



GACETA DEL CONGRESO

SENADO Y CÁMARA

(Artículo 36, Ley 5a. de 1992)
 IMPRENTA NACIONAL DE COLOMBIA
 www.imprenta.gov.co

ISSN 0123 - 9066

AÑO XXI - N° 318

Bogotá, D. C., miércoles, 6 de junio de 2012

EDICIÓN DE 16 PÁGINAS

DIRECTORES:

EMILIO RAMÓN OTERO DAJUD
 SECRETARIO GENERAL DEL SENADO
 www.secretariasenado.gov.co

JESÚS ALFONSO RODRÍGUEZ CAMARGO
 SECRETARIO GENERAL DE LA CÁMARA
 www.camara.gov.co

RAMA LEGISLATIVA DEL PODER PÚBLICO

CÁMARA DE REPRESENTANTES

PONENCIAS

**PONENCIA PARA PRIMER DEBATE
 AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 215
 DE 2012 CÁMARA, 74 DE 2011 SENADO**

*por medio de la cual se modifica la Ley 769
 y se dictan otras disposiciones.
 (Código Nacional de Tránsito).*

Honorables Representantes:

Cumpliendo el honroso encargo que me hiciera la Mesa Directiva de la Comisión Sexta de la honorable Cámara de Representantes, me permito rendir ponencia para primer debate al **Proyecto de ley número 215 de 2012 Cámara, 74 de 2011 Senado, por medio de la cual se modifica la Ley 769 y se dictan otras disposiciones.** (Código Nacional de Tránsito), en los siguientes términos:

1. Objeto y contenido del proyecto

La iniciativa sometida a estudio que cuenta con dos artículos, de autoría de la honorable Senadora Olga Lucía Suárez Mira, aprobada en segundo debate en la plenaria del Senado de la República el 28 de marzo de 2012, tiene por objeto modificar el artículo 82 de la Ley 769 de 2002 del Código Nacional de Tránsito, adecuando la norma ya existente a las necesidades actuales, para que de manera obligatoria se establezca el uso del cinturón de seguridad no solo para el conductor y los pasajeros ubicados en los asientos delanteros sino que también se extiende esta medida para los pasajeros ubicados en los asientos traseros de los vehículos particulares, de forma tal que solo podrán viajar tanto pasajeros como cinturones de seguridad posea el vehículo.

Adicionalmente, esta medida se extiende a todos los vehículos que presten servicio de transporte escolar, el cual deberá llevar cinturón de seguridad en todos los asientos y su uso será obligatorio, medida que también se aplicará a los vehículos que presten servicio intermunicipal público de pasajeros, transporte escolar, especial, de turismo y de discapacitados.

Adicionalmente, recoge aspectos de la Resolución 19200 de 2002, a través de la cual el Ministerio de Transporte había reglamentado este artículo, estableciendo como requisito que deberán cumplir los cinturones de seguridad en los vehículos observando las características técnicas, de fijación y anclaje previstas en las normas técnicas colombianas vigentes.

Como aspecto nuevo, prevé que dentro del proceso de certificación técnico-mecánica realizada en los centros de diagnóstico automotor autorizados se deberá verificar el buen funcionamiento de los cinturones de seguridad del vehículo.

2. Marco constitucional

Estudiado el texto del proyecto de ley, la exposición de motivos, cuyo objeto es modificar el artículo 82 de la Ley 769 de 2002 del Código Nacional de Tránsito, adecuando la norma ya existente a las necesidades actuales, encontramos que la iniciativa se encuentra dentro del marco de lo preceptuado por nuestra Carta Política a través de los artículos 2° inciso 1°, 24, 150 numeral 1, 154, los cuales de manera clara y expresa establecen:

Artículo 2°. Son fines esenciales del Estado. (...)

Las autoridades de la República están instituidas para proteger a todas las personas residentes en Colombia, en su vida, honra, bienes, creencias, y demás derechos y libertades, y para asegurar el cumplimiento de los deberes sociales del Estado y de los particulares.

Artículo 24. *Todo colombiano, con las limitaciones que establezca la ley, tiene derecho a circular libremente por el territorio nacional, a entrar y salir de él, y a permanecer y residenciarse en Colombia.*

Artículo 150. *Corresponde al Congreso hacer las leyes. Por medio de ellas ejerce las siguientes funciones:*

1. Interpretar, reformar y derogar las leyes (...)

Artículo 154. Las leyes pueden tener origen en cualquiera de las Cámaras a propuesta de sus respectivos miembros, del Gobierno Nacional, de las entidades señaladas en el artículo 156, o por iniciativa popular en los casos previstos en la Constitución.

(...)

A la luz del contenido de los citados artículos podemos observar que, en principio, el proyecto tiene una finalidad constitucional legítima.

En materia jurisprudencial la Corte Constitucional, ha reiterado que:

“CINTURÓN DE SEGURIDAD-Constitucionalidad de la obligación/CINTURÓN DE SEGURIDAD-No vulnera la autonomía personal

La obligatoriedad del cinturón de seguridad no solo cumple los requisitos sino que incluso puede ser considerada como el prototipo de una medida coactiva de protección legítima y compatible con el respeto de la autonomía individual. Este dispositivo de seguridad no solo salvaguarda valores esenciales del ordenamiento, como la vida y la integridad personal, sino que también es razonable considerar que protege la propia autonomía, ya que una persona que resulta gravemente afectada por un accidente pierde muchas alternativas vitales, siendo en general razonable presumir que la persona no quería asumir tal riesgo. La carga que se impone a la persona es mínima, mientras que el efecto protector es claro y sustantivo, pues se trata de evitar graves lesiones o innecesarias pérdidas de vidas humanas. Esta medida no impone un modelo de vida, pues es plausible pensar que son muy pocos los que realmente quieren asumir los riesgos de la velocidad, por lo cual la no utilización del cinturón es en general debida a una debilidad de voluntad o a presiones de terceros. La sociedad tiene un interés evidente, no solo porque la Constitución es favorable a la vida y a la salud sino además por cuanto, conforme al principio de solidaridad, es a ella a quien corresponde sufragar; en muchos casos, los costos de atención médica derivados de lesiones que podrían no haber ocurrido si se hubiera utilizado el cinturón de seguridad. Finalmente, las heridas o la muerte derivadas de una colisión en la cual la mayor parte de los daños provienen de la falta de empleo de ese dispositivo de seguridad pueden representar mayores problemas jurídicos y económicos para terceras personas, puesto que pueden significar mayores deberes de indemnización para los conductores de otros vehículos. La imposición por la ley de la obligación de llevar cinturón de seguridad es legítima y no vulnera la autonomía personal.

CINTURÓN DE SEGURIDAD PARA NIÑOS-Legitimidad indiscutible

En relación con los niños, la obligación de llevar el cinturón de seguridad, o en determinados casos los asientos protectores, es de una legitimidad indiscutible pues, debido a la falta de autonomía de la persona en esas edades, la vida e integridad personal priman claramente. Corresponde entonces a los mayores que se encuentren a cargo de los infantes velar por el cumplimiento de esas medidas de seguridad, ya que la infracción de ese deber puede

implicar graves responsabilidades, incluso penales, para los mayores que hubiesen sido negligentes en este campo. En efecto, para la Corte es claro que en el evento de que un niño resultare lesionado por la imprudencia del mayor, la omisión de este último deja de ser una conducta que no afecta derechos de terceros, pues era su deber proteger al infante”¹

3. Marco legal

En armonía con la Constitución Política de Colombia, y en desarrollo del artículo 24 de la misma, el artículo 1° de la Ley 769 de 2002, establece que *“todo colombiano tiene derecho a circular libremente por el territorio nacional, pero está sujeto a la intervención y reglamentación de las autoridades para garantía de la seguridad y comodidad de los habitantes, especialmente de los peatones y de los discapacitados físicos y mentales, para la preservación de un ambiente sano y la protección del uso común del espacio público.*

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.

Las autoridades de tránsito promoverán la difusión y el conocimiento de las disposiciones contenidas en este código.

Los principios rectores de este código son: seguridad de los usuarios, calidad, oportunidad, cubrimiento, libertad de acceso, plena identificación, libre circulación, educación y descentralización”.

El cinturón de seguridad es considerado como una herramienta eficaz en la prevención de las consecuencias que acarrea un accidente de tránsito.

Razón por la cual países como Argentina, han establecido la obligación legal de su uso. Pero más allá de la ‘obligación legal’, el uso de cinturón de seguridad, para todos los pasajeros de un vehículo, en forma permanente, tiene sentido aunque se trate de desplazamientos cortos, tanto en zonas urbanas como no urbanas. Cabe destacar que nueve de cada diez accidentes ocurren en zonas urbanas.

*Pero más allá de la ‘obligación legal’, el uso de cinturón de seguridad, para todos los pasajeros de un vehículo, **en forma permanente**, tiene sentido aunque se trate de desplazamientos muy cortos, tanto en zonas urbanas como no urbanas. Cabe recordar que nueve de cada diez accidentes ocurren en zonas urbanas².*

Tal como lo resalta la Corte Constitucional en sus fundamentos jurídicos a través de la Sentencia C-309 de 1997, “El cinturón de seguridad es esencialmente un dispositivo técnico que busca mantener sujetado al asiento al pasajero o conductor; con el fin de reducir riesgos en caso de accidente. Su lógica es sencilla: un choque provoca en general una rápida, a veces casi inmediata, desaceleración del automóvil, por lo cual, por la fuerza de inercia, la persona que no se encuentra sujeta, sale despedida y puede colisionar con mucha violencia contra diversas partes del carro, con graves consecuencias para su inte-

¹ CORTE CONSTITUCIONAL, Sentencia C-309 del 2 de junio de 1997, M. P. Alejandro Martínez Caballero.

² www.jfaltaescobar.gov.ar/cinturon1.htm

gridad física. Las fuerzas en juego son muy importantes pues, según los conceptos técnicos allegados al expediente, a una velocidad promedio de 65 kilómetros por hora, la persona puede golpearse con el vehículo con una potencia que alcanza valores que oscilan entre 1.500 kg y 2.000 kg. Esto explica que, según diversas investigaciones, cuando no se utiliza cinturón de seguridad, gran parte de los daños más graves no ocurren debido al impacto mismo del accidente sino a las lesiones que sufren los ocupantes cuando se golpean contra diversas partes del automotor, como los parabrisas. Conforme a lo anterior, son mucho menores los riesgos de morir o sufrir graves lesiones en un accidente para aquella persona que lleva un cinturón de seguridad, a tal punto que, según los conceptos técnicos incorporados en este proceso, estas posibilidades podrían reducirse en aproximadamente un 50%. Por ende, sin desconocer que es posible, como lo señala el actor, que en determinados accidentes el cinturón de seguridad pueda tener efectos contraproducentes, la evidencia técnica disponible muestra que es un dispositivo que efectivamente disminuye, para la persona que lo utiliza, en forma considerable, los riesgos provenientes de un accidente de tránsito”.

