



GACETA DEL CONGRESO

SENADO Y CAMARA

(Artículo 36, Ley 5a. de 1992)

IMPRENTA NACIONAL DE COLOMBIA - IVSTITIA ET LITTERAE

AÑO II - No. 269

Santafé de Bogotá, D. C., martes 10 de agosto de 1993

EDICION DE 16 PAGINAS

DIRECTORES:

PEDRO PUMAREJO VEGA
SECRETARIO GENERAL DEL SENADO

DIEGO VIVAS TAFUR
SECRETARIO GENERAL DE LA CAMARA

RAMA LEGISLATIVA DEL PODER PUBLICO

SENADO DE LA REPUBLICA

ORDEN DEL DIA

para la sesión ordinaria de hoy martes 10 de agosto de 1993, a las 4:00 p. m.

I

LLAMADO A LISTA

II

CONSIDERACION Y APROBACION DE LAS ACTAS NUMEROS 04 y 05 CORRESPONDIENTES A LAS SESIONES ORDINARIAS DE LOS DIAS 3 y 4 DE AGOSTO DE 1993 PUBLICADAS EN LA GACETA DEL CONGRESO NUMEROS 267 Y ... DE 1993.

III

CITACIONES A LOS SEÑORES MINISTROS DEL DESPACHO Y ALTOS FUNCIONARIOS DEL ESTADO

Al señor Ministro de Hacienda y Crédito Público, doctor Rudolf Hommes Rodríguez, al señor Ministro de Comercio Exterior, doctor Juan Manuel Santos Calderón, al señor Ministro de Minas y Energía, doctor Guido Nule Amín.

Proposición número 06

Cítese al señor Ministro de Hacienda y Crédito Público, doctor Rudolf Hommes Rodríguez, al señor Ministro de Comercio Exterior, doctor Juan Manuel Santos y al señor Ministro de Minas, doctor Guido Nule Amín, para que en la sesión del día 10 de agosto de 1993 respondan el siguiente cuestionario:

- 1º ¿Piensa el Gobierno modificar las políticas de apertura a causa de la revaluación que se prevé debido al ingreso masivo de divisas por concepto de la exportación de petróleo de Cusiana?
- 2º ¿O considera el Gobierno que la revaluación de que habla el punto anterior no es inevitable pues será posible coordinar la política fiscal con la política cambiaria?
- 3º ¿No cree el Gobierno que una revaluación del peso afectará gravemente las exportaciones no tradicionales y que esto repercutirá en el empleo y en las tasas de crecimiento?
- 4º ¿Considera el Gobierno que el país va a padecer el mal llamado "Enfermedad Holandesa", o cree el Gobierno que es prevenible tal situación?
- 5º ¿Dentro de las primeras fases de explotación de los pozos se requiere una gran cantidad de recursos financieros para la infraestructura, cuenta Ecopetrol con dichos recursos?

6º Se ha pensado en la posibilidad de que Colombia ingrese a la OPEP?
¿Qué beneficios traería esto al país?

7º ¿Se ha planteado la creación de un fondo de estabilización petrolera?
¿Qué tan factible y útil sería esta medida?

8º ¿Qué modificaciones deberían introducirse al proyecto de regalías a propósito de los ingresos que recibirán los municipios y los departamentos productores de petróleo?

9º Casi, si no todos, los países que han experimentado un ingreso súbito y masivo de divisas, han destruido su sector industrial y agropecuario y su sistema impositivo, ¿no le sucederá a Colombia lo mismo?

10. ¿Cree el Gobierno posible que con nuevas exploraciones podría mantener un horizonte de exportaciones siquiera de veinte (20) años como el que se obtendrá a partir de 1996?

11. ¿No considera el Gobierno que una muy buena parte de los recursos petroleros deberían destinarse a promover la creación de pequeña y mediana empresa en el campo industrial o agropecuario?

Presentada a la consideración del honorable Senado de la República por el suscrito Senador **JORGE VALENCIA JARAMILLO**.

JORGE VALENCIA JARAMILLO Y AMILKAR DAVID ACOSTA MEDINA.

IV

PROYECTOS DE LEY PARA SEGUNDO DEBATE

PROYECTO DE LEY NUMERO 129 DE 1992. SENADO.
(Acumulado con el Proyecto de ley número 99 de 1992. Senado).

TITULO:

"Por la cual se crea el Ministerio del Medio Ambiente, se reorganiza el sector público encargado de la gestión y conservación del medio ambiente y los recursos naturales renovables, se organiza el Sistema Nacional Ambiental, SINA, y se dictan otras disposiciones".

Ponentes para Segundo Debate:

Honorables Senadores **LUIS GUILLERMO SORZANO ESPINOSA, CLAUDIA BLUM DE BARBERI, GABRIEL MUYUY JACANA-MEJOY Y JAIRO CALDERON SOSA.**

PUBLICACIONES:

SENADO : Proyecto publicado en la Gaceta número 57 de 1992.

Ponencia para primer debate publicada en la Gaceta número ... de 1992.

Ponencia para segundo debate publicada en la Gaceta número 192 de 1993.

AUTOR : Señor Ministro de Agricultura, doctor ALFONSO LOPEZ CABALLERO.

* * *

PROYECTO DE LEY NUMERO 151 DE 1992. SENADO.
(Acumulado con el Proyecto de ley número 182 de 1992).

TITULO:

"Por la cual se establece el procedimiento de pérdida de la investidura de los Congresistas".

Ponente para Segundo Debate:

Honorable Senador GABRIEL MELO GUEVARA.

PUBLICACIONES:

SENADO : Proyecto publicado en la Gaceta número 80 de 1992.

Ponencia para primer debate publicada en la Gaceta número 195 de 1992.

Ponencia para segundo debate publicada en la Gaceta número 257 de 1993.

AUTORES: Honorables Senadores EDUARDO PIZANO DE NARVAEZ Y JOSE BLACKBURN CORTES.

* * *

PROYECTO DE LEY NUMERO 155 DE 1992; SENADO. 204 DE 1992. CAMARA.

(Acumulado con los proyectos de ley números 194 de 1990, 49 de 1992, 52 de 1992, 215 de 1993).

TITULO:

"Por la cual se crea el sistema de Seguridad Social Integral y se adoptan otras disposiciones".

Ponente para Segundo Debate:

Honorable Senador ALVARO URIBE VELEZ.

PUBLICACIONES:

SENADO : Proyecto publicado en la Gaceta número 87 de 1992.

Ponencia para primer debate publicada en la Gaceta número 130 de 1993.

Ponencia para segundo debate publicada en la Gaceta número 254 de 1993.

AUTOR : Señor Ministro de Trabajo y Seguridad Social, doctor LUIS FERNANDO RAMIREZ ACUÑA.

* * *

PROYECTO DE LEY NUMERO 83 DE 1992. SENADO.

TITULO:

"Por la cual se dictan disposiciones para la seguridad social del periodista".

Ponente para Segundo Debate:

Honorables Senadores ALFONSO ANGARITA BARACALDO Y FABIO VALENCIA COSSIO.

PUBLICACIONES:

SENADO : Proyecto publicado en la Gaceta número 83 de 1992.

Ponencia para primer debate publicada en la Gaceta número 41 de 1993.

Ponencia para segundo debate y pliego de modificaciones publicados en la Gaceta número 41 de 1993.

AUTOR : Honorable Senador GUSTAVO DAJER CHADID.

* * *

PROYECTO DE LEY NUMERO 315 DE 1993. SENADO.

TITULO:

"Por la cual se regula la realización de los censos de población y vivienda en todo el territorio nacional".

Ponentes para Segundo Debate:

Honorables Senadores CARLOS ESPINOSA FACCIÓ LINCE Y HUGO CASTRO BORJA.

PUBLICACIONES:

SENADO : Proyecto publicado en la Gaceta número 117 de 1993.

Ponencia para primer debate publicada en la Gaceta número 215 de 1993.

Ponencia para segundo debate publicada en la Gaceta número 260 de 1993.

* * *

PROYECTO DE LEY NUMERO 200 DE 1992.

(Acumulado con el Proyecto de ley número 311 de 1993).

TITULO:

"Por la cual se reglamenta la publicidad exterior visual".

Ponentes para Segundo Debate.

Honorable Senador RICARDO MOSQUERA MESA.

PUBLICACIONES:

SENADO : Proyecto publicado en la Gaceta número 162 de 1992.

Ponencia para primer debate publicada en la Gaceta número 214 de 1992.

AUTOR : Honorable Senador RODOLFO SEGOVIA SALAS.

V

NEGOCIOS SUSTANCIADOS POR LA PRESIDENCIA

VI

LO QUE PROPONGAN LOS HONORABLES SENADORES
Y LOS SEÑORES MINISTROS DEL DESPACHO

El Presidente,

JORGE RAMON ELIAS NADER

El Primer Vicepresidente,

ELIAS ANTONIO MATUS TORRES

El Segundo Vicepresidente,

DARIO LONDOÑO CARDONA

El Secretario General,

PEDRO PUMAREJO VEGA

PROYECTOS DE LEY

PROYECTO DE LEY NUMERO 19 DE 1993

por la cual se establecen los derechos y obligaciones de los pasajeros aéreos y de las aerolíneas y se dictan algunas disposiciones sobre la Autoridad Aeronáutica.

El Congreso de Colombia.

PARTE PRELIMINAR

Artículo 1º Objeto de ley. El objeto de la presente ley es regular los derechos del público y de los pasajeros frente a los explotadores de las diferentes actividades que constituyen la aeronáutica civil, y todo lo que en dichas actividades afecte esos derechos, de manera directa o indirecta, de conformidad con lo establecido en los artículos 78 y 365 de la Constitución Nacional.

Artículo 2º Ambito de aplicación territorial. Las normas de esta ley se aplican a las actividades de aeronáutica civil en tierra realizadas en territorio colombiano, al transporte aéreo nacional de pasajeros, y al internacional desde, hacia o sobre territorio colombiano, en todo lo que no se opongan a las disposiciones contenidas en tratados públicos internacionales vigentes, ratificados por Colombia, ni a las leyes y reglamentos de otros Estados, cuando, conforme a los mismos tratados y al derecho internacional, dichas disposiciones se apliquen a todo o parte del transporte contratado.

Artículo 3º Regla general de interpretación. Las normas de la presente ley deben ser interpretadas bajo el entendimiento de que su sentido es dotar al público, como usuario potencial de los servicios aéreos, y a los pasajeros, de un instrumento que garantice la economía, seguridad, calidad y eficiencia del transporte aéreo y demás actividades conexas.

Los derechos concedidos por esta ley se reconocerán sin perjuicio de los que, adicionalmente y sin contradecirlos, reconozcan otras leyes, reglamentos o convenios internacionales aplicables, o de los válidamente estipulados en los contratos respectivos.

Artículo 4º Concepto de compañía aérea de pasajeros. Para efectos de esta ley, se entiende por compañía aérea de pasajeros toda compañía, nacional o extranjera, de capital público, privado o mixto, autorizada por la Autoridad Aeronáutica Colombiana para prestar el servicio de transporte público aéreo de pasajeros, regular o no regular, nacional o internacional.

Cuando en esta ley se use el término "compañía aérea" "compañía o aerolínea", debe entenderse que se refiere a una compañía aérea de pasajeros.

Artículo 5º Vuelos Charter. Las normas de esta ley se aplican a los vuelos comunmente denominados "Charter" y a las compañías que prestan dicho servicio, en todo lo que no se oponga a la naturaleza y a las características especiales de dicho servicio.

PARTE I

Derechos del público.

Artículo 6º Derechos genéricos. El público, como potencial usuario de los servicios aéreos, tiene derecho a contar permanentemente con la disponibilidad de un servicio seguro, eficiente y de amplia cobertura para sus necesidades de transporte; a recibir información veraz sobre las condiciones de los servicios ofrecidos por las compañías; a elegir, entre varias opciones, la mejor para sus intereses, y a recibir de las autoridades la debida atención para sus inquietudes y solicitudes relacionadas con dichos servicios.

Artículo 7º Carácter de servicio público esencial. Se definen como de servicio público esencial el transporte público aéreo y las demás actividades de aeronáutica civil directamente relacionadas con este, tales como la administración y manejo de los aeródromos y demás instalaciones y equipos aeronáuticos, los servicios de control de tráfico aéreo, la reparación y mantenimiento de aeronaves, el abastecimiento de los aviones y demás servicios aeroportuarios.

Artículo 8º Protección a la libertad económica. El público tiene derecho a gozar de un mercado en el que participe un conjunto variado de compañías que ofrezcan diversas opciones en materia de tarifas, horarios, itinerarios y servicios accesorios o adicionales, que permitan a los usuarios elegir aquella que les resulte más útil, conforme a las necesidades de cada persona. Lo previsto en este artículo de ningún modo facultará a las compañías a incurrir en actos de competencia desleal, dentro del desempeño de su actividad comercial.

En consecuencia, y en atención a lo previsto por el artículo 1866 del Código de Comercio, la Autoridad Aeronáutica se abstendrá de aprobar contratos entre las compañías que signifiquen para el público la desaparición o la restricción efectivas del derecho a que se refiere el inciso 1 de este artículo.

Artículo 9º Competencia en igualdad de condiciones. El Gobierno Nacional deberá adoptar las medidas administrativas, comerciales, laborales, tributarias y arancelarias que hagan posible a las compañías aéreas nacionales competir en igualdad real de condiciones con las compañías extranjeras y estatales que operan en el país, y con ese mismo fin, deberá permitir y facilitar a dichas compañías establecer y ajustar sus políticas internas en esos campos.

Artículo 10. Libertad de tarifas. Las compañías aéreas de pasajeros podrán fijar libremente las tarifas que vayan a cobrar por los servicios que presten, debiendo informar de tal determinación a la Autoridad Aeronáutica Colombiana antes de la entrada en vigencia de la respectiva tarifa. Tal información deberá ir acompañada de los soportes técnicos y financieros que sustenten la determinación adoptada y de una descripción completa de la publicidad que se proyecte utilizar.

Entregada la información a que se refiere el inciso anterior, la Autoridad Aeronáutica tendrá un término de 5 días para objetar la tarifa. Vencido dicho término, sin que la tarifa haya sido objetada, ya no podrá serlo en adelante, y la compañía deberá lanzar la campaña publicitaria mencionada en el inciso anterior. Hecho lo anterior, la tarifa entrará en vigencia 24 horas después de haberse efectuado el lanzamiento de la publicidad referida.

Artículo 11. Composición de las tarifas. La tarifa que establezcan las compañías aéreas a los pasajeros, como contraprestación por la realización del transporte, deberá contener, en su valor, todos los costos que demande la operación aérea y deberá garantizar, en especial, la obtención de los recursos suficientes para darle un adecuado mantenimiento a las aeronaves.

La tarifa por la realización de determinada operación aérea podrá ser variable, en atención a los servicios accesorios o adicionales que se ofrezcan en cada vuelo, tales como comida a bordo, música, cine, bebidas, etc. En todo caso, el valor de la tarifa y los servicios accesorios o adicionales que se ofrezcan, bajo dicha tarifa deberán darse a conocer al público en las condiciones consagradas en los artículos 13 y 15 de esta ley, so pena de incurrir en las sanciones allí establecidas.

Se presume incluido dentro de la tarifa el servicio de alimentación a bordo. En consecuencia, cuando determinada compañía no desee incluir dicho servicio dentro de la tarifa, deberá excluirlo expresamente e informar tal circunstancia al público, de la manera como se ordena en el inciso anterior.

La tarifa que no cumpla las condiciones exigidas en este artículo deberá ser objetada por la Autoridad Aeronáutica dentro del término previsto para el efecto en el artículo 10 de esta ley.

Artículo 12. Derecho a contratar en igualdad de condiciones. El transporte aéreo de pasajeros prestado por las compañías aéreas se entiende ofrecido en igualdad de condiciones a todas las personas, sin perjuicio de los servicios adicionales que se ofrezcan y de las tarifas especiales que por ellos corresponda. En virtud de lo anterior, cuando una persona haya decidido contratar con una compañía, aceptando las normas legales y reglamentarias que rigen el contrato de transporte, los reglamentos de la compañía debidamente aprobados y las demás condiciones ofrecidas por dicho transportador al público en general, no podrá esa aerolínea, ni sus intermediarios, negarse a contratar con esa persona por motivos de orden político, religioso, racial, de nacionalidad o cualquier otro distinto de aquellos fundados en razones sanitarias, de seguridad para la tripulación o para los demás pasajeros, o por haber presentado el cliente documentos incompletos o falsificados o haber incurrido en otro tipo de fraude.

