de 5 a 9 a.m. y de 4 a 7 p.m., puede generar un monopolio, que indudablemente afecta la competencia y constituye una barrera de entrada para otras aerolíneas que pretendan prestar el servicio público de transporte aéreo, por cuanto los usuarios preferiblemente escogen aquellas aerolíneas que operan en los horarios denominados pico.

Los reglamentos aeronáuticos contemplan esta situación de un posible monopolio que puede generar la asignación de slots, y en numeral 1.6 del apéndice A del RAC 3, al consagrar entre los principios orientadores para la asignación de slots o franjas horarias el de la igualdad y proporcionalidad, dispone que "El acceso a los slot y su asignación, se darán en igualdad de condiciones y oportunidades para todas las aerolíneas y otros explotadores de aeronaves, sin embargo la cantidad de slot que puedan ser asignados a las diferentes empresas de servicios aéreos comerciales, será proporcional al tamaño e intensidad de sus operaciones, considerando el tamaño del mercado atendido, la frecuencia de las operaciones y las conexiones que se generan en el aeropuerto".

Es de conocimiento público que como consecuencia de la fallida integración de las aerolíneas VIVA y AVIANCA, esta última se quedó con la mayoría de los slots que dejó libre VIVA en el aeropuerto El Dorado, no obstante que la Aerocivil ordeno devolverlos, generando las protestas de la demás aerolíneas, quienes consideran que como consecuencia de esta situación, AVIANCA tomó el control sobre el 58% de los slots en las franjas horarias críticas del aeropuerto El Dorado, mientras que LATAM cuenta con el 19% de los slots en los horarios de mayor demanda en Bogotá, dejando a las otras aerolíneas en desventaja para ofrecer un servicio de transporte aéreo competitivo en términos de horario a los viajeros, por cuanto el duopolio AVIANCA-LATAM tiene una participación del 90% del mercado doméstico nacional.



4. Finalmente en lo que se refiere a los slots, es importante mencionar que el contrato de concesión del aeropuerto El Dorado, tiene en mi opinión un gran vacío porque no se le entregó al operador aeroportuario el manejo y la administración de los slots, lo que constituye una grave contradicción, ya que si el contrato de concesión tiene por objeto la administración por parte del concesionario de la infraestructura aeroportuaria, no tiene sentido que el manejo y la asignación de los slots que constituye un aspecto importante de esta infraestructura, haya continuado en cabeza de la autoridad aeronáutica, principalmente porque es el concesionario aeroportuario quien tiene la responsabilidad para organizar todo lo referente a la capacidad y operación aeroportuaria, especialmente en aeropuertos congestionados de nivel 3, como es el caso del aeropuerto El Dorado.

Si bien el reglamento aeronáutico en el numeral 1.5, literal d) del apéndice A, considera que el operador o explotador aeroportuario es uno de los actores involucrados en la gestión y uso de los slots, su competencia se limita a suministrar información muy minuciosa sobre la capacidad aeroportuaria calculada para llegadas y salidas de las aeronaves del terminal y sus plataformas, en la cual debe considerar, según lo ordena el numeral 4.2.1.1.1. del Apéndice A, lo siguiente: posiciones de parqueo, puentes de embarque, salas de embarque y bandas de equipaje, sistemas de transporte de equipajes hasta las aeronaves, filtros para emigración, instalaciones de sanidad portuaria y control fitosanitario y demás instalaciones y servicios que afecten la disponibilidad del aeropuerto, estableciendo la capacidad máxima posible y su disminución o incremento por afectaciones en cualquiera de los elementos anotados hasta llegar a la capacidad real.

Igualmente, el operador o explotador aeroportuario está en la obligación de garantizar la disponibilidad de la infraestructura para que los slots asignados por la autoridad aeronáutica se cumplan sin ningún contratiempo y coordinar con dicha autoridad todo lo relacionado con la asignación de las franjas horarias.

Este vacío contractual debe ser corregido en los próximos contratos de concesión aeroportuaria, especialmente del aeropuerto El Dorado de Bogotá, para evitar la dicotomía en la asignación y administración de los slots entre el concesionario y la autoridad aeroportuaria.

PODCAST: CONSTRUIR, VOLAR Y NAVEGAR



Los invitamos a escuchar el último episodio del podcast del Departamento de Derecho del Transporte e Infraestructura de Transporte: “Construir, Volar y Navegar”.

En esta ocasión, abordamos el tema **“Movilidad y medio ambiente: ¿es posible moverse sin contaminar?”**, en el que se analizan los principales desafíos, avances y retos de la movilidad sostenible en el sector transporte.

[ESCÚCHALO AQUÍ](#)



PODCAST: CONSTRUIR, VOLAR Y NAVEGAR



Los invitamos a escuchar el episodio del podcast del Departamento de Derecho del Transporte e Infraestructura de Transporte: “Construir, Volar y Navegar”.

En esta ocasión, abordamos el tema **“Sistemas de transporte masivo: ¿modelo financiero agotado?”**, en el que se analizan los retos actuales de los sistemas de transporte masivo: déficits, sostenibilidad y el futuro del sector.

[ESCÚCHALO AQUÍ](#)



INSTALACIÓN DE LA II PROMOCIÓN DE LA MAESTRÍA EN DERECHO DE LA INFRAESTRUCTURA



El Departamento de Derecho del Transporte e Infraestructura de Transporte dio apertura a la II Promoción de la Maestría en Derecho de la Infraestructura, ofrecida en alianza con la Cámara Colombiana de la Infraestructura, en una jornada académica que contó con las palabras de bienvenida del Director del Departamento, Dr. Manuel Guillermo Sarmiento García, quien acompañó el inicio de esta nueva cohorte.

