



# ANALES DEL CONGRESO

ORGANO DE PUBLICIDAD DE LAS CAMARAS LEGISLATIVAS  
(ARTICULO 46, LEY 74. DE 1946)

AÑO XXXI No. - 199

EDICION DE 8 PAGINAS

EDITADOS POR: IMPRENTA NACIONAL

DIRECTORES:  
CRISPIN VILLAZON DE ARMAS  
SECRETARIO GENERAL DEL SENADO  
LUIS LORDUY LORDUY  
SECRETARIO GENERAL DE LA CAMARA

Bogotá, lunes 12 de diciembre de 1988

## SENADO DE LA REPUBLICA

### Ponencias e Informes

#### PONENCIA PARA SEGUNDO DEBATE

al proyecto de ley número 242 de 1987 Cámara y número 228 de 1987 Senado, "por la cual se conceden facultades extraordinarias al Presidente de la República para reformar los artículos 981 a 1035 y 1117 a 1126 del Código de Comercio".

Señor Presidente y demás miembros del honorable Senado de la República:

El señor Ministro de Obras Públicas, doctor Luis Fernando Jaramillo Correa, presentó a la honorable Cámara de Representantes el proyecto de ley de la referencia, por medio de la cual solicita se revista de facultades extraordinarias al Presidente de la República, por el término de un año, para modificar el Título IV del Libro Cuarto sobre las normas del "Contrato de Transporte", artículo 981 a 1035 y la Sección III del Capítulo, Título V del Libro Cuarto en lo relacionado con el "Seguro de Transporte", artículos 1117 a 1126 del Código de Comercio.

Mediante el proyecto de ley 228 del honorable Senado de la República, se pretende corregir la injusticia en la que colocó a los transportadores terrestres el Código de Comercio, en lo relacionado con la responsabilidad que conlleva el contrato de transporte para las partes contratantes y para los terceros, así como las causas de exoneración y límites de responsabilidad del transportador cuando por pérdida de la cosa transportada a ello hubiere lugar.

En efecto, no se entiende por qué razón el Código de Comercio establece una serie e injusta diferencia en las materias indicadas en el párrafo anterior en perjuicio del transportador terrestre, la que debe ser subsanada con el fin de propender por una igualdad de derechos y obligaciones entre los diferentes transportadores terrestres, aéreos y marítimos. Al usuario aéreo y marítimo se le hace soportar parte del riesgo que implica el transporte, como quiera que también recibe un beneficio directo del mismo. Así, por ejemplo, a nivel de limitaciones en el monto indemnizable en el transporte aéreo, la falta de declaración del valor de las mercancías la suple la ley con una suma fija determinable, y, en el marítimo la indemnización se limita al valor declarado por el remitente.

De acuerdo con lo expresado, el transporte marítimo y aéreo, desde el momento mismo de la celebración del contrato, sabe el cuantum de su obligación. En cambio en el transporte terrestre, aun cuando el remitente declara el valor, la ley suple en forma inexplicable la voluntad del as partes, dándole derecho al remitente para demostrar procesalmente un valor superior al declarado, por lo que el transporte terrestre siempre tiene incierto el monto de su obligación, siendo frecuente el hecho de que para algunos efectos el remitente hace una declaración inferior al valor real y, procesalmente puede mostrar otro diferente.

La legislación actual, es una barrera infranqueable para posibilitar la operación del transporte internacional, por tener establecido un tratamiento discriminatorio para los diferentes modos de transporte (terrestre, marítimo y aéreo).

El auge del transporte multimodal en los últimos 15 años, el empleo de contenedores que ha facilitado la movilización de cargas por diferentes medios automotores, la celebración del contrato de transporte especialmente internacional con la cobertura total de riesgo y responsabilidad por un solo transportador "puerta a puerta", el empleo del transporte combinado dentro de un mismo contrato (artículo 987 del Código de Comercio), y el surgimiento de nuevos documentos negociables expedidos por los transportadores al recibo de la mercancía, han planteado la necesidad de revisar las relaciones entre los tres grupos económicos que toman parte en la actividad transportadora. Y así establecer un reparto equitativo de los riesgos y los costos, sin descartar los intereses colectivos implícitos en toda operación transportadora.

Por las anteriores razones, respetuosamente solicito a los honorables miembros del Senado de la República darle segundo debate al proyecto de ley número 242 Cámara de 1987 y número 228 Senado de 1987, "por la cual se conceden facultades extraordinarias al Presi-

dente de la República para reformar los artículos 981 a 1035 y 1117 a 1126 del Código de Comercio".

Honorables Senadores,  
Zamir Silva Amin.

Autorizamos el anterior informe

El Presidente,  
Luis Guillermo Giraldo Hurtado.

El Vicepresidente,  
Guillermo Angulo Gómez.

El Secretario,  
Eduardo López Villa.

#### PONENCIA PARA SEGUNDO DEBATE

al proyecto de ley número 187 Senado, 223 Cámara de 1988, "por la cual se crea la Oficina de Investigaciones Especiales de la Procuraduría General de la Nación y se fijan funciones".

Señor Presidente y demás miembros de la Comisión Primera Constitucional del Senado de la República:

La compleja y vasta tarea que constitucionalmente le incumbe a la Procuraduría General de la Nación en torno al control político, administrativo y judicial, se viene cumpliendo no de la óptima manera con que la opinión nacional espera ver traducida en realidad, oportunidad y eficacia, no porque este organismo de control no enseñe voluntad y esmero, sino en razón a una incapacidad infraestructural frente al gigante fenómeno de indisciplina del funcionario público que muchas veces coincide con la delincuencia contemporánea, cuyas manifestaciones cada día resultan ser más protuberantes y complejas; más sofisticadas y arrolladoras; más tecnificadas y abrumadoras, a tal punto que los instrumentos existentes para repelerla y controlarla suelen quedarse a la zaga en proyecciones de resignación y desfallecimiento.

Este marco agobiante en que se desenvuelve uno de los principales órganos de control del Estado, no sin asomo de tesonera voluntad de dominar el detritus social que se yergue como demoledor espectro, se presenta como una realidad sentida que reclama el necesario fortalecimiento de las fuerzas del Estado al que cada día se le exige mayor intervención y eficacia.

Con la creación de la Oficina de Investigaciones Especiales que el proyecto de ley contempla, se pretende obtener ese robustecimiento de los controles estatales antes aludidos por la vía de la protección y tutela de los derechos humanos tan duramente golpeados en nuestro medio y con un mayor cubrimiento nacional en la actividad administrativa y judicial.

El objetivo no es emular ni sustituir a otra u otras instituciones que desarrollan funciones más o menos similares. Se busca discurrir en forma muy dinámica y movilizante; se quiere tener una institución con perfiles de rápida operatividad y desplazamiento hasta los lugares más recónditos de la República donde el fenómeno se presente, sin el entramamiento del previo conducto regular que generalmente se reclama en instituciones infraestructuralmente cerradas.

Muy necesarias y loables son las funciones que se le otorgan en el proyecto a la Oficina de Investigaciones Especiales, como quiera que se encargará de emprender investigaciones específicas alrededor de hechos que lesionen o pongan en peligro de daño a los derechos humanos, bien jurídico objeto de protección y tutela, y de actividades administrativas y judiciales que impliquen desdén de la justicia, pues donde quiera que se presenten estos hechos, la institución cuya creación se propende se ocupará de conseguir la prueba requerida para que la Procuraduría General de la Nación pueda cumplir cabalmente sus funciones constitucionales y legales, esto es que con los elementos de juicio recaudados lleve a cabo las acciones pertinentes de su incumbencia. Eso lo que se deriva del artículo 2º del proyecto de ley que sometemos a vuestra consideración. Y para no crear una infraestructura que le resultaría altamente costosa al país y que podría redundar negativamente en la aprobación de este proyecto, puesto que lo que se quiere es que este cometido salga a flote con la rapidez con que los acontecimientos sociales

reclaman solución al flagelo de las más graves faltas disciplinarias, no se contempla en él la facultad de adquirir laboratorios y elementos técnicos de investigación, ya que las pesquisas en el plano técnico y científico deberán cumplirse con el aprovechamiento de los existentes en el sector público, desde el orden nacional al municipal.

Y por eso también el artículo 3º del proyecto no contempla un fenómeno más de burocracia, en virtud de que los 60 cargos con los cuales se dota a la Oficina de Investigaciones Especiales, es el número más reducido de personal con el cual este tipo de instituciones puede cumplir aquellas actividades investigativas, puesto que su diseño debe responder a los caracteres de movilidad, operatividad, dinamismo, prontitud y eficacia. Tanto es así que el artículo 4º le otorga facultades al Procurador General de la Nación para proveer los cargos y radicar equipos de trabajo en el lugar donde la necesidad del servicio lo aconseje, bajo la coordinación de cualquier abogado de la Procuraduría. Con lo primero se asegura la desada y completa autonomía de funcionalidad de esta Oficina y un más inmediato y efectivo control; con lo segundo se podrá emprender con la mayor rapidez y autonomía las investigaciones que se reclaman sin importar la distancia en el desplazamiento de personal, que es una de las mayores dificultades que hoy se presentan para satisfacer las necesidades del servicio, con la correspondiente soltura, sin ataduras legales ni tropiezos burocráticos.

Finalmente, la Oficina de Investigaciones Especiales podrá, por virtud de lo dispuesto en el artículo 5º del proyecto, practicar cualquier clase de prueba de las legalmente previstas en materia de derecho disciplinario y lo que es más importante, su valor probatorio es el mismo que el otorgado en el Código de Procedimiento Penal, artículo 338, a las pruebas recaudadas por los funcionarios a que se refirió el literal c) del artículo 332, ibídem, vale decir que a las labores de los funcionarios de la Oficina de Investigaciones Especiales se les mantiene su efecto de producir pruebas que eventualmente se utilizan como de Policía Judicial, siguiendo el criterio que ya trae el actual Código de Procedimiento Penal, sin que esto implique paralelismo en las actividades investigativas, porque las de aquella son bastante delimitadas o específicas, esto es que se refieren al control administrativo y judicial. De esta manera se investigarán especialmente las violaciones a los derechos humanos y aquellas conductas de los funcionarios públicos que atenten contra la salud, la economía, el medio ambiente y la disciplina del funcionario público en general; contra las actividades administrativas y judiciales en el país. De ahí deriva, precisamente, el nombre de Oficina de Investigaciones Especiales.

Honorables Senadores,  
Mario Olarte Peralta,  
Senador Ponente.

Autorizamos el anterior informe.

El Presidente,  
Luis Guillermo Giraldo Hurtado.

El Vicepresidente,  
Guillermo Angulo Gómez.

El Secretario,  
Eduardo López Villa.

#### PONENCIA PARA SEGUNDO DEBATE

Primera legislatura ordinaria del proyecto de ley de Acto legislativo número 25 de 1988, "por medio del cual se erige a la ciudad de Santa Marta, capital del Departamento del Magdalena, en Distrito Turístico, Cultural e Histórico".

Honorables Senadores:

Tengo la honra de rendir ponencia para segundo debate respecto del proyecto de Acto legislativo registrado en el Senado de la República con el número 25, correspondiente al registrado con el número 33 en la honorable Cámara de Representantes.

Tiene como inmediato antecedente el Acto legislativo número 1 de 1987, por el cual se convirtió a la ciudad de Cartagena en Distrito Turístico y Cultural, haciéndole honor al reconocimiento que le hizo la Unesco como patrimonio de la humanidad, con fundamento no sólo en su valor histórico, sus tradiciones y la estructura cultural de una sociedad eminente, cuya riqueza intelectual la ubica en la primera jerarquía de la Nación colombiana.

Santa Marta, para los mismos efectos, posee similares títulos y categoría, no sólo porque es la ciudad más antigua del Continente y del país, como que fue fundada el 29 de julio de 1525 por el Adelantado, don Rodrigo de Bastidas, sino porque es cuna de la Cultura Tayrona y privilegiada zona geográfica destinada por la naturaleza para el desarrollo turístico de esa importante región del Norte de la República. Allí están, como testimonio de su grandeza histórica, la que en su momento fue la primera Basílica y Catedral de Colombia; la Quinta de San Pedro Alejandrino, última morada del Libertador Simón Bolívar, cuyo genio legó a las generaciones futuras no sólo su pensamiento político de proyección ecuménica sino la existencia de 5 Repúblicas unidas por lazos industriales en la comunidad de la Gran Colombia; la llamada Casa de la Aduana, en la cual fue velado el cadáver del Libertador; la Sierra Nevada, espectacular escenario que permite contemplar, desde su máxima altura, el panorama imponente del Mar Caribe y a las 3 ciudades que alumbran su destino promisorio. Variados climas, desde el nivel del mar hasta la cumbre elevada de la Sierra, prodigan el milagro de su excepcional variedad geográfica y su promisoriosa diversidad biológica, expresión viva de la fauna y de la flora; playas y bahías hermosas y seguras magnifican una extensa zona predestinada para el turismo social, interno y receptivo; en sus alrededores el Parque Tayrona exalta la grandiosa majestad de un pasado glorioso que hemos de preservar como un tesoro invaluable, síntesis o símbolo de la evolución étnica y de las costumbres, obra y progresos de una raza, raíz y ejemplo de primitivos ancestros, con cuya cultura se enriquece la sociedad contemporánea. La "Ciudad Perdida", por otra parte, es el monumento más extraordinario de los aborígenes diseminados por el área, milagro de la arqueología, admiración de propios y extraños, potente faro que irradiando desde el pasado identifica recónditas rutas de entrañable significación paleontológica; sus terrazas, asentamientos humanos, desarrollos de la ingeniería y, en general, todos aquellos vestigios prehistóricos, comprueban la vida y el ingenio de esforzados aborígenes con cuyo sentido común y pragmático se engrandece hoy la comunidad.