Nada de lo establecido en este artículo impedirá a las compañías conceder en favor de ciertas personas, por motivos comerciales o de otra índole, facilidades o ventajas especiales, por encima de las condiciones ordinarias ofrecidas al público en general.

Artículo 13. Información publicitaria. El público tiene derecho a que la información suministrada por las compañías aéreas mediante anuncios publicitarios de cualquier índole sea veraz y exacta.

En consecuencia, cuando determinado anuncio publicitario contenga datos falsos o engañosos sobre la situación jurídica o financiera de la compañía o sobre las condiciones ofrecidas al público, o, de otra forma, infrinja lo prescrito en este artículo, la Autoridad Aeronáutica ordenará, además, mediante resolución motivada, el retiro de la publicidad referida, y sancionará a la compañía respectiva mediante la imposición de multas sucesivas de hasta 100 salarios mínimos mensuales.

Artículo 14. Promoción con ofrecimiento de servicios adicionales. Las compañías aéreas podrán ofrecer al público beneficios o servicios adicionales, ajenos al transporte aéreo, prestados directamente por ellas o por terceros contratados para el efecto, tales como alquiler de automotores, alojamiento en hoteles, entrada a espectáculos, circuitos turísticos, etc. En tales casos, las compañías aéreas serán responsables frente a los pasajeros del cumplimiento de los servicios ofrecidos, sin que puedan alegar, en perjuicio de estos, el incumplimiento del contratista a quien hubieran encargado la prestación de dichos servicios. En tal virtud, las compañías deberán indemnizar los daños que sufran los pasajeros como consecuencia del no cumplimiento de los beneficios o servicios ofrecidos en las condiciones en que unos y otros hubieran sido anunciados al público. Dicha indemnización incluirá el valor de los servicios dejados de prestar.

De cualquier manera, cuando una compañía haga uso de tal mecanismo promocional deberá anunciar al público la tarifa que vaya a cobrarse y los servicios o beneficios adicionales.

les que se ofrezcan, indicando si los mismos están total o parcialmente incluidos en aquella, o no lo están, de manera que el público pueda formarse una idea inequívoca de la oferta.

En caso de incurrir la compañía aérea en el incumplimiento a que se refiere el inciso primero de este artículo, la Autoridad Aeronáutica podrá ordenar la suspensión inmediata de la campaña promocional adelantada, con el correspondiente retiro de la publicidad empleada en ella, e impondrá a la compañía multas que va de 50 a 100 salarios mínimos mensuales por cada infracción.

Artículo 15. Conocimiento previo de los reglamentos de la compañía y de las condiciones del contrato. El público tiene derecho, antes de la celebración del contrato de transporte, a conocer los reglamentos de la respectiva compañía y las condiciones que regirán el contrato de transporte, especialmente en cuanto unas y otras impliquen obligaciones para el pasajero, o exoneraciones, limitaciones o facultades para el transportador, diferentes de las previstas en la ley o en los reglamentos oficiales dictados por la Autoridad Aeronáutica.

Por tanto, además de lo ordenado sobre el billete de pasaje en el artículo 21 de esta ley, dichas cláusulas, a que se refiere el inciso anterior, deberán hacerse conocer mediante los dos mecanismos siguientes:

1. Fijación de avisos en las oficinas del transportador y de sus intermediarios, y
2. Su publicación en folletos que deben estar a disposición de cualquier interesado en las oficinas indicadas.

En todo caso, la información señalada en este artículo deberá aparecer en caracteres claros y destacados, de forma que ésta resulte fácilmente legible y comprensible.

El incumplimiento de lo consagrado en este artículo impedirá a la compañía hacer valer contra el pasajero cualquiera de las cláusulas descritas en el inciso 1 de este artículo, así éstas aparezcan en el billete de pasaje.

La Autoridad Aeronáutica determinará las condiciones que deben seguir las compañías aéreas en el diseño y empleo de dichos mecanismos, para dar cumplimiento a lo ordenado en este artículo.

Artículo 16. Derechos del público en los terminales aéreos. El público tiene derecho a contar con terminales aéreos seguros e higiénicos y a recibir de sus administradores la debida atención para sus inquietudes y solicitudes relacionadas con las operaciones aéreas. Por tal motivo dichos terminales deben estar dotados de instalaciones y servicios tales como restaurantes o cafeterías, baños, teléfonos, bodegas, servicios médicos y de emergencia y todos los demás servicios que sean necesarios para la permanencia de pasajeros y acompañantes, tanto durante la espera normal de los vuelos como durante la espera en caso de retraso o incumplimiento.

Parágrafo 1º Todos los aeródromos públicos del país, en donde se operen vuelos comerciales, deberán estar dotados de instalaciones y equipos que permitan el tránsito de los pasajeros directamente de los sitios de espera dentro de los terminales a las aeronaves. En consecuencia, queda prohibido el tránsito de pasajeros sobre la plataforma del aeropuerto o sobre cualquier otro sitio destinado a la circulación, carreteo o estacionamiento temporal de las aeronaves. La comisión a que se refiere el artículo 65 de esta ley verificará el cumplimiento de lo dispuesto en este parágrafo y señalará plazos perentorios a los administradores de los aeródromos cuya infraestructura no se ajuste a lo consagrado en esta norma, para que adquieran los equipos y hagan las adecuaciones que resulten necesarias.

Parágrafo 2º Los operadores de los servicios telefónicos locales, y de larga distancia nacional e internacional, que, de acuerdo al Ministerio de Comunicaciones deban prestar el servicio en zonas en que se encuentren ubica-

dos aeropuertos, estarán obligadas a prestar este servicio en el aeropuerto o los aeropuertos respectivos. Si pasados sesenta (60) días de hecha la solicitud, la línea telefónica no ha sido adjudicada e instalada, se autoriza a la administración de los aeródromos para adquirir los equipos necesarios para la prestación del servicio y entregarlos a la empresa telefónica. Las empresas telefónicas estarán obligadas a prestar la asesoría técnica para garantizar que los equipos son compatibles con los propios. El costo de los equipos será descontado de los derechos de conexión.

El Ministerio de Comunicaciones vigilará el cumplimiento de esta obligación y sancionará a quienes la incumplan con multa sucesiva de hasta 150 salarios mínimos mensuales.

Artículo 17. Derecho de petición. Todas las personas tienen derecho a formular solicitudes, reclamaciones, sugerencias o quejas a las autoridades encargadas de la vigilancia, inspección, regulación y control de las actividades de aeronáutica civil. Las autoridades a quienes van dirigidas las peticiones deberán darle trámite y resolución a las mismas, en forma completa y oportuna, y deberán informar al peticionario el procedimiento seguido por éstas; todo lo cual se entenderá de conformidad con las normas del Código Contencioso Administrativo, del Manual de Reglamentos Aeronáuticos y las demás que resulten aplicables.

P A R T E II

Derechos de los pasajeros en virtud del contrato de transporte.

Artículo 18. Definición de pasajero aéreo. Se entiende por pasajero aéreo toda persona natural que, en virtud de un contrato de transporte, adquiere el derecho a ser transportada en avión por una compañía aérea.

La calidad de pasajero se obtiene desde el momento mismo en que el contrato de transporte queda perfeccionado, hasta cuando la persona ha sido transportada y su equipaje entregado de manera definitiva en el punto previsto como destino final del viaje, o el contrato ha terminado por alguna de las otras causas legalmente reconocidas.

Artículo 19. Presunción del carácter adhesivo. Todo contrato de transporte de personas, enmarcado dentro de una operación de transporte regular realizada por una compañía aérea, se presume "por adhesión".

Artículo 20. Obligación general de las compañías aéreas frente a los pasajeros. Las compañías aéreas tienen la obligación, frente a los pasajeros, de trasladarlos al sitio convenido, dentro del plazo, por la vía y mediante el tipo de avión previstos en el contrato. Sin embargo, cualquier cambio que pretenda hacerse, referente al tipo de avión o a su explotador, deberá serle informada previamente al pasajero con la anticipación que señala el artículo 23 y dará lugar a las consecuencias que allí se consagran.

El hecho de que la compañía contratada delegue la realización de todo o parte del transporte en otra compañía, no la exime del cumplimiento de sus obligaciones derivadas del contrato, sino que hace solidarias a las dos compañías, en cuanto al trayecto efectuado por la delegada, tanto el cumplimiento de las obligaciones respectivas, como de la responsabilidad civil que llegue a producirse.

Artículo 21. Obligación de expedir billete de pasaje. Antes de la iniciación del viaje las compañías aéreas tienen la obligación de expedir un billete de pasaje a los pasajeros. La falta de expedición del billete, o la expedición de incompleta, o irregular, hará que la compañía no pueda beneficiarse de las cláusulas a que se refiere el inciso 1 del artículo 15 de esta ley, ni de los límites de responsabilidad previstos en los artículos 1881, 1886 y 1887 del Código de Comercio.

Esta obligación no varía la naturaleza consensual del contrato de transporte.

Artículo 22. Contenido y fuerza probatoria del billete. El billete de pasaje debe contener, como mínimo, la siguiente información:

1. Lugar y fecha de expedición.
2. Razón social y domicilio del transportador o transportadores.
3. Lugares de partida, destino y escalas previstas.
4. Tipo de avión.
5. Fecha y hora autorizadas de salida y llegada.
6. Precio del transporte.
7. Nombre e identificación del pasajero.
8. Un número consecutivo.

El billete de pasaje, expedido en las condiciones fijadas en esta ley, hace fe, salvo prueba en contrario, de la celebración del contrato de transporte y de sus cláusulas. No obstante, la ausencia o cualquier otra irregularidad, no impedirá probar el contrato y sus estipulaciones por cualquiera de los medios de prueba legalmente admitidos.

Artículo 23. Cesión del contrato por parte del transportador. Las compañías podrán ceder el contrato de transporte de pasajeros a otras compañías autorizadas para cubrir la misma ruta, cuando tal solicitud sea formulada por el pasajero o cuando, por cualquier motivo, la compañía inicialmente contratada no pueda efectuar el vuelo previsto en las condiciones originalmente prometidas, contando para ello con la autorización del pasajero respectivo. En este último evento la compañía cedente deberá informar al pasajero con una anticipación de por lo menos tres horas, si el vuelo es nacional, o cinco, si el vuelo es internacional, su intención de ceder el contrato. En este mismo caso podrá el pasajero aceptar la cesión que se pretende realizar o rechazarla, sucedido lo cual tendrá derecho a la devolución total del valor del pasaje, sin que ello afecte el derecho a reclamar la indemnización de los demás perjuicios causados, cuando la falta de cumplimiento haya sido imputable a la compañía. Cuando la intención de ceder no haya sido anunciada al pasajero con la anticipación prevista en este artículo, y el pasajero decida desistir del contrato, la devolución mencionada será por un monto equivalente al 125% del valor del pasaje.

Las cesiones que realicen las compañías deberán registrarse, tanto por la cedente como la cesionaria, en un libro que para el efecto deberán llevar todas las compañías. En el mismo momento de la cesión, se deberá modificar el billete de pasaje anotando el nombre y domicilio del nuevo transportador e imponiendo su sello y firma autorizada.

Las compañías podrán celebrar convenios entre ellas que, sin perjudicar los derechos de los pasajeros, faciliten la realización automática de cesiones, mediante la concesión de autorizaciones previas y generales. Cuando una cesión se vaya a efectuar por fuera de dichos convenios, la validez de la misma estará sujeta a la aprobación especial y expresa de la compañía que va a servir como cesionaria.

La cesión del contrato, salvo cuando ha sido motivada en caso fortuito o fuerza mayor, no implicará para el pasajero ningún sobreprecio o carga económica por fuera de la tarifa originalmente estipulada.

Artículo 24. Transferencia del billete de pasaje. Cualquier pasajero portador de un billete de pasaje tiene derecho a transferirlo a otra persona antes de cumplirse el plazo en que, de acuerdo con lo anunciado por la compañía, o en su defecto, a lo previsto en los reglamentos oficiales, los pasajeros deben presentarse a las ventanillas de atención al público de la respectiva compañía en el aeropuerto, antes de la iniciación del vuelo.

La transferencia se efectuará mediante la presentación e identificación personal del pasajero tenedor del billete en las oficinas del intermediario de quien lo haya adquirido o en cualquiera de las oficinas de la compañía. La

transferencia se efectuará mediante la modificación del billete, con la anotación del nombre e identificación del nuevo pasajero. La compañía sólo podrá negarse a realizar tal transferencia en los casos previstos en el artículo 12 de esta ley en que puede negarse a contratar con determinadas personas.

La transferencia del billete, efectuada en los términos descritos, implica, a partir de ese momento y para todos los efectos, la cesión del contrato respectivo.

Cuando una persona viaja utilizando un billete de pasaje que no le haya sido transferido de acuerdo con la forma establecida en este artículo, la compañía respectiva no adquirirá para con ella ninguna responsabilidad civil, salvo que la compañía incurra en dolo o culpa grave.

De las transferencias efectuadas, las compañías deberán llevar un registro.

Artículo 25. Obligatoriedad de expedir boletín de equipaje. Las compañías aéreas tienen la obligación de expedir un boletín de equipaje a todos los pasajeros que registran equipaje distinto de aquel que lleven a la mano. Un ejemplar de dicho boletín deberá ser entregado al pasajero antes de la iniciación del viaje.

Tal boletín deberá contener, como mínimo, fuera de los datos indicados en los numerales 1, 2, 3, 5, y 7 del artículo 22 de esta ley, los siguientes:

1. Número y peso de bultos, cajas o maletas.
2. Declaración especial de valor hecha por el pasajero sobre todo o parte del equipaje, si ha sido aceptada por el transportador.
3. Declaración de la condición de ciertos equipajes que requieran una manipulación especial de parte del transportador, tales como animales, objetos frágiles, o sustancias peligrosas o altamente corruptibles.
4. La indicación de que la entrega de los equipajes se hará a la persona cuyo nombre aparece en el billete, sus herederos, cuando dicha persona ha fallecido, o las personas autorizadas por él, expresamente y por escrito, previa exhibición del boletín respectivo.
5. Un número consecutivo, que deberá corresponder al del billete de pasaje.
6. Un número de identificación por cada pieza de equipaje que se transporte.

Dichos números deben corresponder a los que, por cualquier medio se adhieran o inscriban en cada una de las piezas transportadas.

Cuando la totalidad del equipaje de un pasajero sea transportado con él en el mismo vuelo, la compañía respectiva podrá dejar de expedir un boletín de equipajes independientemente, agregando al billete de pasaje expedido en las condiciones del artículo 22, los datos a que se refiere el presente artículo.

La obligación impuesta en este artículo no afecta a la naturaleza consensual del contrato en lo que se refiere al transporte de los equipajes.

El incumplimiento de la obligación prevista en este artículo conlleva para el transportador la imposibilidad de alegar los límites y exoneraciones previstos en los artículos 1887 y 1888, inciso 1, del Código de Comercio, o cláusulas contentivas de exoneraciones o limitaciones de responsabilidad por pérdida o avería de los equipajes.

Artículo 26. Fuerza probatoria del boletín de equipajes. El boletín de equipajes, o los datos correspondientes en el billete de pasaje, prestan fe del despacho de los equipajes, de su número, peso y condiciones, las cuales, salvo declaración en contrario, se presumen normales. Sin embargo, la ausencia o cualquier otra irregularidad del boletín o de los datos correspondientes en el billete de pasaje no impedirá que los aspectos indicados en este artículo se prueben por cualquiera de los medios legalmente admitidos.

Artículo 27. Equipaje de mano. Los pasajeros tienen derecho a llevar a la mano el

equipaje que esté dentro de los parámetros previstos en los reglamentos oficiales expedidos por la Autoridad Aeronáutica.

Parágrafo. Todas las aeronaves de pasajeros deberán estar dotadas, dentro de la cabina de pasajeros, de compartimientos que puedan cerrarse, destinados específicamente al transporte del equipaje de mano durante el vuelo; de tal forma que con ello se garantice la seguridad y la comodidad de todos los pasajeros.

Artículo 28. Transporte del equipaje en el mismo vuelo. Todos los pasajeros tienen derecho a que la totalidad de su equipaje sea transportado en el mismo vuelo en el que ellos sean transportados, salvo por razones de seguridad o de sanidad derivados del mismo equipaje, o por exceder dicho equipaje el límite de peso que, por persona, determine para tal efecto la Autoridad Aeronáutica.