Así mismo hay que tener en cuenta que, hoy en día se busca la protección no solo del conductor, sino de todas las personas que viajan en el mismo vehículo automotor.

En este mismo orden de ideas, vale la pena resaltar, que en la actualidad se encuentra en estudio de la Comisión Sexta Constitucional Permanente de la honorable Cámara de Representantes el proyecto de Ley que modifica el Código Nacional de Tránsito, el cual recoge las disposiciones previstas en esta iniciativa.

PROPOSICIÓN

En virtud de lo anteriormente expuesto, solicito a los honorables Representantes de la Comisión Sexta Constitucional Permanente, aprobar en primer debate el **Proyecto de ley número 215 de 2012 Cámara, 74 de 2011 Senado, por medio de la cual se modifica la Ley 769 y se dictan otras disposiciones.** (Código Nacional de Tránsito).

De los honorables Representantes,

John Jairo Roldán Avendaño,
Representante a la Cámara,
Departamento de Antioquia.

TEXTO PROPUESTO PARA PRIMER DEBATE AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 215 DE 2012 CÁMARA, 74 DE 2011 SENADO

por medio de la cual se modifica la Ley 769 y se dictan otras disposiciones.
(Código Nacional de Tránsito).

El Congreso de Colombia

DECRETA:

Artículo 1°. El artículo 82 de la Ley 769 de 2002 quedará así:

“**Artículo 82. Cinturón de seguridad.** En el asiento delantero de los vehículos, solo podrán viajar, además del conductor, una (1) o dos (2) personas de acuerdo con las características de ellos.

Es obligatorio el uso del cinturón de seguridad por parte del conductor y de los pasajeros ubicados en los asientos delanteros y traseros de los vehículos particulares en todas las vías del territorio nacional, de tal manera que solo podrán viajar tantos pasajeros como cinturones de seguridad posea el vehículo.

Los vehículos de transporte escolar deberán estar equipados con cinturón de seguridad para todos los pasajeros y su uso será obligatorio.

Todos los vehículos que presten servicio de transporte intermunicipal público de pasajeros, transporte escolar, especial, turístico y de discapacitados deberán estar equipados con cinturón de seguridad en todos sus asientos, su uso será obligatorio para el pasajero, salvo que dicho elemento no funcione. Además se faculta al conductor del vehículo a solicitar el descenso del pasajero que se niegue a usarlo.

Los menores de diez (10) años no podrán viajar en el asiento delantero del vehículo. Por razones de seguridad, los menores de dos (2) años solo podrán viajar en el asiento posterior haciendo uso de una silla que garantice su seguridad y que permita su fijación a él.

Parágrafo 1°. Los cinturones de seguridad que portarán los vehículos que transitan por las vías del territorio nacional, incluyendo las urbanas deberán cumplir con las características técnicas, de fijación o anclaje contempladas en las normas técnicas colombianas vigentes para el uso y desempeño de cinturones de seguridad de automotores.

Parágrafo 2°. Ningún vehículo podrá llevar un número de pasajeros superior a la capacidad señalada en la licencia de tránsito.

Parágrafo 3°. En el proceso de certificación y revisión técnico-mecánica, realizada en los centros de diagnóstico automotor autorizados, se deberá verificar el cumplimiento y buen funcionamiento de los cinturones de seguridad del vehículo.

Artículo 2°. *Vigencia y derogatoria.* La presente ley rige a partir del año siguiente a su promulgación, y deroga las disposiciones que le sean contrarias.

COMISIÓN SEXTA CONSTITUCIONAL PERMANENTE SUSTANCIACIÓN INFORME DE PONENCIA PARA PRIMER DEBATE

Bogotá, D. C., 5 de junio de 2012

En la fecha fue recibido el informe de ponencia para primer debate, la ponencia para primer debate y el texto que se propone para primer debate al **Proyecto de ley número 215 de 2012 Cámara, 74 de 2011 Senado, por medio de la cual se modifica la Ley 769 y se dictan otras disposiciones.** (Código Nacional de Tránsito).

Dicha ponencia fue presentada por el honorable Representante *John Jairo Roldán Avendaño.*

Mediante Nota Interna N° C.S.C.P. 3.6 - 268/ del 5 de junio de 2012, se solicita la publicación en la *Gaceta del Congreso* de la República.

El Secretario General,

Fernel Enrique Díaz Quintero.

**PONENCIA PARA PRIMER DEBATE
AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 102
DE 2011 CÁMARA**

por medio de la cual se establece una categoría a la red vial nacional y se dictan otras disposiciones (circuitos o anillos viales).

Honorables Representantes:

Cumpliendo el honroso encargo que me hiciera la Mesa Directiva de la Comisión Sexta de la honorable Cámara de Representantes, me permito rendir ponencia para primer debate al **Proyecto de ley número 102 de 2011 Cámara**, por medio de la cual se establece una categoría a la red vial nacional y se dictan otras disposiciones (circuitos o anillos viales), en los siguientes términos:

1. Objeto y contenido del proyecto

La iniciativa que nos ocupa, de autoría del honorable Representante Rubén Darío Rodríguez Góngora, tal como lo expresa en su exposición de motivos, tiene por objeto establecer una nueva categoría de vía al ordenamiento vial en Colombia, con el fin de asegurar una buena y eficiente inversión de los recursos y la consolidación definitiva de unos tramos viales con acceso y salida en diferentes puntos a vías arteriales del primer orden y en especial al sistema de las doble calzadas, estableciendo así un circuito o anillo vial, la cual recibiría la categoría de “red de circuitos o anillos viales o vías para la competitividad regional”, o de una vez “bien llamadas vías alimentadoras de las doble calzadas”.

Este proyecto de ley consta de 9 artículos a saber:

El artículo 1°, establece como ámbito de aplicación para esta iniciativa todo el territorio nacional.

Por su parte, el artículo 2° crea la red de circuitos o anillos viales o vías para la competitividad regional, como una nueva categoría dentro del Sistema Nacional de Vías, las cuales corresponden a aquellas vías existentes que comunican dos o más municipios del mismo o de diferentes departamentos.

Este mismo artículo establece las características que deben cumplir este tipo de vías a través de los literales a), b), c), d) y e), adicionalmente determina que será el Ministerio de Transporte la entidad encargada de avalar y categorizar la red creada mediante esta iniciativa.

El artículo 3°, incorpora la nueva categoría al Sistema Nacional de Vías, el párrafo 1° de este artículo plantea la modificación al artículo 1° de la Ley 1228 de 2008, sin establecer su modificación como tal, y el párrafo 2° determina que el Gobierno Nacional, en cabeza del Ministerio de Transporte, será la entidad competente para decretar las medidas a que haya lugar para dar cumplimiento a lo previsto en esta ley.

Mediante el artículo 4° de la presente iniciativa se está modificando el artículo 2° de la Ley 1228 de 2008, al incluir la nueva categoría de red vial creada a través de este proyecto.

Adicionalmente, el párrafo 3° del mismo artículo establece que los municipios no podrán establecer en los Planes de Ordenamiento Territorial perfiles viales inferiores a los establecidos en la presente ley.

El artículo 5° establece que será el Gobierno Nacional, a través del Ministerio de Transporte, el que desarrolle y complemente la presente ley, adicionalmente determinará, en asocio con los Departamentos, Municipios y Distritos, el sistema de financiación para la adecuación y mantenimiento de la red de circuitos o anillos viales regionales o vías para la competitividad regional, una vez hayan sido inscritos en el SINC.

El párrafo de este artículo establece que el Gobierno Nacional será quien determine de acuerdo a la importancia de la red de circuitos o anillos viales regionales o vías para la competitividad regional que puedan ser parte de una vía concesionada.

El artículo 6° determina que lo dispuesto en la presente ley deberá ser incorporado en los POT.

Por su parte el artículo 7° prevé que los Alcaldes de los Municipios y Distritos deberán solicitar al Ministerio de Transporte la incorporación de los circuitos o anillos viales al SINC, y a través de su párrafo, establece un plazo de dos años para la inclusión de los circuitos o anillos viales al SINC.

El artículo 8°, dispone que para la apertura de nuevas vías terciarias, en sus territorios, los Municipios y Distritos lo puedan hacer siempre y cuando se encuentren definidas en el programa de ejecución del POT y/o estén proyectadas en alguna de las Unidades de Planeamiento Rural (UPR).

El párrafo de este artículo establece que para que los Distritos y Municipios puedan iniciar estas obras, deberán reportarlas al Ministerio de Transporte y solo podrá ser inscrita al SINC, una vez cuente con el aval del funcionario competente o designado por el Ministerio de Transporte.

Y finalmente el artículo 9° establece su vigencia.

2. Marco constitucional

El proyecto de ley sometido a estudio aunque se encuentra dentro del marco de lo preceptuado por nuestra Carta Política tal como lo podemos apreciar a través de los artículos 2°, 150, 154, 302, 311, 319, 334, 341 y 359 numeral 3, nos hacen referencia a la competencia por parte del Congreso de la República para interpretar, reformar y derogar las leyes; a la facultad que tienen los miembros de las Cámaras Legislativas para presentar proyectos de ley y/o de Actos Legislativos; la facultad por parte del Gobierno Nacional en la dirección de la economía nacional; la obligación del Gobierno Nacional en la elaboración del Plan Nacional de Desarrollo y la prohibición constitucional de que no habrá rentas nacionales de destinación específica, con excepción de las previstas en los numerales 1, 2 y 3 del artículo 359 de la Constitución Nacional, no sustenta los criterios técnicos sobre el cual se construye la iniciativa.

3. Marco legal

Básicamente, el proyecto de ley sometido a estudio lo encontramos direccionado a modificar la Ley 1228 de 2008, “por la cual se determinan las fajas mínimas de retiro obligatorio o áreas de exclusión, para las carreteras del sistema vial nacional, se crea el Sistema Integral Nacional de Información de Carreteras y se dictan otras disposiciones”, pero sin advertirlo en ningún momento rompiendo así con la

técnica legislativa, “la que permite ajustar la conducta funcional del legislador para una correcta elaboración, formulación e interpretación general de las leyes.

Esta técnica se encarga del análisis de la forma y el contenido del proyecto. La forma comprende las reglas que pretenden dar al contenido del mismo una estructura técnica, con el objeto de lograr coherencia, claridad y orden. El contenido u objeto, se refiere a las normas jurídicas generales que en virtud del mismo se crean, modifican o extinguen.

Los artículos cumplen la función de dividir en piezas, y articular los cuerpos normativos, con el objeto de lograr una estructura internamente organizada y una unidad armónica y enlazada entre sus partes”¹.

Así mismo, encontramos el Decreto Nacional 4550 de 2009, que reglamentó parcialmente la Ley 1228 de 2008.

