

**Derecho de retracto, desistimiento y otras circunstancias de reembolso de los Tiquetes Aéreos comprados bajo el amparo del Acuerdo Marco de Precios CCE-853-1-AMP-2019**

La Agencia Nacional de Contratación Pública – Colombia Compra Eficiente – se permite precisar que en virtud del artículo 68 de la Ley 336 de 1996, “*por la cual se adopta el Estatuto Nacional de Transporte*”, el transporte aéreo se cataloga como un servicio público esencial, **lo que significa que el mercado económico que le es propio está altamente intervenido por el Estado con el fin de asegurar la seguridad, eficiencia, calidad y acceso equitativo a las prestaciones correspondientes**, lo que ha sido confirmado por la Corte Constitucional entre otras, en las Sentencias C-691-2008, T-987 de 2012 y C-033 de 2014.

En concordancia, y de acuerdo con lo establecido en el Decreto 457 de 2020 mediante el cual se estableció el aislamiento individual preventivo obligatorio para prevenir la propagación del coronavirus COVID-19 en el territorio nacional, la operación aérea doméstica quedó restringida a tres casos específicos e indispensables en el marco de la emergencia, como lo son las emergencias humanitarias, el transporte de carga y situaciones de caso fortuito o fuerza mayor, por lo que el transporte aéreo durante la emergencia deviene en un servicio aún más crítico, que debe ser garantizado para permitir la atención de la misma<sup>1</sup>.

En los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia (R.A.C.) los reembolsos de los pagos realizados por servicios aéreos en caso de retracto, desistimiento, y otros eventos en los que procede el reembolso de recursos, deben ser pagados por los operadores aéreos dentro de los 30 días a su solicitud del usuario, pero en la coyuntura actual, los servicios de transporte aéreo se encuentran suspendidos en su mayoría, restringidos únicamente a servicios prioritarios y de carga, por lo cual los operadores deben cancelar rutas y frecuencias con porcentajes importantes de tiquetes ya vendidos, los cuales podrían ser sujeto de reembolso.

En consecuencia, a través del Decreto Legislativo 482 de 2020, el Estado pretende garantizar la protección de los derechos de los usuarios y considerar la situación anormal que afrontan las aerolíneas, para lo cual, el mencionado Decreto, de cara a poder garantizar los derechos de los usuarios, consideró necesario ajustar las reglas vigentes sobre el reembolso del valor de los tiquetes cuando opere el derecho de retracto, desistimiento, o cualquier otra causa para ello, de tal forma que no solo se permita disminuir la presión de caja de estas empresas, sino que también permita a futuro la reactivación efectiva del transporte aéreo, para lo cual se dispuso en el artículo 17:

*“Artículo 17. Derecho de retracto, desistimiento y otras circunstancias de reembolso. En los eventos en que las aerolíneas reciban solicitudes de retracto, desistimiento y otras circunstancias relacionadas con la solicitud de reembolso, podrán realizar, durante el periodo que dure la emergencia y hasta por un año más, reembolsos a los usuarios en servicios prestados por la misma aerolínea”.*

Las anteriores previas consideraciones conllevan a adentrarnos, a los siguientes cinco ejes temáticos que se están presentando en la ejecución del Acuerdo Marco de Tiquetes Aéreos II:

