

El Ministro de Salud y Protección Social,	<i>Alejandro Gaviria Uribe.</i>
El Ministro de Trabajo,	<i>Luis Eduardo Garzón.</i>
El Ministro de Minas y Energía,	<i>Tomás González Estrada.</i>
La Ministra de Comercio, Industria y Turismo,	<i>Cecilia Álvarez-Correa Glen.</i>
La Ministra de Educación Nacional,	<i>Gina Parody D'Echeona.</i>
El Ministro de Ambiente y Desarrollo Sostenible,	<i>Gabriel Vallejo López.</i>
El Ministro de Vivienda, Ciudad y Territorio,	<i>Luis Felipe Henao Cardona.</i>
El Ministro de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones,	<i>David Luna Sánchez.</i>
La Ministra de Transporte,	<i>Natalia Abello Vives.</i>
La Viceministra de Cultura, encargada de las funciones del despacho de la Ministra de Cultura,	<i>María Claudia López Sorzano.</i>

MINISTERIO DE TRANSPORTE

DECRETOS

DECRETO NÚMERO 1977 DE 2015

(octubre 6)

por el cual se desarrolla el Decreto 1770 del 7 de septiembre de 2015 y se dicta una medida temporal y excepcional para los puertos carboneros concesionados de servicio privado.

El Presidente de la República de Colombia, en ejercicio de sus atribuciones constitucionales y legales, en especial las conferidas por el artículo 215 de la Constitución Política, en concordancia con la Ley 137 de 1994 y en desarrollo del Decreto 1770 del 7 de septiembre de 2015, y

CONSIDERANDO:

Que en los términos del artículo 215 de la Constitución Política de Colombia, el Presidente de la República con la firma de todos los ministros, en caso de que sobrevengan hechos distintos a los previstos en los artículos 212 y 213 de la Constitución Política, que perturben o amenacen perturbar en forma grave e inminente el orden económico, social y ecológico del país, o que constituyan grave calamidad pública, podrá declarar el estado de emergencia.

Que según la misma norma constitucional, una vez declarado el estado de emergencia, el Presidente, con la firma de todos los ministros, podrá dictar decretos con fuerza de ley destinados exclusivamente a conjurar la crisis y a impedir la extensión de sus efectos.

Que estos decretos deberán referirse a materias que tengan relación directa y específica con el estado de emergencia y podrán, en forma transitoria, establecer nuevos tributos o modificar los existentes.

Que mediante el Decreto 1770 de 2015, el Gobierno nacional declaró por el término de treinta (30) días el Estado de Emergencia Económica, Social y Ecológica en los municipios de La Jagua del Pilar, Urumita, Villanueva, El Molino, San Juan del Cesar, Fonseca, Barrancas, Albania, Maicao, Uribia y Hato Nuevo en el departamento de La Guajira; Manaure-Balcón del Cesar, La Paz, Agustín Codazzi, Becerril, La Jagua de Ibirico, Chiriguana y Curumaní en el departamento del Cesar; Toledo, Herrán, Ragonvalia, Villa del Rosario, Puerto Santander, Área Metropolitana de Cúcuta, Tibú, Teorama, Convención, El Carmen, El Zulia, Salazar de las Palmas y Sardinata en el departamento de Norte Santander; Cubará en el departamento de Boyacá; Cravo Norte, Arauca, Araucita y Saravena en el departamento de Arauca; La Primavera, Puerto Carreño y Cumaribo en el departamento del Vichada, e Inírida del departamento de Guainía; con el fin de contrarrestar los efectos de la decisión del Gobierno de la República Bolivariana de Venezuela de cerrar la frontera con Colombia.

Que en el citado decreto se indicó que gran parte del intercambio comercial que se realiza con la República Bolivariana de Venezuela se materializa en el transporte y habilitación de centros de acopio vinculados al proceso de explotación de minerales, al punto que cuatro municipios de Norte de Santander (El Zulia, Salazar de las Palmas, Sardinata y Cúcuta) producen algo más del 80% del carbón del departamento, mineral que se despacha por puertos del vecino país.