El Decreto Nacional 2976 de 2010, que reglamenta el parágrafo 3° del artículo 1° de la Ley 1228 de 2008.

Frente al tema fiscal la Ley 819 de 2003, en su artículo 7°, establece que todo proyecto que ordene gasto o decreta beneficios tributarios deberá ser compatible con las metas plasmadas en el marco fiscal de mediano plazo, adicionalmente debe dejar claramente establecido el costo fiscal del proyecto, para el caso que nos ocupa, el autor de la iniciativa no manifiesta si al elevar los circuitos o anillos viales como una nueva categoría de la red vial nacional, se incurra en un gasto adicional, pues en la actualidad estos circuitos o anillos viales ya existen y forman parte de las vías ya sea de primer, segundo o tercer orden.

Del mismo modo, vale la pena resaltar la importancia que poseen los circuitos o anillos viales internos y externos, estos últimos contribuyen al mejoramiento de la movilidad tanto del tráfico pesado como del urbano, se mejora la movilidad del transporte de carga, facilita el traslado de alimentos de un municipio a otro dentro o fuera de un departamento, permite la reducción de tiempos y costos operacionales de los vehículos que la utilizan, pero sin que lleguen a formar parte de las categorías de la red vial nacional, estos se encuentran en proceso de construcción muchas de ellas a nivel nacional, con la entrada en vigencia del TLC con Estados Unidos, el Gobierno Nacional, los Departamentos y Municipios ya vienen adelantando los estudios frente a este tipo de proyectos de infraestructura.

4. Situación actual de las vías para la competitividad

Destaca el Plan Nacional de Desarrollo 2010-2014 que “La identificación de la infraestructura de transporte como locomotora estratégica de crecimiento es un reflejo de nuestra obligación y deuda con la población y el sector productivo de unir el territorio y llevar, con mayor seguridad, prontitud y a menores costos, los productos y las ideas de los co-

lombianos al resto del país y al mundo. Si bien en los últimos años se dieron algunos avances en la construcción de obras de infraestructura, en este campo todavía enfrentamos un rezago considerable frente a nuestros competidores internacionales.

Uno de los lineamientos planteados es el de Avanzar/Finalizar de manera exitosa las grandes obras –carreteras, puertos, aeropuertos y vías férreas– e iniciar la ejecución de las obras contempladas en el Plan Maestro de Transporte de largo plazo, considerando los impactos del cambio climático”².

En el municipio de Bello, Antioquia, en mayo 17 de 2012. -El entonces Ministro de Transporte, Germán Cardona Gutiérrez ratificó una vez más ante la Comisión Sexta del Senado de la República, cumplida en Bello (Antioquia), que las Autopistas para la Prosperidad se harán y que esa decisión no tiene reversa: “Que nadie dude que la obra más grande del país en su historia, estas Autopistas de la Montaña, que ustedes han querido llamar Autopistas para la Prosperidad, se van a hacer y el primer interesado en que sea así es el Presidente Juan Manuel Santos”.

Para la obra el Gobierno Nacional tiene garantizados 10 billones de pesos y se encuentra a la espera de un pronunciamiento del Consejo de Estado para tomar las últimas determinaciones que permitan la ejecución del proyecto.

Cardona expresó que lastimosamente las inversiones hechas en los llamados Corredores de la Competitividad, adjudicados hace 4 o 5 años, con un presupuesto de 2.8 billones de pesos, tuvieron que ser sometidos a diseños completos para poderlos terminar; “eso hace parte del desgaste que asumí a ciencia y conciencia para no seguir invirtiéndole a las obras dinero a la ‘topa tolondra’ sin saber cuánto iban a costar; pues terminados los estudios tuvimos la ingrata sorpresa de que nos tocaba invertir 3.6 billones de pesos adicionales para terminarlos, lo que nos desfasó las inversiones de nuevas iniciativas en todo el país.

En consecuencia, este gobierno con responsabilidad y reconocimiento al gobierno anterior, decidió terminar estos proyectos”³.

En este mismo sentido, en distintos departamento del país, se vienen adelantando iniciativas que convergen a la construcción de nuevos anillos viales, tal es el caso de la ciudad capital Bogotá con los municipios de La Calera, Sopó, Guasca, Gachetá y Ubalá, donde ya contaban con la aprobación por parte del Ministerio de Transporte, la primera fase de este proyecto uniría a la capital con La Calera, Sopó, Guasca, Gachetá y Ubalá, etapa que adicionalmente tenía previsto construir un túnel que finalmente reduzca los tiempos de desplazamiento y que iría desde la 170 hasta un punto conocido como Cabañas, cinco kilómetros más adelante de La Calera.

Una segunda fase partiría de la doble calzada al llano, desde el punto conocido como Puente Real en Cáqueza, donde se unirían Ubaque, Choachí y La Calera”⁴.

¹ Manual de Técnica Legislativa, Profesor Titular: Lic. Beatriz Marina Grosso. Alumno: Gordillo Arriagada Pablo.

² Plan Nacional de Desarrollo 2010 -2014.

³ Periódico *El Mundo* 18 de mayo de 2012.

⁴ <http://logistica.enfasis.com/interior/index>

En el mismo orden de ideas, la Presidencia de la República, había publicado una noticia, en la que anunciaba *inversiones por \$339 mil millones en corredores complementarios de Cauca y Nariño, obra que adelantaría con tres contratos, el del corredor del Paletará, el de la Transversal del Libertador, y el del Anillo Vial del Macizo Colombiano en Cauca y la Troncal Norte de Nariño.* (...) ⁵.

El 27 de febrero de 2012, el Ministro de Transporte para la época, anunció un *Ambicioso Plan de infraestructura vial para Colombia*, “Esta locomotora desde el punto de vista técnico, ya arrancó. Ahora falta meterle el combustible”, aseguró Cardona Gutiérrez durante la presentación de los cinco grupos de proyectos viales y uno férreo que permitirá a inversionistas nacionales y extranjeros, participar en la elaboración de estudios técnicos, consultoría y estructuración de proyectos de infraestructura bajo el esquema de Asociaciones Público-Privadas, esperando que los inversionistas vengan, se interesen y se preparen, para los proyectos de mediano y largo plazo. (...)

Las obras relacionadas con la construcción de nuevos anillos viales a nivel nacional, donde solo referenciamos algunos, ya que el Departamento del Meta, Santander, entre otros Departamentos, adelantan estudios donde claramente queda demostrado que sin necesidad de que estos hagan parte de una de las categorías de la Red Vial Nacional, cuentan con el apoyo del Gobierno Nacional para su construcción, ya que están beneficiando Departamentos, Municipios y la Nación como tal.

5. Concepto del Ministerio de Transporte

Por su parte el Ministerio de Transporte, a través de una solicitud de viabilidad nos expresa su desacuerdo si se llegase a aprobar esta iniciativa, por las siguientes razones:

“Considerando que en la actualidad el Ministerio de Transporte desarrolla una Consultoría con la firma Unión Temporal INTER-ARIARI, a través de la cual se han analizado los procesos de categorización de la Red Vial Nacional que reúnen todas las vías del País bajo la nominación de Sistema Nacional de Carreteras, es preciso examinar con debida atención los efectos que podría traer la aprobación de la mencionada Ley 102 de 2011 en cuanto que dilataría el proceso de categorización vial en el que se viene trabajando.

El artículo 1° de la Ley 1228 de 2008 ratifica el ordenamiento de las vías en Colombia bajo la jerarquización por competencias, es decir, reconociendo los hechos de duración o persistencia con los cuales la Nación asume la responsabilidad de la construcción, conservación, mantenimiento y mejoramiento de las vías que tiene como propósito la comunicación del país mediante una red vial de carreteras con funciones específicas, dejando que los gobiernos departamentales asuman en forma similar otro tanto, específicamente de las vías que unen las cabeceras municipales entre sí o de estas con la capital del departamento en cuestión, para al final entregar las restantes vías del país a los municipios, es decir, aquellas que unen veredas entre sí o la cabecera municipal con las veredas correspondientes.

Vista así la Red Vial Nacional, la Ley 1228 de 2008 da cubrimiento amplio y suficiente a las responsabilidades que permiten atender su conservación, mantenimiento y mejoramiento mediante la debida concepción de proyectos de inversión pública. En consecuencia la creación de una red de circuitos o anillos viales para la competitividad regional, consideramos que implementa una doble contabilidad en cuanto que las vías con las cuales se crean tales anillos o circuitos viales ya pertenecen, bien a la Red de Carreteras Nacionales, Red de Carreteras Departamentales o bien a la de Carreteras Municipales.

No se desconoce la importancia del Macroproyecto que se bosqueja con la creación de los anillos o circuitos viales en el marco del Plan Vial Regional, en atención que los mismos se estructuran con vías de Segundo Orden, según los términos del artículo 2° del proyecto de Ley 102 de 2011 o con vías de Tercer Orden, incluso con vías a cargo de la Nación. Lo que resta una vez el Ministerio de Transporte ha dado aprobación a los Planes Viales Regionales, es legalizar el proceso de traslado de vías de una entidad territorial a otra, incluso de la Nación al Departamento para construir y fortalecer desde el punto de vista regional, toda la Red Vial de Segundo Orden en cada Departamento.

Con lo anterior quedaría clara la responsabilidad institucional por la Red así identificada, pudiendo posteriormente efectuar los actos administrativos correspondientes para su mejoramiento y mantenimiento.

Otro aspecto novedoso del proyecto de Ley 102 de 2011 que bien debe ser explicado, es la condición de que los anillos o circuitos viales de que trata el citado proyecto de ley, deben ser creados alrededor de la red Vial Nacional de Primer Orden y en especial al Sistema de Doble Calzada o de vías concesionadas, como si el proceso de crecimiento en importancia socioeconómica de las vías debiera forzarse, pasando de vías de Tercer Orden a Primer Orden dejando de lado las características técnicas relacionadas entre otras con la geometría, el volumen de usuarios (vehículos día), la funcionalidad e incluso la población atendida que deben ser cumplidas. No se encuentra explicación alguna por qué los anillos o circuitos viales no puedan ser creados alrededor de vías arteriales de calzada sencilla y de atención directa por una u otra entidad territorial distinta a la municipalidad. Vista la creación con atenta observación, casi todos los anillos podrían estar alrededor de vías de Primer Orden de calzada sencilla en la mayoría de los departamentos.

El párrafo 3° del artículo 2° del proyecto de ley establece que una vez categorizada la Red de circuitos o anillos viales debe ser inscrita en el Sistema Integral Nacional de Información de Carreteras, sin tener en cuenta que estas vías ya deben estarlo, desde el inicio del proceso de creación de la mencionada categorización. Así mismo el artículo citado crea una nueva categoría dejándola sin responsabilidad institucional a la vista de la estructura creada en el proyecto de ley.