En todo caso, cuando el equipaje no pueda ser transportado de la forma ordenada por este artículo, en virtud de las razones atrás indicadas, tal circunstancia deberá ser comunicada previamente al pasajero y deberá aparecer reflejada en el respectivo boletín de equipaje. De lo contrario, será de cargo del transportador la notificación al pasajero de la llegada del equipaje y su depósito hasta cuando éste sea retirado; y será responsable, por tanto, de su pérdida o avería durante dicho período, salvo si el pasajero impide ser notificado, o si una vez notificado no asiste a retirar el equipaje dentro del término previsto en el artículo siguiente. Aun en estos eventos será responsable la compañía en caso de dolo o culpa grave.

Artículo 29. Prelación del equipaje. En toda aeronave destinada total o parcialmente al transporte de pasajeros, el equipaje de estos tendrá siempre prelación, dentro de los límites de peso a que hace mención el inciso 1 del artículo anterior, sobre la carga o el resto de cosas que se transporte en dicho avión. En consecuencia no podrá rechazarse el transporte de determinados equipajes, ni ser estos bajados del avión o descargados en un sitio distinto al de su destino, arguyendo que con ellos se impide o afecta el transporte de otras cosas extrañas al equipaje.

El incumplimiento de lo consagrado en este artículo faltará a la Autoridad Aeronáutica para sancionar a la compañía infractora con multas sucesivas de hasta 100 salarios mínimos mensuales.

Artículo 30. Reclamo del equipaje. Todo pasajero tiene derecho a reclamar su equipaje, al término del viaje efectuado, con la sola presentación del respectivo boletín de equipajes o billete de pasaje; según el caso, siempre que la descripción e identificación del equipaje contenidas en tales documentos, de conformidad con el artículo 24 de esta ley, coincida con las del equipaje que se reclama. La pérdida o irregularidad de tal documento, facultará a la compañía para retener provisionalmente el equipaje mientras aclara la propiedad del mismo.

El transportador debe hacerse cargo del depósito y cuidado de los equipajes hasta cuando estos sean reclamados por el pasajero o por alguna de las personas mencionadas en el numeral 4 del artículo 24 de esta ley; sin embargo, cuando el equipaje es transportado en el mismo vuelo con el pasajero, o cuando no siéndolo, la fecha y hora de arribo del mismo han sido señaladas en el correspondiente boletín de equipaje, los costos que signifique el depósito y cuidado de los equipajes, pasadas doce horas desde su descargo en el terminal aéreo, corren a cargo del pasajero y dichas deudas podrán ser tenidas en cuenta por el transportador para efectos del derecho de retención. No obstante, cuando el vuelo en que viajan los equipajes ha llegado retardado, o cuando el equipaje no ha sido enviado en el vuelo inicialmente previsto, el plazo anterior será de 24 horas contadas a partir del momento en que la compañía informe al pasajero del arribo de sus equipajes.

Artículo 31. Transporte del equipaje de condiciones especiales. Cuando una compañía acepte, de forma expresa o tácita, transportar equipajes de condiciones especiales, tales como animales, objetos peligrosos, frágiles, o corruptibles, deberá adoptar todas las medidas y tomar las precauciones que exija la manipulación de tales elementos, según su condición particular.

El transportador responderá por los daños que afecten dichos bienes y que hayan sido causados por la falta de tales cuidados.

Se entiende que una compañía acepta de forma tácita el transporte de equipajes de condiciones especiales cuando el pasajero declara dichos bienes o cuando, sin hacerlo, resulta evidente su condición, sin que, en ninguno de los dos casos, la compañía objete o rechace el transporte de tales equipajes.

Artículo 32. Cumplimiento de los horarios previstos y de las rutas. Salvo caso fortuito o fuerza mayor, los pasajeros tienen derecho a exigir, de parte de la compañía, el cumplimiento estricto de los horarios previstos. Para los efectos de esta norma no constituyen caso fortuito o fuerza mayor los conflictos laborales o administrativos internos de la compañía, ni sus dificultades o inconvenientes operacionales internos, siempre y cuando la aerolínea tenga conocimiento de los mismos.

De la misma forma, los pasajeros tienen derecho al cumplimiento estricto de la ruta, salvo los eventos de caso fortuito o fuerza mayor. Fuera de las escalas previstas, sólo podrán hacerse las técnicas que resulten indispensables y las demás que se requieran en casos de emergencia. En todos los casos, las escalas no podrán prolongarse más allá del tiempo estrictamente necesario.

En caso de que las dificultades internas de la compañía, tales como las descritas en el inciso 1 de este artículo, impidan efectuar el transporte en cumplimiento de lo mandado en este artículo, podrá la compañía respectiva delegar el transporte a otra compañía autorizada para operar la ruta en condiciones similares a las ofrecidas por la compañía original, sin que esto represente ningún sobreprecio para los pasajeros, u ofrecer a éstos la devolución de la tarifa pagada con una antelación de por lo menos tres (3) horas a la prevista originalmente para la iniciación del vuelo, en los vuelos nacionales, o cinco (5) horas en las internacionales.

Artículo 33. Transporte de enfermos, niños y ancianos. En el transporte que se haga de enfermos, niños, ancianos y otras personas de condiciones especiales, el transportador deberá adoptar las medidas y cuidados que se requieran conforme a su estado y condición y a la necesidad de proteger a los demás pasajeros y tripulantes, siempre que tales circunstancias sean conocidas por la compañía por haberle sido manifestadas o por resultar éstas evidentes. Se presume en el transportador dicho conocimiento en el transporte de personas menores de 14 años, mayores de 65, o de enfermos cuya movilización no pueda hacerse sino con la ayuda de otras personas o de aparatos eléctricos o mecánicos externos.

En desarrollo del artículo anterior las compañías deberán dotar sus aeronaves con los mecanismos e implementos que se requiera para el transporte de dichas personas, tales como sillas o cunas para bebés, camillas para enfermos, etc.

Artículo 34. Sillas numeradas. Todo pasajero, tiene derecho a contar con una silla fija y numerada en el avión respectivo. Las aerolíneas estarán obligadas a asignarle la silla en el momento de presentarse al mostrador. El incumplimiento de esta disposición acarreará a la aerolínea una sanción hasta de cien (100) salarios mínimos.

Artículo 35. Restricciones a los pasajeros fumadores. Durante los vuelos nacionales no se podrá fumar dentro de las aeronaves.

En los vuelos internacionales sólo se podrá fumar dentro de las zonas específicamente señaladas en el avión para tal efecto.

Cuando se viole lo prescrito en esta norma, los pasajeros podrán dirigirse a la tripulación de la nave para que esta ordene al infractor el acatamiento de esta disposición.

El capitán de la aeronave, como comandante y responsable de la misma, será sancionado por la Autoridad Aeronáutica con multas de hasta 20 salarios mínimos por cada infracción, en caso de no atender las quejas de los pasajeros y adoptar las medidas del caso.

Artículo 36. Derecho a postergar su viaje. Con una antelación no inferior a dos horas con respecto a la hora prevista para la iniciación del transporte, cuando el vuelo es internacional, o una hora, cuando el vuelo es nacional, todo pasajero tiene derecho a exigir a la compañía respectiva que, dentro del término de vigencia del billete del pasaje, sea transportado en la misma ruta y en condiciones iguales a las, inicialmente previstas, pero en una fecha y hora distintas, y a que se hagan las respectivas anotaciones en su billete de pasajes y boletín de equipajes. La fecha y hora podrán ser elegidas por el pasajero dentro de los horarios autorizados a la compañía, salvo cuando lo anterior sea imposible, en razón a la falta de cupo.

Parágrafo. Las compañías podrán vender billetes de pasaje, con fecha abierta, para que el pasajero la escoja dentro de la vigencia del billete.

Artículo 37. Reservas. La reserva, cuando no se deriva de la celebración de un contrato de transporte, obliga a la compañía que la acepta, directamente o a través de un intermediario, a celebrar el contrato respectivo y a expedir los documentos correspondientes, respetando las condiciones de horario, clase y rutas inicialmente ofrecidas. El carácter obligatorio de la reserva permanecerá, una vez ésta ha sido aceptada por la aerolínea o su intermediario, hasta cuando sea cancelada por su beneficiario o hasta treinta (30) minutos antes de la iniciación del vuelo, en rutas nacionales y una (1) hora en rutas internacionales.

El incumplimiento por parte de la aerolínea de una reserva le acarreará multas hasta de cien (100) salarios mínimos y deberá indemnizar, de inmediato, al pasajero con una suma igual al cincuenta por ciento (50%) del valor del pasaje.

Artículo 38. Listas de espera. Las listas de espera consisten en una relación ordenada de personas a quienes la compañía promete transportar en reemplazo de los pasajeros que, teniendo reservado su derecho a ser transportados en un vuelo determinado, no se presenten al mostrador del terminal dentro de los términos previstos en el artículo anterior.

Esas listas podrán comenzar a elaborarse con veinticuatro (24) horas de anticipación, hasta el momento en que, conforme a los reglamentos oficiales o de la compañía, los pasajeros deban estar en la sala de espera para abordar la aeronave correspondiente.

Dichas listas deberán elaborarse sobre los formatos que para el efecto publique la Autoridad Aeronáutica y deberán llenarse en estricto orden cronológico con respecto al momento en que las personas soliciten su inclusión en ellas. La compañía deberá informar a los solicitantes el número que le correspondió en la lista.

En ese mismo orden deberán ser adjudicados los cupos en el vuelo respectivo, una vez éstos puedan ser adjudicados la compañía sin afectar el derecho de los reservantes, en armonía con lo regulado en el artículo anterior.

Artículo 39. Lista de pasajeros abordo. Las compañías aéreas deberán elaborar, por cada vuelo, una lista de los pasajeros que ingresen a la aeronave, tanto en el punto de partida inicial como en cualquiera de las escalas efectuadas. Una copia de esta lista deberá ser entregada al funcionario competente de la Auto-

ridad Aeronáutica en el aeropuerto respectivo máximo dentro de los 30 minutos siguientes al despegue o continuación del vuelo.

El incumplimiento de lo señalado en este artículo hará incurrir a la compañía respectiva en multas de hasta 100 salarios mínimos mensuales, por cada infracción.

PARTE III

Derecho de los pasajeros derivados de la responsabilidad civil de las compañías aéreas y de los administradores de la infraestructura aeronáutica.

CAPITULO I

Régimen legal de la responsabilidad.

Artículo 40. Ambito limitado de aplicación. Salvo los asuntos regulados en esta parte, la responsabilidad civil de las compañías aéreas de pasajeros se continuará rigiendo por las normas pertinentes de los Códigos Civil y de Comercio, las leyes nacionales y los tratados internacionales suscritos por el Gobierno colombiano.

Artículo 41. Prohibición de pactar en contrario. No podrán desconocerse ni modificarse en los contratos ninguna de las normas que en esta ley, en el Código de Comercio, en los demás códigos y leyes, en tratados públicos internacionales en actos administrativos, regulen la responsabilidad del transportador aéreo de pasajeros, salvo cuando dichos pactos amplíen los límites indemnizatorios, restrinjan las causales exonerativas, otorguen al pasajero facilidades procesales o probatorias, o, en general, produzcan como resultado un régimen más benigno para los pasajeros.

Artículo 42. Responsabilidad por incumplimiento, retardo e interrupciones. Toda compañía aérea es responsable de los daños causados a los pasajeros como consecuencia de la falta total de cumplimiento, del retardo o de las interrupciones diferentes a las previstas, salvo cuando dichas circunstancias no le sean en absoluto imputables, en razón a fuerza mayor o caso fortuito.

En consecuencia, cuando por alguna razón que le sea imputable, una compañía no logra transportar o hacer transportar a un pasajero, dentro de las tres (3) horas siguientes a la inicialmente prevista para la salida del vuelo, esta deberá suministrar a dicho pasajero alimentación normal, según la hora del día, y garantizarle la posibilidad de efectuar las comunicaciones que le resulten indispensables. Cuando pasado este mismo tiempo el pasajero manifieste su deseo de desistir del contrato, la compañía deberá devolverle el 100% del pasaje, cuando hubiere cumplido con las prestaciones a que se refiere este inciso, o deberá pagarle el 120% del valor de dicho pasaje, si al momento del desistimiento no había cumplido todo o parte de las prestaciones señaladas.

Cuando la demora, ocurrida en las mismas circunstancias que las descritas en el inciso anterior, supera las seis (6) horas contadas desde la inicialmente prevista, la aerolínea deberá suministrar la además de las prestaciones a que se refiere el inciso primero de este artículo, hospedaje adecuado, traslado de los pasajeros y sus equipajes del aeropuerto al hotel y viceversa, y artículos indispensables para la higiene y el aseo personal. Si pasado dicho tiempo el pasajero decide desistir del contrato, la compañía deberá devolverle el 100% del valor del pasaje, más una indemnización del cincuenta por ciento (50%) del valor del tiquete.

La devolución, en los porcentajes señalados en este artículo, deberá ser entregada a los pasajeros, en el mismo momento en que estos desistan de viajar.

El cumplimiento por parte de la aerolínea, de las obligaciones establecidas en este artículo la hará acreedora de multa de hasta cien (100) salarios mínimos, imponible por la autoridad aeronáutica.

El pasajero afectado podrá adicionalmente intentar cualquier reclamación judicial o extrajudicial con el fin de obtener el resarcimiento de cualquier otro perjuicio adicional, por concepto de daños emergentes o de lucro cesante, causado como consecuencia del incumplimiento, retardo o interrupción imprevista.

Artículo 43. Responsabilidad por incumplimiento, retardos e interrupciones imputables a los administradores de la infraestructura aeronáutica. Los administradores y demás personas que tienen a su cargo el manejo de los aeródromos y de la infraestructura aeronáutica en general, son responsables por los daños que causen a los pasajeros como consecuencia de la falta de prestación de los servicios a su cargo, o de la prestación retardada o incompleta, que cause incumplimientos, retardos o dificultades de diferente orden en la realización de los vuelos.

En tales eventos, tendrán esas personas frente a los pasajeros, la obligación de suministrar las mismas prestaciones que, según la duración del retardo o de la interrupción, se establecen en el artículo anterior a cargo de las compañías aéreas.

Cuando sea declarada responsable una entidad pública por los daños producidos estando dicha entidad a cargo de la administración de un aeródromo o de la infraestructura aeronáutica, el funcionario por cuyo dolo o culpa se haya generado tal responsabilidad, incurrirá en causal de destitución, y contra ello no podrá invocar su pertenencia a la carrera administrativa.

Artículo 44. Obligación de celebrar convenios. Las compañías aéreas de pasajeros y los administradores de los aeródromos y de la infraestructura aeroportuaria, con el fin de dar cumplimiento a las obligaciones a que se refiere el artículo anterior, deberán celebrar convenios con restaurantes, hoteles, empresas de transporte, almacenes y demás instituciones o establecimientos que sean del caso para el suministro de los bienes y servicios a que tienen derecho los pasajeros en los eventos de incumplimiento, retrasos o interrupciones imprevistas en los vuelos. Copia de tales convenios, debidamente perfeccionados deberá ser depositada ante la Autoridad Aeronáutica dentro de los tres meses siguientes a la entrada en vigencia de esta ley.

En el caso de los aeropuertos actualmente administrados por la Autoridad Aeronáutica, copia de los convenios celebrados por esta para dar cumplimiento en lo prescrito en este artículo, deberán ser depositadas en el plazo señalado ante el Consejo Superior de Aeronáutica Civil.

Artículo 45. Intervención de la autoridad Aeronáutica en caso de daños a los equipajes. Cualquier pasajero que, debido al estado en que se encuentren sus cajas, bultos, maletas o empaques al momento de recibir el equipaje, tengan razones para sospechar que los bienes allí contenidos han sufrido algún tipo de pérdida o avería, tiene derecho a exigir que tales objetos, antes de retirarlos, sean abiertos en presencia de un funcionario o delegado de la Autoridad Aeronáutica. Dicho funcionario certificará el estado en que dichos bienes se encuentran.

Será sancionado el funcionario que, injustificadamente, incumpla la función que en este artículo se le asigna.