Que como consecuencia de las medidas adoptadas por el Gobierno de Venezuela, los pequeños productores de carbón de Norte de Santander, que usaban los puertos de Maracaibo y La Ceiba en Venezuela para sus exportaciones, están enfrentando pérdidas por US\$175.000 por cada día de cierre de la frontera.

Que en estas condiciones, el cierre de las fronteras afecta definitivamente el intercambio comercial de este mineral y podría generar una amenaza ecológica, pues no obstante la medida adoptada mediante el Decreto 1802 de 2015, aún se encuentran represadas miles

de toneladas de carbón en centros de acopio de los municipios cobijados por la declaratoria de emergencia.

Que lo anterior perjudica el empleo asociado a la actividad de explotación y comercialización del carbón y perturba el orden social derivado de la misma, como quiera que siete mil (7.000) trabajadores se encuentran vinculados directamente al proceso productivo y de extracción en los municipios de Norte de Santander cobijados por la declaración de emergencia y no menos de 24 mil trabajadores se relacionan con actividades indirectas de transporte, centros de acopio, servicios de exportación y servicios a la minería.

Que en el Decreto 1802 de 2015 se afirmó que para evitar las consecuencias negativas de orden económico y social producidas por el cierre de la frontera con Venezuela ya descritas y, por tanto, garantizar que el carbón que se produce en los municipios de Norte de Santander cobijados por la declaración de emergencia sea movilizado por el territorio nacional en dirección a los puertos del Mar Caribe para su exportación, se debe usar la vía férrea disponible, por ser este el medio de transporte menos contaminante, más expedito y de bajo precio, que cuenta con la infraestructura requerida para el efecto, y cuyo concesionario ha adoptado medidas efectivas para proteger los derechos fundamentales de los habitantes de los municipios de Bosconia, Algarrobo, Fundación y Zona Bananera.

Que de conformidad con lo dispuesto en los numerales 14, 15 y 24 del artículo 5° de la Ley 1ª de 1991 “Estatuto de Puertos Marítimos”, mientras los puertos privados únicamente pueden transportar la carga de la sociedad concesionaria del puerto o de las sociedades jurídica o económicamente vinculadas a esta, los puertos públicos pueden movilizar la carga de los terceros que se sujeten a las tarifas y condiciones fijadas por aquellos.

Que en concordancia con el artículo 17 de la misma ley, para que una sociedad portuaria pueda cambiar las condiciones en las cuales se le aprobó una concesión portuaria, debe obtener permiso previo y escrito de la entidad concedente, que solo lo otorgará si con ello no se infiere perjuicio grave e injustificado a terceros, y si el cambio no es de tal naturaleza que desvirtúe los propósitos de competencia en los que se inspira la ley. De acuerdo con lo dispuesto en el artículo 2.2.3.3.3.5. del Decreto 1079 de 2015, este procedimiento para la modificación de los contratos de concesión tarda aproximadamente cuatro (4) meses.

Que el artículo 19 de la Ley 1ª de 1991 establece que las tarifas por el uso de los puertos públicos se deben ajustar a lo dispuesto para el efecto por la Superintendencia de Puertos y Transporte, y que las sociedades portuarias que operan puertos de servicio privado, podrán fijarlas libremente.

Que conforme lo disponen los artículos 5.2 y 7° de la Ley 1ª de 1991, en virtud del contrato de concesión portuaria, las sociedades portuarias públicas y privadas deben pagar una contraprestación económica a favor de la Nación, y de los municipios o distritos donde operen los puertos.

Que la vía ferroviaria de que trata el Decreto 1802 de 2015 se encuentra comunicada con los puertos públicos denominados Sociedad Portuaria Regional de Santa Marta y Sociedad Portuaria Puerto Nuevo S.A., los cuales presentan dificultades técnicas de carácter estructural relacionadas, principalmente, con su capacidad para permitir el ingreso y descargue de un tren de la magnitud requerida para la movilización del carbón represado y que se produzca en los municipios cobijados por el Decreto 1770 de 2015, y la insuficiencia de equipo rodante compatible con el sistema de descargue que existe en dichos puertos.