⁵ http://web.presidencia.gov.co/sp/2009/junio/15/10152009_i.html

Por último consideramos que no es procedente establecer nuevas fajas de retiro obligatorio para cada una de las categorías en el Proyecto de ley 102 de 2011, especialmente cuando se conocen los inconvenientes de establecer un valor absoluto para todas las vías incluidas en una categoría, sin importar las variables (tipo terreno, funcionalidad y población entre otras), que para el caso deben evaluarse y tenerse en cuenta al momento de tomar una decisión”.

De conformidad con lo anterior, se advierte además que el proyecto de ley resultaría inocuo, dado que ya existen disposiciones legales que regulan la materia y adicionalmente establece la creación de los circuitos o anillos viales alrededor de la red Vial Nacional de Primer Orden y en especial al Sistema de Doble Calzada o de vías concesionadas, desconociendo su nivel de importancia alrededor de las vías de segundo o tercer orden según sea el caso, desconociendo abiertamente el crecimiento de nuestras regiones, así como tampoco hace referencia a los estudios de tipo técnico sobre su conveniencia y su impacto fiscal.

Cabe resaltar la buena intención del autor de la iniciativa, el inestimable compromiso y sensibilidad social que deja traslucir a través del articulado del Proyecto. Sin embargo, se considera que no es necesaria una nueva ley, cuyos contenidos ya están desarrollados en otras disposiciones legales hoy vigentes.

PROPOSICIÓN

En virtud de lo anteriormente expuesto, solicito a los honorables Representantes de la Comisión Sexta Constitucional Permanente, el archivo en primer debate del **Proyecto de ley número 102 de 2011 Cámara, por medio de la cual se establece una categoría a la red vial nacional y se dictan otras disposiciones” (circuitos o anillos viales).**

De los honorables Representantes,

John Jairo Roldán Avendaño,

Representante a la Cámara,

Departamento de Antioquia.

COMISIÓN SEXTA CONSTITUCIONAL PERMANENTE SUSTANCIACIÓN INFORME DE PONENCIA PARA PRIMER DEBATE

Bogotá, D. C., 5 de junio de 2012

En la fecha fue recibido el informe de ponencia para primer debate, la ponencia para primer debate al **Proyecto de ley número 102 de 2011 Cámara, por medio de la cual se establece una categoría a la red vial nacional y se dictan otras disposiciones (circuitos y anillos viales).**

Dicha ponencia fue presentada por el honorable Representante *John Jairo Roldán Avendaño.*

Mediante Nota Interna N° C.S.C.P. 3.6 - 270/ del 5 de junio de 2012, se solicita la publicación en la **Gaceta del Congreso** de la República.

El Secretario General,

Fernel Enrique Díaz Quintero.

INFORMES DE CONCILIACIÓN

INFORME DE CONCILIACIÓN AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 203 DE 2011 CÁMARA, 181 DE 2011 SENADO

*por medio de la cual se establece la Ley
General de Bomberos de Colombia.*

Bogotá, D. C., 5 de junio de 2012

Doctores

Juan Manuel Corzo

Presidente Senado de la República

Simón Gaviria Muñoz

Presidente Cámara de Representantes

La ciudad.

Apreciados Presidentes:

De acuerdo con la designación efectuada por las Presidencias del Senado y de Cámara y de conformidad con los artículos 161 de la Constitución Política y en concordancia con el artículo 186 de la Ley 5ª de 1992, los suscritos Senadores y Representantes integrantes de la Comisión Accidental de Conciliación, nos permitimos someter, por su conducto, a consideración de las plenarias del Senado y de la Cámara de Representantes, el texto conciliado del proyecto de ley de la referencia, dirimiendo de esta manera las discrepancias existentes entre los textos aprobados en Sesión Plenaria de Cámara el día 25 de noviembre 2011 y en la sesión Plenaria de Senado el día 9 de mayo de 2012.

Con el fin de cumplir con el encargo confiado, procedimos a reunirnos para estudiar, analizar y con-

cluir en una propuesta unificada del texto del proyecto de ley, realizando para ello un estudio comparativo de los textos aprobados en las Plenarias de Cámara de Representantes y Plenarias de Senado de la República para establecer las diferencias materias de conciliación. Se relacionan los artículos que se proponen a las honorables plenarias para ser aprobados así:

Artículo 1º. Se acoge el artículo (1), aprobado en la plenaria del Senado.

Artículo 2º. Se acoge el artículo (2), aprobado en la plenaria del Senado.

Artículo 3º. Se acoge el artículo (3), aprobado en la plenaria del Senado, exceptuando el párrafo y ajustando la redacción.

Artículo 4º Se acoge el artículo (4), aprobado en la plenaria del Senado.

Artículo 5º. Se acoge el artículo (5) aprobado en la plenaria de Cámara, exceptuando la expresión temado por la Junta Nacional de Bomberos y el último inciso, y se cambia la palabra subordinación por coordinación.

Artículo 6º. Se acoge el artículo (6) aprobado en la plenaria del Senado.

Artículo 7º. Se acoge el artículo (7), aprobado en la plenaria del Senado.

Artículo 8º. Se acoge el artículo (8), aprobado en la plenaria del Senado, exceptuando los literales k) y l).

Artículo 9º. Se acoge el artículo (9), aprobado en la plenaria del Senado.

Artículo 10. Se acoge el artículo 10, aprobado en la plenaria del Senado.

Artículo 11. Se acoge el artículo (11), aprobado en la plenaria de Senado.

Artículo 12. *Integración Junta Departamental de Bomberos.* Se acoge el artículo (12), aprobado en la plenaria del Senado.

Artículo 13. *Coordinador.* Se acoge el artículo (13) aprobado en la plenaria de la Cámara de Representantes, exceptuando la expresión ejecutivo.

Artículo 14. Se acoge el artículo (13), aprobado en la plenaria Senado.

Artículo 15. Se acoge el artículo (14), aprobado en la plenaria del Senado, exceptuando el literal segundo.

Artículo 16. Se acoge el artículo (15), aprobado en la plenaria de Senado. Se acuerda cambiar la palabra delegación por junta, quedando así:

Artículo 17. *Definición.* Se acoge el artículo (17), aprobado en la plenaria de la Cámara de Representantes, eliminando la expresión oficial en el párrafo.

Artículo 18. *Clases.* Se acoge el artículo (17) aprobado en la Plenaria de Senado.

Artículo 19. Se acoge el artículo (18), aprobado en la plenaria del Senado.

Artículo 20. *Creación.* Se acoge el artículo (19), aprobado en la plenaria del Senado.

Artículo 21. El artículo (20), aprobado en la plenaria del Senado.

Artículo 22. Se acoge el artículo (21), aprobado en la plenaria del Senado.

Artículo 23. Se acoge el artículo (22), aprobado en plenaria de Senado, exceptuando el párrafo.

Artículo 24. Se acoge el artículo (23), aprobado en la plenaria de la Cámara de Representantes.

Artículo 25. Se acoge el artículo (23), aprobado en la plenaria del Senado.

Artículo 26. Se acoge el artículo (25), aprobado en la Cámara, ajustando la redacción.

Artículo 27. Se acoge el artículo (25), aprobado en la plenaria del Senado.

Artículo 28. Se acoge el artículo (26), aprobado en la plenaria del Senado.

Artículo 29. Se acoge el artículo (27), aprobado en la plenaria del Senado.

Artículo 30. *Beneficios tributarios.* Se acoge el artículo (28), aprobado en la plenaria de Senado, ajustando la redacción.

Artículo 31. Se acoge el artículo (29), aprobado en la plenaria del Senado.

Artículo 32. Se acoge una redacción que concilia los textos de Senado y Cámara, quedando así:

Adquisición de equipos. Los cuerpos de bomberos oficiales, voluntarios y aeronáuticos y los demás órganos operativos del sistema para la prevención y atención de desastres estarán exentos del pago de impuestos, tasas o contribuciones, aranceles y nacionalización en la adquisición por compra o donación de vehículos, equipos o elementos nuevos o usados.

Las exenciones dispuestas en el presente artículo para la adquisición por compra o donación de vehículos, equipos o elementos nuevos o usados utilizados para la gestión integral del riesgo contra incendio, los preparativos y atención de rescates a la actividad bomberil y la atención de incidentes con materiales peligrosos aplicará solamente para los cuerpos de bomberos.

La nacionalización y los registros que requiera el respectivo equipo se harán a nombre del cuerpo de bomberos que lo adquiera.

En el caso de la donación de vehículos usados, estos no podrán tener una vida superior a diez (10) años, respecto de la fecha de su fabricación.

Así mismo los cuerpos de bomberos estarán exentos de pago de impuestos de renta y de peajes para todos los vehículos de las instituciones bomberiles debidamente acreditados e identificados con sus logos respectivos.

Artículo 33. Se acoge el artículo (31), aprobado en la plenaria del Senado.

Artículo 34. Se acoge el artículo (32), aprobado en la plenaria del Senado.

Artículo 35. Se acoge el artículo (33) Senado, excluyendo la expresión Pyme, empresarial, riesgos y anexos.

Artículo 36. Se acoge el artículo (34), aprobado en la plenaria del Senado.

Artículo 37. Se acoge el artículo (35), aprobado en la plenaria del Senado.

Artículo 38. Se acoge el artículo (36), aprobado en la plenaria del Senado.

Artículo 39. Se acoge el artículo (37), aprobado en la plenaria del Senado.

Artículo 40. Se acoge el artículo (38), aprobado en la plenaria del Senado.

Artículo 41. Se acoge el artículo (39), aprobado en la plenaria del Senado.

Artículo 42. Se acoge el artículo (40), aprobado en la plenaria del Senado, ajustándose el párrafo 2º el cual quedará así:

Inspecciones y certificados de seguridad. Los cuerpos de bomberos son los órganos competentes para la realización de las labores de inspecciones y revisiones técnicas en prevención de incendios y seguridad humana en edificaciones públicas, privadas y particularmente en los establecimientos públicos de comercio e industriales, e informarán a la entidad competente el cumplimiento de las normas de seguridad en general. De igual manera, para la realización de eventos masivos y/o pirotécnicos, harán cumplir toda la normatividad vigente en cuanto a la gestión integral del riesgo contra incendio y calamidades conexas. Estas inspecciones, contemplarán los siguientes aspectos:

1. Revisión de los diseños de los sistemas de protección contraincendio y seguridad humana de los proyectos de construcciones nuevas y/o reformas de acuerdo a la normatividad vigente.

2. Realización de inspección y prueba anual de los sistemas de protección contraincendio de acuerdo a normatividad vigente.

3. Realización de inspecciones técnicas planeadas referentes a incendio y seguridad humana.

Todos los ciudadanos deberán facilitar en sus instalaciones las inspecciones de seguridad humana y técnicas que el cuerpo de bomberos realice como medida de prevención y durante las acciones de control.