Todo lo anterior, sin detenernos en el estudio de la literatura y de la historia de la región, justifican que el municipio de Santa Marta sea organizado como un Distrito Turístico, Cultural e Histórico, sin sujeción al régimen municipal ordinario y dentro de las condiciones que fije la ley. Esta expedirá un estatuto especial sobre su régimen fiscal y administrativo e igualmente para el fomento y desarrollo económico, social y cultural de la ciudad más antigua de América. Desde luego la ley también podrá agregar otro u otros municipios circunvecinos al territorio del nuevo Distrito, si su anexión es solicitada por los interesados de acuerdo con las normas vigentes en tales circunstancias. Lo propio, sobre las rentas que se causen en el Distrito Turístico y sobre la participación que le pudiera corresponder, todo en armonía con disposiciones similares a las que rigen para el Distrito Especial de Bogotá.

Por todo lo anterior me permito proponer:

Dése segundo debate al proyecto de Acto legislativo registrado en el Senado de la República con el número 25, correspondiente al registrado en la Cámara de Representantes con el número 33, "por medio del cual se erige a la ciudad de Santa Marta, capital del Departamento del Magdalena, en Distrito Turístico, Cultural e Histórico".

Honorables Senadores,

**Hugo Escobar Sierra,**  
Senador por la Circunscripción Electoral del Magdalena.

Autorizamos el anterior informe

El Presidente,

**Luis Guillermo Giraldo Hurtado.**

El Vicepresidente,

**Guillermo Angulo Gómez.**

El Secretario,

**Eduardo López Villa.**

#### PONENCIA PARA SEGUNDO DEBATE

al Proyecto de ley número 116 Cámara de 1987 y 236 Senado de 1987, "por la cual se proroga la vigencia de una cesión".

Señor Presidente, honorables Senadores:

Cumplo con el honoroso encargo de rendir ponencia para segundo debate, al proyecto de la referencia, presentado por el señor Ministro de Obras Públicas y Transporte y el honorable Representante Román Gómez Ovalle, por medio del cual se proroga por cinco (5) años más la cesión hecha al Departamento de la Guajira, del 5% del valor bruto de la producción de los yacimientos de gas que se explotan en ese departamento, en cumplimiento al mandato de las Leyes 14 y 61 de 1978 y 1982, respectivamente.

Los recursos provenientes de la mencionada cesión tenían como destino el Fondo Vial Nacional del Ministerio de Obras Públicas y Transporte, para la construcción de la carretera "San Juan del Cesar-Riohacha", pero los mil quinientos millones de pesos (3 1.500.000) que se captaron en ocho años y medio (8½), durante la vigencia de la ley, no fueron suficientes para el cabal cumplimiento al programa de construcción de la mencionada vía.

Se hace indispensable la terminación de la construcción, reconstrucción, rectificación y pavimentación de esta vía como fue el deseo del Legislador al expedir la Ley 14 de 1978. Ante la necesidad inaplazable de iniciar el diseño, la construcción y la pavimentación de la vía que se ha denominado carretera circunvalar de la Guajira en el tramo inicial "La Majayura" en el Municipio de Maicao hasta "Castilletes" que circunde el territorio peninsular, en atención a los requerimientos de defensa nacional y protección de la frontera.

La construcción del tramo "La Majayura", "Castilletes", es considerada por los Ministerios de Defensa Nacional y de Relaciones Exteriores de máxima prioridad, teniendo en cuenta la desprotección de las fronteras, por falta de facilidades logísticas para desarrollar programas de vigilancia, control y seguridad nacional. Además integraría a la comunidad guajira al desarrollo social y económico del departamento y de nuestra Nación y se aprovecharían los grandes recursos mineros y turísticos de esta región del país. Así lo entendieron las Comisiones Terceras de Cámara y Senado y la plenaria de la honorable Cámara de Representantes al aprobar el proyecto de ley en sus debates correspondientes.

Por las razones expresadas, señor Presidente y honorables Senadores, me permito proponer:

Dése segundo debate al Proyecto de ley número 116 Cámara y 236 Senado de 1987, "por la cual se proroga la vigencia de una cesión".

Cordialmente,

**Juan José García Romero,**  
Senador Ponente.

Bogotá, D. E., 9 de diciembre de 1988.

SENADO DE LA REPUBLICA

Comisión Tercera Constitucional Permanente.

Bogotá, D. E., 9 de diciembre de 1988.

Autorizamos el anterior informe.

El Presidente,

**Héctor Quintero Arredondo.**

El Vicepresidente,

**Omar Yepes Alzate.**

El Secretario General Comisión Tercera Senado, Asuntos Económicos,

**Estanislao Rozo Niño.**

#### PONENCIA PARA SEGUNDO DEBATE

al Proyecto de ley número 191 Senado de 1988, 161 Cámara de 1988, "por la cual se modifica y adiciona el artículo 13 de la Ley 13 de 1973".

Señor Presidente, honorables Senadores:

Cumplo con el honoroso encargo de rendir ponencia para segundo debate al proyecto de ley de la referencia, el mencionado proyecto de ley por requerir iniciativa del Ejecutivo tiene la conformidad del señor Ministro de Desarrollo Económico, doctor Carlos Arturo Marulanda Ramírez.

Los argumentos que motivaron a los autores del proyecto son acogidos por el ponente, aceptando que ellos obedecen claramente la necesidad de darle participación en el manejo y utilización de los recursos que por regalías de la mina de "Cerromatoso" recibe la CVS, al municipio donde está ubicada la misma y aquellos que se encuentran dentro de su zona de influencia. La forma autónoma como la CVS, ha distribuido y manejado dichos recursos desconociendo muchas veces en la elaboración de sus proyectos las sentidas necesidades de los municipios de la zona de influencia, ha generado según lo expresan los autores del proyecto, una serie de conflictos de tipo regional que se evitarían "si a cada uno de estos municipios se le asigna una participación forzosa de dichas regalías, y se les da autonomía de administrarlos para que puedan adelantar los proyectos que concepto de la administración sean prioritarios". Por ello considera el ponente lo bondadoso al buscar no sólo hacer justicia y equidad en el reparto y manejo de las regalías, sino armonizar los intereses de la CVS, con los municipios de la zona de influencia de la mina de "Cerromatoso", evitando hoy la continuidad de los conflictos existentes.

Considera favorable el ponente la obligación que el proyecto establece de utilizar en inversión no menos del 85% de los recursos que reciban los municipios, forzándolos "a que éstos adelanten las distintas obras necesarias para mejorar el nivel de vida de sus habitantes, objetivo esencial de esta clase de tributos". Importante es la obligación que se le crea a la CVS, de utilizar los recursos que le quedan en administración directa prioritariamente en la construcción; hasta su total terminación, de los acueductos regionales en el Departamento de Córdoba. Así lo entendieron las Comisiones Terceras de Cámara y Senado y la plenaria de la honorable Cámara de Representantes al aprobar el proyecto de ley en sus debates correspondientes.

Por las razones expuestas, señor Presidente y honorables Senadores, me permito proponer:

Dése segundo debate al Proyecto de ley número 191 Senado de 1988, 161 Cámara de 1988, "por la cual se modifica y adiciona el artículo 13 de la Ley 13 de 1973".

Cordialmente,

**Juan José García Romero,**  
Senador Ponente.

Bogotá, D. E., 9 de diciembre de 1988.

SENADO DE LA REPUBLICA

Comisión Tercera Constitucional Permanente.

Bogotá, D. E., 9 de diciembre de 1988.

Autorizamos el anterior informe

El Presidente,

**Héctor Quintero Arredondo.**

El Vicepresidente,

**Omar Yepes Alzate.**

El Secretario General Comisión Tercera Senado, Asuntos Económicos,

**Estanislao Rozo Niño.**

#### PONENCIA PARA SEGUNDO DEBATE

al Proyecto de ley número 237 Senado de 1987, "por la cual se enajenan unos inmuebles nacionales y se dictan otras disposiciones".

Señores Senadores:

Cumplo con el encargo de rendir ponencia para segundo debate sobre el Proyecto de ley número 135 Cámara de 1987 y 237 Senado de 1987, "por la cual se enajenan unos inmuebles nacionales y se dictan otras disposiciones", presentado a la consideración del Congreso por el señor Representante por la Circunscripción del Valle del Cauca, doctor Atilio Moreno Paz y aprobado por la Cámara en los debates reglamentarios durante la legislatura de 1987.

El proyecto autoriza la enajenación, a título gratuito, en favor del Municipio de Buenaventura, de las obras ejecutadas por la CVC, en cumplimiento del Plan de Desarrollo Integral de ese importante puerto de nuestro país.

No abrigo dudas sobre la justicia y la conveniencia del proyecto, que acomoda la situación de hecho que ya existe a las normas de derecho que resulta aconsejable dictar. Si algo hubiera que añadir a la exposición de motivos y a los informes rendidos por el señor Representante Miguel Motoa Kuri, yo diría que el país vive en deuda incancelable con el Puerto de Buenaventura, generador de cuantiosos recursos para el país, pero bien olvidado, no obstante el hecho de que es nuestra ventana sobre el océano del Siglo XXI, en el Mar de Balboa.

Señores Senadores: no vacilo en proponer:

Dése segundo debate al Proyecto de ley número 237 Senado de 1987, "por la cual se enajenan unos inmuebles nacionales y se dictan otras disposiciones".

Atentamente,

**Gustavo Balcázar Monzón,**  
Senador Ponente.

Bogotá, D. E., 7 de diciembre de 1988.

SENADO DE LA REPUBLICA

Comisión Tercera Constitucional Permanente.

Bogotá, D. E., 7 de diciembre de 1988.

Autorizamos el anterior informe.

El Presidente,

**Héctor Quintero Arredondo.**

El Vicepresidente,

**Omar Yepes Alzate.**

El Secretario General Comisión Tercera Senado, Asuntos Económicos,

**Estanislao Rozo Niño.**

#### PONENCIA PARA SEGUNDO DEBATE

al Proyecto de ley número 65 de 1988, "por la cual la Nación se asocia a la conmemoración del trigésimo aniversario de la Asociación Colombiana de Universidades".

Honorables Senadores:

La Asociación Colombiana de Universidades, integrada por cincuenta centros de educación superior, 23 de ellos de carácter oficial y 27 privados, celebró el pasado 22 de junio el trigésimo aniversario de su fundación.

La vida de ASCUN coincide con la época más importante de transformación y desarrollo de la educación superior en el país, no solo por la impresionante multiplicación de alumnos y profesores registrada desde 1958 sino por la diversificación de programas académicos y la creación de instituciones universitarias en las principales regiones de Colombia. Baste decir que de los 20.000 estudiantes matriculados en aquel año se ha pasado a una matrícula en la educación superior que supera la cifra de los 420.000 alumnos y los 3.500 profesores de aquella época se convirtieron en los 60.000 de hoy.

Los cambios profundos que ha vivido la universidad han sido causa y efecto de numerosas transformaciones de la sociedad ocurridas durante las últimas tres décadas, entre otras el ingreso masivo de la mujer a las instituciones de educación superior, el progreso científico y tecnológico y la revolución urbana. En este complejo, turbulento y acelerado proceso, la Asociación Colombiana de Universidades ha sido un protagonista importante como escenario de diálogo de las directivas universitarias e instrumento de expresión de ideas y principios de especial significado en la educación superior.

Durante sus diez primeros años de existencia, la Asociación Colombiana de Universidades ejerció una influencia muy grande en el sistema de aprobación de programas y universidades. Más tarde, al establecerse el Instituto Colombiano de Educación Superior, ICFES, la segunda década en la vida de ASCUN se caracterizó por una nueva relación con el Estado durante la cual se presentaron algunas adaptaciones y ajustes importantes. Finalmente se puede decir que durante los últimos diez años se ha consolidado un clima de mayor armonía y respeto recíproco entre ASCUN y el ICFES lo cual es muy importante para los objetivos que ahora debe atender la educación colombiana encabezada por su sistema nacional universitario, como el impulso a la investigación en general y multiniversitaria, el fortalecimiento de los post-gradados, el progreso de los demás niveles del sistema educativo y el liderazgo de la universidad en el desarrollo regional y nacional, así como a nivel Latinoamericano.

En el marco del pluralismo cultural, educativo y científico, la Asociación ha buscado entre otros objetivos, apoyar y estimular la autonomía académica y económica de las universidades, elevar el nivel científico de la educación superior colombiana, velar por la modernización y tecnificación de las estructuras universitarias y respaldar el desarrollo intelectual y armónico del estudiante a fin de lograr su posterior integración en el seno de la sociedad colombiana.