- **LA SOBREVINIENCIA DE LA CONDUCTA Y LA REGULACION EXPEDIDA / INTEGRACION NORMATIVA:** Elemento indispensable para poder dar cabida al análisis y solución en torno a los hechos derivados en la ejecución del Acuerdo Marco de Precios y sus Órdenes de Compra derivadas, es el partir de la base fundamental, según la cual, la emergencia sanitaria causada a raíz de la pandemia COVID-19, es un hecho no solo extraordinario e imprevisible, sino sobreviniente respecto de la fecha de celebración del A.M.P. No. CCE-853-1-AMP-2019 y de las Órdenes de Compra efectuadas con posterioridad al 12 de Marzo de 2020, fecha en que se decretó la Emergencia Sanitaria<sup>2</sup>, y, agravado más aun, con ocasión de la adopción de la medida de aislamiento social obligatorio ordenado mediante Decreto No. 457<sup>3</sup>, a partir del día 25 de marzo. En tal contexto, es claro que se trata de un hecho sobreviniente, que ha sido regulado por el Gobierno Nacional, lo cual, hace legítimo observar, introducir y armonizar las estipulaciones del A.M.P., con las específicas y nuevas disposiciones contenidas al caso por el Decreto 482 de 2020, especialmente, su artículo 17. No hay que perder de vista entonces, que tal Decreto Legislativo, por ser precisamente una norma de orden muy superior a la categoría jurídica que engendra el A.M.P., se entiende a él incorporado, al amparo del fenómeno de la integración normativa y hermenéutica jurídica. Ninguna lógica tendría el no arribar a tal conclusión, pues, si no se integran y aplican los efectos del Decreto a las relaciones

<sup>1</sup> Decreto Legislativo 482 de 2020.

<sup>2</sup> Ministerio de Salud y Protección Social, Resolución 0385 del 12 de marzo de 2020, “Por la cual se declara la emergencia sanitaria por causa del Coronavirus COVID-19 y se adoptan medidas para hacer frente al virus”.

<sup>3</sup> Marzo 22 de 2020.





contractuales vigentes en materia de transporte aéreo en el periodo de emergencia sanitaria, pues sencillamente, los efectos de aquel se vaciarían y harían nugatorios por completo. En efecto, no podría llevarse a la práctica la aplicación de las medidas excepcionales del Decreto emitidas por y para atender la situación de emergencia sanitaria, sino fuere para aplicarse en tal misma situación. Resáltese adicionalmente que, de un lado las normas de contratación estatal, gozan de la cualificación de “orden público” y, de otro lado, las normas contenidas en los Decretos de Emergencia, indudablemente, se fundan en situaciones de interés general. En éste orden de ideas, lo normado por el artículo 17 del Decreto 482, ha de entenderse como una regulación legal que, legítimamente y por vía del principio de intervención del Estado en la economía de que trata el Art. 333 y 334 de la C.P. ha de entenderse incorporada a las relaciones contractuales vigentes, sin que ello implique, ni inseguridad jurídica, ni rompimiento de equilibrio económico, pues, se trata de la regulación de hechos sobrevinientes por sobre conductas que no rompen la ecuación financiera del contrato, al ser remunerables sin que implique daño fiscal, como más adelante se verá.

➤ **LA “CANCELACION”, “REEMBOLSO” Y/O “MODIFICACION” DEL CONTRATO DE TRANSPORTE AÉREO, COMO ELEMENTO DE LA NATURALEZA / INTERPRETACION Y PRESERVACION DEL CONTRATO:**