INSTALACIÓN DE LA XXXI PROMOCIÓN DE LA ESPECIALIZACIÓN EN DERECHO DEL TRANSPORTE



El Departamento de Derecho del Transporte e Infraestructura de Transporte dio apertura a la XXXI Promoción de la Especialización en Derecho del Transporte, donde acompañamos a los estudiantes en el inicio de esta nueva cohorte y destacamos la importancia de fortalecer la formación jurídica especializada frente a los retos actuales del sector transporte y la infraestructura.



NOTICIAS:



Bogotá atraviesa un momento determinante para el desarrollo de su infraestructura y la consolidación de una ciudad más conectada, competitiva y sostenible. En medio de importantes desafíos en movilidad, crecimiento urbano e inversión pública, la capital avanza en proyectos estratégicos que buscan transformar la calidad de vida de millones de ciudadanos y fortalecer su capacidad de desarrollo económico.

En la más reciente edición de **Infraestructura A Fondo** de la **Cámara Colombiana de la Infraestructura (CCI)**, se presenta un análisis sobre las principales dinámicas que actualmente marcan el rumbo de la ciudad: el estado de la infraestructura vial, los retos del sistema de movilidad, los procesos de renovación urbana.

[CONSULTA AQUÍ](#)



La adjudicación del proyecto vial El **Estanquillo-Popayán**, con una inversión cercana a \$8,8 billones, fue destacada por la Cámara Colombiana de la Infraestructura como un ejemplo de la importancia de mantener el modelo de Asociaciones Público-Privadas (APP) en Colombia. La obra contempla la intervención de más de 250 kilómetros de corredor vial, incluyendo doble calzada, túneles y puentes, con el propósito de mejorar la conectividad y competitividad del suroccidente del país mediante inversión y participación del sector privado en infraestructura estratégica.



[CONSULTA AQUÍ](#)

PROGRAMAS ACADÉMICOS

MAESTRÍA EN DERECHO DE LA INFRAESTRUCTURA

La **Maestría en Derecho de la Infraestructura** de la Universidad Externado de Colombia, desarrollada en alianza con la Cámara Colombiana de la Infraestructura (CCI), tiene como objetivo brindar una formación interdisciplinaria que integra enfoques legales, financieros y técnicos. A través del análisis de casos concretos, el programa permite comprender la infraestructura en sectores clave como transporte, minas e hidrocarburos, servicios públicos, infraestructura social, recreativa y de desarrollo urbano.

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

Para más información: **aquí**.



HORARIO

Visitas mensuales
miércoles a viernes: 7:00 - 18:00
sábado: 7:00 - 13:00



MODALIDAD

Presencial - Bogotá D.C.

La **Especialización en Derecho del Transporte** ofrece formación teórica y práctica de alto nivel en las distintas modalidades del derecho del transporte: terrestre, aéreo, marítimo, férreo, fluvial, multimodal y masivo, con un enfoque interdisciplinario. Está dirigida a profesionales del sector, a quienes les permite ampliar sus conocimientos y desarrollar competencias para enfrentar y resolver problemáticas reales del transporte con sentido crítico.

Dirigida 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.

Para más información: **aquí**.

ESPECIALIZACIÓN EN DERECHO DE LA INFRAESTRUCTURA

¡INSCRIPCIONES ABIERTAS!

La **Especialización en Derecho de la Infraestructura** busca brindar una formación integral sobre las problemáticas del sector, mediante el estudio de sus áreas claves. A través de cátedras magistrales y análisis casuístico y jurisprudencial, los estudiantes desarrollan una comprensión crítica y fundamentada para evaluar los desafíos del ámbito de la infraestructura.

Dirigido a: Ingenieros industriales, abogados, administradores de empresas, economistas, agentes de seguros, financistas.

Para más información: **aquí**.

HORARIO

Visitas mensuales
Miércoles a viernes: 7:00 - 18:00
Sábado: 7:00 - 13:00

MODALIDAD

Presencial - Bogotá D.C.

ESTUDIANTE DE PREGRADO DE QUINTO AÑO DE DERECHO TE INVITAMOS A CONOCER NUESTROS PROGRAMAS:

INTENSIFICACIÓN EN INFRAESTRUCTURA Y TRANSPORTE

Esta intensificación ofrece una visión integral del desarrollo de infraestructura en los distintos modos de transporte en Colombia. A través del estudio de la normativa legal, técnica, financiera y operativa, los estudiantes analizarán problemas reales del sector, compararán mecanismos como las APP, la obra pública y las concesiones, y examinarán casos reales para proponer soluciones jurídicas innovadoras.

INTENSIFICACIÓN EN DERECHO AERONÁUTICO

La intensificación en Derecho Aeronáutico está dirigida a estudiantes interesados en la regulación del transporte aéreo a nivel nacional e internacional. A través del estudio de casos, se abordan temas como el contrato de transporte, la responsabilidad de las aerolíneas, la protección a los usuarios y la solución de controversias. Además, se analiza el régimen jurídico de la infraestructura aeroportuaria y se estudian casos emblemáticos como El Dorado Max y el accidente aéreo de Chapecoense.

INTENSIFICACIÓN EN COMPLIANCE: RIESGOS REPUTACIONALES EN LOS PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURA

Esta intensificación estudia el análisis, identificación y gestión estratégica del riesgo reputacional en los proyectos de infraestructura, integrando los fundamentos del Derecho del Transporte e Infraestructura, la teoría del compliance y las herramientas de gestión del riesgo, con el fin de fortalecer la toma de decisiones jurídicas en la estructuración, ejecución y resolución de conflictos en el sector.

TABLA DE CONTENIDO:



01.

PROYECTOS DE LEY



02.

SEGUIMIENTO A
PROYECTOS DE LEY



03.

CONPES, DECRETOS Y
RESOLUCIONES



04.