Artículo 46. Indemnización de los perjuicios sufridos como consecuencia de la pérdida o avería del equipaje. En caso de pérdida o avería del equipaje que haya ocurrido durante el vuelo, o en tierra, estando o debiendo estar dicho equipaje bajo la custodia del transportador, el pasajero afectado deberá formular la reclamación respectiva en el momento mismo de recibir el equipaje, o por escrito de los cinco días hábiles siguientes.

Cumplido lo anterior, la compañía deberá pagar al pasajero perjudicado la indemnización que corresponda, calculada de la manera

como se indica en el inciso siguiente, dentro de los ocho días hábiles siguientes a la entrega de la reclamación por parte del pasajero. A partir del vencimiento de este plazo y hasta la fecha del pago, la compañía deberá reconocer intereses moratorios a la tasa máxima permitida por la ley.

El valor de la indemnización será el que resulte de multiplicar el peso de los equipajes perdidos o averiados, señalado en el respectivo boletín de equipajes, por el límite indemnizatorio prescrito en el artículo 1887 del Código de Comercio. En cuanto a los equipajes averiados o afectados por una pérdida parcial, la indemnización será proporcional a la parte del equipaje que ha resultado perdido o averiado.

Cuando la compañía aérea pretenda exonerarse de su responsabilidad, alegando, para el efecto, algunas de las causales establecidas en el artículo 1888 del Código de Comercio, deberá depositar, a órdenes de la Autoridad Aeronáutica Colombiana, el monto de la indemnización, calculada de acuerdo con las reglas establecidas en este artículo, dentro del mismo término consagrado para efectuar el pago directo al damnificado. La pérdida o avería serán investigadas, en un plazo máximo de ocho (8) días, por la autoridad aeronáutica, con el fin de determinar la responsabilidad. Establecida esta, la indemnización será entregada al pasajero o devuelta a la aerolínea.

Parágrafo 1º Lo prescrito en este artículo no impedirá adelantar las acciones judiciales que se estimen pertinentes, ni limitará la libertad del juez para apreciar los hechos y determinar la responsabilidad de la compañía.

Parágrafo 2º La no presentación oportuna de la reclamación, conforme a lo dispuesto en el inciso 1 de este artículo, impedirá a los damnificados formular, en adelante, cualquier reclamación extrajudicial contra el transportador y evitará considerar a éste, en mora del pago de la indemnización, todo lo cual se entenderá sin perjuicio de la facultad de demandar judicialmente a la compañía, en atención a lo dispuesto en el parágrafo anterior.

Artículo 47. **Solidaridad en caso de abordaje.** A partir del momento en que suceda un accidente o incidente y hasta cuando la autoridad encargada de su investigación profiera un fallo definitivo, o dicte el juez su sentencia, si esto ocurre primero, las compañías aéreas cuyas aeronaves hayan estado involucradas en un caso de abordaje se consideran, para efectos del cobro de las indemnizaciones, solidariamente responsables por los daños causados a los pasajeros transportados por una u otra, sin distinción, dentro de los límites previstos para el efecto por el Código de Comercio, sin perjuicio del derecho que conserva la que paga de repetir contra la otra u otras, en la parte que corresponda.

Proferido el fallo de la autoridad investigadora, cuando esto suceda antes de dictarse una sentencia judicial, la solidaridad a que se refiere el inciso anterior se mantendrá, a menos que dicho fallo señale a una de las aeronaves como causante exclusiva del abordaje. En ese caso las reclamaciones extrajudiciales sólo podrán ser dirigidas en adelante, contra la compañía explotadora de dicha aeronave.

Lo establecido en este artículo no limitará la facultad de los damnificados para demandar judicialmente a quienes consideren responsables, ni será óbice para que, adelantado un proceso, el juez de conocimiento determine la responsabilidad que a cada compañía le corresponde en la causación de los daños.

CAPITULO II

Accidentes de aviación.

Artículo 48. **Comunicación del accidente.** Corresponde a la Autoridad Aeronáutica y a la compañía involucrada comunicar pública-

mente la desaparición o accidente de la aeronave y la lista de pasajeros, tan pronto tengan conocimiento de que éste se haya producido.

Artículo 49. **Obligaciones de la compañía para con los pasajeros sobrevivientes.** Toda compañía, cuya aeronave haya sufrido un accidente tendrá, para con los pasajeros sobrevivientes, las siguientes obligaciones:

1. Rescatarlos de la manera más rápida y eficiente, conforme a los reglamentos que regulan los operativos de búsqueda y rescate.

2. Trasladarlos inmediatamente a hospitales, clínicas u otros establecimientos donde puedan recibir la atención médica requerida, y asumir todos los gastos hospitalarios, médicos y farmacéuticos que demande dicha atención.

3. Transportarlos o hacerlos transportar, sin costo para ellos, al sitio de partida del vuelo o al lugar de destino inicialmente previsto, a elección del respectivo pasajero o de sus allegados o familiares.

4. Facilitarles la realización de todas las comunicaciones que dichos pasajeros deban hacer, para informar a sus familiares, allegados o a cualquier otra persona la ocurrencia del accidente y de las demás circunstancias relacionadas con éste.

5. Comunicar el accidente a los familiares y allegados de las víctimas, en los términos del artículo anterior, y cumplir las demás obligaciones que en el artículo siguiente se refieren a dichos familiares y allegados.

6. Hacerse cargo de su hospedaje en el área del accidente hasta cuando éstos sean evacuados.

Artículo 50. **Obligaciones de la compañía para con los familiares y allegados de los pasajeros muertos o lesionados.** La compañía tendrá, para con los familiares y allegados de los pasajeros que hayan resultado muertos o heridos como consecuencia del accidente sufrido por alguna de sus aeronaves, fuera de lo establecido en el artículo 48 de esta ley, las siguientes obligaciones:

1. Transportar o hacer transportar al sitio del accidente, o al lugar más cercano a éste, en donde se estén coordinando los operativos de búsqueda y rescate, a dos familiares y allegados de la víctima, entre los cuales se dará prioridad al cónyuge, compañero o compañera permanente de la víctima.

2. Encargarse del hospedaje y sostenimiento de dichas personas dentro del área del accidente. Esta obligación se mantendrá mientras el pasajero herido o sus restos mortales permanezcan en dicha zona.

3. Transportar de regreso a los dos familiares o allegados, una vez vencido el término previsto en el numeral anterior.

4. Facilitar a dichas personas la realización de las comunicaciones que resulten necesarias.

5. Pagar, en el caso de los pasajeros fallecidos, los gastos funerarios.

6. Informar a los familiares y allegados que los soliciten sobre el desarrollo de la investigación, salvo lo que deba mantenerse en reserva de conformidad con el procedimiento establecido por la Autoridad Aeronáutica.

Artículo 51. **Cumplimiento estricto de las obligaciones.** Las obligaciones que en los artículos precedentes se consagran a cargo de las compañías aéreas, deberán ser cumplidas dentro del tiempo y forma establecidos en dichos artículos.

Artículo 52. **Parte de la indemnización.** El cumplimiento, por parte de las compañías aéreas, de las obligaciones previstas en este capítulo, no impide a los pasajeros o a cualquier otra persona que hubiera resultado damnificada con el accidente, reclamar la indemnización de los demás perjuicios que, con ocasión del accidente, hubieren sufrido. No obstante, el valor monetario de dichas prestaciones se contará como parte de la indemnización total que el transportador en caso de condena, deberá pagar a los damnificados.

Artículo 53. **Ámbito de aplicación.** Las estipulaciones fijadas en este capítulo obligan:

1. A las compañías aéreas nacionales, por los accidentes ocurridos dentro o fuera del país.

2. A las compañías aéreas extranjeras por los accidentes ocurridos en territorio colombiano, y por los ocurridos en territorio extranjero siempre que el contrato respectivo se hubiere celebrado en Colombia y el vuelo se haya originado en algún punto del territorio colombiano.

CAPITULO III

Aseguramiento de la responsabilidad.

Artículo 54. **Obligación de asegurar la responsabilidad civil.** Las compañías aéreas nacionales y extranjeras de pasajeros están obligadas a garantizar la responsabilidad civil a que se refieren los capítulos VI, VII y XII del Código de Comercio y los capítulos I y II de la Parte III de esta ley, mediante la contratación de un seguro de responsabilidad civil.

Artículo 55. **Determinación del valor mínimo asegurable.** El valor mínimo asegurable se determinará sobre la base de los límites máximos de responsabilidad previstos en las leyes nacionales o en los tratados internacionales, según el caso, y la capacidad total de pasajeros y carga de las respectivas aeronaves.

Los límites previstos en los convenios internacionales se utilizarán, tanto por las compañías nacionales como por las extranjeras, para asegurar la responsabilidad en las operaciones internacionales a las cuales se apliquen dichos convenios. En los demás casos se aplicarán los límites previstos en el Código de Comercio Colombiano.

Parágrafo. Las autoridades aeronáuticas no podrán autorizar la operación de las aerolíneas que no cumplan los requisitos fijados en el presente artículo.

Artículo 56. **Aseguramiento de la responsabilidad civil de los administradores de la infraestructura aeronáutica.** Los administradores de la infraestructura aeronáutica deben asegurar la responsabilidad civil en que puedan incurrir, de conformidad con los artículos 1817 del Código de Comercio y 43 de esta ley.

PART E IV

Disposiciones varias.

Artículo 57. **Registro de accidentalidad.** La Aeronáutica Civil estará obligada a llevar un registro de accidentalidad. En él se incluirán los reportes de casi-accidentes y de accidentes que se presenten. Los comandantes de las aeronaves y en su defecto los representantes de las aerolíneas, estarán obligados a presentar un informe detallado de todos los incidentes, en un formato que producirá la Aeronáutica Civil.

El incumplimiento de la anterior obligación hará incurso al piloto en causal de suspensión de su licencia y a la aerolínea, de su licencia de operación.

Anualmente, la Aeronáutica Civil producirá un informe acerca de los incidentes presentados durante el último año. Este, así como el Informe de Cumplimiento, de que trata el Manual de Reglamentos Aéreos, deberán ser dados a conocer a la opinión pública a través de los medios de comunicación.

Artículo 58. **Proyecto de presupuesto anual.** El ante proyecto de presupuesto anual, que la Autoridad Aeronáutica presente al Departamento Nacional de Planeación, deberá haber sido aprobado por el Consejo de Seguridad Aérea de la Aeronáutica Civil.

Artículo 59. Modifícase el artículo 37 del Decreto 2332 de 1977, que quedará así:

Composición del Consejo Superior de Aeronáutica Civil. El Consejo Superior de Aeronáutica Civil estará integrado por:

1. El Ministro de Transporte o su delegado, quien lo presidirá.

2. El Ministro de Comunicaciones o su delegado.

3. El Director General de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil, o de la entidad que en futuro haga sus veces.

4. El Comandante de la Fuerza Aérea Colombiana o su delegado.

5. Un representante nominado por la Asociación de Pasajeros Aéreos de Colombia, APAC.

Artículo 60. Modifícase el artículo 39 del Decreto 2332 de 1977, que quedará así:

Composición del Consejo de Seguridad Aeronáutica. El Consejo de Seguridad Aeronáutica estará integrado por:

1. Un representante nominado por la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil o por la entidad que en el futuro haga sus veces.

2. Un representante nominado por la Fuerza Aérea Colombiana.

3. Un representante nominado por la Asociación Colombiana de Aviadores Civiles, ACDAC.

4. Un representante nominado por la Asociación Colombiana de Controladores de Tráfico Aéreo, ACDETA.

5. Un representante nominado por la Asociación de Aerolíneas Nacionales, ATAC.

6. Un representante nominado por la Asociación de Líneas Aéreas Internacionales en Colombia, ALAICO.

7. Un representante nominado por la Asociación de Pasajeros Aéreos de Colombia, APAC.

8. Un representante nominado por el Consejo de Usuarios del Transporte Marítimo y Aéreo, CUTMA.

Artículo 61. **Agremiación privada de los usuarios.** Inmediatamente entre en vigencia esta ley, la autoridad aeronáutica reconocerá a la Asociación de Pasajeros Aéreos Colombia, APAC, como entidad privada, de carácter democrático, sin ánimo de lucro, cuyo objeto es velar por los derechos e intereses de los pasajeros aéreos y del público en general como potencial usuario de los servicios aéreos.

Artículo 62. **Funciones y facultades de representación judicial y extrajudicial.** La entidad reconocida de conformidad con el artículo anterior, podrá formular las solicitudes y presentar las protestas y reclamos que juzgue necesarios, ante las autoridades respectivas o ante los explotadores de cualquier actividad considerada como de aeronáutica civil, siempre que con ello busque el mejoramiento de las condiciones de seguridad, comodidad, sanidad y eficiencia de los servicios prestados a los pasajeros en general.

Podrá además representar judicial o extrajudicialmente a sus afiliados por reclamaciones que éstos tengan contra las autoridades respectivas o contra cualquier persona que desarrolle actividades de aeronáutica civil, y a grupos determinados de pasajeros respecto de esos mismos asuntos, aunque no sean afiliados, en el evento de reclamaciones colectivas.

Igualmente, tendrá dicha agremiación legitimación para adelantar acciones populares y colectivas de las previstas en el Código Civil y en el artículo 88 de la Constitución Nacional, cuando dichas acciones traten de prevenir o de resarcir perjuicios que puedan afectar a pasajeros indeterminados, o de defender intereses colectivos de esos mismos pasajeros, siempre que unos y otros estén relacionadas con la ejecución de alguna de las actividades catalogadas como de aeronáutica civil.

Parágrafo. Para los efectos de este artículo se entiende por reclamación colectiva aquella que proviene de un número de pasajeros por vuelo igual o superior a veinte, o un número de pasajeros que constituya por lo menos el 20% del total de pasajeros transportados o por transportar en determinado vuelo.

Artículo 63. **Presencia de la Asociación de Pasajeros en los aeródromos.** La Autoridad Aeronáutica permitirá y facilitará, en forma gratuita, a la Asociación de Pasajeros a que se refiere el artículo 59 de esta ley, el montaje de oficinas en todos los aeródromos públicos del país para el desempeño eficaz de sus funciones.

El cumplimiento de este artículo será verificado por la Comisión Transitoria mencionada en el artículo 66 de esta ley.

Artículo 64. **Representación de la Autoridad Aeronáutica en los aeródromos.** La Autoridad Aeronáutica deberá mantener en todos los aeródromos del país una oficina que permanecerá abierta 24 horas al día, con representantes o delegados de dicha autoridad, suficientemente facultados para resolver, allí mismo y de forma inmediata, los conflictos que resulten entre los pasajeros y las compañías, o entre éstos y los explotadores de la infraestructura aeronáutica, y para tomar las medidas que sean del caso contra unas u otros en defensa de los derechos de los pasajeros.

Especialmente estarán facultados los funcionarios en mención para definir los asuntos a que se refieren el Capítulo II de la Parte III y los artículos 42, 43, 45, 46 de esta ley.

El cumplimiento de lo mandado en este artículo será verificado por la Comisión a que se refiere el artículo 66 de esta ley, con las consecuencias que allá se prevén.

Artículo 65. **Recomendaciones internacionales.** Las recomendaciones que organismos multilaterales, públicos o privados, tales como la OACI y otros, hagan en materia de seguridad, sanidad y comodidad para los pasajeros aéreos, serán de obligatorio cumplimiento una vez éstas hayan sido aprobadas y publicadas por el respectivo organismo. Corresponde a la Autoridad Aeronáutica Nacional la difusión inmediata de tales normas a todas las personas y entidades involucradas en las operaciones aéreas.

Tales recomendaciones obligan no sólo a las autoridades nacionales, sino además a las compañías aéreas y a todas las demás personas, públicas y privadas, involucradas en cualquiera de las actividades a que dichas recomendaciones se refieran.

Parágrafo. Las autoridades aeronáuticas estarán obligadas a atender las recomendaciones formuladas por IFALPA, en un plazo máximo de noventa (90) días.

Artículo 66. **Obligación de constituir una reserva.** Con el fin de salvaguardar los derechos de los pasajeros, especialmente aquellas originadas como consecuencia de la responsabilidad civil en que puedan incurrir las compañías aéreas y los administradores de la infraestructura aeronáutica, y para proteger suficientemente la estabilidad económica de unas y otros en el caso de un accidente catastrófico, cuyos daños no alcancen a ser cubiertos por los respectivos seguros, quedan obligadas, dichas personas y entidades, a constituir una reserva patrimonial, cuyo monto y plazos de constitución determinará la Autoridad Aeronáutica.