Que para solucionar estos inconvenientes sería necesario invertir cuantiosos recursos en infraestructura y equipos, cuyos resultados solo producirán impacto a largo plazo.

Que dadas las dificultades técnicas detectadas para el acceso a los puertos de servicio público conectados a la vía ferroviaria referida en el Decreto 1802 de 2015 y la imposibilidad inmediata de solventarlas, y en razón de las limitaciones previstas en el numeral 14 del artículo 5° de la Ley 1 de 1991 para que los puertos privados movilicen la carga de terceros, se hace necesario autorizar la movilización del carbón que se produzca en los municipios de Norte de Santander cobijados por la declaración de emergencia, a través de los puertos de servicio privado de la Costa Caribe destinados a la movilización de carbón, mientras permanezca cerrada la frontera con la República Bolivariana de Venezuela y por el término en que se prolonguen sus efectos.

Que para contrarrestar las consecuencias negativas de orden económico y social producidas por el cierre de la frontera con Venezuela ya descritas, corresponde garantizar el sometimiento de los puertos privados al régimen tarifario de los puertos públicos, a fin de evitar toda práctica que tenga la capacidad, el propósito o el efecto de generar competencia desleal o crear prácticas restrictivas de la misma.

Que para disminuir las tarifas por el uso de los puertos públicos y privados que deberán pagar los productores del carbón que se extrae en los municipios cobijados por el Decreto 1770 de 2015, y como quiera que dichas tarifas deben remunerar los costos y gastos típicos de la operación portuaria, entre los cuales se encuentra la contraprestación establecida en el numeral 2 del artículo 5° y el artículo 7° de la Ley 1ª de 1991, se hace necesario que los volúmenes de carga de este mineral no sean tenidos en cuenta para efecto de la liquidación y pago de la contraprestación que deben cancelar los puertos en virtud de los contratos de concesión portuaria.

En mérito de lo expuesto,

DECRETA:

Artículo 1°. *Autorización.* Autorizar la movilización del carbón que se produzca en los municipios de Norte de Santander cobijados por la declaración de emergencia de que trata el Decreto 1770 de 2015, a través de los puertos de servicio privado de la Costa Caribe destinados a la movilización de carbón, mientras permanezca cerrada la frontera con la República Bolivariana de Venezuela y por el término en que se prolonguen sus efectos.

Parágrafo. Para la movilización de la carga de que trata el presente decreto, los puertos de servicio privado se sujetarán a lo dispuesto en su reglamento de condiciones técnicas de operación para la prestación de los servicios.

Artículo 2°. *Tarifas.* Las tarifas por uso de las instalaciones de los puertos privados, derivada de la movilización de carbón proveniente de los municipios de Norte de Santander cobijados por el Decreto 1770 de 2015, se sujetarán a lo dispuesto sobre el particular para los puertos de servicio público.

Artículo 3°. *Contraprestación.* Los volúmenes de carga de carbón provenientes de los municipios de Norte de Santander cobijados por la declaración de emergencia de que trata el Decreto 1770 de 2015, movilizados por los puertos de servicio público o privado en los términos del presente decreto, no serán tenidos en cuenta para efecto de la liquidación y pago de: la contraprestación que estos deben cancelar en virtud de los contratos de concesión portuaria.

Parágrafo. Para el cumplimiento de lo dispuesto en el inciso anterior, el concesionario deberá informar a la Superintendencia de Puertos y Transporte y a la Agencia Nacional de Infraestructura, los volúmenes movilizados en vigencia de la autorización prevista en el artículo 1° del presente decreto, discriminando la carga propia de la proveniente de los municipios de Norte de Santander cobijados por la declaración de emergencia de que trata el Decreto 1770 de 2015, para lo de su competencia.

Artículo 4°. El presente decreto rige a partir de la fecha de su publicación.

Publíquese y cúmplase.

Dado en Bogotá, D. C., a 6 de octubre de 2015.

JUAN MANUEL SANTOS CALDERÓN

El Ministro del Interior,

Juan Fernando Cristo Bustos.