En estrecha colaboración con el Instituto Colombiano para el Fomento de la Educación Superior, ICFES, la Asociación ha constituido, desde 1981, el Simposio Permanente sobre la Universidad, actividad singular en la América Latina, cuyos estudios y enfoques de carácter mundial, regional y nacional, han contribuido a reafirmar la seriedad de las investigaciones auspiciadas por la Asociación, así como a realzar su prestigio en el ámbito continental. Sin duda alguna el Cuarto Seminario General del Simposio que se iniciará en este año, aportará nuevos e interesantes temas de reflexión y progreso para los círculos académicos.

En forma simultánea la Asociación ha emprendido estudios sobre temas específicos entre otros sobre el futuro de los programas de post-grado, los costos de la educación superior en Colombia y la América Latina, las profesiones y el mercado laboral y las características del estudiante universitario promedio en el país.

De singular interés ha sido la investigación realizada sobre los programas educativos y el pensamiento científico del Libertador Simón Bolívar, con los cuales se busca destacar la trascendencia e importancia de sus ideas en la formación de las juventudes universitarias, como pilares de la nacionalidad.

A través de su órgano "Mundo Universitario" la Asociación divulga sus programas y actividades. Así mismo, como muestra de la intensa actividad desarrollada por la Asociación, cabe anotar que el Consejo Nacional de Rectores, órgano coordinador de la política artística, cultural, social y deportiva de la Asociación, logró restablecer, en 1987, en coordinación con Coldeportes los Juegos Universitarios Nacionales.

Por todo lo anterior me permito apoyar la iniciativa presentada por los Ministros de Hacienda y Crédito Público y Educación Nacional, con el fin de conmemorar esta efeméride mediante la destinación de cincuenta millones de pesos a la Asociación Colombiana de Universidades, para respaldar la importante labor realizada por la Asociación y darle nuevas posibilidades para ampliar y dotar su sede física.

Por las razones anteriormente expuestas, me permito proponer: Dese segundo debate al Proyecto de ley número 65 de 1988, "por la cual la Nación se asocia a la conmemoración del trigésimo aniversario de la Asociación Colombiana de Universidades".

Luis Carlos Galán Sarmiento  
Senador ponente.

Bogotá, D. E., noviembre 24 de 1988.

SENADO DE LA REPUBLICA

Comisión Segunda Constitucional Permanente.

Bogotá, D. E., noviembre 2 de 1988.

Autorizamos el presente informe.

El Vicepresidente, Miguel Santamaría Dávila.

El Secretario General, Jaime Lara Arjona.

#### PONENCIA PARA PRIMER DEBATE

al Proyecto de ley número 206 Senado, "por la cual se autoriza al Gobierno Nacional para prorrogar un contrato".

Honorables Senadores:

El Proyecto de ley número 206 Senado, sobre el cual me permito rendir ponencia, pretende otorgar autorizaciones al Gobierno, con el fin de que atienda a la prórroga, por un año, del contrato que vencerá el próximo 31 de diciembre, que se viene celebrando con la Federación Nacional de Cafeteros, sobre la prestación de servicios y actualización del manejo y administración del Fondo Nacional del Café.

Es conocido de los honorables Senadores que actualmente cursa en el Congreso el Proyecto de ley número 125 Senado, con ponencia favorable y pliego de modificaciones del honorable Senador, William Jaramillo Gómez, publicado en los Anales número 191. El Senador ponente hace énfasis en la necesidad de que el Congreso expida una ley marco, que ordene y tutele las relaciones del Estado con la economía Cafetera, que permita darle vida legal a la cuenta de Tesorería "Fondo Nacional del Café", establezca los parámetros dentro de los cuales deba desarrollarse su gestión, con la precisa finalidad de proteger el ingreso de los pequeños y medianos caficultores y evitar los efectos nocivos que sobre la economía nacional suelen traer las variaciones cíclicas de los precios externos como consecuencia de la falta de una ley marco que gobierne la acción del Fondo Nacional del Café. Dicha ley marco se encuentra en trámite en el Congreso y parece fundamental que mientras es objeto de un examen prolijo por el Congreso y la opinión, se prorrogue tan solo por un año el contrato de manejo entre el Gobierno y la Federación autorizado por el Decreto 2078 de 1940. Porque sin duda resultará a todas luces beneficioso para el país y para los caficultores el cuidadoso análisis de la ley marco.

En tal virtud, me permito proponer:

"Dese primer debate al Proyecto de ley número 206 Senado, por la cual se autoriza al Gobierno Nacional para prorrogar un contrato".

Vuestra Comisión.

Mario Duarte Peralta  
Senador ponente.

Bogotá, D. E., 7 de diciembre de 1988.

#### PONENCIA PARA PRIMER DEBATE

Proyecto de ley número 79 Cámara de 1988, 113 Senado de 1988, "por la cual se conceden facultades extraordinarias al señor Presidente de la República para revisar la actual situación de la reserva Sierra de la Macarena y definir sus límites reales".

Señor Presidente  
Honorables Miembros Comisión Primera.  
E. S. M.

Por designación de la Presidencia me ha correspondido rendir ponencia para primer debate al proyecto de ley de la referencia, razones por las cuales y debido a la importancia de la materia, considero que vale la pena que a continuación conozcamos los antecedentes de esta iniciativa, así como sus objetivos con miras a que la Comisión tenga un conocimiento real que le permita tomar la decisión que considere más adecuada.

#### A. - Antecedentes del proyecto.

El proyecto de ley motivo del presente informe fue presentado a la consideración de la honorable Cámara de Representantes, por el honorable Representante Jorge Ariel Infante Leal, con el respaldo del señor Ministro de Agricultura doctor Gabriel Rosas Vega. En la Comisión Primera se designó como ponente al honorable Representante Tiberio Villarreal Ramos.

Mediante el proyecto, se daban facultades amplias e indefinidas en el tiempo al señor Presidente de la República, para que revisara la actual situación de la reserva Sierra de la Macarena y definiera sobre sus límites reales y fue aprobado sin modificación alguna en la Comisión Primera. Posteriormente la Cámara de Representantes dispuso que el proyecto regresara a la Comisión Primera con el fin de que se le introdujeran las modificaciones necesarias para asegurar su constitucionalidad, al tenor de lo dispuesto en el artículo 76 numeral 12 de la Constitución Nacional.

Finalmente hechas las correcciones anotadas por la Cámara, el proyecto, sin pliego de modificaciones, se presenta a la consideración de los miembros de esta Comisión en los términos siguientes: "De conformidad con lo previsto en el numeral 12 del artículo 76 de la Constitución Nacional, revístese de facultades extraordinarias al Presidente de la República por el término de seis meses, contados a partir de la promulgación de la presente ley, para que dicte normas sobre la actual situación de la reserva Sierra de la Macarena, en las siguientes materias:

a) Definir sobre sus límites reales.

b) Zonificar y clasificar el área de esta reserva, teniendo en cuenta las disposiciones del Código Nacio-

nal de los recursos naturales renovables y de protección del medio ambiente sobre la materia".

#### B. - Objetivos del proyecto.

Tal como se desprende de la simple lectura del artículo transcrito en el punto anterior, con el proyecto se pretende dotar al Estado colombiano de instrumentos jurídicos adecuados dentro del marco de las competencias que el Constituyente asigna a cada una de las ramas del poder público, para que pueda hacer pronta, oportuna y eficazmente frente a la problemática económica, social, política y ambiental de la reserva de la "Sierra de la Macarena".

Lo anterior por la circunstancia, como es bien sabido, de que el Gobierno Nacional no cuenta con facultades legales que le permitan expedir una reglamentación entaminada a preservar este exclusivo tesoro natural.

El Ministerio de Agricultura - Oficina de Planeamiento del Sector Agropecuario, ha hecho un juicioso análisis de la actual situación de la reserva el que por considerarlo ajustado a la situación real de la reserva acogemos en su integridad.

"Colombia asumirá en un corto plazo el grave riesgo ecológico y socioeconómico, si el Estado no se apersona en esta oportunidad para salvar de la destrucción colonizadora, la reserva nacional natural de la Macarena, considerada por los naturalistas mundiales, como una de las reservas más importantes del universo, dados los valores geobiológicos, histórico-culturales y el vivero biológico que ella encierra para el desarrollo de la investigación y la ciencia.

Esta reserva, localizada en el Departamento del Meta, y delimitada por el Decreto 2963 de 1965, encierra una superficie de 1.131.350 hectáreas, conformada por dos ecosistemas particulares; el de Serranía, presente en la sierra propiamente dicha y el de selva húmeda-tropical de semillanura y llanura a veces inundable, que se conjugan entre sí en el desarrollo de los diferentes procesos de reproducción biológica y los cuales deben conservarse adecuadamente para que cumplan los objetivos para los cuales se creó la reservación".

"La Macarena fue declarada por la Ley 52 de 1948 reserva nacional con carácter de reserva biológica natural para su conservación y el desarrollo de estudios de ciencias naturales y declarada igualmente monumento nacional por la Ley 153 de 1959 en razón a su importancia científica. Posteriormente fue incorporada a la Universidad Nacional por la Ley 57 de 1963 para facilitar el progreso de programas educativos y de investigaciones de campo en pro del desarrollo económico-social y sanitario de los Llanos Orientales de Colombia. En 1965 el Gobierno Nacional mediante el Decreto 2963 señaló la superficie y límites de la reservación en desarrollo de las facultades conferidas por el artículo 5º de la Ley 52 de 1948. Más tarde en 1971, el INDERENA entidad de la administración nacional creada para la protección del ambiente, la administración, conservación y manejo en general de los recursos naturales y de las áreas del sistema de parques nacionales en el territorio nacional, redelimitó la reserva con aprobación ministerial (Resolución 440 de 1971) como única alternativa técnica-social viable encontrada en ese momento para solucionar un alto porcentaje de la colonización allí establecida, actuación que cinco años después fue declarada nula (Sentencia del 9 de julio de 1976 dictada por la Sala de Contencioso Administrativo del Consejo de Estado), por considerar de incompetencia del INDERENA para tal finalidad y por violación a la ley (Ley 52 de 1948, Ley 1663 de 1959, Decreto 2963 de 1955).

"El problema de colonización progresiva en la Macarena, es alarmante y muy complejo por revestir todos los matices de carácter político y socio-económico y de impacto ambiental de alta gravedad causado por una colonización espontánea, crítica, progresiva e irreversible, que ha venido localizándose desde tiempo atrás fundamentalmente en vegas estrechas de los ríos que delimitan la reserva y el cual está mostrando un serio peligro para la paz social, regional y nacional. Pues las necesidades primarias de un gran número de familias campesinas, en cuanto a tierras, crédito, asistencia técnica, educación, salud y demás no han sido atendidas por los servicios del Estado por encontrarse establecidas dentro de un área de reserva natural en la que la filosofía de las normas legales vigentes que regulan su preservación y manejo, no permiten el ejercicio de ninguna clase de desarrollo agropecuario o agroforestal. De otro lado es verdaderamente lamentable la destrucción a la que ha venido consecuentemente sometida la reserva, considerada ciertamente como una de las más importantes del mundo, todo lo cual amerita la toma de una decisión gubernamental justa rápida y aterrizada. Pues de la manera de cómo se enfrenta este problema dependerá el éxito o el fracaso futuro en la ejecución de las políticas de paz en dicha región y de la administración del sistema colombiano de parques nacionales y de manejo de recursos naturales renovables.

"El Ministerio de Agricultura consciente de la gravedad de tal situación y de la urgencia de encontrar una fórmula de solución que concilie el grave problema social que allí se presenta con la necesidad de proteger y conservar una buena parte de los valores histórico-geobiológicos y culturales que aún subsisten en la reserva, después de un detenido análisis jurídico y técnico desarrollado por sendos grupos interinstitucionales (en lo que tuvo acción la Procuraduría Gene-

ral de la Nación en su condición de coordinadora y fiscalizadora), y de haber evaluado las inquietudes manifiestas tanto por los colonos, como por las entidades involucradas en el manejo de dicha reserva concluye y recomienda lo siguiente:

"a) La alternativa de llevar a cabo un plan de reubicación de colonos fuera de la reservación, se ha considerado como 'ideal' más no como la más práctica por razones obvias conocidas.

b) Otra alternativa como la de realindar la reserva, tratando de buscar un límite arcifinio a través del río cobra por ejemplo (límite de la realindación anterior, declarada nula por el Consejo de Estado) o por el río Cafre, no tendrían sentido práctico por cuanto no oslucionaría sino en parte el problema colonizador y de otro lado quedaría por fuera de ella una buena porción del ecosistema forestal tropical.

c) Una alternativa de realindar la reserva circunscribiéndola exclusivamente al ecosistema de la sierra como tal, y dejando por fuera el ecosistema complementario de bosques tropicales de semillanura y llanura inundables actualmente inalterado por su exclusiva vocación forestal, no tendrá sentido científico y práctico y podría considerarse más bien como una cercenación ecológica".