Esta obligación no cobija a las entidades públicas que prestan directamente el servicio de transporte público aéreo de pasajeros, o que tienen a su cargo la administración de los aeródromos, con excepción de las empresas industriales y comerciales del Estado y de las sociedades de capital público o mixto.

Las compañías aéreas extranjeras que, conforme a la legislación de su respectivo país, no estén obligadas a constituir una reserva equivalente a la establecida en este artículo, podrán, en sustitución de aquella para completar su monto, constituir en Colombia una sucursal en la que mantengan la reserva señalada, efectuar un depósito en dinero o en valores negociables, constituir un fideicomiso u otorgar otra garantía semejante, a satisfacción de la Autoridad Aeronáutica Colombiana, de forma que con ella se asegure la consecución de los fines buscados en este ar-

tículo y no se rompa el equilibrio económico-financiero con las compañías aéreas nacionales.

Otórgase un plazo de dos meses a la Autoridad Aeronáutica para determinar el monto y el modo de constituir la reserva de que trata este artículo. El incumplimiento de esta obligación, o su retardo harán incurrir en causal de mala conducta al Director General de la Autoridad Aeronáutica y a los funcionarios encargados de esa labor.

Artículo 67. **Comisión transitoria.** Créase una comisión transitoria, conformada de la manera como se indica en el artículo siguiente, que tendrá, por un término de seis meses contados a partir de su conformación, las siguientes funciones y facultades:

1. Efectuar una inspección sobre todos los aeródromos públicos del país y sobre las instalaciones y equipos dedicados a la aeronavegación. Así mismo verificar el cumplimiento de las normas internacionales expedidas por la OACI sobre el personal aeronáutico.

2. Presentar un informe evaluativo sobre el estado y las condiciones de todos los aeródromos públicos del país y de la infraestructura aeronáutica en general, especialmente en lo atinente a la seguridad, sanidad, comodidad y eficiencia de las operaciones.

3. Verificar el cumplimiento de las obligaciones impuestas en esta ley a los administradores de los aeródromos y a la Autoridad Aeronáutica.

4. Ordenar, de manera preventiva, la suspensión de operaciones en cualquier aeródromo público del país, cuando así lo exijan las condiciones de sanidad o de seguridad en el respectivo aeródromo.

5. Ordenar a los administradores de los aeródromos o a la Autoridad Aeronáutica, según el caso, la adopción de medidas y correctivos, la adquisición de equipos o la ejecución de obras que sean del caso, y señalar términos perentorios para esos efectos.

6. Ordenar el cierre definitivo o la suspensión de cualquier aeródromo público del país.

7. Señalar las personas o entidades responsables del estado actual de la aeronavegación y de la infraestructura aeronáutica en el país, y acusarlas, cuando exista mérito para ello, ante las autoridades competentes.

8. Darse su propia reglamento interno.

Parágrafo 1º La comisión a que se refiere este artículo deberá tener en cuenta, fuera de las normas legales y reglamentarias que rigen en el país, las disposiciones, estudios y recomendaciones provenientes de organismos multilaterales en materia de aviación, así como las normas técnicas sobre aeronavegación que sean de general aplicación en todos los países.

Parágrafo 2º La competencia de la Autoridad Aeronáutica, respecto de aquellas funciones que, en virtud de esta ley, han sido asignadas a la Comisión Transitoria, quedará suspendida mientras la mencionada Comisión se encuentre en ejercicio de sus funciones.

Artículo 68. **Composición de la comisión transitoria.** La comisión transitoria a que se refiere el artículo anterior dentro de la siguiente composición:

1. Un miembro nominado por la Comisión Sexta del Senado de la República.

2. Un miembro nominado por la Comisión Sexta de la Cámara de Representantes.

3. Un miembro nombrado nominado por el Presidente de la República.

4. El Ministro de Transporte o su delegado.

5. El Comandante de la Fuerza Aérea Colombiana o su delegado.

6. Un miembro nominado por la Asociación Colombiana de Aviadores Civiles, ACDAC.

7. Un miembro nominado por la Asociación de Transportadores Aéreos Colombianos, ATAC.

8. Un miembro nominado por la Asociación de Líneas Aéreas Internacionales en Colombia, ALAICO.

9. Un miembro nominado por la Asociación de Pasajeros Aéreos de Colombia, APAC.

10. Un miembro nominado por el Consejo de Usuarios del Transporte Marítimo y Aéreo, CUTMA.

Artículo 69. Posibilidad de entregar la administración de los aeródromos. El Estado colombiano y las demás entidades públicas que actualmente tienen a su cargo la administración de aeródromos públicos, podrán celebrar contratos con personas jurídicas de capital público, privado o mixto, con el fin de delegar en ellas la administración de los aeropuertos respectivos por un término definido.

No obstante, las funciones de inspección, vigilancia, control y regulación de las actividades de aeronáutica civil seguirán siendo ejercidas directamente por el Estado a través de la Autoridad Aeronáutica.

Artículo 70. Autorizaciones al Gobierno Nacional. Autorízase al Gobierno Nacional para hacer las apropiaciones presupuestales y celebrar los contratos necesarios para el desarrollo y cumplimiento de esta ley.

Artículo 71. Carácter de orden público. Las normas de esta ley tienen carácter de orden público, y en consecuencia son inmodificables por convenciones privadas, con la salvedad señalada en el artículo 41 de esta ley.

Lo anterior no impedirá que voluntariamente se estipulen en favor de los pasajeros, derechos diferentes de los consagrados en esta ley o condiciones superiores a las previstas en ella.

Artículo 72. Derogaciones y modificaciones. Las normas de esta ley derogan y modifican, dentro del marco de su objeto señalado en el artículo primero, las demás normas, ubicadas en leyes o en actas administrativas, que le sean contrarias, en todo o parte.

En especial, quedan derogados los artículos 1877, 1882, inciso 19, y 1885 del Código de Comercio.

Presentada a consideración del Senado por el Senador Eduardo Pizano de Narváez.

Eduardo Pizano de Narváez
Senador.

Santafé de Bogotá, D. C., mayo 25 de 1993.

EXPOSICION DE MOTIVOS

Consideraciones generales.

La igualdad de las personas ante la ley, como una consideración de tipo puramente formal y nominal, dejó de ser, hace mucho tiempo, la preocupación fundamental del derecho. Esa preocupación ha sido reemplazada, hoy en día, por la necesidad de obtener una igualdad real en el campo económico y social, ante las evidentes desigualdades que, de hecho, produce el desenvolvimiento de las diferentes actividades en el seno de la sociedad. La búsqueda de esa igualdad puede verse reflejada en una aparente desigualdad jurídica. Tal es el caso del derecho laboral, que, sobre la base de un desequilibrio real, y en la búsqueda de una igualdad, también en el plano de la realidad, en las relaciones entre empleados y empleadores, contiene un régimen protector y claramente favorable para los primeros. Dentro de ese mismo marco se ubica esta ley, así como, en general todas las leyes de protección a los consumidores. Para nadie es desconocido que, en el desempeño de cualquier actividad económica, y la actividad del transporte aéreo no es la excepción, aquellas empresas que ofrecen ciertos bienes o servicios que resultan indispensables para el público, y que han logrado tener una infraestructura, un patrimonio y una especialización técnica y administrativa importantes, son susceptibles de incurrir, y frecuentemente lo hacen, en abusos y manipulaciones con las personas que se ven obligadas a utilizar los servicios que ellas ofrecen.

Esa situación es todavía más crítica y patente dentro de un mercado restringido, cerrado a la competencia, excesivamente con-

trolada por el Estado, o en el que participan pocos agentes en posibilidad de competir, como sigue siendo aún el caso colombiano. Por esto, el objetivo principal de esta ley es defender y promover los derechos de los usuarios del transporte aéreo de pasajeros en lo que concierne a su seguridad y comodidad, a la sanidad y eficiencia como se desarrollen las operaciones, al tiempo que impulsar la ampliación y depuración de la competencia entre las compañías aéreas.

La ley está dividida en cuatro partes, fuera de una parte preliminar. Las tres primeras partes se ha establecido sobre la base de los tres momentos diferentes en que se pueden encontrar las personas con respecto a la realización del transporte aéreo. En primer lugar, está la situación de todas las personas que, sin haber celebrado aún un contrato de transporte, son potenciales usuarios de los servicios aéreos y están, por tanto, en disposición de contratar con alguna compañía en determinado momento. En segundo lugar, se encuentran aquellas personas que, contractualmente, han adquirido ya el derecho a ser transportadas, junto con sus equipajes, por una compañía, y que, por tanto, pueden denominarse en propiedad "pasajeros".

Por último, está la situación irregular en que una compañía, habiendo adquirido la obligación de transportar a ciertas personas y equipajes en determinadas condiciones, no los transporta, o los transporta de forma retardada, incompleta o deficiente, incurriendo de esta manera en responsabilidad civil frente a los pasajeros, sus familiares o allegados. Finalmente, la cuarta y última parte contiene una serie de normas de diversa índole que, benefician por igual a los pasajeros actuales y a los potenciales y que buscan, genéricamente para los pasajeros, el mejoramiento de los servicios aeronáuticos.

PARTE PRIMERA

Derechos del público.

Todas las personas hemos sido o seremos, por gusto o por necesidad, usuarios del transporte aéreo de pasajeros. Por ello, esta parte va dirigida al público en general, dentro del cual cada persona es un pasajero potencial.

El público, con respecto al servicio del transporte aéreo, no sólo tiene derechos frente a las aerolíneas, sino que también las tiene, y muy importantes, frente a los administradores de la infraestructura aeronáutica.

El público tiene derecho a escoger, a la hora de contratar el servicio, la mejor entre diversas opciones en materia de tarifas, horarios, itinerarios, servicios, accesorias, etc. Las situaciones monopolísticas u oligopólicas de mercado, sólo van en desmedro de sus intereses. Por ello, y en defensa de su libertad de elección, es que resulta indispensable fomentar y ampliar la competencia entre las compañías. Sin embargo, esta competencia debe basarse en el suministro al público de una información clara, precisa y veraz, que le otorgue un sustento suficiente para que cada cual adopte la decisión que más le convenga. Por todo ello la ley, en esta parte, se preocupa al tiempo que por fomentar la libre competencia, por velar para que la información dada al público sea lo más fiel y exacta posible, en cuanto a la situación de cada compañía y las condiciones que cada una ofrezca.

También para motivar la competencia y para que de esta obtenga el público un beneficio económico, se propone en la ley un cambio al mecanismo empleado para que las tarifas entren en vigencia.

Actualmente se requiere que las tarifas sean aprobadas previamente por la Autoridad Aeronáutica y se sanciona a la compañía que, sin dicha aprobación, cobre una tarifa diferente. El procedimiento que se pretende establecer implica que tal aprobación se suprime, y en su reemplazo, las tarifas que la compañía

respectiva informe a la Autoridad Aeronáutica entran en vigencia automáticamente, después de cierto término, dentro del cual la Autoridad Aeronáutica puede objetar la tarifa, y de su anuncio publicitario. De todas formas se definen unos parámetros mínimos que debe respetar la tarifa, tales como la suficiencia con relación a los costos que implique la operación, con el fin de evitar prácticas desleales o peligrosos en materia comercial por parte de las compañías.

En esta misma sección de la ley se consagran los derechos de los pasajeros en los terminales aéreos, frente a las personas que actualmente, o en el futuro, estén encargadas de su administración.

La actividad del transporte aéreo y todas las actividades que le son conexas, dada su importancia tan grande en un país como el nuestro, que no está dotado de otros medios eficientes y rápidos de transporte masivo, se declaran como servicio público esencial, para los efectos del artículo 56 de la Constitución Nacional.

PARTE SEGUNDA

Derechos de los pasajeros.

Esta parte tiene varias orientaciones diferentes. De un lado, se trata de armonizar nuestra legislación con la normatividad internacional aplicable a Colombia en materia de transporte de pasajeros. En este sentido, la ley sigue en algunos aspectos, tales como la obligación de expedir billete de pasaje y boletín de equipajes, y los requisitos que deben contener tales documentos, las reglas consagradas en algunos convenios internacionales, pero fundamentalmente en la Convención de Varsovia de 1929, modificada en la Haya en 1955. De otro lado, se trata de reglamentar cuestiones y aspectos de las relaciones aerolíneas-pasajeros, que, no obstante su frecuente ocurrencia en la práctica y su uso cotidiano, no se encuentran reguladas en la actualidad, lo cual genera, en numerosas ocasiones, confusiones, abuso por parte de las compañías o inseguridad entre el público, acerca de sus derechos.

Dentro de esta última orientación se ubican los artículos que, en esta ley, se refieren a la posibilidad de postergar el viaje, a las reservas, el desistimiento por parte de los pasajeros, la lista de espera, etc. Además se hace énfasis en lo que concierne al transporte de los equipajes, con el fin de prevenir los constantes problemas que deben soportar los pasajeros a este respecto. De esta forma, se consagra claramente el derecho que tienen los pasajeros a que su equipaje sea transportado con ellos en su totalidad, la prelación que tiene el equipaje, en los aviones de pasajeros, sobre la carga y los demás bienes que sean transportados, la obligación, a cargo de las compañías, de tomar, en el transporte de equipajes de condiciones especiales, los cuidados y las medidas que resulten necesarios para preservar la integridad de tales objetos, y se señalan los requisitos y el procedimiento que debe seguirse para el reclamo del equipaje por los pasajeros, luego de su arribo. Se establecen además ciertos derechos atinentes a la seguridad, sanidad y comodidad de los pasajeros durante los vuelos, y en tal virtud, se consagran normas tales como aquella que se refiere a las condiciones especiales en el transporte de enfermos, niños y ancianos, o aquella otra que contiene restricciones y prohibiciones para los fumadores.

PARTE TERCERA

Responsabilidad civil.

Esta parte se encuentra dividida en tres capítulos: el primero, destinado a introducir algunas variaciones al régimen de la responsabilidad civil previsto en el Código de Comercio; otra, referente a los accidentes de aviación, y el último, relativo al aseguramiento de la responsabilidad. El primer capítulo

gira sobre la premisa de mantener el régimen de la responsabilidad civil tal como éste se encuentra establecido en el Código de Comercio. Sobre dicha base se han introducido algunas adiciones y modificaciones a dicho régimen, que se han juzgado necesarias. Entre estas normas se destacan dos: la primera se refiere a la responsabilidad de las compañías y de los administradores de la infraestructura aeronáutica por los daños ocasionados a los pasajeros como consecuencia del incumplimiento, retardo o interrupción de los vuelos. En tales eventos, es obligación de las compañías hacerse cargo de la alimentación, hospedaje, traslado y suministro de elementos básicos a los pasajeros, de acuerdo al tiempo que dure el retardo o la interrupción; lo cual deben cumplir aquellas mediante la suscripción de contratos con entidades o establecimientos encargados de la prestación de tales servicios, de tal modo que el suministro de dichos bienes y servicios a los pasajeros resulte inmediato y eficaz. La segunda norma regula la responsabilidad de las compañías aéreas por la pérdida o avería de los equipajes. Además de que ratifica tal responsabilidad, que ya estaba consagrada en el Código de Comercio, establece un procedimiento ágil, seguro y completamente objetivo para indemnizar tales perjuicios. Este procedimiento se justifica, de una parte, por el régimen "cuasi-objetivo" de responsabilidad que, en estos eventos, el Código de Comercio, y de otra, por lo dispendioso y complicado que resulta para los pasajeros el cobro de tal indemnización dentro del régimen ordinario de la responsabilidad, particularmente por la dificultad de probar el valor de los perjuicios sufridos. Sin embargo para no vulnerar el derecho de defensa de la compañía, cuando ésta alegue en su favor alguna de las dos causales exonerativas previstas para estos eventos en el Código de Comercio, se dispone que, en tal hipótesis, pueda la compañía depositar provisionalmente el valor de la indemnización a órdenes de la Autoridad Aeronáutica, para que ésta decida acerca de la procedencia o no de dichas causales, todo lo cual se entenderá sin perjuicio de lo que consideren los jueces en la eventualidad de un proceso.