La Viceministra de Relaciones Exteriores, encargada de las funciones del despacho de la Ministra de Relaciones Exteriores,

Patti Londoño Jaramillo.

El Ministro de Hacienda y Crédito Público,

Mauricio Cárdenas Santamaría.

El Ministro de Justicia y del Derecho,

Yesid Reyes Alvarado.

El Ministro de Defensa Nacional,

Luis Carlos Villegas Echeverri.

El Ministro de Agricultura y Desarrollo Rural,

Aurelio Iragorri Valencia.

El Ministro de Salud y Protección Social,

Alejandro Gaviria Uribe.

El Ministro de Trabajo,

Luis Eduardo Garzón.

El Ministro de Minas y Energía,

Tomás González Estrada.

La Ministra de Comercio, Industria y Turismo,

Cecilia Álvarez-Correa Glen.

La Ministra de Educación Nacional,

Gina Parody D'Echeona.

El Ministro de Ambiente y Desarrollo Sostenible,

Gabriel Vallejo López.

El Ministro de Vivienda, Ciudad y Territorio,

Luis Felipe Henao Cardona.

El Ministro de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones,

David Luna Sánchez.

La Ministra de Transporte,

Natalia Abello Vives.

La Viceministra de Cultura, encargada de las funciones del despacho de la Ministra de Cultura,

María Claudia López Sorzano.

RESOLUCIONES

RESOLUCIÓN NÚMERO 0003752 DE 2015

(octubre 6)

por la cual se adoptan medidas en materia de seguridad activa y pasiva para uso en vehículos automotores, remolques y semirremolques.

La Ministra de Transporte, en ejercicio de sus facultades constitucionales y legales, en especial las conferidas por los artículos 5° de la Ley 105 de 1993, 31 de la Ley 336 de 1996, Ley 769 de 2002, 6° numeral 6.1 y 6.3 del Decreto número 087 de 2011, y

CONSIDERANDO:

Que en atención al artículo 27 de la Ley 769 de 2002, todos los vehículos que circulen por el territorio nacional deben cumplir con los requisitos generales y las condiciones mecánicas que propendan por la seguridad;

Que de conformidad con el artículo 1° de la Ley 1383 de 2010, le corresponde al Ministerio de Transporte como autoridad suprema de tránsito definir, orientar, vigilar e inspeccionar la ejecución de la política nacional en materia de tránsito;

Que de conformidad con el literal e) del artículo 2° de la Ley 105 de 1993 y el inciso 5° del artículo 1° de la Ley 769 de 2002 modificado por la Ley 1383 de 2010, la seguridad de los usuarios se constituye en un principio rector del Código Nacional de Tránsito y en una prioridad del Sistema y del Sector Transporte;

Que la instalación del Sistema Antibloqueo de las Ruedas (ABS) en los vehículos, evita la pérdida de adherencia entre estas y la superficie de rodadura, mejorando la estabilidad y maniobrabilidad de los vehículos durante el proceso de frenado;

Que los dispositivos de seguridad pasiva, en caso de accidente de tránsito, minimizan los daños corporales causados a las personas que se encuentran en el habitáculo del vehículo automotor. Así, la instalación de dispositivos como los apoyacabezas o sistema de retención de cabeza y bolsas de aire (airbag), entre otros, actúan como elementos de seguridad complementarios a los cinturones de seguridad, reduciendo los efectos del impacto causado en una colisión;

Que es necesario adoptar medidas conducentes a proteger la vida del conductor, acompañantes, pasajeros y demás usuarios de las vías del país;

Que el proyecto de la presente resolución fue publicado en la página web del Ministerio de Transporte entre el 25 al 28 de agosto de 2015, periodo en el cual se recibieron las observaciones al mismo, las cuales fueron analizadas para la expedición del mismo;

Que en mérito de lo expuesto,

RESUELVE:

Artículo 1°. *Objeto.* Proteger la vida e integridad de las personas mediante la exigencia de elementos de seguridad activa y pasiva para uso en vehículos automotores y en remolques y semirremolques nacionales e importados que se comercialicen en el país en lo pertinente.