Las labores determinadas en el presente artículo, se realizarán de acuerdo a las tarifas asignadas para cada caso, previa reglamentación que expida anualmente la Junta Nacional de Bomberos de Colombia.

Parágrafo 1°. Créese la Subcuenta de Solidaridad Bomberil dentro del Fondo Nacional de Bomberos, financiada con los recursos a los que hace referencia el parágrafo 2° del presente artículo, con el fin de financiar los proyectos de los diferentes cuerpos bomberiles del país, dando prioridad a aquellos que presten sus servicios en los municipios de menos de 50.000 habitantes.

Parágrafo 2°. A efectos de garantizar la integridad de la vida de las personas, es responsabilidad de los curadores urbanos o las secretarías de planeación municipales o distritales, verificar el cumplimiento de las normas técnicas de seguridad humana, previo a la expedición de las licencias de construcción, para lo cual podrán contratar o suscribir convenios con los cuerpos de bomberos. De los recursos generados para el cuerpo de bomberos con quien se haya contratado o suscrito el convenio, serán girados, en un plazo no superior a un mes, un 30% de estos a la subcuenta de Solidaridad de Bomberos del Fondo Nacional de Bomberos.

Artículo 43. Se acoge el artículo (41), aprobado en la plenaria de Cámara.

Artículo 44. Se acoge el artículo (41), aprobado en la plenaria del Senado.

Artículo 45. Se acoge el artículo (42), aprobado en la plenaria del Senado.

Artículo 46. Se acoge el artículo (43), aprobado en la plenaria del Senado.

Artículo 47. Se acoge el artículo (44), aprobado en la plenaria del Senado.

Artículo 48. Se acoge el artículo (48), aprobado en la plenaria de Cámara de Representantes.

Artículo 49. Se acoge el artículo (45) aprobado en la plenaria del Senado.

Artículo 50. Se acoge el artículo (46), aprobado en la plenaria del Senado.

Artículo 51. Se acoge el artículo (47), aprobado en la plenaria del Senado.

Artículo 52. Se acoge el artículo (48), aprobado en la plenaria del Senado.

Artículo 53. *Vigencia.* Se acoge el artículo (49), aprobado en la plenaria del Senado.

**TEXTO CONCILIADO AL PROYECTO
DE LEY NÚMERO 203 DE 2011 CÁMARA,
181 DE 2011 SENADO**

por medio de la cual se establece la Ley General de Bomberos de Colombia.

Artículo 1°. *Responsabilidad compartida.* La gestión integral del riesgo contra incendio, los preparativos y atención de rescates en todas sus moda-

lidades y la atención de incidentes con materiales peligrosos es responsabilidad de todas las autoridades y de los habitantes del territorio colombiano, en especial, los Municipios, o quien haga sus veces, los Departamentos y la Nación. Esto sin perjuicio de las atribuciones de las demás entidades que conforman el Sistema Nacional para la Prevención y Atención de Desastres.

En cumplimiento de esta responsabilidad los organismos públicos y privados deberán contemplar la contingencia de este riesgo en los bienes muebles e inmuebles tales como parques naturales, construcciones, programas de desarrollo urbanístico e instalaciones y adelantar planes, programas y proyectos tendientes a disminuir su vulnerabilidad.

Artículo 2°. *Gestión integral del riesgo contra incendio.* La gestión integral del riesgo contra incendio, los preparativos y atención de rescates en todas sus modalidades y la atención de incidentes con materiales peligrosos, estarán a cargo de las instituciones Bomberiles y para todos sus efectos, constituyen un servicio público esencial a cargo del Estado.

Es deber del Estado asegurar su prestación eficiente a todos los habitantes del territorio nacional, en forma directa a través de Cuerpos de Bomberos Oficiales, Voluntarios y aeronáuticos.

Artículo 3°. *Competencias del nivel nacional y territorial.* El servicio público esencial se prestará con fundamento en los principios de subsidiariedad, coordinación y concurrencia, en cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 288 de la Constitución.

Corresponde a la Nación la adopción de políticas, la planeación, las regulaciones generales y la cofinanciación de la gestión integral del riesgo contra incendios, los preparativos y atención de rescates en todas sus modalidades y la atención de incidentes con materiales peligrosos. Los departamentos ejercen funciones de coordinación, de complementariedad de la acción de los distritos y municipios, de intermediación de estos ante la Nación para la prestación del servicio y de contribución a la financiación tendiente al fortalecimiento de los cuerpos de bomberos.

Los entes territoriales deben garantizar la inclusión de políticas, estrategias, programas, proyectos y la cofinanciación para la gestión integral del riesgo contra incendios, rescates y materiales peligrosos en los instrumentos de planificación territorial e inversión pública.

Es obligación de los distritos, con asiento en su respectiva jurisdicción y de los municipios la prestación del servicio público esencial a través de los cuerpos de bomberos oficiales o mediante la celebración de contratos y/o convenios con los cuerpos de bomberos voluntarios. En cumplimiento del principio de subsidiariedad, los municipios de menos de 20.000 habitantes contarán con el apoyo técnico del departamento y la financiación del fondo departamental y/o nacional de bomberos para asegurar la prestación de este servicio.

Las autoridades civiles, militares y de policía, garantizarán el libre desplazamiento de los miembros de los cuerpos de bomberos en todo el territorio nacional y prestarán el apoyo necesario para el cabal cumplimiento de sus funciones.

Artículo 4°. A partir de la vigencia de la presente ley la organización para la gestión integral del riesgo contra incendio, los preparativos y atención de rescates en todas sus modalidades y la atención de incidentes con materiales peligrosos, se denominarán Bomberos de Colombia.

Los bomberos de Colombia forman parte integral del Sistema Nacional para la Prevención y Atención de Desastres o quien haga sus veces.

Las instituciones que integran los bomberos de Colombia, son las siguientes:

- a) Los Cuerpos de Bomberos Voluntarios Reconocidos.
- b) Los Cuerpos de Bomberos Oficiales.
- c) Los Bomberos Aeronáuticos.
- d) Las Juntas Departamentales de Bomberos.
- e) La Confederación Nacional de Cuerpos de Bomberos.
- f) La Delegación Nacional de Bomberos de Colombia.
- g) La Junta Nacional de Bomberos de Colombia.
- h) La Dirección Nacional de Bomberos de Colombia.

Parágrafo 1°. Para los efectos de la presente ley, la Confederación Nacional de Cuerpos de Bomberos de Colombia, representa gremialmente a los cuerpos de bomberos oficiales y voluntarios del país.

Parágrafo 2°. Los bomberos de Colombia tendrán un uniforme, un lema, un estandarte, un himno y un escudo. Su nombre, emblemas, insignias, uniformes, condecoraciones y demás elementos de identificación, no podrán ser usados por ninguna otra persona, organización, vehículo o entidad, so pena de las acciones legales pertinentes.

Artículo 5°. Dirección Nacional de Bomberos. Créase la Dirección Nacional de Bomberos, como Unidad Administrativa Especial del orden nacional, con personería jurídica, adscrita al Ministerio del Interior, con autonomía administrativa, financiera y patrimonio propio, cuya sede será en Bogotá, D. C.

La función del Director Nacional de Bomberos deberá ser cumplida por un Oficial de Bomberos de máximo grado de reconocida trayectoria institucional bomberil, nombrado por el Presidente de la República.

El oficial que asuma dicho cargo, tendrá el grado superior de Capitán en Jefe, las insignias y demás distintivos serán reglamentados por la Junta Nacional de Bomberos de Colombia.

Todas las instituciones bomberiles del país, oficiales, aeronáuticos y voluntarios, así como sus miembros estarán bajo coordinación operativa de la Dirección Nacional de Bomberos de Colombia.

Artículo 6°. Funciones de la Dirección Nacional de Bomberos:

* Aprobar, coordinar, regular y acompañar en la implementación, de las políticas globales y los reglamentos generales de orden técnico, administrativo y operativo que deben cumplir los cuerpos de bomberos y sus integrantes para la prestación del servicio público esencial.

* Acompañar a los cuerpos de bomberos en la formulación y ejecución de los planes de mejoramiento, que cada cuerpo de bomberos adopte para ajustarse a los lineamientos determinados por la dirección nacional.

* Dar el soporte técnico a los cuerpos de bomberos para la formulación de proyectos a presentar ante la Junta Nacional de Bomberos.

* Fortalecer la actividad bomberil.

* Administrar el Fondo Nacional de Bomberos.

Artículo 7°. Junta Nacional de Bomberos de Colombia. la Junta Nacional de Bomberos, es un organismo decisor de los recursos del Fondo Nacional de Bomberos; y asesor de la Dirección Nacional de Bomberos, encargada en el orden nacional de aprobar los proyectos a financiar con los recursos del Fondo Nacional, así como formular los lineamientos generales de orden técnico, administrativo y operativo que deben cumplir los cuerpos de bomberos y sus integrantes, para la prestación del servicio público esencial de la gestión integral del riesgo contra incendio, los preparativos y atención de rescates en todas sus modalidades y la atención de incidentes con materiales peligrosos.

El Gobierno reglamentará dentro de los seis (6) meses posteriores a la promulgación de la presente ley, el funcionamiento de la Junta Nacional de Bomberos de Colombia.

Artículo 8°. Integración Junta Nacional de Bomberos. La Junta Nacional de Bomberos de Colombia, estará integrada por:

- a) El Ministro del Interior, quien la presidirá o su delegado, quien solo podrá ser el viceministro.
- b) El Director del Departamento Nacional de Planeación o su delegado.
- c) El Director de la Unidad Nacional para la Gestión de Riesgo de Desastres o quien haga sus veces.
- d) El Director General de la Autoridad Aeronáutica de Colombia o su delegado quien deberá ser el Jefe del Grupo de Bomberos Aeronáuticos a nivel nacional.
- e) Un Alcalde elegido por la Federación Nacional de Municipios.
- f) Un Gobernador elegido por la Federación Nacional de Departamentos.
- g) El Presidente de la Confederación Nacional de Bomberos o su delegado.
- h) Cuatro (4) delegados de las Juntas Departamentales de Bomberos del país.
- i) Un (1) delegado de los Cuerpos de Bomberos Oficiales del país, elegido entre ellos mismos.
- j) Un delegado de la Federación de Aseguradores Colombianos (Fasecolda).

Parágrafo. Cuando así lo requiera, la Junta Nacional podrá invitar a cualquier persona natural o jurídica de derecho público o privado, para que participe en dicha Junta, para escucharlo en sesión extraordinaria actuando con voz y sin voto.

Artículo 9°. Funciones de la Junta Nacional de Bomberos:

* Aprobar los proyectos presentados, a financiar con el Fondo Nacional de Bomberos.

* Formular los lineamientos y los reglamentos generales de orden técnico, administrativo y operativo, para que sean insumo para las determinaciones de la Dirección Nacional de Bomberos.