El capítulo segundo de esta parte regula un aspecto que, de la forma como lo hace esta ley, resulta innovador dentro de la normatividad colombiana aplicable a la actividad aeronáutica: nos referimos a los accidentes de aviación. En efecto, actualmente donde más se regula esta importante cuestión es en el Manual de Reglamentos Aeronáuticos, expedido por el entonces Departamento Administrativo de Aeronáutica Civil; sin embargo, tal reglamento está enfocado, en este punto, a señalar cuáles son las técnicas, los procedimientos y las reglas que deben seguir las autoridades competentes en la investigación de los accidentes e incidentes de aviación. En cambio la regulación que en esta ley se propone, que no reemplaza ni sustituye la anteriormente mencionada, está orientada a establecer cuáles son los derechos que, en caso de un accidente, tienen los pasajeros sobrevivientes, o los familiares o allegados de los pasajeros fallecidos, haciendo hincapié en el hecho de que las obligaciones correlativas a cargo de las compañías aéreas deben ser cumplidas por ellas de forma inmediata, una vez ocurrido el accidente, y estricta, sin que puedan postergar su cumplimiento o variar su objeto, por ejemplo pagando su equivalente en dinero; pues de esta forma desvirtuarían la finalidad que con dichas normas se busca, como es la de prestar una atención inmediata y de urgencia en el lugar de los hechos, dada la situación de emergencia.

El tercer capítulo contiene algunas variaciones, tratándose de transporte aéreo de pasajeros a las normas que el Código de Comercio consagra en materia de garantía de la responsabilidad. Se pueden resumir los

cambios introducidos en estos tres: 1. Se pasa de un sistema que permitía tres mecanismos de garantía, a otro en el que la contratación de un seguro de responsabilidad civil es el mecanismo exclusivo y obligatorio para garantizar la responsabilidad civil. Lo anterior, por ser éste del mecanismo que ofrece hoy más ventajas para los pasajeros y para las compañías. 2. Actualmente las compañías pueden asegurar las aeronaves con base en el 50% de su capacidad de pasajeros o de carga. Ahora, con esta ley, las compañías deberán contratar sus seguros, calculando su valor sobre el 100% de dicha capacidad. 3. Actualmente, dentro del Código de Comercio, se consagra la responsabilidad civil de los administradores de la infraestructura aeronáutica, a pesar de lo cual no se establece allí mismo, o en otra ley, ningún mecanismo que sea para ellos obligatorio, que permita garantizar su responsabilidad. Con esta ley se amplía a dichos administradores la obligación de contratar un seguro, también establecido a cargo de las compañías.

PARTE CUARTA

Disposiciones varias.

Como su nombre lo indica, esta parte contiene una serie de disposiciones que, si bien protegen el interés de los pasajeros en general, no puede ubicarse con certeza en ninguna de las otras partes en que se encuentra distribuida esta ley.

En primer lugar se busca dar a los pasajeros aéreos una importancia que hasta el momento no se les había reconocido y dotarlos, en consecuencia, de espacios suficientes y de instrumentos adecuados para que puedan ejercer ellos mismos la defensa de sus derechos e intereses.

En tal sentido, se establece para el Gobierno Nacional la obligación de reconocer una agremiación privada sin ánimo de lucro, que represente los derechos de los pasajeros frente a las autoridades y los explotadores de la infraestructura aeronáutica. Dicha agremiación; así reconocida, tendrá asiento en el Consejo Superior Aeronáutico; cuya composición, en tal virtud se reestructura, y en el Consejo de Seguridad Aeronáutica, cuya composición también se modifica por igual motivo. También formará parte la asociación de pasajeros de la Comisión Transitoria que en el artículo 64 se crea.

Dentro de esta misma concepción se ordena a la Autoridad Aeronáutica garantizar y facilitar a la asociación de pasajeros la instalación y funcionamiento de oficinas en todos los aeropuertos del país. Además, se le otorga la facultad de formular solicitudes, sugerencias o quejas ante las autoridades competentes o ante los explotadores de las actividades de aeronáutica civil. Lo anterior llega al extremo de poder representar judicial o extrajudicialmente a los pasajeros y de tener la legitimación suficiente para adelantar las acciones populares o colectivas que resulten pertinentes, empleando de esta forma las herramientas jurídicas suministradas por el Código Civil y, últimamente, por el artículo 88 de la Constitución Nacional. Con todas estas normas se persigue poner en armonía la regulación del transporte aéreo de pasajeros con el espíritu de las normas constitucionales que busca darle a los usuarios y consumidores plena participación en el control de la calidad de los bienes y servicios que le sean prestados, y en la vigilancia de las personas encargadas de su suministro.

Se plantea también la posibilidad, para el Estado colombiano y las entidades públicas que actualmente administran aeródromos públicos, de celebrar contratos para entregar la administración de los aeródromos que actualmente administran. Lo que se busca es, por un lado, mejorar la eficiencia en el manejo

de aquellos aeródromos que actualmente no ofrecen un buen nivel de eficiencia, dadas las conocidas trabas administrativas y presupuestales a que están sometidas las entidades públicas, y por el otro, superar dos funciones que en la actualidad están acumuladas en la misma autoridad, que actualmente es la Unidad Administrativa de Aeronáutica Civil, como son, de una parte, los de controlar, vigilar y regular el desenvolvimiento de las Autoridades Aeronáuticas, y, de la otra, la administración de la infraestructura aeronáutica. Esa indebida acumulación impide, hoy en día ejercer un real y efectivo control sobre los servicios prestados por los administradores de la infraestructura aeronáutica y, particularmente, de los aeropuertos.

Con el fin de ampliar y presionar el juego de la libre competencia dentro del mercado, se abre paso a la posibilidad de que las aerolíneas extranjeras operen las rutas nacionales; eso sí, sobre la base de convenios internacionales o de un tratamiento recíproco que ofrezca el país de la aerolínea, condiciones estas que pretenden evitar el otorgamiento de concesiones unilaterales a otros países, que resultan desproporcionadas en comparación con los beneficios que nuestra industria aeronáutica obtenga de dichos países.

Finalmente se crea una comisión transitoria en la que participarán todas las personas y sectores que juegan algún papel importante en la actividad del transporte aéreo de pasajeros en Colombia. Dicha comisión deberá realizar una inspección completa y minuciosa sobre todos los aeródromos públicos del país y formular, de una manera completa, sus conclusiones acerca del estado actual de la infraestructura aeronáutica en el país. Pero su papel no se queda en esa función, de hecho importante, sino que va más allá, con la posibilidad que se le otorga, de ordenar las obras a las adquisiciones que resulten necesarias, exigir la suspensión o cancelación de las operaciones, en cualquier aeropuerto, señalar a los responsables del estado actual de la infraestructura aeronáutica y acusarlas ante las autoridades competentes. Como puede verse, lo que quiere la ley es crear un organismo transitorio que, fuera de diagnosticar la situación actual de los aeródromos y demás instalaciones y equipos involucrados en la aeronavegación, adopte medidas concretas y eficaces, aun mediante el ejercicio de funciones públicas, como algunas que, en principio, corresponden legalmente a la Autoridad Aeronáutica, con miras a lograr que el país dé el primer paso, firme y tangible, para salir de esa situación de atraso y estancamiento de su infraestructura aeronáutica que le ha sido reconocida internacionalmente, y de esta forma ponernos al día, así sea de manera modesta, con el nivel y las exigencias que la aeronáutica moderna impone en todos los países del mundo.

Eduardo Pizano.

25/05/93.

SENADO DE LA REPUBLICA

SECRETARIA GENERAL - TRAMITACION DE LEYES

Santafé de Bogotá, D. C., julio 26 de 1993.

Señor Presidente:

Con el fin de que se proceda a repartir el Proyecto de ley número 19 de 1993, "por la cual se establecen los derechos y obligaciones de los pasajeros aéreos y de las aerolíneas y se dictan algunas disposiciones sobre la Autoridad Aeronáutica", me permito pasar a su Despacho el expediente de la mencionada iniciativa que fue presentada en el día de hoy ante Secretaría General. La materia de que trata el mencionado proyecto de ley es de competencia de la Comisión Sexta Constitucional Permanente.

El Secretario General del honorable Senado de la República,

Pedro Pumarejo Vega.

PRESIDENCIA DEL HONORABLE SENADO
DE LA REPUBLICA

26 de julio de 1993.

De conformidad con el informe de la Secretaría General, dése por repartido el Proyecto de ley de la referencia a la Comisión Sexta Constitucional Permanente, para lo cual se harán las anotaciones de rigor y se enviará copia del mismo a la Imprenta Nacional con el fin de que sea publicado en la Gaceta Legislativa del Congreso.

Cúmplase:

El Presidente del honorable Senado de la República,
JORGE RAMON ELIAS NADER

El Secretario General del honorable Senado de la República,

Pedro Pumarejo Vega.

PROYECTO DE LEY NUMERO 35 DE 1993

por la cual se crea un Sistema de Seguridad Social para el Artista Colombiano y se dictan otras disposiciones.

El Congreso de Colombia,

DECRETA:

Artículo 1º Créase el Sistema Nacional de Seguridad Social del Artista Colombiano con los siguientes fines:

a) Organizar, administrar y prestar en forma integral y eficiente todos los servicios necesarios para garantizar la seguridad social de los artistas colombianos;

b) Implementar y ejecutar los programas atinentes al cubrimiento de los riesgos que en lo biológico y en lo social afectan a los artistas colombianos en el desarrollo de su actividad;

c) Adelantar planes y programas de capacitación y asistencia mediante los cuales se estimule para el artista mejores condiciones de trabajo y mejores condiciones de vida para él y su núcleo familiar;

d) Crear o adecuar la infraestructura necesaria para la implementación del sistema; la administración del patrimonio y de los recursos económicos y financieros que la ley señale para el cabal cumplimiento de lo dispuesto en esta ley;

e) Garantizar el pago a los artistas de las pensiones de invalidez y vejez previo el lleno de los requisitos legales;

f) Garantizar a los familiares del artista fallecido el pago de un auxilio funerario;

g) Garantizar a los artistas desempleados el pago de un seguro temporal;

h) Garantizar mediante la prestación directa o la contratación con las entidades especializadas que sean del caso, los servicios de atención médica, hospitalización y suministro de drogas que requieren los artistas por cualquier tipo de enfermedad, dentro de un concepto integrado de seguridad social;

i) Garantizar el recaudo eficiente y oportuno de los recursos que la ley señale con destino a la seguridad social de los artistas;

j) Los demás que la ley le señale.

Artículo 2º Serán beneficiarios del Sistema de Seguridad Social del Artista Colombiano:

a) Todos los artistas de nacionalidad colombiana que cumplan con los requisitos que las normas reglamentarias del Sistema señalen y que se afilien y coticen al mismo;

b) En forma extensiva y en las condiciones que las normas reglamentarias señalen también serán beneficiarios la esposa (o), compañera(o) permanente y los hijos menores de 14 años o mayores de esta edad no emancipados que dependan económicamente del afiliado cotizante; pero sólo podrán ser beneficiarios en materia de cuidado y promoción de la salud y de las asignaciones familiares si éstas llegaren a constituirse.

Artículo 3º Todo artista afiliado deberá ser cubierto por el Sistema como mínimo en los siguientes riesgos:

a) Enfermedad no profesional y maternidad;

b) Accidente de trabajo y enfermedades profesionales;

c) Pensión por invalidez, vejez;

d) Seguro temporal de desempleo.

Artículo 4º El Sistema de Seguridad Social del Artista Colombiano estará adscrito al Ministerio de Trabajo y Seguridad Social, pero funcionará con autonomía administrativa, y sus recursos serán administrados en forma independiente por las instituciones que la ley determine.

Artículo 5º El Sistema estará orientado en sus políticas generales por un Consejo Directivo, integrado por:

a) El Ministro de Trabajo o su delegado, quien lo presidirá;

b) El Ministro de Educación o su delegado;

c) Dos delegados de los empresarios del espectáculo y de las artes, designados por el Presidente de la República de las listas que para el efecto le enviarán Cotelco, Anato, Asomedios y Fenalco;

d) Tres delegados de los artistas elegidos en Asamblea General de Afiliados al Sistema.

Parágrafo. Los delegados señalados en los literales c) y d) tendrán sus respectivos suplentes que serán designados o elegidos en las mismas condiciones que los principales, y su período será de dos años, y podrán ser reelegidos.

Para efectos de la integración del primer Consejo Directivo, el Presidente de la República podrá designar libremente los delegados de los artistas.

Artículo 6º Los recursos necesarios para la implementación y funcionamiento del Sistema serán recaudados por los siguientes conceptos:

a) Un aporte anual del Gobierno Nacional equivalente al valor de las cotizaciones pagadas por los artistas;

b) Un aporte equivalente al 5% del valor de los contratos de prestación de servicios artísticos o compraventa de obras artísticas que se realicen en el país a cargo de la persona o empresa contratante o compradora;

c) Las cuotas de afiliación y cotizaciones que paguen los artistas afiliados, los que no podrán ser superiores a los valores que se cotizan en los sistemas del ISS y de las Cajas de Previsión;

d) Los aportes o donaciones nacionales o extranjeros que sean realizados para tal fin;

e) Los valores que se obtengan por conceptos de sanciones o multas por violación o incumplimiento de las obligaciones para con el Sistema y según la reglamentación que fuere expedida para el efecto.

Artículo 7º Los gastos de administración del Sistema no podrán ser superiores al 8% de los ingresos anuales.

Artículo 8º En las inversiones financieras que se efectúen con los recursos del Sistema deberán primar los criterios de seguridad y liquidez sobre el de rentabilidad.

Artículo 9º Los fines del Sistema son de servicio social y no de lucro, por lo tanto sus recursos y su administración deberán estar orientados a tal fin.

Artículo 10. La vigilancia de la gestión fiscal corresponde efectuarla a la Contraloría General de la Nación, sin perjuicio del control interno de las operaciones que podrá contratarse con una firma especializada.

Artículo 11. Autorízase al Presidente de la República, por el término de seis meses para determinar y establecer la estructura administrativa que requiera el funcionamiento del Sistema, dictar las disposiciones pertinentes, y efectuar los traslados presupuestales que sean necesarios.

Artículo 12. La presente ley rige a partir de la fecha de su publicación y deroga las normas que le sean contrarias.

Vera Grabe
Senadora.

EXPOSICION DE MOTIVOS

Todos sabemos el significado que el arte tiene en nuestra sociedad, para nuestro desarrollo cultural, nuestra convivencia, nuestra formación humana, intelectual y espiritual, y la proyección como Nación en el reencuentro de nuestra propia identidad.

Tratemos de imaginarnos por un momento un sólo día de nuestra vida y nuestro país sin arte. Sin música y poesía, con paredes vacías de diseño y pintura, sin monumentos y esculturas donde poder recrear la vista y la imaginación, sin baile ni humor, sin cine, telenovelas y teatro, sin festejos y festivales... Es difícil de imaginar, pero sobre todo sería invivible: una vida carente de color, sonido, alegría, armonía, expresión, fantasía y sueños. Porque el arte, mucho más que un lujo, es una necesidad cotidiana para nuestra existencia, un alimento diario para nuestro espíritu, nuestra razón y nuestros sentidos, un lenguaje único y universal que enaltece, comunica y une a los seres humanos más allá de sus diferencias y fronteras.

Pensemos entonces en quienes lo hacen posible, en toda la rica variedad de sus expresiones plásticas, visuales, la danza, musicales, escénicas y literarias. Pensemos en los hombres y mujeres dotados de sensibilidad, imaginación y creatividad, pero sobre todo de trabajo, tenacidad y decisión para persistir en el derecho a la creatividad para entregar lo mejor de sí mismos a la sociedad. Quienes a pesar de la falta de apoyo por parte del Estado, la carencia de espacios y canales de expresión, producen, crean e interpretan. Muchos intentan abrirse campo, y algunos, después de mucho esfuerzo o por un golpe de suerte, logran surgir y son acariciados por la fama. Para algunos eso significa mejorar sus condiciones de vida y poder producir, para otros un simple reconocimiento sin mayores efectos sobre su propio bienestar. Sabemos que su gloria es efímera, porque sus trabajos muchas veces carecen de estabilidad y están sujetos al vaivén del gusto, de la moda, de las leyes del mercado, del veto y de su propia salud. La gente los aplaude, los admira y quiere, pero ellos pueden, como realmente sucede, pasan a sobrevivir o a morir en el abandono, mientras su obra sigue produciendo para otros, mientras el público sigue cantando y bailando sus creaciones, leyendo sus libros, viendo sus obras y soñando sus sueños.