JURISPRUDENCIA NACIONAL
E INTERNACIONAL



05.

DOCTRINA



PROYECTOS DE LEY:



PL - 311 de 2025 Senado



Por medio de la cual se modifica el régimen jurídico de las asociaciones público privadas y se dictan otras disposiciones”.

Este Proyecto de Ley busca introducir modificaciones al régimen de las Asociaciones Público-Privadas (APP) con el fin de fortalecer la planeación, financiación y ejecución de proyectos de infraestructura y servicios públicos. La iniciativa pretende actualizar la Ley 1508 de 2012 para responder a las necesidades actuales del país en materia de conectividad, transporte y desarrollo de obras estratégicas, promoviendo una mayor participación del sector privado en la financiación y estructuración de proyectos.

El proyecto propone ajustes en temas relacionados con los plazos de los contratos APP, las prórrogas, adiciones y mecanismos de financiación, buscando brindar mayor flexibilidad y seguridad jurídica tanto para el Estado como para los inversionistas privados. Asimismo, plantea modificaciones en la asignación y gestión de riesgos, con el propósito de mejorar la sostenibilidad financiera de los proyectos y facilitar su ejecución.

De igual forma, la iniciativa busca fortalecer las iniciativas privadas dentro de las APP, agilizar procesos de aprobación y estructuración, e incentivar la inversión en proyectos de infraestructura de transporte, logística y servicios públicos. En términos generales, el proyecto pretende modernizar el esquema APP en Colombia para hacerlo más eficiente, atractivo para la inversión y alineado con las necesidades de desarrollo económico y territorial del país.

[CONSULTA AQUÍ](#)



PROYECTOS DE LEY:



PL - 467 de 2025 Cámara



Por la cual se modifica la Ley 1508 de 2012 y se fortalecen la transparencia, la rendición de cuentas y el acceso a la información en materia de asociaciones público privadas y se dictan otras disposiciones”. LEY PEAJES SIN SECRETOS.

Este Proyecto de Ley busca aumentar la transparencia y el acceso a la información en las Asociaciones Público-Privadas (APP). La iniciativa propone fortalecer la rendición de cuentas, permitir mayor control ciudadano sobre los proyectos y exigir más publicidad sobre estudios, recursos y decisiones relacionadas con concesiones e infraestructura pública.

[CONSULTA AQUÍ](#)



PL - 372 de 2026 Senado

Por medio de la cual se modifica el artículo 42 de la Ley 469 de 2002 para exceptuar de la obligación de adquirir el seguro obligatorio de accidentes de tránsito -SOAT- a las motocicletas de hasta doscientos cincuenta centímetros cúbicos (250 C.C.) y se dictan disposiciones para su implementación y transición”.

La presente Ley tiene por objeto exceptuar de la obligación de adquirir el SOAT a las motocicletas de hasta doscientos cincuenta centímetros cúbicos (250 C.C.), así como establecer reglas mínimas de verificación, transición e implementación que aseguren la continuidad de la atención de las víctimas de siniestros viales y la aplicación uniforme de la excepción en todo el territorio nacional.

[CONSULTA AQUÍ](#)



PROYECTOS DE LEY:



PL - 442 de 2025 Cámara



Por medio de la cual se establecen disposiciones para la regulación, operación y control de los sistemas tecnológicos de detección de infracciones de tránsito, y se modifican la Ley 769 de 2002 y la Ley 1843 de 2017".

Este proyecto de ley tiene por objeto regular integralmente el uso de tecnologías para la detección, control y gestión de infracciones de tránsito, garantizando la transparencia, legalidad y trazabilidad en el ejercicio de las funciones sancionatorias, así como la identificación plena del conductor infractor.

[CONSULTA AQUÍ](#)



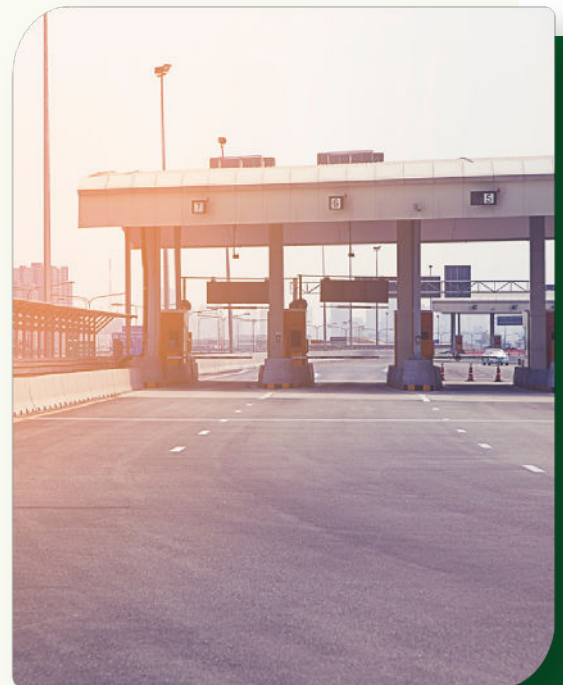
PL - 087 de 2025 Senado



Por medio de la cual se crean lineamientos para la fijación de tarifas, incrementos anuales, distancias mínimas y otras disposiciones correspondientes a los peajes en la infraestructura de transporte a cargo de la Nación y de las entidades territoriales".

El proyecto de ley busca unificar las reglas para la fijación y aumento de tarifas de peajes, limitando sus incrementos al IPC. Además, propone establecer una distancia mínima de 150 kilómetros entre peajes y destinar el 100% del recaudo de los peajes del INVÍAS al mantenimiento, rehabilitación y construcción del mismo corredor vial donde se recauda.

[CONSULTA AQUÍ](#)



PROYECTOS DE LEY:



PL - 537 de 2026 Cámara



Por medio del cual se expide el Código de Procedimiento Especial de Interdicción Marítima de la Armada Nacional - PEIMAR y se dictan otras disposiciones”.