#### Importancia del proyecto de ley.

El Consejo de Estado en tres oportunidades (Sept. 20 de 1971, julio 3 de 1985 y septiembre de 1988) a preceptuado que "los límites de la Macarena pueden ser cambiados por el legislador y no por el Gobierno"; pues se consideró que el Gobierno agotó las facultades que la Ley 52 de 1948 le confirió al expedir en 1965 el Decreto 2963 que señaló los límites de la reservación. En consecuencia este proyecto de ley tiene una importancia vital en la solución definitiva del problema de equilibrio económico y de la colonización que vive la reserva de la Macarena, conciliando la defensa del ecosistema con la solución del problema social de los colonos establecidos allí.

De otra parte, vale la pena informar a los honorables Senadores que el ponente ha tenido comunicación con el Presidente de la Asociación de Colonos ubicados en la reserva, con el Rector de la Universidad Nacional, así como con diferentes estamentos gubernamentales y privados con el objeto de conocer sus opiniones en relación con el proyecto sometido a vuestra consideración, quienes han expresado su conformidad y la urgente necesidad de que el Estado colombiano expida la reglamentación legal que permita preservar la reserva.

Como consecuencia de lo expuesto, me permito proponer a los honorables Senadores de la Comisión Primera la siguiente proposición: "Dése primer debate al Proyecto de ley número 79 Cámara, 113 Senado de 1988, por el cual se le otorgan facultades extraordinarias al señor Presidente de la República para revisar la actual situación de la reserva Sierra de la Macarena y definir sus límites reales".

De vuestra consideración,

Zamir Silva Amin.

#### PONENCIA PARA SEGUNDO DEBATE

al Proyecto de ley número 176/88 Senado, "por el cual se modifica el Código Nacional de Transporte Terrestre".

Honorables Senadores:

Señor Presidente, demás miembros del honorable Senado de la República, cumpla con el encargo de rendir ponencia para segundo debate del proyecto de ley mencionado, el que ha sido puesto en consideración de esta Corporación por el señor Ministro de Obras Públicas y Transporte, doctor Luis Fernando Jaramillo Correa.

Este proyecto, busca adecuar la legislación existente en la materia, unificándola y simplificándola como es el caso de las licencias de conducción las que reducen a la mitad de sus categorías; igualmente se pretenden eliminar algunas incongruencias existentes, como son la de expedir licencias de conducción provisionales cuando se ha retirado por sanción. Se elimina la autorización existente para que una persona que posee licencia para manejar automóvil, pueda conducir amparado por la misma motocicleta, sin tenerse en cuenta que éstos son dos tipos de vehículos muy diferentes; se elimina la restricción existente para que quienes tengan licencia para conducir tractocamión puedan conducir otro vehículo, ya que actualmente no les está permitido.

También busca facilitar la conducción de vehículos a los extranjeros y colombianos residentes en el exterior, que se encuentren temporalmente en el país y estén capacitados para hacerlo.

Un aspecto importante de este proyecto es el de permitir la flexibilidad de la norma, al autorizar al Gobierno para reglamentar los requisitos y condiciones, que requieran de acuerdo con el avance tecnológico y cultural del país, logrando de esta manera que las reglamentaciones que se expidan sean ágiles y contemporáneas a la situación que viva en un determinado momento nuestra sociedad, ya que, las innovaciones tecnológicas y la evolución cultural impondrán nuevas situaciones y necesidades a las que se deberán ajustar.

Por lo anteriormente expuesto, me permito proponer a los honorables Senadores: Dése segundo debate al Proyecto de ley número 176 de 1988 Senado, "por el cual se modifica el Código Nacional de Transporte Terrestre".

Félix Salcedo Baldián  
Senador ponente.

#### TEXTO DEFINITIVO

al Proyecto de ley número 176 de 1988, por el cual se modifica el Código Nacional de Tránsito Terrestre.

#### I

##### De las autoridades de tránsito.

Artículo 1º El artículo 3º del Decreto-ley 1344 de 1970, quedará así:

Artículo 3º Son autoridades de tránsito las siguientes:

1. El Ministro de Obras Públicas y Transporte.
2. El Instituto Nacional del Transporte.
3. Los organismos de tránsito del nivel departamental, distrital, metropolitano, intendencial y comisarial y sus respectivos agentes de tránsito.
4. Los alcaldes municipales.
5. Los organismos de tránsito municipales y sus agentes de tránsito.
6. Los inspectores de policía.
7. La Policía Nacional en sus cuerpos especializados de Policía Vial y Policía Urbana de Tránsito.

Artículo 2º Derógase el artículo 4º del Decreto-ley 1344 de 1970.

Artículo 3º El artículo 5º del Decreto-ley 1344 de 1970, quedará así:

Artículo 5º Corresponde al Intra absolver las consultas que le someta el Gobierno, presentar las iniciativas que juzgue convenientes en la materia y cumplir las funciones que le señalen la ley y sus reglamentos, y las consultivas y de inspección que le fije el Gobierno.

#### II

##### De las escuelas de enseñanza automovilística.

Artículo 4º El artículo 2º de la Ley 33 de 1986, modificatorio del artículo 12 del Decreto-ley 1344 de 1970, quedará así:

Artículo 2º Las escuelas de enseñanza automovilística públicas o privadas, necesitan para su funcionamiento licencia del Intra, otorgada a través de su Oficina Central o de sus Direcciones Regionales, renovable cada dos (2) años, para lo cual el Gobierno Nacional determinará los requisitos que deben cumplir.

Artículo 5º El artículo 3º de la Ley 33 de 1986, modificatorio del artículo 13 del Decreto-ley 1344 de 1970, quedará así:

Artículo 3º El Intra, previa asesoría del Sena, determinará los programas de enseñanza, equipos, accesorios de los vehículos de enseñanza y demás requisitos pedagógicos que se exigirán a las escuelas de enseñanza automovilística para el otorgamiento de la licencia de funcionamiento.

Artículo 6º El artículo 4º de la Ley 33 de 1986, modificatorio del artículo 14 del Decreto 1344 de 1970, quedará así:

Artículo 4º El Intra controlará periódicamente el funcionamiento de las escuelas de enseñanza automovilística públicas o privadas, vigilará el cumplimiento de los programas establecidos y de las normas que regulan su funcionamiento.

El Gobierno Nacional determinará el régimen de sanciones aplicables por el incumplimiento a lo preceptuado en el presente artículo.

Artículo 7º El artículo 5º de la Ley 33 de 1986, modificatorio del artículo 15 del Decreto-ley 1344 de 1970, quedará así:

Artículo 5º Todo instructor en técnicas de conducción para desempeñar su oficio, requiere la correspondiente licencia expedida por el Intra, previo el lleno de los requisitos, que para tal efecto establezca este Instituto.

Parágrafo 1º La licencia de instructor en técnicas de conducción tendrá validez en todo el territorio nacional y deberá ser exhibida a solicitud de la autoridad competente.

Parágrafo 2º Los poseedores de licencias de instructor en técnicas de conducción al momento de entrar en vigencia la presente ley, deberán presentar un examen en el Intra para convalidarlas, con lo cual se harán acreedores a la licencia definitiva. Esta licencia tendrá vigencia indefinida.

#### III

##### De la licencia de conducción.

Artículo 8º El artículo 8º de la Ley 33 de 1986, modificatorio del artículo 18 del Decreto-ley 1344 de 1970, quedará así:

Artículo 8º Nadie podrá conducir vehículo alguno en el territorio nacional sin llevar consigo la correspondiente licencia de conducción.

Están eximidos del deber de portar licencia:

1. Los aprendices que conduzcan vehículos automotores, acompañados por su instructor autorizado.
2. Quienes en caso de pérdida u otro motivo legal hayan obtenido de las autoridades de tránsito permiso especial para conducir. La vigencia de este permiso será de sesenta (60) días hábiles.

Artículo 9º El artículo 9º de la Ley 33 de 1986, modificatorio del artículo 19 del Decreto-ley 1344 de 1970, quedará así:

Artículo 9º Las licencias de conducción serán de las siguientes categorías:

- 1ª Para conducir motocicletas.
- 2ª Para conducir vehículos agrícolas o industriales en vías públicas.
- 3ª Para conducir automóviles, camperos y camionetas.
- 4ª Para conducir camiones rígidos, buses y busetas.
- 5ª Para conducir un conjunto de vehículos o tractocamiones.

Parágrafo. Para la conducción de vehículos de servicio público de pasajeros se agregará la letra "P" a las licencias de conducción de cada una de las categorías tercera (3ª) y cuarta (4ª).

Artículo 10. El artículo 10 de la Ley 33 de 1986, modificatorio del artículo 20 del Decreto 1344 de 1970, quedará así:

Artículo 10. Para obtener la licencia de conducción se requiere:

1. Tener la edad exigida.
2. Saber leer y escribir.
3. Demostrar aptitud física y mental para conducir, comprobadas mediante exámenes médicos y psicotécnicos, practicados por orden de la autoridad de tránsito.
4. Demostrar aptitud para conducir el vehículo respectivo.
5. Demostrar conocimiento de las normas vigentes de tránsito y de seguridad vial, de acuerdo con la reglamentación que para el efecto expida el Gobierno Nacional.
6. Demostrar conocimientos de primeros auxilios.

Parágrafo 1º Para la obtención de licencias de conducción, los conductores de vehículos de servicio público y los de categoría cuarta (4ª) y quinta (5ª) deberán demostrar conocimientos de mecánica.

Parágrafo 2º Las personas menores de dieciocho (18) años y mayores de dieciséis (16) podrán solicitar licencia de conducción de vehículos de servicio particular, para las categorías primera (1ª), segunda (2ª) y tercera (3ª), para lo cual requerirán permiso autenticado de quien ejerza la patria potestad, tutela o tenga la representación legal y caución bancaria, hipotecaria, prendaria o de seguros, por cuantía equivalente a quinientos (500) salarios mínimos para garantizar la indemnización de los daños que pueda ocasionar.

Parágrafo 3º Las personas que establezcan su domicilio en Colombia y hayan obtenido licencia de conducción en país extranjero, podrán convalidar dicha licencia, para lo cual el Intra determinará el trámite a seguir.

Parágrafo 4º El Gobierno reglamentará lo relacionado con el examen médico y psicotécnico para conducir.

Artículo 11. Deróganse los artículos 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18 y 19, modificatorios de los artículos 22, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29 y 30 del Decreto-ley 1344 de 1970, respectivamente.

El Gobierno Nacional determinará los requisitos que se deben cumplir para la obtención de las licencias de conducción en las diferentes categorías.

Artículo 12. El artículo 20 de la Ley 33 de 1986, modificatorio del artículo 31 del Decreto-ley 1344 de 1970, quedará así:

Artículo 20. La licencia de conducción de categoría 4ª permitirá a su titular la conducción de vehículos para los cuales se requieren licencias de categoría segunda (2ª), tercera (3ª). Y la licencia de categoría quinta (5ª) permitirá la conducción de vehículos para los cuales se requieran las categorías segunda (2ª), tercera (3ª) o cuarta (4ª).

Artículo 13. El artículo 21 de la Ley 33 de 1986, modificatorio del artículo 32 del Decreto-ley 1344 de 1970, quedará así:

Artículo 21. El Instituto Nacional del Transporte determinará el contenido y procedimiento de los exámenes que practicarán las Oficinas de Tránsito:

- a) De conocimientos generales de normas vigentes de tránsito y de seguridad vial;
- b) De conocimientos generales de conducción de vehículos;
- c) De conocimientos específicos para la conducción de vehículos de servicio público;
- d) De conocimientos de mecánica;
- e) De conocimientos de ética y relaciones humanas;
- f) De conocimientos de primeros auxilios.

Parágrafo. El Gobierno Nacional determinará las condiciones para que aquellas personas que vienen conduciendo sin la respectiva licencia, puedan obtenerla por primera vez con el cumplimiento de los requisitos que el mismo señale.

Artículo 14. El artículo 26 de la Ley 33 de 1986, modificatorio del artículo 37 del Decreto-ley 1344 de 1970, quedará así:

Artículo 26. La licencia de conducción tendrá una vigencia de cuatro (4) años y podrá ser revalidada por un término igual, previa solicitud a la autoridad de tránsito y práctica al interesado de los exámenes médicos que demuestren su aptitud física y mental para conducir, acreditando estar a paz y salvo por concepto de multas.

Las licencias de conducción expedidas antes de la vigencia de la presente ley, de conformidad con el artículo 9º de la Ley 33 de 1986, modificatorio del artículo 19 del Decreto 1344 de 1970, se revalidarán de acuerdo con las siguientes equivalencias de categorías así:

La segunda (2ª) anterior corresponde a la primera (1ª) categoría, establecida en la presente ley.

La tercera (3ª) anterior corresponde a la primera (1ª) categoría establecida en la presente ley.

La cuarta (4ª) anterior corresponde a la segunda (2ª) categoría establecida en la presente ley.

La quinta (5ª) anterior corresponde a la tercera (3ª) categoría establecida en la presente ley.

La sexta (6ª) anterior corresponde a la cuarta (4ª) categoría establecida en la presente ley.