Punto bien relevante consiste en determinar, si las actuaciones u operaciones relacionadas con desistimientos por parte del pasajero, cancelación del vuelo por parte de la Aerolínea, la modificación con ocasión de variación del itinerario a solicitud del pasajero o reembolso de los valores de tiquetes con ocasión de cualquiera de las anteriores situaciones, son acciones que hacen parte del A.M.P. y de la consecuente Orden de Compra. Así mismo es necesario determinar, si las operaciones administrativas necesarias conformes los reglamentos y los usos comerciales, hacen parte o no del instrumento de agregación de demanda y las Órdenes de Compra. Hay tres elementos que permiten deducir que la respuesta es: **SI**. En efecto: **i)** Al ser la figura del “reembolso en servicios prestados por la misma aerolínea” diseñada y prevista expresamente por un Decreto Ley emitido en el marco de un Estado de excepción, tal figura goza entonces de raigambre legal superior y por ello ha de entenderse incorporada a los contratos de transporte aéreo en ejecución, sin distinción de su fecha de celebración; **ii)** La lectura integral y sistemática del clausulado del A.M.P. en cuestión, permite sin duda verificar como el mismo contempla y comprende de forma expresa en distintos apartes<sup>4</sup>, regulaciones relacionadas con “revisión”, “reexpediciones”, “cancelaciones”, “ajuste del cobro de tarifa administrativa”, “definición de la tarifa administrativa como factor integrante del precio”, “penalizaciones por cancelación o cambio”, “cambios de tiquetes”, mayores valores a asumir en caso de “haber solicitado un cambio de un tiquete aéreo y éste sea más costoso”; **iii)** el Reglamento Aeronáutico de Colombia adoptado mediante resolución N° 01085 del 21 de abril de 2017 expedido por la UAEAC, la cual incluye el RAC 160 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia, contemplan en múltiples de sus apartes<sup>5</sup>, las regulaciones relacionadas con las operaciones administrativas de “cancelación”, “reembolso”, “reexpedición”, “desistimiento”, “cambio” de tiquetes y reservas. De ahí, que si tales actuaciones y operaciones están contempladas en el RAC, y, si el RAC deviene en un

<sup>4</sup> C.C.C. ARTICULO 1622. <INTERPRETACIONES SISTEMÁTICA, POR COMPARACION Y POR APLICACION PRÁCTICA>. Las cláusulas de un contrato se interpretarán unas por otras, dándosele a cada una el sentido que mejor convenga al contrato en su totalidad. (...).

<sup>5</sup> 3.10.1.1.1. Deber especial de información ventas por internet o a distancia. Las aerolíneas, agencias de viajes o intermediarios, deberán incluir en sus plataformas destinadas a la venta de tiquetes por internet o a distancia, y en especial durante el proceso de compra, información completa, suficiente y clara sobre las condiciones en que los pasajeros puedan ejercer el desistimiento o el retracto, según el caso, como también todas aquellas consecuencias que se desprendan de su ejecución, de conformidad con lo previsto en el numeral 3.10.1.8 del RAC Nota: Modificado conforme al artículo Primero de la Resolución N° 02466 del 02 de Octubre de 2015. Publicada en el Diario Oficial N° 49.653 del 02 de Octubre de 2015.

3.10.1.2. Solicitud de Reserva La reserva puede ser solicitada personalmente, por teléfono, o por cualquier medio electrónico o mensajes de datos, en cuanto sean disponibles, contactando directamente a la aerolínea respectiva o por conducto de una agencia de viajes o a través de otro intermediario autorizado. Nota: Modificado conforme al artículo Primero de la Resolución N° 02591 del 06 de Junio de 2013. Publicada en el Diario Oficial N° 48.820 del 13 de Junio de 2013.

3.10.1.7. Adquisición de tiquetes: Con la adquisición del respectivo tiquete, el pasajero accede a los siguientes derechos:

(c) Que la tarifa que se le cobre, corresponda a la vigente al momento de la adquisición del tiquete, de acuerdo al tipo de tarifa escogida. Dicha tarifa debe ser respetada mientras esté vigente, salvo cobros especiales autorizados por la UAEAC. (d) A acceder al servicio de transporte aéreo en las condiciones pactadas.

3.10.1.7.1. Vigencia El tiquete tendrá una vigencia máxima de un (1) año, sin perjuicio de que el transportador la prorogue, o tendrá la vigencia especial de la tarifa en que se adquirió. Una vez expirado el término anterior, si el pasajero decide viajar, la aerolínea o la agencia reexpedirá un nuevo tiquete, sin perjuicio de los costos adicionales que deba asumir el pasajero en consideración a la tarifa vigente. Del mismo modo, si el pasajero decide no viajar tendrá derecho a que la aerolínea le reembolse el valor pagado por el tiquete, sin perjuicio de las reducciones a que haya lugar. Este derecho en cabeza del pasajero, deberá ser informado por el transportador, agencia o intermediario en el correspondiente tiquete aéreo, en el respaldo del mismo o mediante vínculo electrónico de manera visible y accesible para éste. Nota: Modificado conforme al artículo Primero de la Resolución N° 02466 del 02 de Octubre de 2015. Publicada en el Diario Oficial N° 49.653 del 02 de Octubre de 2015.