Es conocida la historia de tantos trabajadores del arte que han muerto en soledad y aislamiento, cuya obra los sobrevive y es festejada y aplaudida luego, sin que ellos hayan podido disfrutar en vida siquiera algo de ese reconocimiento tardío. Y desconocida es la historia de tantos que nunca, o de manera muy limitada, encuentran la oportunidad de dar a conocer su trabajo de brindar su destreza, pero quienes son fieles a su vocación de crear e interpretar, a su amor al arte.

En abierto contraste con su popularidad, con la utilización y promoción de su talento y prestigio, a pesar de la vigencia de su obra, éste es uno de los sectores más desprotegidos de nuestra sociedad. De las obras nos acordamos, de las condiciones en que viven sus autores e intérpretes sólo cuando llegan a situaciones extremas o cuando, en virtud de ellas, se levantan voces de reclamo y solicitando auxilio.

Queremos dejar atrás la cadena de las indolencias y los lamentos. Nuestra sociedad y el propio gremio de los artistas no sólo debe responder cuando oyen historias de abandono, de accidentes, muerte y enfermedad o cuando surgen las campañas de solidaridad. Ellos deben dejar de ser mercancía de lujo, artículos de prestigio (de los cuales se benefician productores, comercializadores, difusores, ciudadanos y Estado). Ellos requieren más que aplausos pasajeros, sentimientos de caridad y compasión, merecen espacios de

expresión y gestión, reconocimiento de su trabajo y de la necesidad de unas condiciones de seguridad básicas para vivir dignamente.

En Colombia hace falta forjar una real conciencia del lugar que ocupa la cultura, y dentro de ella el arte, en nuestro camino hacia la paz, la democracia, la identidad nacional y una ética civil. Hacen falta políticas estatales de promoción, defensa, apoyo y educación cultural, que no estén sujetas a los cambios y la importancia que cada Gobierno le dé al cumplimiento con este derecho básico del pueblo.

Es necesario trabajar toda una legislación en este sentido, que marque perspectivas, pautas y certezas. Pero queremos comenzar, por lo menos, por las condiciones sociales que debemos reconocerle a quienes son artífices del desarrollo cultural, forjadores del arte. Por eso ponemos a consideración del país y del Congreso una propuesta, la cual con la participación del Estado, de la empresa y de los propios artistas, avance en garantizarles una reivindicación tan sentida como es la seguridad social. Es una propuesta que busca incorporar a los diversos sectores que tienen que ver con la producción y promoción artística en todas sus expresiones, y obviamente, demanda que ellos también asuman la parte que les corresponde, como sujetos activos que son, respetando obviamente las particularidades de su trabajo, la inestabilidad que rodea su actividad y las condiciones en las cuales se desempeña. Creemos necesario superar la idea de considerar al artista un ser marginal que, de manera paternalista y pasiva, debe ser protegido. Lo que se requiere es un **reconocimiento** de su trabajo, en su especialidad, así como las responsabilidades que respecto a la actividad creativa y artística le cabe a todos quienes la ejercen y se benefician de ella.

Es este entonces un simple acto de justicia frente a quienes todos los días, de la manera más armónica, bella y creativa, están presentes en nuestras vidas, nos hacen sentir más humanos al evocar y convocar nuestros sentidos y mejores sentimientos.

Es un homenaje a todos aquellos artistas ausentes que siguen viviendo a través de su obra. A quienes viven o mueren en el desamparo. A quienes de ellos han luchado y siguen luchando por su gente. Y, en fin, a todos aquellos que nos han regalado su canto, su cuadro, su imagen, su historia, su danza, su ritmo, su sinfonía, su palabra, su escultura, su gesto, su faena, su alegría y su sentir, a cambio de nuestro aplauso, nuestra sonrisa y nuestra emoción.

Esperamos encontrar en el Congreso, por parte del Gobierno, de los medios de comunicación, de los gremios y empresarios, de los mismos artistas y de todos los colombianos el apoyo necesario para que el drama, o mejor, la tragedia, de tantos artistas colombianos, pase a ser un asunto de la ficción. Y que este proyecto, muchas veces impulsando e intentado, tenga alguna vez un final feliz.

Sus antecedentes legislativos.

Ha transcurrido ya un lapso cercano a los veinte años, desde que por primera vez se presentó al conocimiento del Congreso Nacional un proyecto de ley con el fin de garantizar a los artistas de Colombia una elemental seguridad social.

1975, declarado por aquel entonces como el **Año del Artista**, vislumbró para este gremio la posibilidad de que el Estado colombiano asumiera el cumplimiento del deber que le asiste para con los arquitectos de la cultura, en el campo de la seguridad social tan esquivo hasta los tiempos presentes. Fue así como por iniciativa del entonces parlamentario Luis G. Arango se presentó ante el Congreso de la República un proyecto de ley en tal sentido, que no tuvo feliz culminación y fue archivado.

Más tarde, en 1980, nuevamente se presentó un proyecto de ley para llenar el vacío y superar la indolencia de la sociedad y del Estado frente a los cultores del arte, proyecto que obtiene su aprobación inicial en la Cámara Senatorial, pero es negado en la Cámara de Representantes, generando una nueva frustración para este conjunto de ciudadanos.

Cinco años más tarde, en 1985 y durante el Gobierno del doctor Belisario Betancur, por tercera vez es presentado un proyecto de ley sobre esta materia, esta vez por iniciativa del Parlamentario José Name Terán, es debatido y finalmente aprobado por el Congreso Nacional, y posteriormente —en medio de cocteles y condecoraciones— sancionado por el entonces Presidente Betancur. Surge así a la vida nacional la Ley 25 del 18 de enero de 1985 mediante la cual el Congreso de Colombia decretaba facultades extraordinarias al Presidente de la República para que dentro de un término de seis meses expidiera los decretos necesarios a fin de garantizar y hacer cumplir los beneficios del derecho de asociación y de previsión social para los artistas, determinara la condición de profesional de los mismos, y creara el Fondo de Seguridad Social del Artista Colombiano, al tiempo que consagrara las finalidades de dicho fondo así como la forma en que se obtendrían los recursos y se constituiría el patrimonio de dicha entidad.

Con base en dichas facultades el Gobierno Nacional expidió el Decreto 2166 de 1985 reglamentario de la Ley 25 y por el cual se creaba el Fondo de Seguridad del Artista Colombiano. Luego en el año de 1987 se expide el Decreto 2166 por el cual se establece el procedimiento para la escogencia de los representantes de los empresarios o promotores artísticos y del gremio de los artistas a la Junta Directiva del mencionado Fondo de Seguridad Social. Posteriormente en 1988, se expidió el Decreto 214 por el cual se aprobaron los estatutos del referido fondo. Y en el mismo año de 1988 se expidió el Decreto 340 por el que se aprobaba la estructura orgánica del Fondo.

Lamentablemente ya en 1986, a un año de expedida la Ley 25 de 1985 la honorable Corte Suprema de Justicia mediante Sentencia número 42 del 5 de junio de dicho año, al resolver demanda de inexecutable, declaró inexecutable la facultad que en dicha ley dio el Congreso de la República al Gobierno Nacional para determinar el valor de la estampilla que se creaba con destino a recaudar recursos para el fondo dejando de esta manera sin fundamento económico real la existencia del mismo y haciendo en la práctica inocua la creación del mismo.

Veinte días más tarde, es decir el 25 de julio de 1986, nuevamente la honorable Corte Suprema de Justicia profiere Sentencia número 49 resolviendo acción pública de inconstitucionalidad instaurada contra otros apartados de la misma ley, resuelve declarar inexecutable la creación misma del gravamen mencionado.

Finalmente, mediante Sentencia número 79 del 20 de junio de 1990 la honorable Corte Suprema de Justicia, al resolver otra acción pública de inexecutable, resolvió declarar inexecutable la creación del Fondo de Seguridad Social del Artista Colombiano, dejando nuevamente en la desesperanza este olvidado gremio. Es necesario reconocer que de todo el esfuerzo realizado sólo se salvó lo pertinente a la profesionalización del artista, función que ejerce el Ministerio de Educación Nacional a través de un Consejo Asesor creado para ese fin.

Hoy pretendemos, con esta nueva iniciativa legislativa, hacer honor y justicia a la lucha que por largos años y frente a tantas adversidades han desarrollado los artistas en Colombia, no sólo para que el nuestro sea un país con un privilegiado patrimonio cultural

sino también para que los artífices de ese patrimonio vivan dignamente y tengan la seguridad de que en sus tiempos mayores y en sus momentos de dificultades la sociedad y el Estado les sabrá retribuir sus esfuerzos.

Definiciones.

Para efectos de este documento entendemos por seguridad social la protección que debe recibir la persona en aspectos fundamentales como casos de enfermedad, invalidez, vejez, muerte y desocupación. Ello se traduce en cuatro servicios básicos: prestación de servicios médicos en caso de enfermedad, pensión económica en caso de invalidez y vejez, un auxilio económico temporal en caso de desempleo y un auxilio a la familia o allegados para gastos funerarios.

Para la adecuada aplicación de la ley se propone que puedan ser beneficiarias todas aquellas personas que estén reconocidas como artistas profesionales mediante tarjeta profesional expedida por el Ministerio de Educación, o quienes sin tener tal reconocimiento ejerzan las actividades inherentes al arte en cualquiera de sus expresiones: plásticas, visuales, de la danza, musicales, escénicas y literarias.

Fundamentos constitucionales.

Varios preceptos constitucionales fundamentan la aspiración legítima de los artistas a reivindicar el derecho a la seguridad social.

El artículo 25 de la Constitución Nacional ordena una especial protección del Estado al ejercicio del derecho al trabajo, cualquiera que sea su modalidad. El arte, además de cultura y creatividad, es primariamente fuente de trabajo de miles y miles de compatriotas. El artículo 48 de la Constitución prevé y define la seguridad social como un servicio público de carácter obligatorio que se prestará bajo la dirección, coordinación y control del Estado, servicio que debe ser garantizado a todos los habitantes como **derecho irrenunciable**.

Esta iniciativa busca que este postulado constitucional se materialice en la realidad social, reivindicando la condición del artista colombiano, al tiempo que desarrolla el espíritu de solidaridad social que alimenta la Carta, proponiendo que el Estado con la participación de los particulares amplíe progresivamente la cobertura de la seguridad social como lo señala el artículo en comentario.

Sin pretender negar o excluir otros fundamentos constitucionales, resulta conveniente resaltar el mandato consagrado en el artículo 71 de la Constitución en el cual, además de resaltar el carácter libre de la búsqueda del conocimiento y de la expresión artística, sino también ordena al Estado crear incentivos para personas o instituciones que fomenten manifestaciones culturales, incluso estímulos especiales.

Estas normas, entre otras, nos afianzan la convicción y la certeza que, mediante la presentación de este proyecto de ley, no solamente interpretamos el espíritu de la Nueva Constitución, sino que contribuimos a su desarrollo para bien del país que entre todos nos hemos comprometido a forjar.

Justificación.

Una pregunta que se debe formular al analizar este proyecto es: ¿Por qué el artista debe recibir un tratamiento especial y no se puede incorporar al sistema ordinario de seguridad social bien como empleado o bien como trabajador independiente?

En primer lugar, importa precisar que el Sistema no tiene como prioridad los artistas que tengan una relación laboral permanente con una empresa privada o pública, toda vez que en estos casos el patrono tiene la obligación de afiliar a sus empleados de seguridad existentes. En el caso del sector público, a las Cajas de Previsión Social y en el caso

del sector privado, al ISS. De tal manera que no se trata de proteger a los trabajadores que ya están protegidos.

El Sistema propuesto está destinado a financiar los programas que requieren los artistas que no tienen el carácter de empleados permanentes, es decir, que son contratistas o trabajadores independientes, y que en razón de este tipo de relación no se genera ninguna obligación del contratante en materia de seguridad social.

Cabría una segunda observación: el seguro social tiene establecido un mecanismo mediante el cual los trabajadores independientes (profesionales o no) pueden afiliarse a la institución y contar con sus servicios.

Esta modalidad tiene tres inconvenientes para el caso de los artistas independientes: no hay participación de los empresarios contratantes, las cotizaciones resultan costosas y no existe la posibilidad del seguro de desempleo. Sin embargo, ello no obsta para que sean posibles relaciones contractuales interesantes entre el ISS y el Sistema, así como con otras organizaciones privadas de seguridad social.

Para la financiación de este Sistema, deben concurrir tres agentes, como son: el Estado, los particulares y los propios artistas.

En el caso del Estado, por cuanto el arte (y la cultura en general) es un bien público que, de acuerdo con la Constitución, el Estado debe garantizarle al pueblo colombiano. Y la primera condición para ello es garantizar la salud, el bienestar y la supervivencia de sus creadores e intérpretes.

Téngase en cuenta, como se ha afirmado recientemente, que la labor cultural en nuestro país, y especialmente la labor artística, no sólo es un factor fundamental de convivencia, identidad y cohesión social, sino que produce impactos económicos y sociales de gran magnitud como los siguientes:

— Se calcula que no menos de 800.000 personas en el país obtienen empleo e ingreso, total o parcial, de las actividades culturales.

— Constituyen un interesante renglón de generación de divisas, especialmente en la industria editorial, la fonografía y la televisión.

— Es factor permanente de enriquecimiento colectivo, y

— Elemento de prestigio internacional indiscutible.

En segundo lugar, los empresarios artísticos (de espectáculos y producciones de diversa índole) no pueden soslayar la obligación que les cabe de participar en la seguridad social de las gentes productoras en un área de la sociedad de esta importancia, y

En tercer lugar, los artistas mismos deben reconocer, con sus propios actos, su sentido previsor frente a los problemas que las circunstancias les pueda deparar en materia de salud y trabajo.

Algunos aspectos importantes.

El esquema de prestación de servicios que se deja abierto —contratación con terceros— es lo suficientemente elástico para que se puedan aprovechar las facilidades que existen en entidades públicas, mixtas o privadas, mediante contratos. Se trata de hacer un uso adecuado de los recursos nacionales y, por consiguiente, es muy conveniente que se utilice la infraestructura existente.

En relación con la administración del Sistema se prevé la participación en su órgano máximo de los sectores que intervienen en su financiación. Sin embargo, se le concede a los artistas una participación un poco mayor, teniendo en cuenta que ellos son, en definitiva, los grandes interesados en el adecuado funcionamiento de la organización.

La escogencia de los delegados de los empresarios y de los artistas debe realizarse en la forma más democrática posible, no sólo por razones de principio sino además porque es importante que los sectores involucrados se sientan debidamente representados en sus intereses y expectativas.

Por ello se ha establecido un mecanismo de elecciones, debidamente supervisadas y reglamentadas.

Tal como se aprecia en el texto del proyecto, se han hecho todas las provisiones necesarias para que el Sistema tenga una adecuada estructura administrativa y financiera y la suficiente elasticidad para que se pueda administrar de una manera moderna, evitando su burocratización.

Resulta difícil estimar el monto de los recursos que puede recaudar el Sistema habida consideración de la falta de información confiable sobre el monto de las contrataciones que se hacen todos los días en el país con artistas individuales o colectivos y las transacciones de obras artísticas. Sin embargo, creemos que son montos muy significativos que permitirán establecer un Sistema suficientemente fuerte para que los artistas en nuestro país puedan tener derecho, como todos los colombianos, a una vida más digna, luego de siglos de olvido y soledad.

Vera Grabe
Senadora.

SENADO DE LA REPUBLICA
SECRETARIA GENERAL - TRAMITACION DE LEYES

Santafé de Bogotá, D. C., 4 de agosto de 1993.

Señor Presidente:

Con el fin de que se proceda a repartir el Proyecto de ley número 35 de 1993, "por la cual se crea un Sistema de Seguridad Social para el Artista Colombiano y se dictan otras disposiciones", me permito pasar a su Despacho el expediente de la mencionada iniciativa que fue presentada en sesión plenaria el día de hoy. La materia de que trata el mencionado proyecto de ley es de competencia de la Comisión Séptima Constitucional Permanente.

El Secretario General del honorable Senado de la República,

Pedro Pumarejo Vega.

PRESIDENCIA DEL HONORABLE SENADO
DE LA REPUBLICA

Santafé de Bogotá, D. C., 4 de agosto de 1993.

De conformidad con el informe de la Secretaría General, dese por repartido el proyecto de ley de la referencia a la Comisión Séptima Constitucional Permanente, para lo cual se harán las anotaciones de rigor y se enviará copia del mismo a la Imprenta Nacional con el fin de que sea publicado en la Gaceta Legislativa del Congreso.