Artículo 10. Delegación Nacional. La Delegación Nacional de Bomberos es un órgano de la Institución de Bomberos de Colombia y está conformado por un delegado, elegido de cada una de las juntas departamentales de bomberos del país y sus funciones son:

a) Elegir a los delegados de las juntas departamentales de bomberos que integrarán la Junta Nacional de Bomberos, que trata el literal h) del artículo 8º de la presente ley.

b) Evaluar en sus reuniones anuales, la aplicación y desarrollo por los cuerpos de bomberos de las políticas, programas y proyectos operativos, educativos, organizativos y tecnológicos emanados de la Junta Nacional de Bomberos de Colombia y hacer las recomendaciones a que haya lugar.

Artículo 11. Delegaciones Departamentales y Distritales de Bomberos. Las delegaciones Departamentales y Distritales de Bomberos son organismos asesores de los departamentos y los distritos en materia de seguridad contra incendios e interlocutores de los Cuerpos de Bomberos.

Las Delegaciones Departamentales y Distritales de Bomberos, estarán integradas por los cuerpos de bomberos que funcionen en la respectiva entidad territorial departamental y tendrán una Junta Directiva que actuará en su nombre y las representará en todo concepto, por períodos anuales.

Artículo 12. Integración Junta Departamental de Bomberos. Las Juntas Departamentales de Bomberos estarán integradas por:

a) El Gobernador del Departamento que solo podrá en caso de ser necesario delegar en el secretario de gobierno, quien la presidirá.

b) El Secretario de Ambiente del Departamento o quien haga sus veces.

c) Tres (3) comandantes de cuerpos de bomberos voluntarios y un (1) comandante y/o director del cuerpo de bomberos oficial.

d) El director del Comité Regional para la Prevención y Atención de Desastres (Crepad) o quien haga sus veces.

e) El Director Regional de la Aeronáutica Civil, con jurisdicción en la respectiva regional o su delegado quien deberá ser el Jefe del Grupo de Bomberos Aeronáuticos en la respectiva regional.

Parágrafo 1º. En los Departamentos donde no existan cuerpos de bomberos suficientes para el lleno de los requisitos del literal c) del presente artículo, se llenará con los comandantes de los cuerpos de bomberos existentes, en ningún caso se excederá de cuatro (4) comandantes.

Parágrafo 2º. La Junta Departamental seleccionará entre los comandantes de bomberos que la integran, un representante ante la delegación nacional y el comité regional y local para la atención y prevención de desastres.

Artículo 13. Coordinador. La Junta Departamental de Bomberos designará a un coordinador ejecutivo quien será el interlocutor entre la Dirección Nacional y los Cuerpos de Bomberos de su jurisdicción, cumplirá con las funciones de Secretaria Técnica, quien deberá ser oficial de bomberos con título académico de tecnólogo o profesional.

Parágrafo. Los gastos que demande la Junta Departamental y la coordinación ejecutiva se financiarán a través del Fondo Departamental de Bomberos.

Artículo 14. Fondo Departamental de Bomberos. Los departamentos podrán crear, mediante ordenanza, “El Fondo Departamental de Bomberos”, como una cuenta especial del departamento, con independencia patrimonial, administrativa contable y estadística con fines de interés público y asistencia social y destinada a la financiación de la actividad de la delegación departamental de bomberos y al fortalecimiento de las instituciones Bomberiles de la respectiva jurisdicción.

El Fondo Departamental de Bomberos será administrado por el Presidente de la Junta Departamental de bomberos, quien solo podrá delegar esta función en el Secretario de Gobierno.

Para tal efecto podrá establecer estampillas, tasas o sobretasas a contratos de obras públicas, intervenciones, o demás que sean de competencia del orden departamental y/o donaciones y contribuciones públicas o privadas, nacionales y extranjeras.

Artículo 15. Funciones de las Juntas Departamentales de Bomberos. Las Juntas Departamentales de Bomberos, cumplirán las siguientes funciones generales:

- Evaluación y acompañamiento en el desarrollo de las actividades propias de la función bomberil, desplegadas en el ámbito de la jurisdicción de cada departamento.

- Selección y nombramiento entre los comandantes que la integran, de los representantes ante la delegación nacional y el Comité Regional y Local para la Atención y Prevención de Desastres.

- Aprobar los proyectos a financiar con el Fondo Departamental de Bomberos.

Parágrafo. La inspección, vigilancia y control de los cuerpos de bomberos aeronáuticos será ejercida por la autoridad Aeronáutica Civil. En el caso de los Cuerpos de Bomberos Aeronáuticos será ejercida por la Aeronáutica Civil.

CAPÍTULO III

Cuerpos de Bomberos

Artículo 16. Junta Distrital de Bomberos de Bogotá, D. C. La junta distrital de bomberos de Bogotá, D. C., cumplirá las mismas funciones de las Juntas Departamentales de Bomberos.

La Junta Distrital de Bomberos de Bogotá, D. C., estará integrada de la siguiente manera:

a) El Alcalde Mayor, que solo podrá en caso de ser necesario delegar en el secretario de gobierno, quien la presidirá;

b) El Secretario de Medio Ambiente, o quien haga sus veces;

c) El Director de la Unidad Administrativa Especial -Cuerpo Oficial de Bomberos, o entidad que haga sus veces; quien ejercerá la secretaría técnica y ejecutiva;

d) El Comandante del Cuerpo de Bomberos Voluntarios de Bogotá;

e) El Director General de la Aeronáutica Civil o su delegado, quien solo podrá ser el Jefe del Grupo de Bomberos Aeronáuticos en la respectiva regional.

Artículo 17. Definición. Las instituciones organizadas para la prevención, atención y control de incendios, los preparativos y atención de rescates en todas sus modalidades inherentes a su actividad y la atención de incidentes con materiales peligrosos, se denominan Cuerpos de Bomberos.

Parágrafo. A partir de la vigencia de la presente ley, ningún municipio podrá tener más de un (1) Cuerpo de Bomberos Voluntarios.

Artículo 18. Clases. Los Cuerpos de Bomberos son Oficiales, Voluntarios y Aeronáuticos, así:

a) Cuerpos de Bomberos Oficiales: Son aquellos que crean los concejos distritales o municipales, para el cumplimiento del servicio público para la gestión integral del riesgo contra incendio, los preparativos y atención de rescates en todas sus modalidades y la atención de incidentes con materiales peligrosos a su cargo en su respectiva jurisdicción.

b) Los Cuerpos de Bomberos Voluntarios: Son aquellos organizados como asociaciones sin ánimo de lucro, de utilidad común y con personería jurídica expedida por las secretarías de gobierno departamentales, organizadas para la prestación del servicio público para la gestión integral del riesgo contra incendio, los preparativos y atención de rescates en todas sus modalidades y la atención de incidentes con materiales peligrosos, en los términos del artículo segundo de la presente ley y con certificado de cumplimiento expedido por la Dirección Nacional de Bomberos.

c) Los Bomberos Aeronáuticos: son aquellos cuerpos de bomberos especializados y a cargo de los explotadores públicos y privados de aeropuertos, vigilados por la Autoridad Aeronáutica Colombiana y organizados para la gestión integral del riesgo contra incendio, los preparativos y atención de rescates en todas sus modalidades y la atención de incidentes con materiales peligrosos y demás calamidades conexas propias del sector aeronáutico.

Parágrafo 1°. A partir de la promulgación de la presente ley, en ningún municipio o distrito podrán crearse cuerpos de bomberos voluntarios sin el lleno de los requisitos contemplados en el artículo 20 de la presente ley.

Parágrafo 2°. Las brigadas contra incendios industriales, comerciales, y similares, deberán capacitarse ante las instituciones bomberiles, de acuerdo a la reglamentación que para el efecto expida la Dirección Nacional de Bomberos de Colombia. Las brigadas y sus integrantes no podrán utilizar símbolos, insignias, uniformes o cualquier otro distintivo exclusivo de los bomberos de Colombia.

Artículo 19. Las fuerzas armadas y de policía. Las fuerzas militares, de policía y los demás cuer-

pos operativos del sistema nacional de prevención y atención de desastres podrán apoyar en situaciones especiales tales como incendios estructurales en alturas, forestales de gran magnitud o de difícil acceso, o en eventos de desastres naturales o antrópicos, que requieran de su capacidad humana, técnica o tecnológica, bajo la coordinación del Cuerpo de Bomberos, de la respectiva jurisdicción.

Artículo 20. Creación. Para la creación de un Cuerpo de Bomberos se requiere:

a) El cumplimiento de los estándares técnicos y operativos nacionales e internacionales determinados por la Dirección Nacional, de acuerdo con las recomendaciones de la Junta Nacional de Bomberos;

b) Concepto técnico previo, favorable de la Junta Departamental o Distrital respectiva;

c) Para el caso de los Bomberos Aeronáuticos deberán cumplir con las normas, requisitos y condiciones establecidos por la Autoridad Aeronáutica en los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia (RAC).

Artículo 21. Inicio de operaciones. Un cuerpo de bomberos ya creado, solo podrá iniciar operaciones cuando sus unidades hayan certificado su idoneidad ante la Junta Departamental de Bomberos.

El Gobierno Nacional reglamentará, dentro de los seis (6) meses siguientes a la promulgación de la presente ley, los trámites y requisitos para la expedición de los certificados de cumplimiento, la carnetización y los seriales de las placas. En todo caso se respetarán los grados, la idoneidad bomberil, las condecoraciones y distinciones que a la fecha tengan los miembros de los cuerpos de bomberos del país.

Los cuerpos de bomberos aeronáuticos deberán cumplir con las normas aplicables al personal aeronáutico, la normatividad aeronáutica aplicable al servicio de extinción de incendios en aeropuertos y obtener la correspondiente autorización de la Aeronáutica Civil.

Artículo 22. Funciones. Los cuerpos de bomberos tendrán las siguientes funciones:

1. Llevar a cabo la gestión integral del riesgo en incendios que comprende:

a) Análisis de la amenaza de incendios.

b) Desarrollar todos los programas de prevención.

c) Atención de incidentes relacionados con incendios.

d) Definir, desarrollar e implementar programas de mitigación.

e) Llevar a cabo los preparativos tanto en los cuerpos de bomberos, como en la comunidad y todas las instalaciones de personas de derecho público y privado para garantizar la respuesta oportuna, eficiente y eficaz.

2. Adelantar los preparativos, coordinación y la atención en casos de rescates, tanto en los cuerpos de bomberos, como en la comunidad y en todas las instalaciones de las personas de derecho público y privado, de acuerdo con sus escenarios de riesgo.

3. Adelantar los preparativos, coordinación y la atención de casos de incidentes con materiales peligrosos, tanto en los cuerpos de bomberos, como en la comunidad y en todas las instalaciones de las personas de derecho público y privado, de acuerdo con sus escenarios de riesgo.