Permite que unidades de superficie permanezcan en el área marítima durante el tiempo previsto de una operación aunque durante ella realicen capturas por presuntas conductas delictivas, sin desproteger la zona. Establece el uso de medios telemáticos y tecnológicos para poner a disposición desde el mar a los capturados y los elementos probatorios ante las autoridades competentes, y para celebrar audiencias concentradas virtuales, garantizando los derechos fundamentales de los capturados.

[CONSULTA AQUÍ](#)



PL - 469 de 2025 Cámara












Por medio del cual se ordena el pago del impuesto sobre vehículos automotores según su tiempo de uso”.

El objeto de la presente ley es establecer un mecanismo de compensación para los propietarios o contribuyentes de vehículos en los departamentos, municipios o distritos donde existan normas de restricción del tránsito o circulación de vehículos. En particular, se dispone la deducción de los días de restricción del período de causación del impuesto vehicular, y se reglamenta la aplicación de dicho descuento en el periodo gravable siguiente, garantizando así un equilibrio justo para los contribuyentes afectados por estas restricciones.












[CONSULTA AQUÍ](#)



SEGUIMIENTO A PROYECTOS DE LEY:

 PROYECTO	 TÍTULO	 FECHA DE RADICACIÓN	 ASIGNACIÓN	 ESTADO DEL TRÁMITE
PL - 311 de 2025 Senado	Régimen jurídico de las Asociaciones Público Privadas	 29 de octubre de 2025	Comisión cuarta	<div style="background-color: #f9a825; border-radius: 10px; padding: 5px; display: inline-block;">PENDIENTE</div> <ul style="list-style-type: none"> ● discutir ponencia para primer debate en Senado
PL - 467 de 2025 Cámara	Transparencia en Asociaciones Público Privadas	 12 de noviembre de 2025	Comisión primera constitucional permanente	<div style="background-color: #4caf50; color: white; border-radius: 10px; padding: 5px; display: inline-block;">TRÁMITE</div> <ul style="list-style-type: none"> ● en Comisión
PL - 372 de 2026 Senado	Exceptuar el seguro obligatorio de accidentes de tránsito -SOAT-	 12 de mayo de 2026	Comisión sexta	<div style="background-color: #f9a825; border-radius: 10px; padding: 5px; display: inline-block;">PENDIENTE</div> <ul style="list-style-type: none"> ● designar ponentes en Senado
PL - 442 de 2025 Cámara	Control tecnológico de tránsito	 22 de octubre de 2025	Comisión sexta constitucional permanente	<div style="background-color: #4caf50; color: white; border-radius: 10px; padding: 5px; display: inline-block;">TRÁMITE</div> <ul style="list-style-type: none"> ● en Comisión
PL - 087 de 2025 Senado	Peajes en la infraestructura de transporte	 30 de julio de 2025	Comisión sexta constitucional permanente	<div style="background-color: #f9a825; border-radius: 10px; padding: 5px; display: inline-block;">PENDIENTE</div> <ul style="list-style-type: none"> ● rendir ponencia para segundo debate en Senado
PL - 537 de 2026 Cámara	Código de Procedimiento Especial de Interdicción Marítima de la Armada Nacional	 19 de marzo de 2026	Comisión Primera	<div style="background-color: #4caf50; color: white; border-radius: 10px; padding: 5px; display: inline-block;">TRÁMITE</div> <ul style="list-style-type: none"> ● en Plenaria

SEGUIMIENTO A PROYECTOS DE LEY:

 PROYECTO	 TÍTULO	 FECHA DE RADICACIÓN	 ASIGNACIÓN	 ESTADO DEL TRÁMITE
PL - 469 de 2025 Cámara	Pago de impuesto sobre vehículos automotores	 12 de noviembre de 2025	Comisión tercera constitucional permanente	<div style="background-color: #4CAF50; color: white; padding: 5px; border-radius: 10px; display: inline-block;">TRÁMITE</div> ● en Comisión
PL - 312 de 2025 Cámara	Tarifa del IVA en tiquetes aéreos	 09 de noviembre de 2025	Comisión tercera constitucional permanente	<div style="background-color: #4CAF50; color: white; padding: 5px; border-radius: 10px; display: inline-block;">TRÁMITE</div> ● en Comisión
PL - 232 de 2024 Senado	Infraestructura ferroviaria	 11 de septiembre de 2026	Comisión sexta	<div style="background-color: #FF9800; color: white; padding: 5px; border-radius: 10px; display: inline-block;">PENDIENTE</div> ● discutir ponencia para segundo debate en Senado
PL - 347 de 2026 Senado	Inspección, vigilancia y control del sistema de transporte	 20 de enero de 2026	Comisión primera	<div style="background-color: #F44336; color: white; padding: 5px; border-radius: 10px; display: inline-block;">ARCHIVADO</div> ● por retiro del autor
PL - 357 de 2026	Sostenibilidad del seguro obligatorio de accidentes de tránsito -SOAT-	 25 de febrero de 2026	Comisión sexta	<div style="background-color: #FF9800; color: white; padding: 5px; border-radius: 10px; display: inline-block;">PENDIENTE</div> ● designar ponentes en Senado
PL - 203 de 2025 Senado	Régimen de bienes de uso público marítimos y costeros	 27 de octubre de 2025	Comisión segunda constitucional del Senado	<div style="background-color: #FF9800; color: white; padding: 5px; border-radius: 10px; display: inline-block;">PENDIENTE</div> ● rendir ponencia para segundo debate en Senado

DOCUMENTOS CONPES:

CONPES 4191 de 2026

Declaración de importancia estratégica del Proyecto de Inversión, Construcción y Dotación de la Sede de Medicina Legal y Ciencias Forenses Soacha

Esta declaratoria tiene como objetivo ampliar la cobertura y capacidad operativa de la regional Oriente del Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses, mediante la construcción y dotación de una sede propia en el municipio de Soacha, con el fin de integrar servicios y responder eficientemente al incremento de la demanda de los servicios forenses.