3.10.1.8. Facultades del pasajero para ejercer el desistimiento o retracto. Numeral modificado conforme al artículo Segundo de la Resolución N° 01375 del 11 de Junio de 2015. Publicada en el Diario Oficial N° 49.541 del 12 de Junio de 2015. 3.10.1.8.1. Desistimiento. En aplicación del artículo 1878 del Código de Comercio, el pasajero podrá desistir del viaje antes de su iniciación, dando aviso al transportador o a la agencia de viajes con al menos veinticuatro (24) horas de antelación a la realización del vuelo. En estos casos, el transportador o agencia de viajes, podrá retener una suma de dinero, de acuerdo con lo regulado en el presente numeral. El transportador o agencia de viajes, de acuerdo con las condiciones de la tarifa, podrá retener el porcentaje pactado, el cual no podrá ser superior al 10% del valor recibido por concepto de tarifa, excluyendo tasas, impuestos y tarifa administrativa. La retención que se hace al pasajero se efectuará a favor del transportador. Lo dispuesto en el presente numeral no aplicará cuando se trate de tarifas promocionales, salvo que sea ofrecido por el transportador, en cuyo evento se aplicará de conformidad con las condiciones ofrecidas. Las tarifas promocionales no podrán ser publicadas u ofrecidas hasta tanto sus condiciones no sean registradas ante la Oficina de Transporte Aéreo de la UAEAC. En caso de desistimiento, la aerolínea o agencia que haya efectuado la venta del tiquete, dará orden a la entidad financiera de la devolución correspondiente en un término no mayor a cinco (5) días hábiles siguientes a la solicitud del pasajero. La aerolínea y/o agente de viajes, deberá reembolsar el dinero al pasajero en un plazo máximo de treinta (30) días calendario a partir de la comunicación del desistimiento.

3.10.1.14.3. Cancelación o cambio de reserva. Cuando la reserva no se vaya a utilizar, el pasajero deberá cancelarla con antelación no inferior a veinticuatro (24) horas al vuelo, a menos que se trate de regreso el mismo día. Cualquier cambio pretendido en su reserva, deberá solicitarlo con la misma antelación siempre que no se trate de tarifas que tengan restricciones y deberes especiales de confirmación, asumiendo eventuales sobrecostos según las condiciones de la tarifa y las disponibilidades del cupo.





reglamento adoptado mediante acto administrativo por la Autoridad en la materia<sup>6</sup>, se puede deducir el que aquellas operaciones y circunstancias, hacen parte de las órdenes de Compra. De lo expuesto, que todas las mentadas operaciones y actuaciones hacen parte del AMP, por cuanto según las voces del Art. 1501 del C.C.C., “son de la naturaleza de un contrato las que no siendo esenciales en él, se entienden pertenecerle, sin necesidad de una cláusula especial”, y además, en aplicación y observancia al principio general de “Conservación” y de interpretación de los contratos según el cual: “El sentido en que una cláusula puede producir algún efecto, deberá preferirse a aquel en que no sea capaz de producir efecto alguno”. (C.C.C., Art. 1620).