4. Investigar las causas de las emergencias que atienden y presentar su informe oficial a las autoridades correspondientes.

5. Servir de organismo asesor de las entidades territoriales en temas relacionados con incendios, rescates e incidentes con materiales peligrosos y seguridad humana.

6. Apoyar a los comités locales de gestión del riesgo en asuntos bomberiles.

7. Ejecutar los planes y programas que sean adoptados por las instituciones de los bomberos de Colombia.

Parágrafo. Las anteriores funciones serán cumplidas en atención a los estándares y parámetros aprobados por la Junta Nacional de Bomberos.

Artículo 23. Democracia interna. El Consejo de Oficiales es la máxima autoridad de los Cuerpos de Bomberos Voluntarios, y como tal le compete además de la elección del Comandante quien será su representante legal, la elección de Dignatarios y las demás que determine la Junta Nacional de Bomberos. Así mismo, nombrar el Revisor Fiscal quien será externo a los Cuerpos de Bomberos.

Artículo 24. Inspección, vigilancia y control. La Dirección Nacional de Bomberos, ejercerá la inspección, vigilancia y control sobre los Cuerpos de Bomberos.

Artículo 25. Reglamentos. Los cuerpos de bomberos deberán ceñirse a los reglamentos técnicos, administrativos, educativos y operativos que expida la Dirección Nacional de Bomberos.

Los Cuerpos de Bomberos Aeronáuticos además deberán ceñirse a los reglamentos técnicos, administrativos, educativos y operativos que expida la Autoridad Aeronáutica de Colombia.

Artículo 26. Coordinación Cuando exista un Cuerpo de Bomberos Oficial y Cuerpo de Bomberos Voluntarios, en un municipio, distrito, área metropolitana o asociaciones de municipios, la Dirección Nacional de Bomberos, determinará la coordinación operativa en su respectiva jurisdicción.

Cuando las brigadas contraincendios espontáneas y en general, cuando los particulares deciden participar en casos de emergencia, operativamente, se subordinarán al cuerpo de bomberos de la respectiva jurisdicción.

Artículo 27. Seguridad social y seguro de vida. La actividad de bomberos será considerada como una labor de alto riesgo para todos los efectos, y los miembros de los cuerpos de bomberos gozarán de los derechos de seguridad social. Quienes laboren como bomberos tendrán la cobertura de un seguro de vida durante el tiempo que ejerzan dicha labor.

La Dirección Nacional de Bomberos determinará en un plazo no inferior a 1 año a partir de su creación, los mecanismos para garantizar lo dispuesto en el presente artículo, todo dentro del marco de la normatividad vigente.

Artículo 28. Servicios de emergencia. Son servicios de emergencia las acciones de respuesta a llamados de auxilio de la población, relacionadas con incendios, explosiones y calamidades conexas; rescates e incidentes con materiales peligrosos.

Artículo 29. Gratuidad de los servicios de emergencia. Los cuerpos de bomberos no podrán cobrar suma alguna a la ciudadanía o exigir compensación de cualquier naturaleza en contraprestación a los servicios de emergencia.

Artículo 30. Beneficios tributarios. A iniciativa del respectivo Alcalde, los Concejos Municipales y Distritales podrán establecer tarifas especiales o exonerar de gravámenes e impuestos distritales o municipales a los inmuebles destinados a dependencias, talleres y lugares de entrenamiento de los Cuerpos de Bomberos. Esos mismos predios no serán sujetos de impuestos o gravámenes por parte de la Nación.

De igual manera, a iniciativa del respectivo Alcalde, los Concejos Municipales y Distritales podrán exonerar a los Cuerpos de Bomberos del pago del impuesto de Industria y Comercio, avisos y tableros, impuesto sobre vehículo automotor, valorización, al pago de estampillas, impuestos o contribuciones que se requieran para la celebración de contratos y/o convenios con los entes territoriales u otras entidades de carácter público o privado.

Artículo 31. Exención del Pago de Peajes. Los vehículos automotores destinados a la atención del riesgo contra incendio, rescates en todas sus modalidades y a la atención de incidentes con materiales peligrosos a cargo de los bomberos de Colombia y los demás órganos operativos del sistema para la prevención y atención de desastres, estarán exentos del pago de peajes a nivel nacional.

CAPÍTULO VI

Financiación y recursos

Artículo 32. Adquisición de equipos. Los cuerpos de bomberos oficiales, voluntarios y aeronáuticos y los demás órganos operativos del sistema para la prevención y atención de desastres estarán exentos del pago de impuestos, tasas o contribuciones, aranceles y nacionalización en la adquisición por compra o donación de vehículos, equipos o elementos nuevos o usados.

Las exenciones dispuestas en el presente artículo para la adquisición por compra o donación de vehículos, equipos o elementos nuevos o usados utilizados para la gestión integral del riesgo contra incendio, los preparativos y atención de rescates a la actividad bomberil y la atención de incidentes con materiales peligrosos aplicará solamente para los cuerpos de bomberos.

La nacionalización y los registros que requiera el respectivo equipo se harán a nombre del cuerpo de bomberos que lo adquiera.

En el caso de la donación de vehículos usados, estos no podrán tener una vida superior a diez (10) años, respecto de la fecha de su fabricación.

Así mismo los cuerpos de bomberos estarán exentos de pago de impuestos de renta y de peajes para todos los vehículos de las instituciones bomberiles debidamente acreditados e identificados con sus logos respectivos.

Artículo 33. Frecuencias de Radiocomunicaciones. El Ministerio de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones otorgará y exonerará del pago para la adjudicación y uso de frecuencias de radio-

comunicaciones que deben utilizar los organismos bomberiles y los demás órganos operativos del sistema para la prevención y atención de desastres.

Igualmente estarán exonerados de cualquier tarifa en lo referente a las frecuencias de radiocomunicaciones, utilizadas por los cuerpos de bomberos en sus actividades operativas propias de la prestación del servicio público a su cargo respecto a su adjudicación y uso, sin que por ello pierda la propiedad control y vigilancia de la misma.

Artículo 34. Fondo nacional de bomberos. Créese el fondo nacional de bomberos de Colombia como una cuenta especial de la nación, manejada por la Dirección Nacional de Bomberos, con independencia patrimonial, administrativa, contable y estadística con fines de interés público y asistencia social y de atención de la gestión integral del riesgo contra incendio, los preparativos y atención de rescates en todas sus modalidades y la atención de incidentes con materiales peligrosos para fortalecer los cuerpos de bomberos.

El Gobierno Nacional reglamentará el recaudo, administración y distribución de los recursos de este fondo.

Los recursos del fondo, serán distribuidos a nivel de los cuerpos de bomberos de acuerdo a los proyectos aprobados por la Junta Nacional, atendiendo a su viabilidad técnica, a su pertinencia y a la disponibilidad financiera y operativa, con destino a la implementación de planes y programas de educación de la población en materia de gestión integral del riesgo contra incendio y demás calamidades conexas, capacitación de las unidades bomberiles, e infraestructura física y equipamiento.

De igual manera, con los recursos del fondo nacional se podrá financiar la creación, funcionamiento y sostenimiento del registro único nacional de estadísticas de bomberos.

Parágrafo 1°. El Gobierno Nacional dispondrá los recursos para el funcionamiento y fortalecimiento de la estructura orgánica de la dirección nacional de bomberos, así como de los recursos destinados a la cofinanciación de proyectos de inversión que los cuerpos de bomberos presenten y sean debidamente aprobados.

Parágrafo 2°. Las veedurías ciudadanas podrán ejercer control social sobre la ejecución de los recursos disponibles en el fondo nacional de bomberos, para cualquier órgano creado por la presente ley.

Artículo 35. Recursos del fondo nacional de bomberos. El fondo nacional de bomberos, se financiará con los siguientes recursos:

1. Toda compañía aseguradora que otorgue pólizas de seguros en los ramos del hogar, incendio, terremoto, minas y petróleo, o la denominación que en su portafolio de pólizas esté registrada ante la Superintendencia financiera y que tengan que ver con los ramos antes señalados, deberá aportar al fondo nacional de bomberos una suma equivalente al dos por ciento (2%) liquidada sobre el valor de la póliza de seguros; este valor deberá ser girado al fondo nacional de bomberos dentro de los primeros diez (10) días del mes siguiente a la adquisición de las mencionadas pólizas.

2. En cada vigencia fiscal, el Gobierno Nacional apropiará en el Presupuesto General de la Nación con destino al Fondo Nacional de Bomberos, como mínimo, la suma de veinticinco mil millones de pesos, cifra que será ajustada anualmente de acuerdo con el Índice de Precios al Consumidor. Estos recursos se destinarán para financiar proyectos de inversión.

El Gobierno Nacional reglamentará dentro de los seis (6) meses siguientes a la promulgación de la presente ley, los mecanismos de control y vigilancia para el giro oportuno y real de los recursos previstos en este artículo.

Parágrafo 1°. El fondo nacional también podrá financiarse con recursos aportados por personas naturales y/o jurídicas de derecho público o privado, nacional o extranjero.

Parágrafo 2°. El control fiscal de los recursos que hagan parte del Fondo Nacional de bomberos será competente la Contraloría General de la República conforme a los principios del Control Fiscal.

CAPÍTULO VII

Régimen disciplinario

Artículo 36. Forma de acceder a los recursos del Fondo. Dentro del primer trimestre de cada año previa notificación de los recursos que le corresponden ese año, las Delegaciones Departamentales de Bomberos deberán remitir a la Junta Nacional de Bomberos, el Plan Anual de Acción elaborado en concertación con los Cuerpos de Bomberos de su jurisdicción.

La Junta Nacional deberá emitir concepto favorable de los planes, dentro del primer trimestre del año, como requisito previo para el giro de los recursos por parte del Fondo Nacional de Bomberos; tal desembolso se hará directamente a las entidades bomberiles territoriales beneficiarias del respectivo Plan Anual de Acción Departamental.

CAPÍTULO VIII

Otros

Artículo 37. Recursos por Iniciativa de los Entes Territoriales. Los distritos, municipios y departamentos, podrán aportar recursos para la gestión integral del riesgo contra incendio, los preparativos y atención de rescates en todas sus modalidades y la atención de incidentes con materiales peligrosos, en los siguientes términos.

a) De los Municipios

Los concejos municipales y distritales, a iniciativa del alcalde podrán establecer sobretasas o recargos a los impuestos de industria y comercio, impuesto sobre vehículo automotor, demarcación urbana, predial, de acuerdo a la ley y para financiar la actividad bomberil.

b) De los Departamentos

Las asambleas a iniciativa de los gobernadores, podrán establecer estampillas, tasas o sobretasas a contratos, obras públicas, interventorías, concesiones o demás que sean de competencia del orden departamental y/o donaciones y contribuciones.

Parágrafo. Las sobretasas o recargos a los impuestos que hayan sido otorgados para financiar la actividad bomberil por los concejos municipales y distritales bajo el imperio de las leyes anteriores, seguirán vigentes y conservarán su fuerza legal.