[CONSULTA AQUÍ](#)



CONPES 4190 de 2026

Modificación al Documento CONPES 4171 y 4172 Declaración de Importancia Estratégica del Proyecto de Inversión Tren de Zipaquirá

Se presenta un ajuste a la estructura de financiación del proyecto, que implica la incorporación de recursos complementarios de la Nación y el ajuste de la estructura de cofinanciación. La Nación incrementa su participación a un monto de 14.168.295.619.864 pesos constantes de 2024, pasando a cofinanciar el 81,61% del proyecto.

[CONSULTA AQUÍ](#)



DECRETOS Y RESOLUCIONES:



MINISTERIO DE COMERCIO

Decreto 216 de 2026 del 5 de marzo de 2026

“Por el cual se modifica la reglamentación de las condiciones y requisitos para la declaratoria de existencia de zonas francas permanentes especiales para el desarrollo de infraestructura y actividades ferroviarias”

El decreto modifica el régimen de zonas francas para permitir la declaratoria de zonas francas permanentes especiales destinadas al desarrollo de infraestructura y actividades ferroviarias, estableciendo requisitos de inversión, empleo y operación, así como condiciones para promover la intermodalidad, la reactivación ferroviaria,

[CONSULTA AQUÍ](#)



MINISTERIO DE TRANSPORTE

RESOLUCIÓN No. 20263040016075 del 29 de abril de 2026

“Por medio de la cual se unifica, compila, armoniza y actualiza la normatividad aplicable al Registro Nacional de Despachos de Carga (RNDC) y se dictan otras disposiciones”.

La resolución unifica, actualiza y armoniza las disposiciones relacionadas con el Registro Nacional de Despachos de Carga (RNDC), definiendo las condiciones técnicas y metodológicas para el reporte y captura de información por parte de los actores de la cadena logística del transporte terrestre automotor de carga en todo el territorio nacional.

[CONSULTA AQUÍ](#)



DECRETOS Y RESOLUCIONES:



MINISTERIO DE TRANSPORTE RESOLUCIÓN No. 20263040009805

“Por la cual se habilita la plataforma tecnológica TAXI YANGO, de propiedad de la empresa Taxi Yango S.A.S., para la atención del servicio de transporte público individual en los niveles básico y de lujo”.

La plataforma tecnológica “TAXI YANGO” se habilita y deberá tener funcionalidad independiente para el nivel de servicio básico y lujo, para lo cual contará con perfiles de validación diferente

[CONSULTA AQUÍ](#)



SUPERINTENDENCIA DE TRANSPORTE Resolución no. 2878 del 1 de abril de 2026

“Por la cual se modifica el capítulo 10 del Título V de la Circular Única de Infraestructura y Transporte”

La resolución modifica el régimen del Programa de Transparencia y Ética Empresarial (PTEE) aplicable a los vigilados por la Superintendencia de Transporte, incorporando nuevas definiciones, ampliando el periodo de transición para su implementación, flexibilizando los requisitos de cumplimiento para microempresas y fortaleciendo las obligaciones de transparencia y gobierno corporativo.

[CONSULTA AQUÍ](#)



DECRETOS Y RESOLUCIONES:



SUPERINTENDENCIA DE TRANSPORTE Resolución no. 2878 del 1 de abril de 2026

“Por medio de la cual se introducen mejoras al Sistema de Control y Vigilancia para Centros de Diagnóstico Automotor”

La resolución modifica y moderniza el Sistema de Control y Vigilancia (SICOV) aplicable a los Centros de Diagnóstico Automotor (CDA), fortaleciendo las capacidades de inspección, vigilancia y control de la Superintendencia de Transporte mediante nuevas herramientas, mecanismos de trazabilidad, validación biométrica, alertas automáticas y estándares de seguridad digital

[CONSULTA AQUÍ](#)



AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA RESOLUCIÓN No. 20267030002425

“Por la cual se adjudica el proceso de Licitación Pública No.VJ-VE-APP-IPB-001-2024”.

Se adjudica el proceso de Licitación Pública que tiene por objeto “Seleccionar la Oferta más favorable para la Adjudicación de un (1) Contrato de Concesión cuyo objeto será la financiación, elaboración de estudios y diseños definitivos, gestión ambiental, gestión predial, gestión social, construcción, rehabilitación, mejoramiento, operación y mantenimiento del corredor “**EL ESTANQUILLO -POPAYÁN**”

[CONSULTA AQUÍ](#)



DECRETOS Y RESOLUCIONES:



INSTITUTO DE DESARROLLO URBANO RESOLUCIÓN No. 787 DE 2026

“Por medio de la cual se anuncia el Proyecto Avenida Longitudinal de Occidente en el tramo comprendido entre la Calle 130C y la Calle 131 en Bogotá D.C.”.

Se anuncia la puesta en marcha del proyecto Avenida Longitudinal de Occidente en el tramo comprendido entre la Calle 130C y la Calle 131 en Bogotá D.C.

[CONSULTA AQUÍ](#)



AERONÁUTICA CIVIL RESOLUCIÓN No. 1438 DE 2026

“Por medio de la se actualiza la Política Ambiental de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil (Aerocivil), y se dictan otras disposiciones.”

La Aerocivil actualizó su Política Ambiental como instrumento orientador de la gestión ambiental y climática del sector aeronáutico colombiano, incorporando principios de sostenibilidad, resiliencia climática, neutralidad de carbono, ecoeficiencia y gobernanza ambiental.