Artículo 2°. *Definiciones.* Para efectos de aplicación de las medidas adoptadas en la presente resolución se entienden incorporadas las definiciones contempladas en las normas que se indican a continuación:

Sistema Antibloqueo de Frenos (ABS): De conformidad con el numeral 2 del Anexo 13 del Reglamento 13 de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas, se entiende por “sistema antibloqueo” la parte de un sistema de frenado de servicio que, durante el frenado del vehículo, controla automáticamente en una o varias ruedas el grado de deslizamiento en el sentido de rotación de las mismas.

Bolsas de Aire Frontales - Airbags Frontales: De conformidad con el numeral 2.11 del Reglamento número 94 de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas, es el Dispositivo instalado como suplemento de los cinturones de seguridad y los sistemas de retención en los vehículos que en caso de un impacto frontal severo con desaceleración súbita que afecte el vehículo, automáticamente despliegan una estructura flexible con la intención de limitar la gravedad de un contacto de una o más partes del cuerpo de un ocupante del vehículo con el interior del compartimiento del pasajero.

Seguridad: De conformidad con el artículo 5° de la Ley 1480 de 2011, es la condición del producto conforme con la cual en situaciones normales de utilización, teniendo en cuenta la duración, la información suministrada en los términos de la presente ley y si procede, la puesta en servicio, instalación y mantenimiento, no presenta riesgos irrazonables para la salud o integridad de los consumidores. En caso de que el producto no cumpla con requisitos de seguridad establecidos en reglamentos técnicos o medidas sanitarias, se presumirá inseguro.

Sistema de retención de cabezas o apoyacabezas: De conformidad con el numeral 2.2, del Reglamento número 25 de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas, es un dispositivo, que puede o no hacer parte integral del espaldar de la silla, que limita hacia atrás el desplazamiento de la cabeza con respecto al torso de los ocupantes sentados en el vehículo.

Artículo 3°. *Campo de aplicación.* La presente resolución aplica a los vehículos automotores, remolques y semirremolques que se importen, fabriquen y/o ensamblen para ser comercializados en el país, de conformidad con estipulado en los artículos 4°, 5° y 6° de la presente resolución.

Artículo 4°. *Sistema de frenos.* Es de obligatorio cumplimiento la utilización del Sistema Antibloqueo de Frenos (ABS), para todos los vehículos automotores, remolques y semirremolques de ensamble o fabricación nacional e importados, que se comercialicen en Colombia.

Artículo 5°. *Bolsas de aire.* Es de obligatorio cumplimiento la utilización de mínimo dos (2) bolsas de aire delanteras “Frontal Airbags” en todos los vehículos para el transporte de pasajeros que tengan hasta diez (10) asientos incluido el del conductor y para el transporte de mercancías con un peso bruto vehicular máximo de 2.5 toneladas, de ensamble o fabricación nacional e importados, que sean comercializados en Colombia.

Artículo 6°. *Apoyacabezas o sistemas de retención de cabezas.* En todos los vehículos para el transporte de pasajeros que tengan hasta diez (10) asientos incluido el del conductor y para el transporte de mercancías con un peso bruto vehicular máximo de 2.5 toneladas, de ensamble o fabricación nacional e importados, que sean comercializados en Colombia, es de obligatorio cumplimiento la utilización de apoyacabezas o sistemas de retención de cabeza en los asientos que cuenten con cinturón de seguridad de tres puntos.

Artículo 7°. *Excepciones.* Las disposiciones previstas en los artículos 4°, 5° y 6° de la presente resolución no se aplican a:

- Vehículos que se fabriquen o importen al país de manera temporal para participar en ferias, exposiciones o que vayan a ser comercializados en mercados diferentes al colombiano;
- Pequeños remolques, motocicletas; vehículos para competencia, para pruebas, usos o clases de vehículos no previstas en esta resolución; motocarros, moto triciclos, maquinaria agrícola, industrial y de construcción autopropulsada, cuatrimotos y/o cuadríciclos.