Finalmente, es dable también arribar a la conclusión de que las operaciones accesorias al acto mismo de expedición del tiquete o pasaje como instrumento materializador del contrato de transporte aéreo, se encuentran inmersas en el A.M.P. y en la órdenes de él derivadas sin necesidad de pacto expreso entre las partes, si se tiene en cuenta que el Artículo 1621 del Código Civil consagra que “En aquellos casos en que no apareciere voluntad contraria, deberá estarse a la interpretación que mejor cuadre con la naturaleza del contrato. Las cláusulas de uso común se presumen aunque no se expresen”, y, si el objeto del contrato de transporte conforme lo normado por el artículo 981 del Código de Comercio, es el “conducir de un lugar a otro, por determinado medio y en el plazo fijado, personas o cosas y entregar éstas al destinatario”, pues resulta natural y consecuente el que las acciones subsidiarias y accesorias derivadas de la emisión del “tiquete” y que procuren al máximo el logro del fin esencial del contrato de transporte, cual es dicho traslado, se entiendan hace parte de aquel, sin necesidad de pacto expreso entre las partes.

- **LA EJECUCION CONTRACTUAL DE BUENA FE:** Ya precisado lo anterior, resulta también relevante tener en cuenta que el principio de Buena Fé comercial bajo el cual se desarrollan los contratos públicos o privados, permite deducir el que “los contratos obligarán no solo a lo pactado expresamente en ellos, sino a todo lo que corresponda a la naturaleza de los mismos, según la Ley, la costumbre y la equidad” (Art. 871). Así las cosas, si las cancelaciones, modificaciones, cambios o reembolsos derivados del no uso de pasajes aéreos no solo son un efecto propio derivado de la ejecución del contrato de transporte aéreo según las costumbres mercantiles, sino que además, los “reembolsos en servicios” son una operación reglada por la Norma Legislativa, se deduce el que proveedores y entidades usuarias del A.M.P. deben adoptar las conductas, trámites y procedimientos que resulten necesarios para procurar al máximo el logro del fin del contrato, conservando al mismo tiempo claro está, la observancia de los postulados en materia de ejecución correcta del presupuesto público. En éste punto, importante resulta destacar el que las precisiones, constancias, determinaciones y demás decisiones de contenido administrativo derivadas de la situación, pueden (si resulta necesario en criterio de cada entidad usuaria) materializarse y formalizarse a través de instrumentos contractuales no necesariamente típicos o nominados, en donde el clausulado resulte el idóneo para la satisfacción de las necesidades de proveedor y usuario, a la luz y al amparo de lo establecido por el Art. 40 de la Ley 80 de 1993.
- **EFFECTO ECONOMICO / FISCAL DE LA MODIFICACION, CANCELACION Y/O REEMBOLSOS DE LOS PASAJES AEREOS:** Teniendo en cuenta que las operaciones administrativas a las que se ha venido haciendo alusión, conllevan un efecto económico y por ende fiscal, debe tenerse en cuenta los siguientes breves elementos: **i)** Es el mismo instrumento contractual el que está previendo los efectos derivados de los ajustes, cancelaciones o en general, modificaciones de los pasajes aéreos, permitiendo ello deducir, que el equilibrio económico del contrato se mantiene, pues si la modificación implica incremento en la tarifa administrativa, tal costo ha de ser resarcido por la entidad usuaria (sin que ello signifique daño fiscal valga decir); **ii)** El “reembolso en servicios prestados por la misma aerolínea”, es una figura concebida y legalizada<sup>7</sup> por el Decreto Legislativo 482 de 2020, por lo cual, no solo deben aplicarse los mecanismos que resulten necesarios para su materialización práctica, sino que, los efectos derivados de su aplicación no pueden resultar censurables bajo la óptica de la responsabilidad fiscal; **iii)** Los eventuales mayores valores causados para lograr la utilización efectiva del pasaje, no obedece ni constituye un mayor valor generado por un actuar carente de planeación precontractual ni de irresponsabilidad del funcionario público adscrito a la Entidad Usuaria, sino un actuar el cual, por obedecer a un hecho sobreviniente, imprevisible e irresistible, resulta no solo necesario sino legítimo fiscalmente hablando; **iv)** Constitutivo de gestión fiscal antieconómica y consecuente daño fiscal, podría resultar el permitir por acción u omisión, la no utilización del pasaje adquirido existiendo los mecanismos lícitos (y propios de la conmutatividad de los contratos) para viabilizar su efectivo goce; **v)** De operar el reembolso, debe el mismo materializarse –sin duda- en beneficio de la Entidad Estatal, a través de funcionarios en ejercicio, cuya autorización de uso, debe