[CONSULTA AQUÍ](#)





Número de identificación

Expediente: 76001233100020100031602
(73.421)

Acción de Controversias Contractuales



Fecha

20 de Abril de 2026



Ponente

José Roberto Sáchica Méndez

HECHOS

El 31 de diciembre de 2007, Instituto Nacional de Vías (INVÍAS) y el Consorcio Puentes CF-C-1164 celebraron el contrato 3495 para construir el puente El Piñal, incluyendo estudios, diseños y ejecución de la obra. Durante el desarrollo contractual surgieron múltiples dificultades técnicas por la insuficiente información suministrada por INVÍAS, lo que obligó al Contratista a replantear varias veces los diseños. Finalmente, se adoptó la alternativa de cajón autofundante y fue necesario obtener permiso de la Dirección General Marítima (DIMAR). Sin embargo, aunque el plazo contractual vencía en febrero de 2009, los diseños definitivos solo fueron aprobados en abril de ese año. Estas demoras afectaron directamente la ejecución oportuna del proyecto.

Adicionalmente, el Contratista advirtió la existencia de redes eléctricas y de acueducto que impedían la ejecución de las obras y cuyo traslado debió asumirse con recursos del contrato. Ello generó sobrecostos e insuficiencia presupuestal, pues el anticipo y otros recursos fueron destinados a actividades no previstas inicialmente. A pesar de la necesidad de suspender o prorrogar el contrato, INVÍAS se negó a hacerlo bajo las condiciones solicitadas por el Contratista. Como consecuencia, el plazo contractual venció sin que pudiera culminarse la obra. El Contratista sostuvo que INVÍAS incumplió sus deberes de planeación y buena fe contractual, causándole diversos perjuicios económicos.

PROBLEMAS JURÍDICOS

- ¿Se configuró un incumplimiento contractual imputable al Contratista o, por el contrario, la inejecución del contrato obedeció al incumplimiento de los deberes de planeación, información y buena fe contractual por parte de Instituto Nacional de Vías (INVÍAS), al no suministrar oportunamente los diseños definitivos, permisos, disponibilidad presupuestal y condiciones adecuadas para la ejecución de la obra?
- ¿Procedía imponer al Contratista la restitución del anticipo, el pago de la cláusula penal y demás sanciones contractuales por el incumplimiento definitivo del contrato de obra?

CONSIDERACIONES Y DECISIÓN

La Sala analizó principalmente el deber de planeación en la contratación estatal y verificó si el Instituto Nacional de Vías (INVÍAS) garantizó las condiciones necesarias para la correcta ejecución del contrato, especialmente en relación con la entrega de información técnica suficiente, aprobación oportuna de diseños, obtención de permisos y traslado de redes de servicios públicos. Asimismo, estudió la distribución de riesgos contractuales y determinó si los retrasos y dificultades presentadas durante la ejecución eran atribuibles al Contratista o a la entidad estatal. También valoró las pruebas relacionadas con el incumplimiento contractual y la imposibilidad de ejecutar la obra dentro del plazo pactado.

De igual manera, el Consejo de Estado examinó la procedencia de las sanciones contractuales reclamadas por INVÍAS, diferenciando entre las multas y la cláusula penal pecuniaria. La Sala precisó que las multas tenían carácter conminatorio y solo podían imponerse mientras el contrato estuviera vigente, mientras que la cláusula penal procedía frente al incumplimiento definitivo del objeto contractual. Finalmente, estudió la liquidación judicial del contrato, incluyendo la restitución del anticipo, los pagos efectuados, los posibles perjuicios y las reclamaciones económicas derivadas de la frustración del proyecto y de las actuaciones desplegadas por las partes durante la ejecución contractual.

La decisión de la Sala fue confirmar parcialmente la sentencia de primera instancia, en el sentido de mantener la liquidación judicial del contrato y la condena al Contratista por los valores correspondientes al anticipo no amortizado y al pago realizado mediante el Acta 10. Además, la Sala concluyó que no procedía imponer las multas previstas en la Resolución 3662 de 2007, ya que estas tenían carácter conminatorio y no podían hacerse efectivas una vez vencido el plazo contractual y extinguida la posibilidad de ejecutar la obra.

[LEE AQUÍ LA SENTENCIA](#)





Número de identificación

TRIBUNAL ADMINISTRATIVO
DE CUNDINAMARCA SECCIÓN
TERCERA SUBSECCIÓN "A"
Expediente 2020-423



Fecha

29 de enero de 2026



Ponente

Juan Carlos Garzón Martínez

HECHOS

La controversia surge del contrato de concesión 09-CONP-98, suscrito para la rehabilitación, conservación, operación y explotación de la red férrea del Pacífico, incluyendo las líneas Buenaventura-Cali, Cali-La Felisa y Zarzal-La Tebaida. Según el expediente, la ANI inició un procedimiento administrativo sancionatorio por incumplimientos en la operación, mantenimiento y conservación de la infraestructura férrea, y concluyó que la sociedad concesionaria había suspendido la prestación del servicio durante un tiempo prolongado.

La Resolución 1685 del 12 de noviembre de 2019 declaró el incumplimiento grave del concesionario, decretó la caducidad del contrato e impuso una suma de \$97.969.201.936 por perjuicios causados a la entidad; luego, la Resolución 20207070005965 del 15 de mayo de 2020 resolvió el recurso de reposición y confirmó esa decisión. La parte demandante sostuvo que la suspensión de la operación obedeció a hechos de terceros, invasiones a la vía férrea, minería ilegal y problemas de seguridad, y que la ANI también incumplió sus obligaciones contractuales y públicas

PROBLEMAS JURÍDICOS

El tribunal planteó tres problemas centrales:

- Si la ANI carecía de competencia para declarar la caducidad;
- Si las resoluciones demandadas estaban viciadas por falsa motivación
- Si, como consecuencia, debían reconocerse los perjuicios reclamados por la actora. De manera subsidiaria, también debía decidir si procedía declarar la responsabilidad extracontractual de la ANI por la vía de reparación directa

CONSIDERACIONES Y DECISIÓN

Sobre la competencia, la Sala concluyó que la ANI sí estaba facultada para declarar la caducidad, porque el contrato seguía vigente y la inejecución de obligaciones no equivale a la terminación del plazo contractual. El tribunal destacó que la cláusula 127 del contrato y el artículo 18 de la Ley 80 de 1993 permitían decretar la caducidad ante incumplimientos graves y directos que afectaran la ejecución del contrato.