La séptima (7ª) anterior corresponde a la cuarta (4ª) categoría establecida en la presente ley.

La octava (8ª) anterior corresponde a la quinta (5ª) categoría establecida en la presente ley.

La novena (9ª) anterior corresponde a la categoría tercera "P" (3ª P), establecida en la presente ley.

La décima (10ª) anterior corresponde a la categoría cuarta "P" (4ª P), establecida en la presente ley.

Parágrafo. En cualquier momento se podrá solicitar una nueva categoría siempre y cuando se cumplan los requisitos exigidos en la ley.

Las licencias de conducción expedidas con anterioridad a la presente ley continuarán vigentes hasta la fecha de su vencimiento.

**Artículo 15.** El artículo 27 de la Ley 33 de 1986 modificadorio del artículo 38 del Decreto-ley 1344 de 1970, quedará así:

**Artículo 27.** Las licencias de conducción legalmente expedidas en un país extranjero, serán válidas a los extranjeros turistas y en tránsito para conducir en Colombia durante su permanencia en el país.

Parágrafo. Los colombianos residentes en otro país que se encuentren de paso por Colombia, podrán conducir con la licencia de conducción vigente y legalmente expedida en el país de procedencia.

**Artículo 16.** El artículo 28 de la Ley 33 de 1986 modificadorio del artículo 39 del Decreto-ley 1344 de 1970, quedará así:

**Artículo 28.** La licencia de conducción se cancelará:

1. Por disposición de las autoridades de tránsito basada en imposibilidad física permanente para conducir o las repetidas infracciones por parte del conductor a las normas de tránsito, circunstancia esta última que será calificada y determinada por el INTRA.

2. Por decisión en firme pronunciada en proceso penal o de policía.

#### IV

##### De los vehículos en general.

**Artículo 17.** El artículo 63 del Decreto-ley 1344 de 1970, quedará así:

Todo vehículo automotor deberá llevar un equipo de seguridad.

El Gobierno Nacional establecerá los elementos que conformarán el equipo de seguridad, de acuerdo con las condiciones de cada vehículo.

Además, tanto el conductor del vehículo automotor como el pasajero que ocupe la silla delantera, deberán llevar puesto el cinturón de seguridad, mientras transiten tanto en carretera como en vías urbanas.

**Artículo 18.** El artículo 73 del Decreto-ley 1344 de 1970, quedará así:

**Artículo 73.** Las autoridades de tránsito o las entidades que éstas autoricen, revisarán por lo menos una vez al año todos los vehículos, con el fin de verificar su correcto estado mecánico y el de los instrumentos de control y seguridad. La anterior circunstancia se acreditará con el correspondiente comprobante de revisión que expidan las autoridades de tránsito. El Gobierno Nacional reglamentará la revisión técnico-mecánica de los automotores y determinará las sanciones aplicables por las infracciones a las normas técnicas de tránsito.

El "Certificado de Movilización", es el único documento que acredita por el término de un (1) año, que el vehículo que ampara se encuentra en condiciones mecánicas y de higiene aptas para poder movilizarse por las vías de uso público, que se encuentra a paz y salvo por concepto de impuestos de circulación y tránsito y timbre y que cuenta con la póliza de seguro obligatorio, establecida mediante Decreto 2544 de 1970.

El Gobierno Nacional establecerá los requisitos que deben cumplirse para la expedición y obtención del certificado de movilización.

**Artículo 19.** El artículo 10 del Decreto 2169 de 1970 modificadorio del artículo 75 del Decreto-ley 1344 de 1970, quedará así:

**Artículo 10.** El INTRA determinará los distintivos que se colocarán en la parte externa de los vehículos de enseñanza automovilística.

#### V

##### De las licencias de tránsito.

**Artículo 20.** El artículo 87 del Decreto-ley 1344 de 1970, quedará así:

**Artículo 87.** La licencia de tránsito es la autorización para que el vehículo pueda transitar en todo el territorio nacional, expedida por la autoridad competente, previa inscripción del mismo en la respectiva oficina de tránsito.

La licencia de tránsito es un documento público. En ella se identificará el vehículo y se expresará su destinación, el nombre del propietario inscrito, el número de la placa, etc.

**Artículo 21.** El artículo 88 del Decreto-ley 1344 de 1970, quedará así:

**Artículo 88.** Todo vehículo para poder transitar, requiere dos placas que serán diseñadas, elaboradas y suministradas por el INTRA a las Oficinas de Tránsito,

con caracteres de permanencia, intransmisibilidad, unicidad y validez en toda la Nación y que identificará al vehículo externa y privativamente.

Es permanente por cuanto todo vehículo automotor debe estar provisto de dos placas que lo identifiquen, las cuales no podrán ser removidas o retiradas del automotor.

Es intransmisible por cuanto no pueden ser transferidas de un vehículo a otro.

Son únicas por cuanto la nomenclatura que contienen identifica al vehículo de manera exclusiva y singular y solamente el vehículo automotor al cual le han sido asignadas puede poseerlas. No existirá otro vehículo automotor que porte idéntico número de placas y tendrá validez en todo el territorio nacional.

Al tiempo de la inscripción se asignará a cada vehículo un número de placa.

El INTRA determinará las dimensiones, color, nomenclatura y calidad de la placa.

**Artículo 22.** El artículo 93 del Decreto-ley 1344 de 1970, quedará así:

**Artículo 93.** Los vehículos automotores terrestres llevarán dos placas, una en la parte trasera del automotor y la otra en la parte delantera del mismo.

Los vehículos de impulsión humana, de tracción animal y la maquinaria industrial y las motocicletas llevarán una sola placa en lugar visible.

Las placas de los vehículos no podrán ser retiradas por ningún motivo dado su característica de permanencia.

**Artículo 23.** El artículo 94 del Decreto-ley 1344 de 1970, quedará así:

**Artículo 94.** La licencia de tránsito se expedirá luego de abierto el folio de matrícula o de realizadas las modificaciones a que haya lugar, en la respectiva oficina de tránsito y contendrá los siguientes datos:

1. Clase de vehículo e identificación plena del mismo.
2. Destinación y servicio que prestará.
3. Nombre, domicilio, dirección e identificación del propietario.
4. Cualquier limitación de la propiedad.
5. Número de placas asignado.
6. Los demás que determine el INTRA.

#### VI

##### De la conducción de vehículos.

**Artículo 24.** Derógase el artículo 146 del Decreto-ley 1344 de 1970.

**Artículo 25.** El artículo 147 del Decreto-ley 1344 de 1970, quedará así:

**Artículo 147.** Se prohíbe a los conductores detener sus vehículos dentro de la zona destinada al tránsito de peatones. Igualmente se prohíbe a los conductores detener sus vehículos en aquellos lugares donde exista la señal de prohibido estacionamiento, salvo en aquellos casos de daños mecánicos o de fuerza mayor, circunstancias en las cuales el vehículo no podrá permanecer en dicho sitio por un lapso mayor de dos (2) horas.

#### VII

##### De las velocidades máximas y mínimas.

**Artículo 26.** El artículo 148 del Decreto-ley 1344 de 1970, quedará así:

**Artículo 148.** El Gobierno Nacional determinará las velocidades máximas y mínimas permitidas para la circulación de los vehículos automotores terrestres de acuerdo con la topografía del tramo y las características de las carreteras.

Las autoridades de tránsito municipales, metropolitanas y del Distrito Especial de Bogotá, determinarán las velocidades en las vías urbanas.

La velocidad permitida en las carreteras será determinada por la autoridad encargada del mantenimiento y conservación de dicha vía.

#### VIII

##### De las faltas.

**Artículo 27.** El artículo 29 de la Ley 33 de 1986, modificadorio del Decreto-ley 1344 de 1970, quedará así:

**Artículo 29.** El tránsito de los vehículos de enseñanza sin los distintivos reglamentarios, será sancionado con multa equivalente al valor de diez (10) salarios mínimos, a cargo de la respectiva escuela de conducción.

El tránsito de dichos vehículos sin cumplir con las especificaciones contenidas en el artículo 74 del Decreto-ley 1344 de 1970, hará incurrir a la respectiva escuela de conducción en multa equivalente a cincuenta (50) salarios mínimos.

**Artículo 28.** Derógase el artículo 178 del Decreto-ley 1344 de 1970.

**Artículo 29.** El artículo 33 de la Ley 33 de 1986, modificadorio del artículo 179 del Decreto-ley 1344 de 1970, quedará así:

**Artículo 33.** Quien conduzca un vehículo automotor sin haber obtenido la licencia de conducción o que teniendo ésta, ésta sea de categoría que no autorice la conducción de ese tipo de vehículo, o de su clase de servicio o sin dar cumplimiento a las restricciones en ella establecidas, incurrirá en multa equivalente a diez (10) salarios mínimos y el vehículo será inmovilizado.

**Artículo 30.** El artículo 42 de la Ley 33 de 1986, modificadorio del artículo 188 del Decreto-ley 1344 de 1970, quedará así:

**Artículo 42.** Cuando un vehículo transite por las vías públicas desprovisto de llantas neumáticas o caucho macizo o sin que las mismas cumplan con las especificaciones determinadas en el Código Nacional de Tránsito incurrirá el responsable en multa equivalente a veinte (20) salarios mínimos sin perjuicio de la responsabilidad que se le deduzca al conductor y al propietario por los daños causados en la vía. Igualmente, el vehículo será inmovilizado.

**Artículo 31.** El artículo 44 de la Ley 33 de 1986, modificadorio del artículo 190 del Decreto-ley 1344 de 1970, quedará así:

**Artículo 44.** El propietario y el conductor de un vehículo que transite con frenos o dirección en deficientes condiciones mecánicas, o sin cumplir con las especificaciones establecidas, incurrirá en multa equivalente a diez (10) salarios mínimos y el vehículo será inmovilizado hasta tanto se subsanen las deficiencias mecánicas.

En igual sanción incurrirá quien transite con el vehículo sin la póliza del seguro obligatorio.

El propietario de un vehículo que transite sin el certificado de movilización vigente, incurrirá en multa equivalente a diez (10) salarios mínimos.

**Artículo 32.** Derógase el artículo 53 de la Ley 33 de 1986, modificadorio del artículo 199 del Decreto-ley 1344 de 1970.

**Artículo 33.** El artículo 58 de la Ley 33 de 1986, modificadorio del artículo 204 del Decreto-ley 1344 de 1970, quedará así:

**Artículo 58.** Quien repare un vehículo en la vía pública, parque o acera, o el que en caso de emergencia no cumpla con lo dispuesto en el artículo 143 del Código Nacional de Tránsito, incurrirá en multa equivalente a diez (10) salarios mínimos.

Quien cambie de motor o regrabe sus números sin autorización o que circule en vehículo automotor que no posea la plaqueta de identificación, debiendo llevarla, incurrirá en multa equivalente a diez (10) salarios mínimos, sin perjuicio de la acción penal correspondiente.

Quien efectúe maniobras de retroceso en las vías públicas, salvo casos de emergencia, incurrirá en multa de cinco (5) salarios mínimos.

Si el conductor del vehículo automotor o si el pasajero que ocupe la silla delantera no lleva puesto el cinturón de seguridad al transitar tanto en carreteras como en vías urbanas, incurrirá el conductor en multa equivalente a cinco (5) salarios mínimos.

**Artículo 34.** El artículo 71 de la Ley 33 de 1986, modificadorio del artículo 71 del Decreto-ley 1344, quedará así:

**Artículo 71.** El conductor de un bus de servicio público urbano que transporte pasajeros en la zona comprendida entre la registradora y la puerta de entrada, incurrirá en multa de un (1) salario mínimo por cada pasajero transportado en esas condiciones.

Los conductores de vehículos de transporte intermunicipal de pasajeros incurrirán en igual sanción cuando transporten personas por fuera de la carrocería.

Y en general la presente sanción se aplicará a todo vehículo automotor que transporte pasajeros excediente el cupo permitido para la clase de vehículo.

**Artículo 35.** El artículo 76 de la Ley 33 de 1986, modificadorio del artículo 222 del Decreto-ley 1344 de 1970, quedará así:

**Artículo 76.** La empresa o el propietario de bus, buseta, o microbús de servicio público que permita su tránsito sin tener puerta de seguridad o salida de emergencia o sin cumplir con las especificaciones establecidas, incurrirá en multa equivalente a treinta (30) salarios mínimos y el vehículo no podrá transitar hasta su acondicionamiento. Igualmente, el vehículo será inmovilizado.

En este caso el vehículo será entregado por las autoridades de tránsito a la empresa correspondiente, hecho del cual se levantará un acta, previa constitución de póliza expedida por compañía de seguro que garantice el pago de la sanción o consignación de la misma ante la oficina de tránsito correspondiente.

Parágrafo. El INTRA establecerá el plazo para que la empresa o propietario cumpla con lo preceptuado en este artículo.