<sup>6</sup> CODIGO DE COMERCIO COLOMBIANO, ARTÍCULO 1782. <DEFINICIÓN DE AUTORIDAD AERONÁUTICA>. Por “autoridad aeronáutica” se entiende el Departamento Administrativo de Aeronáutica Civil o la entidad que en el futuro asuma las funciones que actualmente desempeña dicha Jefatura. Corresponde a esta autoridad dictar los reglamentos aeronáuticos.

<sup>7</sup> Ley 153 de 1887: Art. 11.- Los decretos de carácter legislativo expedidos por el gobierno a virtud de autorización constitucional, tienen completa fuerza de leyes.



estar precedida por las respectivas autorizaciones internas que según la Ley y las políticas internas de cada entidad se deben observar en materia de desplazamiento de servidores, viáticos y gastos de viaje, lo cual, resulta de privativa y exclusiva responsabilidad de la entidad usuaria.

- **LA PROCEDENCIA DEL AJUSTE O REEMBOLSO POSTERIOR A LA CULMINACION DEL PLAZO DE EJECUCION / RECONOCIMIENTOS EN LA LIQUIDACION DE LOS CONTRATOS:** Teniendo en cuenta que probablemente, pasajes aéreos han sido emitidos con posterioridad a la declaratoria de emergencia sanitaria, a la declaratoria de aislamiento social obligatorio, y además, que han fenecido los plazos inicialmente previstos en las Órdenes de Compra sin por todo lo anterior lograrse el uso real y material de aquellos, resulta necesario y oportuno precisar, el que el plazo de los contratos (aquí órdenes de compra) no determina necesariamente la finalización de los mismos, pues, como es bien sabido, la jurisprudencia Contencioso Administrativa ha reconocido los efectos derivados no solo del término del “plazo” de los contratos, sino del término de “vigencia” de los mismos. Al respecto, se ha expresado el que la finalización del plazo **no impide necesariamente la ejecución de actividades subsecuentes, accesorias y derivadas de la ejecución de la obligación principal**<sup>8</sup>. Así las cosas, aunque terminado el plazo, pero aún dentro del término de “vigencia” de las órdenes de compra y contratos en general, se admite el desarrollo de actuaciones **secundarias** ya sean accesorias o propias de la naturaleza del contrato, y de ello, que las actuaciones puramente operativas/administrativas relacionadas con el lograr el efectivo uso del pasaje aéreo, resultan dables, precisamente, a la luz del principio de preservación del contrato, efecto útil de sus cláusulas y la integración normativa que en este caso acaece con ocasión de la ya referida expedición del Decreto 482 de Marzo de 2020. Se aclara, que tal postura y proceder es excepcional (pues la regla general es que todas las obligaciones se culminen dentro del plazo), pero en este caso aplicable, pues la génesis única de la circunstancia que se describe y pretende ajustarse jurídico contractualmente, obedece a hechos sobrevinientes, inesperados, irresistibles e imprevisibles, las cuales hacen imperiosa la materialización del principio del *ius variandi* de los contratos del Estado.

Precisado lo anterior, coherente y pertinente resulta también tener presente el que, precisamente, es la Ley 80 de 1993 la que en su artículo 60<sup>9</sup> (modificado por el Decreto 019 de 2012), prevé expresamente el que en el acto de la liquidación **“las partes acordarán los ajustes, revisiones y reconocimientos a que haya lugar. En el acta de liquidación constarán los acuerdos, conciliaciones y transacciones a que llegaren las partes para poner fin a las divergencias presentadas y poder declararse a paz y salvo”**. Conforme lo anterior, precisamente ante situaciones excepcionales, es el acto de liquidación oportuno para, como lo indica la Ley, efectuar “acuerdos”, “conciliaciones”, “reconocimientos”, “ajustes”, “revisiones” y/o las “transacciones” que resulten necesarias para declararse a paz y salvo, ello, precisamente procurando que se logre el fin natural del contrato cual es, cumplirlo, y de contera, mantener el equilibrio entre prestaciones y obligaciones, la conmutatividad del contrato y evitando litigios innecesarios. Todo ello, sin contravenir claro está los límites legales y presupuestales aplicables a la materia.