En cuanto a la falsa motivación, el tribunal señaló que no se demostró una divergencia entre la realidad y lo expuesto en los actos administrativos. La Sala aceptó que la ANI valoró que los riesgos de operación, conservación y rehabilitación habían sido asumidos por el concesionario, y que las invasiones o afectaciones de terceros no desvirtuaban, por sí solas, la imputación del incumplimiento a la sociedad demandante.

Frente al debido proceso, el tribunal consideró que en el trámite sancionatorio se decretaron y valoraron pruebas, y que la inconformidad de la demandante con la negativa de algunas pruebas no acreditaba una vulneración efectiva del derecho de defensa. También sostuvo que el arreglo directo pactado en el contrato no impedía a la ANI ejercer su potestad sancionatoria ni adelantar el procedimiento del artículo 86 de la Ley 1474 de 2011.

Sobre la reparación directa, la Sala encontró que la demanda no presentó de manera clara y autónoma los hechos, fundamentos y pruebas específicos de ese medio de control, por lo que no era posible estudiar de fondo la responsabilidad extracontractual alegada. Además, indicó que no se acreditaron hechos distintos de los ya analizados en el plano contractual que permitieran declarar responsable a la ANI por daños

La sentencia negó las pretensiones principales de controversias contractuales y las subsidiarias de reparación directa. También condenó a la parte actora al pago de agencias en derecho por la suma de \$40.000.000 a favor de la ANI, sin imponer costas procesales

[LEE AQUÍ LA SENTENCIA](#)





Número de identificación

Caso CIRD No. 01-23-0002-8303
Centro Internacional de
Resolución de Disputas



Fecha

30 de abril de 2026



Miembros del Tribunal Arbitral

Elsa Ortega López (Presidente)
Cecilia Azar Manzur
Juan Eduardo Figueroa Váldez

HECHOS

La controversia surgió entre Concesión Ruta al Mar S.A.S. (RAM) y la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI) con ocasión del Contrato de Concesión APP No. 016 de 2015 para el desarrollo del proyecto vial Ruta al Mar. Durante la ejecución del contrato, la concesionaria afirmó que se presentaron múltiples situaciones que afectaron la ecuación económica del proyecto, entre ellas modificaciones en las tarifas de peajes, la imposibilidad de recaudo en la estación Caimanera, la falta de incremento tarifario en Carimagua, insuficiencia de recursos de la Subcuenta Perimetrales, mayores costos ambientales, consultas previas no previstas y problemas geológicos en algunas unidades funcionales.

Asimismo, RAM sostuvo que el congelamiento de tarifas ordenado mediante el Decreto 050 de 2023 agravó las afectaciones económicas del contrato y que la ANI incumplió sus obligaciones al no reconocer ni compensar integralmente dichos riesgos. Por ello, solicitó indemnizaciones, restablecimiento del equilibrio económico del contrato y, subsidiariamente, la terminación anticipada de la concesión.

PROBLEMAS JURÍDICOS

- ¿La ANI incumplió el Contrato de Concesión APP No. 016 de 2015 al no reconocer ni compensar integralmente los riesgos derivados del no aumento de las tarifas de la Estación de Peaje Carimagua, la insuficiencia de recursos de la Subcuenta Perimetrales y las compensaciones ambientales?
- ¿La ANI incurrió en incumplimiento contractual al no reconocer oportunamente los riesgos materializados y al retrasar el pago de las compensaciones económicas derivadas, incluyendo aquellas relacionadas con el Decreto 050 de 2023?
- ¿La imposibilidad de realizar el recaudo en la Estación de Peaje Caimanera y la administración de la Subcuenta Autónoma de Soporte configuraron un abuso de la posición contractual de la ANI frente al concesionario?
- ¿La ANI incumplió sus obligaciones contractuales al no atender los sitios inestables en las UF 4 y 5 y al no reconocer los sobrecostos derivados de consultas previas no previstas en las UF 7.1, 7.2 y 7.3?
- ¿Los hechos alegados por RAM configuraron un desequilibrio económico del contrato que obligara a la ANI a restablecer la ecuación económica y financiera de la concesión?
- ¿La obligación de la ANI de compensar los riesgos asumidos en el contrato estaba limitada por la suficiencia de los Mecanismos para la Compensación por Riesgos (MCR)?
- ¿Se configuraron las causales de terminación anticipada del contrato previstas en las Secciones 14.1(e) y 17.2(b)(iv) del Contrato de Concesión?

CONSIDERACIONES Y DECISIÓN

El Tribunal Arbitral señaló que el contrato APP contenía una distribución expresa de riesgos y mecanismos específicos de compensación, por lo que cada reclamación debía analizarse conforme a lo pactado contractualmente. En consecuencia, estudió de manera individual los eventos relacionados con tarifas diferenciales, peajes, compensaciones ambientales, consultas previas, sitios inestables y los efectos del Decreto 050.