**Artículo 36.** El artículo 77 de la Ley 33 de 1986, modificadorio del artículo 223 del Decreto-ley 1344 de 1970, quedará así:

**Artículo 77.** La ensambladora o fabricante de carrocerías, de cualquier tipo de vehículos, que los venda sin que ellos cumplan con las homologaciones establecidas por el INTRA o las especificaciones establecidas por los artículos 46, 50, 51, 67, 69, 71 y 72 del Decreto-ley 1344 de 1970, serán sancionados con multa equivalente a cuatrocientos (400) salarios mínimos por cada vehículo que expendan en esas condiciones y tales vehículos serán inmovilizados. En caso de reincidencia le será cancelada la licencia al fabricante o ensamblador.

#### IX

##### Del régimen de sanciones.

**Artículo 37.** El artículo 81 de la Ley 33 de 1986, modificadorio del artículo 227 del Decreto-ley 1344 de 1970, quedará así:

**Artículo 81.** Las sanciones por faltas al presente Código serán:

1. Multa.
2. Suspensión de la licencia de conducción.
3. Cancelación de la licencia de conducción.
4. Inmovilización del vehículo.
5. Retención preventiva del vehículo.

Parágrafo 1º Estas sanciones pueden aplicarse conjunta o independientemente.

Parágrafo 2º La multa deberá cancelarse ante la oficina de tránsito en donde se cometa la infracción o en la oficina de tránsito donde esté matriculado el vehículo automotor.

El Gobierno Nacional reglamentará lo pertinente para el desarrollo del presente artículo.

Parágrafo 3º El propietario del vehículo con el cual se cometió una infracción debe acreditar que él y el vehículo se encuentran a paz y salvo por concepto de multas, para efectuar cualquier trámite respecto del vehículo ante las oficinas de tránsito.

Artículo 38. El artículo 84 de la Ley 33 de 1986, modificatorio del artículo 230 del Decreto-ley 1344 de 1970, quedará así:

Artículo 84. La inmovilización del vehículo consiste en la detención del mismo hasta tanto desaparezcan o se corrijan las causas que la motivaron y no da derecho a que se despoje al propietario o tenedor de la posesión del automotor.

Los vehículos podrán inmovilizarse:

1. Cuando el vehículo no esté en condiciones mecánicas para funcionar adecuadamente, en especial cuando transite en deficientes condiciones de frenos, dirección, o sin llevar luces o dispositivos ópticos o audibles o sin que éstos funcionen.

2. Cuando el conductor no presente la licencia de tránsito del vehículo o su fotocopia autenticada.

3. Cuando el conductor sea sorprendido sin portar licencia de conducción o cuando ésta sea adulterada, falsificada o ajena.

4. Cuando el conductor se encuentre conduciendo en estado de embriaguez o drogadicción.

5. Cuando se transporten materiales inflamables o corrosivos, explosivos o venenosos o combustibles, sin las medidas de seguridad adecuadas.

6. Cuando sea conducido el vehículo por persona sin licencia de conducción de categoría inferior a la autorizada, sin ella o desobedeciendo sus restricciones.

7. Cuando el conductor no porte la póliza vigente del seguro obligatorio.

8. En los casos de las infracciones previstas en los artículos 188 y 222 de este estatuto.

9. En los demás casos que determine el INTRA.

Artículo 39. El artículo 85 de la Ley 33 de 1986, modificatorio del artículo 231 del Decreto-ley 1344 de 1970, quedará así:

Artículo 85. La retención del vehículo consiste en la detención del mismo, trasladándolo a las dependencias que para tal efecto tengan las autoridades de tránsito y hasta tanto la autoridad administrativa o judicial, según sea el caso, ordene su entrega.

Cuando se trate de la retención de vehículos de servicio público, ésta se cumplirá con la entrega del vehículo a la empresa a la cual se encuentre legalmente vinculado, para que ella satisfaga bajo su responsabilidad la falta de requisito legal que dio origen a la retención, so pena de incurrir en multa hasta de cincuenta (50) salarios mínimos.

Los vehículos podrán retenerse preventivamente sólo en los siguientes casos:

1. Por orden judicial.

2. Cuando se hubiere cambiado, sin la respectiva autorización, el color, motor, chasis o serial, cabina o carrocería al vehículo.

3. Cuando se hubiera regrabado el motor, chasis o serial del vehículo.

4. En los casos de adulteración del taxímetro.

5. Cuando un vehículo transite sin haber obtenido la expedición de las placas correspondientes y/o sin permiso provisional del tránsito.

6. Cuando un vehículo transite con placas adulteradas o falsificadas.

7. Cuando ocurra accidente de tránsito en el cual se presenten personas heridas o muertas.

8. Cuando ocurra accidente de tránsito y el conductor no porte la póliza vigente de seguro obligatorio.

9. Cuando la licencia de tránsito no corresponda a las características del tipo de vehículo o cuando ésta haya sido adulterada.

10. En los demás casos que el INTRA determine.

Artículo 40. El artículo 88 de la Ley 33 de 1986, modificatorio del artículo 234 del Decreto-ley 1344 de 1970, quedará así:

Artículo 88. Los informes de las autoridades de tránsito por las infracciones previstas en esta ley deberán indicar siempre el número de la licencia de conducción y en su defecto el número de la placa del vehículo respectivo.

Parágrafo. Los comparendos que elaboren las autoridades de tránsito en el caso de la infracción prevista en el inciso 2º del artículo 205 de este estatuto, cuando se trate de personas que evadan el pago del peaje, deberán ser enviadas al Ministerio de Obras Públicas y Transporte, entidad que reglamentará el procedimiento a seguir para hacer efectivas las multas a que hubiere lugar.

Artículo 41. El artículo 92 de la Ley 33 de 1986, modificatorio del artículo 238 del Decreto-ley 1344 de 1970, quedará así:

Artículo 92. La autoridad de tránsito que presencie la comisión de una contravención a las normas establecidas en este código, ordenará detener la marcha del vehículo y previa amonestación al conductor lo anotará en una orden de comparendo que para tal fin llevará consigo, en la que ordenará al infractor presentarse ante las autoridades de tránsito competentes

dentro de los diez (10) días hábiles siguientes. Al conductor se le entregará copia de la orden de comparendo.

Si no compareciere sin justa causa comprobada en este tiempo, la multa será aumentada hasta en un 50% y el proceso seguirá su curso.

La orden de comparendo deberá ser firmada por el conductor. Si éste se niega a firmar o a presentar la licencia, firmará por él un testigo. Contra el informe del agente de circulación firmado por un testigo solamente procede la tacha de falsedad. Si el infractor no atiende el llamado de la autoridad de tránsito, dicha orden se hará efectiva al vehículo correspondiente, para lo cual bastará la inclusión en el comparendo del número de la placa del vehículo.

El INTRA determinará las características del formulario de comparendo único nacional, así como su sistema de reparto. En él se indicará al conductor que tiene derecho a nombrar un apoderado si lo desea, y que en audiencia que se le cite, se practicarán las pruebas que solicite, indicando además la oficina de tránsito a que debe comparecer.

Parágrafo 1º La autoridad de tránsito entregará dentro de las doce (12) horas hábiles siguientes al funcionario competente la copia de la orden de comparendo so pena de incurrir en causal de mala conducta.

Cuando se trata de Agentes de la Policía Vial, la entrega de esta copia se hará por conducto del comandante de la ruta, o del comandante directo del servicio.

Parágrafo 2º En caso de que la infracción se cometa en un vehículo de servicio público, la autoridad de tránsito correspondiente informará dentro de los tres (3) días siguientes a la empresa a la cual esté afiliado el vehículo la sanción impuesta, salvo que se trate de servicio público individual.

No se surtirá ningún trámite de los establecidos en la presente ley, hasta tanto no se notifique a la empresa.

Incurrirá en causal de mala conducta la autoridad de tránsito que no cumpla la obligación a ella impuesta en el presente artículo.

Parágrafo 3º Las sanciones se impondrán al conductor responsable de la infracción o, en caso de no ser posible su identificación, al vehículo respectivo, para el caso de la sanción de multa.

Parágrafo 4º Las oficinas de tránsito estarán obligadas a mantener actualizadas las direcciones de los infractores a las normas de tránsito, o bien mantener actualizados los datos del vehículo infractor con número de placa.

El Gobierno reglamentará lo pertinente para el desarrollo del presente artículo.

Artículo 42. El artículo 112 de la Ley 33 de 1986, modificatorio del artículo 257 del Decreto-ley 1344 de 1970, quedará así:

Artículo 112. El recaudo por concepto de multas que se causen por la comisión de las infracciones a las normas del Código Nacional de Tránsito corresponderá y será para la autoridad que la imponga.

Exceptuándose de lo dispuesto en el inciso anterior, los recaudos por concepto de multas originadas en el pago de los peajes de que trata el artículo 205 de este estatuto, ubicados en las vías cuyo mantenimiento y conservación corresponda al Ministerio de Obras Públicas y Transporte y/o al Fondo Vial Nacional. Estas multas al igual que las originadas en las demás infracciones que ocurran en las carreteras nacionales deberán ser pagadas al Ministerio de Obras Públicas y Transporte.

Parágrafo 1º El recaudo por concepto de multas se destinará a planes de tránsito, educación y seguridad vial.

Parágrafo 2º Si las multas no fueren canceladas dentro de los veinte (20) días siguientes a la fecha en que quede ejecutoriada la resolución que la impuso, se sancionará al infractor con la suspensión de la licencia de conducción hasta cuando pague.

Artículo 43. El artículo 54 de la Ley 33 de 1986, modificatorio al artículo 200 del Decreto-ley 1344 de 1970, se le adiciona el siguiente parágrafo:

Parágrafo. El Gobierno Nacional determinará el régimen de sanciones aplicables al propietario, poseedor o conductor de un vehículo terrestre automotor, que transite con placa que no cumpla con las dimensiones, color, nomenclatura y calidad de la placa determinadas por el INTRA para garantizar sus características de permanencia, intransmisibilidad, unicidad y validez en toda la Nación y la identificación del vehículo externa y privativamente.

En caso de no darse cumplimiento a esta obligación el Gobierno Nacional es el llamado a determinar el régimen de sanciones aplicable.

Artículo 44. El artículo 55 del Decreto-ley 1344 de 1970, quedará así:

Artículo 55. Los vehículos automotores llevarán los faros que indique el Gobierno Nacional, construidos y colocados de manera que no se interfieran los instrumentos de alumbrado, utilizados por pares se colocarán en forma simétrica al centro del vehículo y deberán funcionar simultáneamente y con igual intensidad luminosa, a excepción de las luces direccionales.

Artículo 45. La presente ley rige a partir de la fecha de su expedición y deroga todas las disposiciones que le sean contrarias.

SENADO DE LA REPUBLICA

Comisión Sexta Constitucional Permanente.

Bogotá, D. E., 7 de diciembre de 1988.

En los términos anteriores en sesión de la fecha, según consta en el acta número 10 fue aprobado el proyecto de ley número 176 de 1988 Senado, "por el cual se modifica el Código Nacional de Transporte Terrestre".

El Presidente,

Edgardo Vives Campo.

La Secretaria,

Carmenza Hobaica Ortiz.

#### PONENCIA PARA SEGUNDO DEBATE

al Proyecto de ley número 188 de 1988, "por la cual se autoriza al Gobierno Nacional para establecer el subsidio al servicio público de transporte colectivo de pasajeros".

Honorables Senadores:

Cumplo con el encargo de rendir ante la Corporación ponencia sobre el Proyecto de ley número 188 de 1988, "por la cual se autoriza al Gobierno Nacional para establecer el subsidio al servicio público de transporte colectivo de pasajeros", presentado a la consideración del Congreso por el honorable Senador Ernesto Samper Pizano.

La filosofía del proyecto es la de ampliar el ámbito de aplicación del subsidio de transporte urbano colectivo a todas las modalidades de servicio público de transporte masivo de pasajeros que existen en el país, de tal forma que puedan beneficiarse no sólo el transporte público colectivo urbano, sino también la transportación metropolitana, intermunicipal, interdepartamental y rural.

Salta a la vista que la cobertura del subsidio, enfocado desde una perspectiva general, se extendería considerablemente y beneficiaría a un mayor número de usuarios. Uno de los requisitos para establecer el subsidio a que venimos refiriéndonos, es el del análisis de las características y condiciones socio-económicas de la población y de las regiones donde vaya a aplicarse por parte del Gobierno. La anterior consideración permite establecer el subsidio al servicio público de transporte colectivo de pasajeros en aquellas zonas del país que así lo requieran, sin olvidar la situación económica y social de sus habitantes. De esta manera disminuirían los costos de movilización de la ciudadanía y, consecuentemente, se protegerían los ingresos de los más necesitados. De otra parte permitiría superar en importante proporción los desequilibrios que se presentan ante las áreas servidas por el subsidio y las que carecen de él.

Un aspecto significativo del proyecto, es el tocante a las favorables repercusiones económicas que traería para los trabajadores del agro y para la economía doméstica en general. Al mantener estables los costos del servicio público de transporte masivo, la espiral alcista de los precios de los productos de origen agropecuario no se incrementaría desmedidamente, influyendo en forma decisiva sobre el costo de la vida.

Contando, como en efecto cuenta, el Gobierno Nacional con los mecanismos legales y los recursos financieros aplicables al subsidio de transportación masiva urbana, sólo lo correspondería disponer los traslados y adiciones necesarias para garantizar la cobertura del proyecto estudiado.