Finalmente, no puede perderse de vista que dichas operaciones jurídico-contractuales las cuales resultan del ámbito exclusivo del ordenador del gasto de la entidad estatal usuaria, deben estar permanentemente guiadas por la observancia de las normas de debida ejecución del presupuesto público, consagradas en el Decreto Ley 111 de 1996.

- **LA IMPUTACION DEL REEMBOLSO EN LA NUEVA ORDEN DE COMPRA:** Finalmente, no se considera procedente, pertinente o legal el imputar el “reembolso” fruto de contratos de transporte (materializados en pasajes) adquiridos en virtud de un Contrato (orden de compra) anterior, a nuevos instrumentos contractuales. Lo anterior, por cuanto si bien puede existir identidad de objeto, no existe necesariamente identidad de partes o, necesariamente, la imputación presupuestal de la contratación necesariamente varía, dado que la Disponibilidad presupuestal (CDP) que ampara la primera Orden así como el R.P. que garantiza su pago, no corresponden al nuevo instrumento, perdiendo así la sustentabilidad y coherencia económica – presupuestal de la actuación, ello, sin distingo de que el “reembolso en servicios” resulte una operación que no constituya necesariamente efectos presupuestales. No es natural ni válido en el ámbito del derecho contractual público, satisfacer una obligación vigente y generada al amparo de un contrato “anterior”, en el marco de un contrato disímil y “posterior”, dado el carácter solemne y eminentemente formal que ilumina tal, lo cual conlleva, a que

<sup>8</sup> Pues es claro e indiscutible que la obligación principal ha de ejecutarse al interior del plazo pactado, lo cual, en casos como el que resulta objeto de análisis, se ha cumplido, pues, el pasaje aéreo fue emitido en tiempo, pero, su utilización efectiva no logro su goce por circunstancias notoriamente imprevistas e irresistibles a las partes.

<sup>9</sup> **ARTÍCULO 60. DE LA OCURRENCIA Y CONTENIDO DE LA LIQUIDACIÓN.** <Artículo modificado por el artículo 217 del Decreto 19 de 2012. El nuevo texto es el siguiente:> Los contratos de tracto sucesivo, aquellos cuya ejecución o cumplimiento se prolongue en el tiempo y los demás que lo requieran, serán objeto de liquidación. También en esta etapa las partes acordarán los ajustes, revisiones y reconocimientos a que haya lugar. En el acta de liquidación constarán los acuerdos, conciliaciones y transacciones a que llegaren las partes para poner fin a las divergencias presentadas y poder declararse a paz y salvo”





Colombia Compra Eficiente

la discrecionalidad en el uso de este tipo de formas de extinguir obligaciones no resulte claramente sustentable. Aunado a lo anterior, las operaciones presupuestales que muy probablemente resulten derivadas de las operaciones administrativas que se han venido refiriendo (ya sean reembolsos, o ya sean mayores valores a pagar con ocasión de modificaciones, ajustes o reexpediciones) conllevarían al desajuste contable tanto al interior de la orden inicial previa como al desajuste en la eventual orden posterior, quedando entonces ambos instrumentos contractuales sin solución.

Conforme lo anteriormente expuesto, los Proveedores de cada una las Órdenes de Compra colocadas al amparo del presente Acuerdo Marco deberán realizar las actividades pertinentes para la gestión correspondiente de los reembolsos de los tiquetes aéreos expedidos dentro del plazo de la Orden.