Artículo 38. Régimen disciplinario. Los cuerpos de bomberos voluntarios, estarán sometidos al régimen disciplinario establecido en el Decreto 953 de 1997 o la norma que lo modifique o sustituya. De igual manera a los estatutos, reglamentos y normas concordantes. Su nombre, emblemas, insignias, uniformes y demás elementos de identificación no podrán ser usados por ninguna otra persona, organización, vehículo o entidad.

Los cuerpos de bomberos oficiales y aeronáuticos estarán sometidos al régimen disciplinario establecido en la Ley 734 de 2002, o la norma que lo modifique o lo sustituya.

Artículo 39. Representantes al Comité Técnico. El Director Nacional de Bomberos o su Delegado hará parte de los Comités Técnico y Operativo Nacionales del Sistema Nacional para la Prevención y Atención de Desastres, o quien haga sus veces.

Artículo 40. Comités Regionales y Locales para la Atención y Prevención de Desastres. De los Comités Regionales y Locales para la Atención y Prevención de Desastres, formarán parte, respectivamente, un representante designado por la Junta Departamental de Bomberos y los Comandantes o sus Delegados, de los Cuerpos de Bomberos de los Distritos, Municipios y Territorios Indígenas.

Artículo 41. Comités de Incendios Forestales. Los alcaldes no podrán delegar en persona distinta a los Secretarios de Gobierno respectivos, su asiento en los Comités de Incendios y/o Comisiones Forestales. La Secretaría Técnica estará a cargo de los cuerpos de bomberos oficiales o en su defecto de los bomberos voluntarios.

Estos Comités deberán recepcionar y estudiar las recomendaciones que hagan los Cuerpos de Bomberos respecto a los eventos para los cuales están convocados.

Artículo 42. Inspecciones y certificados de seguridad. Los cuerpos de bomberos son los órganos competentes para la realización de las labores de inspecciones y revisiones técnicas en prevención de incendios y seguridad humana en edificaciones públicas, privadas y particularmente en los establecimientos públicos de comercio e industriales, e informarán a la entidad competente el cumplimiento de las normas de seguridad en general. De igual manera, para la realización de eventos masivos y/o pirotécnicos, harán cumplir toda la normatividad vigente en cuanto a la gestión integral del riesgo contra incendio y calamidades conexas. Estas inspecciones, contemplarán los siguientes aspectos:

1. Revisión de los diseños de los sistemas de protección contraincendio y seguridad humana de los proyectos de construcciones nuevas y/o reformas de acuerdo a la normatividad vigente.

2. Realización de inspección y prueba anual de los sistemas de protección contraincendio de acuerdo a normatividad vigente.

3. Realización de inspecciones técnicas planeadas referentes a incendio y seguridad humana.

Todos los ciudadanos deberán facilitar en sus instalaciones las inspecciones de seguridad humana y técnicas que el cuerpo de bomberos realice como medida de prevención y durante las acciones de control.

Las labores determinadas en el presente artículo, se realizarán de acuerdo a las tarifas asignadas para cada caso, previa reglamentación que expida anualmente la junta nacional de bomberos de Colombia.

Parágrafo 1º. Créese la Subcuenta de Solidaridad Bomberil dentro del Fondo Nacional de Bomberos, financiada con los recursos a los que hace referencia el parágrafo 2º del presente artículo, con el fin de financiar los proyectos de los diferentes cuerpos bomberiles del país, dando prioridad a aquellos que presten sus servicios en los municipios de menos de 50.000 habitantes.

Parágrafo 2º. A efectos de garantizar la integridad de la vida de las personas, es responsabilidad de los curadores urbanos o las secretarías de planeación municipales o distritales, verificar el cumplimiento de las normas técnicas de seguridad humana, previo a la expedición de las licencias de construcción, para lo cual podrán contratar o suscribir convenios con los cuerpos de bomberos. De los recursos generados para el cuerpo de bomberos con quien se haya contratado o suscrito el convenio, serán girados, en un plazo no superior a un mes, un 30% de estos a la subcuenta de Solidaridad de Bomberos del Fondo Nacional de Bomberos.

Artículo 43. Aglomeraciones de público. El concepto integral de seguridad humana y contra incendios en los eventos masivos o aglomeraciones de público, se clasificará y reglamentará por la Dirección Nacional de Bomberos atendiendo las recomendaciones de la Junta Nacional de Bomberos. En aquellos eventos masivos o aglomeraciones de público que la citada reglamentación lo estipule, será obligatorio el concepto positivo del Cuerpo de Bomberos Oficial, o en su defecto el Voluntario de la respectiva jurisdicción, para la realización del mismo.

Artículo 44. De la denominación Bomberos. La expresión "Bomberos", solo podrá ser utilizada única y exclusivamente por los cuerpos de bomberos Oficiales, Voluntarios y Aeronáuticos debidamente reconocidos en los términos de esta ley, por lo que toda institución privada que se denomine con la expresión Bomberil o bomberos deberá modificar sus Estatutos, dentro del año siguiente a la promulgación de la presente ley.

Artículo 45. Créese el Registro Único Nacional de Estadísticas de Bomberos (RUE). La Junta Nacional de Bomberos a través de la Dirección Nacional, creará en todos las entidades bomberiles del país, un sistema de información y estadísticas de las actividades de la gestión del riesgo de incendios, preparativos y atención de rescates e incidentes con materiales peligrosos, así como de los equipos, recurso humano, técnico y operativo que en cumplimiento de lo dispuesto en la presente ley, desarrollen las Instituciones Bomberiles del país.

Artículo 46. Profesionalización de los Bomberos de Colombia. El Gobierno Nacional a partir de los doce (12) meses siguientes a la entrada en vigencia de la presente ley, a través de la Dirección Nacional de Bomberos, establecerá, en asocio con los entes territoriales, los mecanismos para la creación y puesta en marcha de la escuela nacional de bomberos y de las escuelas regionales de bomberos.

La Junta Nacional de Bomberos apoyará al gobierno en todo lo relacionado con los parámetros técnicos.

La Aeronáutica Civil determinará lo concerniente a la capacitación básica y especialización de los bomberos aeronáuticos, conforme a las normas aeronáuticas aplicables.

CAPÍTULO IX

Carrera administrativa

Artículo 47. Plazo. El Gobierno Nacional determinará en la reglamentación, un periodo de transición no menor a 2 años, para que los cuerpos de bomberos existentes en el país, se ajusten a las disposiciones de la presente ley y a los reglamentos que expida la Dirección Nacional de Bomberos.

Artículo 48. Las cuentas, los convenios, los contratos, acciones, los bienes muebles, inmuebles, vehículos y equipos de emergencia de los cuerpos de bomberos son inembargables.

Artículo 49. El Gobierno Nacional implementará y destinará, en un término no mayor a (6) seis meses contados a partir de la entrada en vigencia de la presente ley, una línea de crédito especial a través de la Financiera de Desarrollo Territorial (Findeter) para el fortalecimiento en inversión, infraestructura y equipamiento de los cuerpos de bomberos.

Artículo 50. De acuerdo con lo dispuesto por la Ley 769 de 2002 y demás normas concordantes, frente a la orientación, definición, dirección, vigilancia e inspección de la política nacional de tránsito, se autoriza al Ministerio de Transporte y al Departamento de Impuestos y Aduanas Nacionales, para establecer el procedimiento administrativo necesario para la legalización, inscripción y correspondiente habilitación del parque automotor destinado a la gestión integral del riesgo contra incendio, los preparativos y atención de rescates en todas sus modalidades y la atención de incidentes con materiales peligrosos, en un término no mayor a noventa (90) días, siguientes a la entrada en vigencia de la presente ley.

El Ministerio de Transporte establecerá un periodo de transición no superior a un (1) año, que permita vincular legítimamente a la actividad bomberil maquinaria con más de diez (10) años de servicio y vida útil, siempre y cuando la aplicación de los criterios de razonabilidad y necesidad en la prestación del servicio de atención al riesgo, así lo indiquen, procedimiento que dependerá de las necesidades de cada localidad y las limitaciones presupuestales y técnicas que impiden que las zonas con menor índice per cápita de la Nación y mayor índice NBI, puedan contar con vehículos y maquinaria cuyos modelos más recientes son imposibles de adquirir.

Artículo 51. Modificación Ley 909 de 2004. Adiciónese el artículo 4° de la Ley 909 de 2004, el cual quedará así:

“2. Se consideran sistemas específicos de carrera administrativa los siguientes:

* El que regula el personal que presta sus servicios a los cuerpos oficiales de bomberos”.

Artículo 52. Facultades Extraordinarias. Revístase al Presidente de la República de facultades extraordinarias de conformidad con el numeral 10

del artículo 150 de la Constitución Política, por el término de seis (6) meses contados a partir de la fecha de promulgación de la presente ley, para expedir normas con fuerza de ley que contengan, el sistema específico de carrera de los Cuerpos Oficiales de Bomberos.

Parágrafo. Régimen de Transición. Mientras se expiden los decretos con fuerza de ley que desarrollen las facultades extraordinarias conferidas al Presidente de la República por este artículo, continuarán rigiendo las disposiciones legales y reglamentarias de carrera administrativa vigentes al momento de la promulgación de la presente ley.

Artículo 53. Vigencia. Esta ley rige a partir de la fecha de su promulgación, y deroga la ley 322 de 1996 y las demás disposiciones que le sean contrarias.



Carlos Augusto Rojas Ortiz
H. Representante

Alfonso Prada Gil
H. Representante

Jorge Enrique Rozo Rodríguez
H. Representante

Carlos Arturo Correa
H. Representante

Carlos Alberto Zúñiga Díaz
H. Representante

Luis Fernando Velasco Ch.
H. Senador

Myriam Alicia Paredes
H. Senadora

German Hoyos Giraldo
H. Senador

Alexander López Maya
H. Senador

Efraín Cepeda Sarabia
H. Senador

CONTENIDO

Gaceta número 318 - Miércoles, 6 de junio de 2012	
CÁMARA DE REPRESENTANTES	
PONENCIAS	
Ponencia para primer debate y Texto propuesto al Proyecto de ley número 215 de 2012 Cámara, 74 de 2011 Senado, por medio de la cual se modifica la Ley 769 y se dictan otras disposiciones. (Código Nacional de Tránsito).....	1
Ponencia para primer debate al Proyecto de ley número 102 de 2011 Cámara, por medio de la cual se establece una categoría a la red vial nacional y se dictan otras disposiciones (circuitos o anillos viales).....	4
INFORMES DE CONCILIACIÓN	
Informe de conciliación y Texto conciliado al Proyecto de ley número 203 de 2011 Cámara, 181 de 2011 Senado, por medio de la cual se establece la Ley General de Bomberos de Colombia.....	7