El artículo 2º de la Ley 30 de 1982, reza: "En lugar del impuesto creado en el artículo 4º de la Ley 6ª de 1967, establécese un impuesto con destino al Fondo Vial Nacional, equivalente a trece pesos con cincuenta centavos (\$ 13.50) por galón vendido de:

- Gasolina motor regular;
- Gasolina motor extra, y

c) ACPM", que representa una disponibilidad anual de aproximadamente cuatro mil millones de pesos. El artículo 7º de la misma ley consagra: "El Fondo Vial Nacional pagará a la Corporación Financiera del Transporte una suma no superior al cinco por ciento (5%) de la participación de que habla el artículo 2º de esta ley con destino al subsidio del transporte urbano colectivo". (El subrayado es mío).

Se observa en las disposiciones transcritas que la ley fija la cuantía, el porcentaje y la destinación del mismo a favor del subsidio al transporte colectivo urbano. A lo preceptuado por el artículo 7º de la Ley 30 de 1982 se agregarían los traslados presupuestales que el Gobierno efectúe, de forma que se pueda cumplir con el objeto del presente proyecto de ley.

De acuerdo con lo prescrito por el parágrafo del artículo 7º de la Ley 30 el Gobierno quedaría facultado para determinar la forma de administración, distribución, requisitos para el cobro, pago, términos y vigencia del subsidio al servicio público de transporte colectivo de pasajeros, teniendo presente las características socio-económicas, poblacionales y regionales.

Desde una óptica económica el proyecto impide el crecimiento desmedido de las tarifas de transporta-

ción masiva de pasajeros; mantiene relativamente estable el precio del pasaje gracias al establecimiento del subsidio; detiene sustancialmente los aumentos a los desembolsos que realizan los usuarios por el pago del servicio; y evita el desmejoramiento del nivel de vida de la población como resultado del costo elevado del transporte.

Socialmente beneficia a una inmensa masa de usuarios del transporte colectivo público, cubre tanto a la población urbana como a la rural; abarca nuevas áreas como la metropolitana, interdepartamental, intermunicipal, rural y urbana; y cumple con su función al no marginar grupos humanos de la utilización del servicio.

Políticamente limita la alteración del orden público a consecuencia de las alzas decretadas por la movilización masiva de pasajeros; facilita el control de las manifestaciones de inconformidad de los usuarios y empresas de transporte; y disminuye los atentados contra el servicio público.

Por las consideraciones expuestas me permito proponer, dese segundo debate al Proyecto de ley número 188 de 1988, "por la cual se autoriza al Gobierno

Nacional para establecer el subsidio al servicio público de transporte colectivo de pasajeros".

Señores Senadores. Su encargo.

J. Aurelio Iragorri Hormaza  
Ponente.

Bogotá, D. E., diciembre 7 de 1988.

SENADO DE LA REPUBLICA

Comisión Tercera Constitucional Permanente

Bogotá, D. E., diciembre 7 de 1988.

Autorizamos el anterior informe.

El Presidente,

Héctor Quintero Arredondo.

El Vicepresidente,

Omar Yepes Alzate.

El Secretario General, Comisión Tercera Senado,  
—Asuntos Económicos—,

Estanislao Rozo Niño.

ANEXO NUMERO 1

	P. A.			M O D E L O S		
	(1) <1959	(2) 1960-64	(3) 1965-69	<1959	1960-54	1965-69
Pasajeros movilizados . . . . .	14886.00	14886.00	14386.00	14886.00	14886.00	14886.00
Subsidio mensual por bus (\$	61539.00	67593.00	76352.00	61539.00	67593.00	76532.00
Subsidio por pasajero (\$/pa-	4.13	4.54	5.14	4.13	4.54	5.14
sajero) . . . . .						
Valor de la tarifa (\$/pa-	13.00	13.00	13.00	15.00	15.00	15.00
sajero) . . . . .						
Incremento por Resolución	2.00	2.00	2.00	—	—	—
11094 (\$) . . . . .						
Incremento por gasolina	0.92	0.91	0.91	0.98	0.98	0.97
(20%) (\$) . . . . .						
Valor que recibe el trans-	17.13	17.54	18.14	19.13	19.54	20.14
portador (\$) . . . . .						
Tarifa calculada (\$/pasa-	17.49	17.96	18.67	18.88	19.54	20.12
je) . . . . .						
Valor que pagaría el usua-	20.05	20.45	21.05	20.11	20.52	21.11
rio (\$) . . . . .						
Tarifa a establecer (\$) . . . . .	21.00	21.00	21.00	21.00	21.00	21.00
Incremento total (%) . . . . .	54.26	57.31	62.93	34.09	36.80	40.74
Incremento real (%) . . . . .	61.54	61.54	61.54	40.00	40.00	40.00
Número de buses país . . . . .	674.00	1213.00	2188.00	—	—	—
Ahorro mensual . . . . .	—	—	—	41477286.00	81990309.00	167452016.00
Ahorro total mensual . . . . .	—	—	—	—	—	290919611.00

  

Automotor	Valor subsidios	Parque número de buses por ciudades				
		(3)	Sub. 1	Sub. 2	Sub. 3	
Bogotá . . . . .	125.00	788.00	1329.00	7692375.00	53263284.00	101711028.00
Medellin . . . . .	56.00	52.00	151.00	3446184.00	3514836.00	11556332.00
Calli . . . . .	3.00	17.00	47.00	184617.00	1149081.00	3597004.00
Barranquilla . . . . .	145.00	123.00	241.00	8923155.00	8313939.00	18444212.00
Cartagena . . . . .	172.00	80.00	117.00	10584708.00	5407440.00	8954244.00
Bucaramanga . . . . .	—	4.00	5.00	0.00	270372.00	382660.00
Pereira . . . . .	56.00	39.00	63.00	3446184.00	2636127.00	4821516.00
Ibaguè . . . . .	3.00	20.00	53.00	184617.00	1351860.00	4056196.00
Cùcuta . . . . .	7.00	13.00	16.00	430773.00	878709.00	1224512.00
Manizales . . . . .	—	8.00	37.00	0.00	540744.00	2831684.00
Santa Marta . . . . .	39.00	17.00	4.00	2400021.00	1149081.00	306128.00
Armenia . . . . .	2.00	1.00	4.00	123078.00	67593.00	306128.00
Villavicencio . . . . .	—	2.00	18.00	0.00	135186.00	1377576.00
Neiva . . . . .	—	—	9.00	0.00	0.00	688788.00
Tunja . . . . .	2.00	—	7.00	123078.00	0.00	535724.00
Barrancabermeja . . . . .	—	1.00	—	0.00	67593.00	0.00
Palmira . . . . .	—	3.00	16.00	0.00	202779.00	1224512.00
Girardot . . . . .	12.00	14.00	9.00	738468.00	946302.00	688788.00
Sinclair . . . . .	10.00	6.00	6.00	615390.00	405558.00	459192.00
Ponayán . . . . .	—	—	1.00	0.00	0.00	76532.00
Buga . . . . .	8.00	4.00	11.00	492312.00	270372.00	841852.00
Buenaventura . . . . .	—	—	5.00	0.00	0.00	382660.00
Montería . . . . .	3.00	4.00	2.00	184617.00	270372.00	153064.00
Tuluá . . . . .	4.00	2.00	1.00	246156.00	135186.00	76532.00
Dorada . . . . .	15.00	2.00	10.00	923085.00	135186.00	765320.00
Honda . . . . .	6.00	3.00	1.00	369234.00	202779.00	76532.00
Cartago . . . . .	—	8.00	14.00	0.00	540744.00	1071448.00
Sogamoso . . . . .	—	—	1.00	0.00	0.00	76532.00
Duitama . . . . .	—	—	3.00	0.00	0.00	229596.00
Calarcá . . . . .	6.00	2.00	7.00	369234.00	135186.00	535724.00
TOTALES . . . . .	—	—	—	41477286.00	81990309.00	167452016.00

ANEXO NUMERO 2

LEY 64 DE 1967  
(diciembre 27)

"por la cual se crea el Fondo Vial Nacional, y se destinan sus recursos para los planes viales nacionales".

El Congreso de Colombia,

DECRETA:

Artículo 1º Con el propósito de mejorar y extender la red de carreteras nacionales, conservar y mejorar las vías fluviales y realizar con mayor eficiencia la inversión en las mismas, créase el Fondo Vial Nacional con personería jurídica, autonomía administrativa y patrimonio propio, encargado de atender a los gastos que demanden el estudio, construcción, conservación y pavimentación de las carreteras nacionales, el estudio, conservación y mejoramiento de las vías fluviales y de auxiliar al Fondo Nacional de Caminos Vecinales.

Artículo 2º Forman parte del patrimonio del Fondo Vial Nacional:

- a) Las sumas del presupuesto nacional que se apropien con destino a él, a otras carreteras y a obras hidráulicas;
- b) Una suma equivalente al producto del impuesto a la gasolina y al ACPM a que se refiere el artículo 4º de esta ley;
- c) El producto del peaje;
- d) El producto de las operaciones de crédito que se celebren de acuerdo con lo previsto en el artículo 6º de esta ley;
- e) El producto de la prestación de servicios y de la venta de los equipos, materiales y demás bienes de que trata el artículo 7º de esta ley;
- f) Los demás que se aporten al Fondo por entidades públicas y privadas o que adquiera a cualquier título.

Artículo 3º El proyecto de presupuesto del Fondo Vial Nacional, elaborado por el Ministerio de Obras Públicas con intervención del Departamento Admi-

nistrativo de Planeación y aprobado por el Gobierno, será incluido como anexo al presupuesto nacional en la forma prevista por el artículo 9º del Decreto extraordinario 1675 de 1964.

Artículo 4º Con destino al Fondo Vial Nacional establécese un impuesto, calculado con base en el precio por galón en refinería del ciento catorce por ciento (114%) para la gasolina, y del cincuenta y cinco y medio por ciento (55½%), para el ACPM. Exceptúanse de este impuesto las gasolinas de aviación y el Diesel marino.

Parágrafo 1º La liquidación y recaudo del impuesto se hará por las refinerías y los importadores en el momento de efectuarse el despacho a entrega de los productos, pero los distribuidores mayoritarios tendrán un plazo hasta de treinta (30) días para el pago del valor correspondiente.

El reglamento establecerá la forma de hacer las deducciones por evaporación o pérdida de combustible.

Parágrafo 2º Del impuesto a que se refiere este artículo se destinará una suma no inferior al diez por ciento (10%) de su producto, como aporte al Fondo Nacional de Caminos Vecinales.

Los recursos nacionales del Fondo Nacional de Caminos Vecinales se asignarán a obras en los departamentos y territorios nacionales, teniendo en cuenta:

- a) Densidad de población;
- b) Densidad vial referida a la población y a la superficie;
- c) Recursos presupuestales propios de los departamentos o territorios nacionales que destinen al programa de caminos vecinales;
- d) Proyectos que presenten los departamentos o territorios nacionales;
- e) Beneficio económico y social resultante de la construcción del camino vecinal.

Estos criterios se aplicarán otorgando un mayor aporte nacional para aquellos departamentos y territorios cuya situación, de acuerdo a los numerales anteriores, sea comparativamente desventajosa.

El Gobierno adecuará la organización y funcionamiento del Fondo Nacional de Caminos Vecinales para la eficiente utilización de los recursos asignados de acuerdo con este artículo.

Artículo 5º El Fondo Vial Nacional continuará pagando a la Corporación Financiera del Transporte las sumas que el Gobierno determine con destino al subsidio de transporte urbano colectivo. Para este efecto incorporáse a la presente ley, en cuanto sea pertinente, lo dispuesto en el artículo 1º del Decreto legislativo 624 de 1966.

Parágrafo 1º La forma de administración, distribución, requisitos para el cobro, pago y términos de vigencia de este subsidio, serán determinados por el Gobierno Nacional.

Parágrafo 2º El Gobierno disminuirá, hasta suprimirlo, en un término no mayor de tres años, el subsidio para el transporte urbano colectivo, a medida que sea posible establecer tarifas más costeables, sin afectar apreciablemente el costo de la vida.

Artículo 6º El Fondo Vial podrá contratar directamente empréstitos internos y externos para los programas de obras públicas, los cuales gozarán de la garantía del Estado otorgada previo concepto favorable del Consejo de Ministros.

Los contratos del Fondo de valor superior a dos millones de pesos (\$ 2.000.000.00) requerirán la aprobación del Presidente de la República y la ulterior revisión del Consejo de Estado.

Artículo 7º Autorízase al Ministerio de Obras Públicas para dar de baja y vender, conforme a los reglamentos correspondientes todos los equipos y materiales de su propiedad que no requiera para el cumplimiento de sus objetivos y para incorporar su producto al Fondo Vial Nacional.

Artículo 8º El Ministerio de Obras Públicas, a través de sus dependencias, tendrá la administración del Fondo Vial Nacional.

El Ministro de Obras Públicas será su representante legal, y el tesorero del Fondo será el Tesorero General de la República.

El Gobierno expedirá el reglamento de administración y manejo del Fondo Vial Nacional, observando los principios de esta ley y las disposiciones sobre establecimientos públicos que le sean aplicables.