Además, analizó si dichos hechos constituían riesgos asumidos por la ANI, incumplimientos contractuales o situaciones propias del riesgo del concesionario. También examinó la suficiencia de los mecanismos de compensación por riesgos y evaluó si procedía la terminación anticipada del contrato por las causales invocadas por la concesionaria. Finalmente, estudió si las circunstancias alegadas alteraron de manera sustancial la ecuación económica del contrato y daban lugar al restablecimiento del equilibrio económico.

El Tribunal Arbitral declaró su competencia para conocer la controversia y resolvió parcialmente a favor de Concesión Ruta al Mar S.A.S., al reconocer que algunos de los hechos alegados por la concesionaria generaron afectaciones económicas y daban lugar a compensaciones a cargo de la Agencia Nacional de Infraestructura. Sin embargo, negó otras pretensiones al considerar que ciertos riesgos hacían parte de las obligaciones asumidas por el concesionario o no se acreditó incumplimiento contractual de la ANI, por lo que decidió sobre las indemnizaciones, compensaciones y demás solicitudes conforme a la distribución contractual de riesgos prevista en el contrato APP.

LEE AQUÍ EL LAUDO ARBITRAL





Número de identificación

Sentencia de la Audiencia Provincial de Madrid (Sección N. 25ª)
ECLI:ES:APM:2025:7670



Fecha

2 de junio de 2025



Ponente

C. López-Muñiz Criado

TEMA: Cláusula “no show” y responsabilidad agencia de viajes.

La particularidad del caso descansa en que tratándose de un vuelo de código compartido, donde una empresa (Iberia) es la comercializadora, y otra diferente (American Airlines) la operadora, cada una se rige por sus propias reglas, de modo que la agencia de viajes debió recabar la información sobre cancelación de vuelo a American Airlines, y no a Iberia, o no solo a Iberia. Se señala en la apelación que en la Sentencia recurrida se confunden ambas entidades y, en particular el hecho de que Iberia no es la operadora, sino solo la comercializadora.

Se entiende que ha habido, por parte de la agencia de viajes, un cumplimiento defectuoso en la obtención de la información así como en la transmisión al cliente, pues siendo profesional en la gestión de este tipo de operaciones de mediación, estaba obligada a obtener una información completa sobre la incidencia. La agencia debería haber exigido a la compañía aérea una confirmación escrita de las manifestaciones recibidas telefónicamente que redujera el riesgo de sufrir la cancelación “no show”.

Se estimó la demanda y se condena a indemnizar al viajero por parte de la agencia de viajes (I. F. T.).



Número de identificación

Sentencia de la Audiencia Provincial de Barcelona (Sección N. 19ª)
ECLI:ES:APM:2025:1144



Fecha

23 de enero de 2025



Ponente

Ilmo Sr. D. Mihuel
Julián Collado Nuño

TEMA: Transporte ferroviario. Responsabilidad contractual. Daños a una viajera por atrapamiento de una mano por la puerta de acceso al baño de un vagón.

Se estima el recurso de apelación interpuesto por una viajera contra la sentencia que había absuelto a RENFE-Operadora del pago de la indemnización reclamada por las lesiones sufridas al quedar atrapada su mano en la puerta del aseo de un vagón. En primera instancia se consideró que el accidente se debió a “una actuación arriesgada y no compatible con el cuidado debido”, al intentar la viajera cerrar manualmente una puerta dotada de sistema neumático automático. No obstante, la Sala, tras examinar la prueba practicada, aprecia acreditada la relación directa entre el atrapamiento de la mano y el funcionamiento del mecanismo automático de la puerta, así como las lesiones derivadas del suceso. En consecuencia, revoca la resolución recurrida y declara la responsabilidad contractual del transportista por un accidente vinculada a la explotación ferroviaria ocurrido durante el viaje, sin que haya quedado demostrada causa alguna de exoneración [art. 26 del Anexo I del Reglamento (CE) 1371/2007].

La Audiencia Provincial concluye, además, que no cabe apreciar negligencia por parte de la viajera al accionar manualmente la puerta de un aseo público, aun cuando disponga de cierre automatizado, pues tales dispositivos deben contar con mecanismos de seguridad que eviten cualquier riesgo de daño a los usuarios (C. V. M.).

*Tomado de la Revista de Derecho del Transporte, Rdt. 2025. No. 36, Ed. Marcial Pons.



El pacto arbitral en los contratos de transporte aéreo de pasajeros: de la teoría a la práctica.

Resumen:

El presente artículo de investigación abordará la fundamentación normativa del pacto arbitral en el ordenamiento jurídico colombiano, posteriormente se analizará cómo difiere teóricamente con el contrato de transporte aéreo de pasajeros y el Derecho del Consumidor, después se expondrá el caso de éxito de 2023 y 2026 de Air Canada, luego se presentará el panorama actual de las reclamaciones a aerolíneas, sus carencias y una posible solución práctica, y finalmente se proporcionará una conclusión de la temática.

Por: **Natalia Sofía Téllez Gómez.**

[CONSULTA AQUÍ](#)



La violación al principio de planeación en el contrato estatal: ¿causal de nulidad, incumplimiento o desequilibrio económico del contrato?

Resumen:

El presente artículo examina el alcance del principio de planeación en la contratación estatal, a la luz de las diversas líneas jurisprudenciales del Consejo de Estado en torno a las consecuencias jurídicas derivadas de su inobservancia o vulneración. En particular, se analiza su configuración como causal de nulidad absoluta del contrato estatal, como supuesto constitutivo de incumplimiento contractual y como hecho generador de desequilibrio económico-financiero. Asimismo, se realiza un estudio sistemático de los fundamentos dogmáticos y argumentativos que sustentan cada una de estas posiciones, con el propósito de evidenciar sus tensiones, convergencias e implicaciones en el régimen jurídico de la contratación pública.



Por: **Guillermo Bermúdez Salazar.**

Antonio

[CONSULTA AQUÍ](#)