El Fondo asumirá la administración de los contratos vigentes de obras públicas del Ministerio.

Artículo 9º La Junta Nacional del Fondo de Caminos Vecinales, de acuerdo con el Ministerio de Obras Públicas, podrá adscribir las funciones de las oficinas seccionales del Fondo a las regionales del Ministerio, cuando la economía de gastos de administración lo aconseje y los reducidos volúmenes de trabajo lo justifiquen.

Los aportes de la Nación al Fondo de Caminos Vecinales, se harán por intermedio del Fondo Vial Nacional.

Artículo 10. La vigilancia fiscal del Fondo Vial Nacional se ejercerá por la Contraloría General de la República, a través de la Auditoría del Ministerio de Obras Públicas. La Contraloría dictará un reglamento fiscal del Fondo de acuerdo con la naturaleza de

las operaciones del mismo y con el propósito de darle la debida agilidad administrativa.

Artículo 11. Continuarán vigentes indefinidamente los Decretos números 879 y 1148 de 1956, en la forma establecida en el artículo 13 de la Ley 15 de 1959, así como lo dispuesto en los artículos 2º, 3º y 4º del Decreto extraordinario 3289 de 1963.

Artículo 12. Esta ley rige desde su sanción y deroga las disposiciones que le sean contrarias.

Dada en Bogotá, D. E., a 14 de diciembre de 1967.

El Presidente del Senado,  
GERMAN BULA HOYOS.

El Presidente de la Cámara de Representantes,  
JAIME SERRANO RUEDA.

El Secretario del Senado,  
Amaury Guerrero.

El Secretario de la Cámara de Representantes,  
Juan José Neira Forero.

República de Colombia - Gobierno Nacional  
Bogotá, D. E., diciembre 27 de 1967.

Publíquese y ejecútese.  
CARLOS LLERAS RESTREPO.

El Ministro de Hacienda y Crédito Público,  
Abdón Espinosa Valderrama.

El Ministro de Obras Públicas,  
Bernardo Garcés Córdoba.  
("Diario Oficial", número 32397).

PROYECTO DE LEY

"por la cual se crea el Fondo Vial Nacional y se destinan sus recursos para los planes viales nacionales".

El Congreso de Colombia,

DECRETA:

Artículo 1º Con el propósito de mejorar y extender la red de carreteras nacionales, conservar y mejorar las vías fluviales, y realizar con mayor eficiencia la inversión en las mismas, créase el Fondo Vial Nacional con personería jurídica, autonomía administrativa y patrimonio propio, encargado de atender a los gastos que demanden el estudio, construcción, conservación y pavimentación de las carreteras nacionales, el estudio, conservación y mejoramiento de las vías fluviales y de auxiliar al Fondo Nacional de Caminos Vecinales.

ANEXO NUMERO 3

LEY 30 DE 1982

(abril 5)

"por la cual se modifica la Ley 64 de 1967".

El Congreso de Colombia,

DECRETA:

Artículo 1º El Fondo Vial Nacional, además de las funciones que le asignan las disposiciones vigentes, tendrá las de contribuir a los gastos que demande el mantenimiento, mejoras y extensión de la red de los Ferrocarriles Nacionales de Colombia.

Artículo 2º En lugar del impuesto creado en el artículo 4º de la Ley 64 de 1967, establécese un impuesto con destino al Fondo Vial Nacional, equivalente a trece pesos con cincuenta centavos (\$ 13.50) por galón vendido de:

- a) Gasolina motor regular;
- b) Gasolina motor extra, y
- c) ACPM.

Se exceptúan las gasolinas de aviación y el Diesel Marino.

Artículo 3º La suma fijada de trece pesos con cincuenta centavos (\$ 13.50) se incrementará cada vez que se aumente el precio de los combustibles, en una cantidad igual al mayor valor entre el índice de aumento de costos de la construcción pesada y el porcentaje de aumento entre el nuevo precio y el anterior de la gasolina y el ACPM. El índice utilizado será suministrado por el Departamento Nacional de Estadística —DANE— o en su defecto, por el Banco de la República.

Parágrafo 1º De las sumas recibidas por el Fondo Vial Nacional, a que se refiere el artículo 2º de esta ley, el Fondo Vial Nacional destinará una suma no inferior al diez por ciento (10%) como aporte al Fondo Nacional de Caminos Vecinales y una suma del diez por ciento (10%) a los Ferrocarriles Nacionales con destino al mantenimiento, mejoras y extensión de la red ferroviaria. Estas sumas serán entregadas mensualmente a las respectivas entidades.

Parágrafo 2º Para el año fiscal de 1981, el Fondo Vial Nacional podrá destinar hasta un total de dos mil millones de pesos (\$ 2.000.000.000) a los gastos que demande los Ferrocarriles Nacionales.

Artículo 4º El Ministerio de Obras Públicas, a través de sus dependencias, tendrá la administración del Fondo Vial Nacional; el Ministro de Obras Públicas será su representante legal y el Tesorero del Ministro será el Tesorero del Fondo.

Artículo 5º Con el fin de fomentar la pavimentación y repavimentación de carreteras y calles, los asfaltos están exentos de todo impuesto.

Artículo 6º El Gobierno Nacional, con el fin de racionalizar el uso de los sistemas de transporte terrestre y obtener economía en el uso de los combustibles, podrá reglamentar los tipos de carga que deberán ser transportados por los Ferrocarriles Nacionales y las vías que tendrán esta preferencia.

Artículo 7º El Fondo Vial Nacional pagará a la Corporación Financiera del Transporte una suma no superior al cinco por ciento (5%) de la participación de que habla el artículo 2º de esta ley con destino al subsidio del transporte urbano colectivo.

Parágrafo. La forma de administración, distribución, requisitos para el cobro, pago, término y vigencia de esta suma será determinada por el Gobierno Nacional.

Dada en Bogotá, D. E., a 2 de diciembre de 1981.

El Presidente del honorable Senado,  
(Fdo.) GUSTAVO DAJER CHADID.

El Presidente de la honorable Cámara de Representantes,  
(Fdo.) J. AURELIO IRAGORRI HORMAZA.

El Secretario General del honorable Senado,  
(Fdo.) Crispín Villazón de Armas.

El Secretario General de la honorable Cámara de Representantes,  
(Fdo.) Ernesto Tarazona Solano.

República de Colombia - Gobierno Nacional

Bogotá, D. E., abril 6 de 1982.

Publíquese y ejecútese.

(Fdo.) JULIO CESAR TURBAY AYALA.

El Ministro de Hacienda y Crédito Público (E.),  
(Fdo.) Javier Fernández Riva.

El Ministro de Obras Públicas y Transporte,  
(Fdo.) Enrique Vargas Ramírez.

("Diario Oficial" número 35.984). (Anales 11/82).

LEY APROBADA

Decreto reglamentario 1013 de 1982

PONENCIA PARA SEGUNDO DEBATE

al Proyecto de ley número 133 Senado de 1988, "por la cual se conceden facultades extraordinarias al Presidente de la República para que incorpore al régimen de prestaciones económicas, sociales y asistenciales del Ejército a los soldados combatientes del Batallón Colombia durante la guerra internacional de Corea".

Señor Presidente, honorables Senadores:

Cumplo con el encargo de rendir ponencia para segundo debate al proyecto antes indicado, iniciativa ésta sometida a consideración del Congreso de la República por el honorable Senador Hugo Escobar Sierra.

En la exposición de motivos y la ponencia para primer debate en esta Corporación, se precisa diáfamanamente la importancia y alcance social de tan ingenioso proyecto.

Las necesarias facultades que se pretenden otorgar al Gobierno en el proyecto de ley que se analiza, están delimitadas con meridiana claridad como lo exige el canon constitucional.

Este proyecto permite hacer un justo reconocimiento social y calmar la angustia y la desesperanza que agobia a tan sufridos compatriotas como son los soldados ex combatientes de la guerra de Corea, quienes se distinguieron en el campo de batalla por su valor insuperable, espíritu patriótico, disciplina militar, tenacidad y coraje. Merecieron igualmente el aprecio de los ejércitos de otros países por su cordial solidaridad, abnegación y lealtad.

Sabido es que terminada la guerra y regresadas a nuestro suelo patrio las tropas del Batallón Colombia con el estandarte nacional triunfante y con la satisfacción del deber cumplido, han tenido que someterse al sinnúmero de dificultades ocasionadas por los desajustes y traumas en sus síquicos sufridos a consecuencia de la guerra.

Deambulan por las calles los veteranos de Corea en busca de trabajo para su congrua subsistencia y la de sus familias y lo que es peor, el grueso de éstos padecen en hospitales la indolencia del Gobierno y de la sociedad, que no han sabido reconocer lo que estos hombres significaron en el concierto mundial en su época.

Insistentemente la Fundación "Casa del Soldado Ex-combatiente de la Guerra Internacional de Corea", ha venido clamando justicia para estos servidores de la patria.

Conocidos los aspectos significativos del proyecto, es decir, los beneficios sociales traducidos en las favorables repercusiones económicas y médico-asistenciales que reviste para los excombatientes de Corea,

es digno convocar la solidaridad y apoyo de los honorables Senadores para aprobar el proyecto de ley sometido a vuestra ilustrada consideración.

Por las consideraciones expuestas, me permito proponer:

Dése segundo debate al Proyecto de ley número 133 Senado de 1988, "por la cual se conceden facultades extraordinarias al Presidente de la República para que incorpore al régimen de prestaciones económicas, sociales y asistenciales del Ejército a los soldados combatientes del Batallón Colombia durante la guerra internacional de Corea".

Nicolás Curi Vergara,  
Senador de la República.

Autorizamos el anterior informe.

El Presidente,  
Luis Guillermo Giraldo Hurtado.

El Vicepresidente,  
Guillermo Angulo Gómez.

El Secretario,  
Eduardo López Villa.

PONENCIA PARA SEGUNDO DEBATE

al proyecto de ley número 231 de 1987, Cámara y 225 de 1987 Senado, "por la cual se adopta el Estatuto Nacional de Protección de los Animales y se crean unas contravenciones y se regula lo referente a su procedimiento y competencia".

Señor Presidente, señores Senadores:

Cumplo con el honroso encargo de rendir ante ustedes informe o ponencia para segundo debate sobre el proyecto de ley ya mencionado iniciativa ésta de la cual es autor el honorable Representante Jorge Eliseo Cabrera Caicedo.

El referido proyecto de ley fue ampliamente debatido y aprobado, sin modificaciones, por la honorable Cámara de Representantes en las sesiones de los días 10 y 15 de diciembre de 1987 y una vez abierto el debate de su articulado en la Comisión Primera Constitucional de esta Corporación, se propuso, siendo aprobado por la Comisión, la designación de una subcomisión, integrada ésta por los honorables Senadores Nicolás Curi Vergara y Jaime Bolívar Barros, para estudiar detenidamente los capítulos cuarto y quinto, que tratan "de las penas y agravantes", y, "del sacrificio de animales", respectivamente, concluyendo su informe proponiendo modificaciones a los artículos 7º, 10, 11, 12, 13, 14 y 20 y adicionando un nuevo inciso al artículo 59 del proyecto, habiendo sido aprobados por la Comisión Primera del Senado una vez oídas las razones que explican y justifican la dosificación, es decir, la rebaja en el quantum de las sanciones y demás modificaciones y adiciones introducidas.

La filosofía del proyecto es precisa, se contrae a crear los mecanismos legales que otorgan reconocimiento y amparo a los derechos de los animales como parte integral que son de la naturaleza; regulando así las relaciones del ser humano con el resto de seres vivos de su alrededor.

Constituye esta iniciativa una gran expectativa nacional, toda vez que se convierte en una respuesta legal a la crueldad contra los animales, pero advierto que no es suficiente la sola ley, siendo necesario crear en las personas conciencia proteccionista a los animales, a través de campañas cívicas y educativas.

Los argumentos presentados como motivación por el autor del proyecto, así como los esbozados por los ponentes en cada uno de los debates que para su formación como ley requiere y la participación de los señores Ministros de Agricultura y Gerente del Indereña en su discusión en la Comisión Primera del Senado, evidencia la preocupación tanto del Congreso de la República como del Gobierno, por la crueldad contra los animales. Sabido es, que a nivel mundial Colombia ha recibido el denigrante título de "Infierno de los Animales".

Los colombianos sensibles a la naturaleza y especialmente a los animales no podemos desconocer la significación y trascendencia de esta iniciativa.

Por las anteriores razones me permito proponer:

Dése segundo debate al texto definitivo del proyecto de ley número 231 de 1987 Cámara, y 225 de 1987 Senado, "por la cual se adopta el Estatuto Nacional de Protección de los Animales y se crean unas contravenciones y se regula lo referente a su procedimiento y competencia".

Honorables Senadores,

Nicolás Curi Vergara,  
Senador ponente.

Bogotá, D. E., diciembre de 1988.

Autorizamos el anterior informe;  
El Presidente,

Luis Guillermo Giraldo Hurtado.

El Vicepresidente  
Guillermo Angulo Gómez.

El Secretario,  
Eduardo López Villa.