Cumplase.

El Presidente del honorable Senado de la República,

Jorge Ramón Elías Náder.

El Secretario General del honorable Senado de la República,

Pedro Pumarejo Vega.

PROYECTO DE LEY NUMERO 26 DE 1993

por la cual se retorna a la vigencia el artículo 187 del Código Penal.

El Congreso de la República,

DECRETA:

Artículo 1º El artículo 187 del Código Penal, quedará así: El que con el fin de crear o mantener un ambiente de zozobra, o de perturbar el orden público, emplee contra personas o bienes, medios de destrucción colectiva, incurrirá en prisión de diez (10) a veinte (20) años, sin perjuicio de la pena que corresponda por los demás delitos que se ocasionen con este hecho.

Artículo 2º Derógase el artículo 1º del Decreto 180 de 1983, incorporado como legislación permanente por el artículo 4º del Decreto número 2266 de 1991 y demás normas que resultaren contrarias.

Artículo 3º La presente ley rige a partir de su publicación.

Dada en Santafé de Bogotá, D. C., a los ... días del mes de ... de 1993.

Honorables Senadores:

Parmenio Cuéllar Bastidas, Bernardo G. Zaluaga, Amylkar Acosta M., Rodrigo Bula, Laureano Cerón Leyton, Ricaurte Lozada, Gabriel Muyuy J., Vera Grabe, Pedro Bonett, Luis Janil Avendaño H., Hernando Suárez, (siguen otras firmas ilegibles), Senadores de la República.

EXPOSICION DE MOTIVOS

Honorables Senadores:

Hay dos figuras con las cuales la Constitución, en épocas históricamente diferentes, ha querido consagrar el mecanismo por el cual el estado democrático liberal de derecho se defiende en momentos excepcionales: el estado de sitio en la ley fundamental derogada y, los estados de excepción, más concretamente la conmoción interior, en la Carta actual.

El estado de sitio, como se dio en las últimas décadas en Colombia, ha sido interpretado por el doctor Luis Carlos Sáchica como una institución análoga a la francesa, vertida en la Constitución de la Quinta República por Charles De Gaulle en 1958.

La figura de los estados de peligro excepcional del Estado de Derecho, han llamado a reflexión a tratadistas del tema, entre quienes podemos mencionar al Magistrado español don Manuel García Pelayo (Derecho Constitucional Comparado), alertando sobre los peligros que trae consigo este remedio pasajero.

Su carácter central en el aumento de los poderes del Ejecutivo que toma en sus manos facultades, de ordinario inherentes a las otras Ramas del Poder Público, con lo cual se convierte en un instituto antagónico con la democracia, cuya única justificación se encuentra: 1. La necesidad de salvar el Estado, y 2. En su efímera duración.

En cuanto a la salvación del Estado, Maurice Duverger advirtió los peligros de confundir la vida del Estado con la supervivencia de la fracción política gobernante, interpretado por el doctor Sáchica, a la colombiana así: "... Puede ir tan lejos una mañosa y desviada aplicación de estos motivos que, como opina Duverger, el triunfo electoral de corrientes políticas opositoras del Gobierno se esgrima como una amenaza evidente para el orden institucional establecido..." (Luis Carlos Sáchica, Derecho Constitucional. Ed. Privada. Colegio Mayor del Rosario, Ediciones Rosaristas, colección manuales, pág. 263. 1964).

Lo expresado por el tratadista en mención tuvo en Colombia desafortunada aplicación extensiva a movimientos cívicos y sindicales, tales como el de empleados bancarios por el Gobierno del Presidente Lleras Camargo, y otros a los que se les aplicó el "estado de sitio" con una clara exageración del mecanismo excepcional. El abusivo empleo colombiano de la medida, fue más allá de lo temido por Duverger; se la usó para reprimir brotes que no ponían en peligro ni siquiera la hegemonía partidaria, mucho menos la supervivencia del Estado.

En lo tocante al tiempo de duración del estado de sitio su abusiva presencia fue tan desproporcionadamente violatoria de su génesis constitucional, que los sociólogos se refieren a "la generación del estado de sitio...". Es decir: se indujo al país a convivir en la excepción.

El salvamento de voto frente al "Estatuto de Seguridad" suscrito por los Magistrados Gustavo Gómez y José María Velasco, se refería con acierto a que la penalización de tipos con largas penas, llevaba a la antinómica permanencia en el tiempo de lo transitorio.

Contra el planteamiento científico que aconsejaba estos estados como pasajeros y excepcionales, se alzaron también antiguos legisladores que refrendaban como permanentes los mandatos del estado de sitio. De este modo, el remedio transitorio desdibujaba el esquema del estado de derecho concebido por la ciencia política, propiciado por legisladores que renunciaban en favor del Ejecutivo a la misión que les entregaba la democracia.

Es en este cuadro donde se reformó por vía del estado de sitio la tipificación del terrorismo que traía el Código Penal de 1980. El Decreto 180 de 1988, con base en el artículo 121 de la Constitución de 1886, transformó la legislación transitoria en un retazo casuístico, probablemente útil momentáneamente, para conjurar los brotes de su época. Para 1991 se convierte en legislación permanente, como mecanismo para seguir controlando situaciones difíciles.

Hoy, varios años después, las situaciones han cambiado. En el terreno constitucional el vetusto estado de sitio, ha cedido el paso a una forma más cercana a la democracia: los estados de excepción. En ellos hay una clara diferenciación entre el estado de guerra exterior de un lado y, de otro, la conmoción interior. Antes se confundían en la figura única del "estado de sitio", con la agravación antidemocrática del presidencialismo para manejos internos del orden público.

La conmoción interior responde al espíritu absolutamente pasajero del medicamento transitorio, por eso está concebida para una duración de 90 días. Por excepción es prorrogable. Las funciones presidenciales son, de tal manera restringidas, que se limitan exclusivamente a las: "... estrictamente necesarias para conjurar las causas de la perturbación e impedir la extensión de sus efectos..." (artículo 231 de la Constitución Nacional). La suspensión temporal de la legislación ordinaria incompatible, la reunión por derecho propio del Congreso, el informe que se rinde por el Presidente, etc., nos indican que el constituyente tuvo en mente corregir los errores del pasado.

Hoy se da una orientación constitucional que aleja al gobernante del abuso legislativo casuista y de su indefinida prologación en el tiempo.

Frente a la técnica legislativa resulta evidente que si los estados de excepción de hoy y, antes con mayor razón el estado de sitio, son para conjurar hechos concretos demasiado tangibles en espacio y tiempo, la característica central es el casuismo. No es la ley que piensa en grandes espacios, para todos los tiempos y para una pluralidad de comunidades. Es, por el contrario, normatividad para casos específicos; por lo tanto, legislación sólo en el sentido formal, nunca en el verdadero contenido técnico. Esta es la razón científica de su transitoriedad.

La permanencia de normas como las contenidas de manera excepcional en el Decreto 180 de 1988, provenientes de la forma casuística como se manejaba el "estado de sitio", han llevado a interpretaciones absurdas como la planteada por la Fiscalía General en el caso de los sectores laborales de Telecom, golpeando de igual manera a otros grupos de la opinión pública nacional. Nos referimos en punto a este tema a la punición de conductas cuya culpabilidad en el agente es una y en el juzgador es otra.

Nos explicamos: Si el sujeto activo del delito entiende que su conducta típica se culpabiliza dentro de la rebelión y el Estado considera su culpabilidad como la de un

vulgar terrorista, surge un detrimento político para el Estado por el desprestigio del sentido de su justicia. Por ello, la Nación no entiende el expediente de Telecom. Pierde en este caso el Estado una porción del llamado "... control social..." por mal manejo político.

El profesor alemán Claus Roxin ha sido muy claro en decir que el futuro de la política criminal consiste en que la culpabilidad en la que piensa el Estado sea coincidente con la concebida por quien delinque. Hacerlo en sentido contrario es un atentado contra la supervivencia de la figura estatal. Esta confusa situación lleva a la violación de los derechos humanos y con ella a constituir el Estado como una desprestigiada maquinaria de generar terror.

En el plano internacional circulan comentarios que asignan a nuestro Estado el papel de contradiador de los derechos humanos. Tales versiones han sido rechazadas por muchos sectores de la vida nacional, es justo reconocerlo.

Entidades del orden mundial como la "Pax Christi International Commission of Churches on International Affairs, Rechtaardigheid en vrede, la Commission Justice et Paix, el Centre National de Cooperation au Développement, el National Centrum Voor Ontwikkelingssamenwerking, Ncos, el Servicio Paz y Justicia América Latina (Serpajal) y otras, han dicho en publicación realizada por ediciones Ncos, Bruselas en 1992:

"... Una de las premisas fundamentales de la doctrina de la seguridad nacional es la definición del "enemigo interno". Todo actor político o social que se oponga al estado de cosas existente es incorporado dentro de esa categoría. La destrucción del "enemigo interno" se vuelve el objetivo, sino el fin, supremo del Estado. Todas las fuerzas de la Nación deben movilizarse a ese fin, y bajo la suprema égida del Poder Ejecutivo..." (pág. 6).

Posteriormente afirman refiriéndose a las instituciones de la seguridad nacional:

"... Colombia no fue ajena a este proceso. Partidos tradicionales y élites económicas concurren activamente a moldear este esquema de poder, con la particularidad de armonizarlo con un régimen de 'democracia formal'. Así se fue dibujando una estructura estatal ideada y concebida para el ejercicio racional, calculado y sistemático de la violencia como forma de hacer política, con visos de legalidad y apariencia de un régimen de Estado de Derecho..." (pág. 7).

"... Centrales sindicales, movimientos populares, organizaciones indígenas, partidos políticos de oposición, movimientos campesinos, sectores intelectuales, corrientes religiosas, grupos juveniles y estudiantiles, asociaciones de vecinos, etc... son entonces el blanco a destruir. Todos son, como lo afirmaría el General Luis Carlos Camacho Leiva, Ministro de Defensa de la administración Turbay (1978-1982), el "brazo desarmado de la subversión". Igualmente los organismos de derechos humanos ingresan en la categoría de "enemigo interno", e incluso los jueces que intentan investigar crímenes cometidos por militares son acusados públicamente de ser el "brazo jurídico" de la subversión..." (pág. 10).

Continúan las organizaciones internacionales:

"... En 1988 la utilización de medidas legales para implementar 'la guerra total contra el enemigo interno' vuelve a aparecer en la estrategia represiva..." (Mayúsculas nuestras, pág. 11).

Terminan las organizaciones mencionadas diciendo:

"... El terrorismo de Estado en Colombia es una realidad: Tiene sus instituciones, su doctrina, sus estructuras, sus disposiciones legales, sus medios e instrumentos, sus víctimas,

y sobre todo sus responsables... Este es un aporte para ponerlos al descubierto..." (Mayúsculas nuestras, pág. 16).

Ha sido grande el desmentido que se ha levantado en el país, a pesar de la seriedad de las organizaciones firmantes. Se ha salido a la defensa diciendo que nuestras leyes, instituciones y Gobierno somos respetuosos de los derechos humanos. Nuestra Canciller ha dicho, con sobrada razón, que en todos los países del orbe desgraciadamente se violan los derechos humanos; pero que entre nosotros tenemos las instituciones y la voluntad nacional de preservarlas. Ha recordado la alta funcionaria, con acierto, que en otras latitudes existe la discriminación racial y muchos otros tipos de violaciones a los derechos del hombre, que por fortuna son ajenos a nuestra cultura y a nuestras instituciones.

Lo fundamental de la defensa, en el conglomerado internacional, radica en nuestra voluntad inquebrantable de respetar a la persona humana y sus derechos.

En estos momentos en la Comunidad Económica Europea se cierne un juicio sobre Colombia, lo cual llama a los buenos hijos de a Patria a salir en su defensa.

Cómo podremos defenderla frente a un estudio que realiza una de las más serias instituciones de investigación científica de nuestro propio país, como es la Escuela Superior de Administración Pública (Esap), quien ha dicho en nota editoria de la publicación "Nova et Vetera" de su Instituto de Derechos Humanos Guillermo Cano, refiriéndose al caso de la huelga de Telecom lo siguiente:

"El proceso que la Fiscalía General adelanta en contra de dirigentes sindicales de Telecom por el delito de terrorismo, plantea una serie de cuestionamientos íntimamente relacionados con los derechos fundamentales, tales como la relación existente entre 'tipos penales', y violaciones de los derechos humanos, la utilización de la ley penal como instrumento de manejo de crisis sociales, el dilema entre democracia participativa o tratamiento de guerra integral de todo conflicto social, etc."

"Imputar como 'terrorismo' los hechos ocurridos durante la huelga de Telecom, en cuyo desarrollo se afirma que se cometieron 'actos de sabotaje' contra los equipos de comunicaciones de esa empresa, añadiéndose a los cargos (para reforzar la conducta de que se acusa), que el simple señalamiento de la 'hora cero', o la iniciación de la huelga, creó un 'estado de zozobra' en la población, o en un sector de ella (elemento psicológico con lo cual se ha buscado diferenciar el delito de terrorismo), constituye la aplicación extrema por parte del ente investigador, de una norma de redacción y contenido vagos e imprecisos, y en consecuencia con alcances arbitrarios y peligrosos, legitimada por la Comisión Especial ('Congresito'), al no haberla improbadado y en consecuencia permitir que un decreto de estado de sitio de estos peligrosos alcances, se transformara en legislación permanente".

"La definición del terrorismo que hacen las disposiciones legales vigentes, diseñadas con una amplitud e indeterminación que exceden el carácter de generalidad propio de toda norma legal, no obedece sólo a una dificultad intrínseca derivada del fenómeno que se pretende tipificar, ilustrada por el hecho de que esta deficiencia parece en la mayoría de las disposiciones de la legislación internacional sobre el tema, sino que expresa ante todo la mentalidad prevaleciente de generalizar la aplicación del concepto 'terrorismo' a los más diversos comportamientos, correspondan o no técnicamente a esta figura delictiva. Tal indeterminación lleva a la situación aberrante de unificar con el mismo rasero a quienes colocan bombas en el centro de nuestras ciudades para forzar concesiones para su entrega, con actividades sindicales que desencadenan huelgas para presionar la adopción de políticas determinadas, laborales y sociales".

"Uno de los ángulos de análisis de la investigación penal en contra de los dirigentes sindicales de Telecom, que se puede considerar como esencial, desde el punto de vista de los derechos humanos, es el de la relación entre la descripción de figuras delictivas (tipos penales) y la vulneración de derechos fundamentales, en cuanto se afecta por ejemplo el 'debido proceso', en uno de sus elementos constitutivos cual es el de la certeza y precisión de los hechos penalmente prohibidos'.

"La doctrina considera que la existencia de tipos penales con límites semánticos difusos, que generalmente poseen un sentido político incuestionable, o formas expresivas que disminuyan el grado de certeza típica, o cualquier modalidad de imprecisión que tenga por resultado hacer incierta la acción prohibida, constituyen violaciones de los derechos humanos. El informe final del programa de investigación desarrollado por el Instituto Interamericano de Derechos Humanos (1962-1986), sobre 'sistemas penales y derechos humanos en América Latina', expresó al respecto: 'Un tipo con límites difusos es una grieta en la seguridad de todos los derechos humanos y no sólo en la mera garantía de legalidad'. Por eso se señala como "...violatorios de derechos humanos, todos (los tipos penales) que no respondan a pautas ciertas de redacción definitoria..." (Informe Final, Coordinador E. R. Zaffaroni. Editorial Depalma, 1986).

"Frente a esta situación, un tipo penal como el del delito de 'terrorismo', con unos límites inciertos, impone al intérprete darle un alcance restrictivo, que excluya de su órbita punitiva conductas que o bien son propias de otros tipos, o no constituyen infracción de la ley penal, o en el peor de los casos exige que "...se es intérprete invariablemente conforme al mínimo de punibilidad que la resistencia semántica permita..." (Informe citado, pág. 19).

"No es admisible darle tratamiento de 'guerra integral' a la protesta social, satanizándola mediante la calificación de 'terrorista' impuesta a todo aquel que se opone al esquema económico-político imperante, con lo cual se pretende disuadir, mediante el terror de procesos penales, a amplios sectores. Por esta vía, se niega la democracia participativa, que supone actores sociales activos, estimulando por el contrario la violencia que se pretende combatir".

"Si se han llegado a desbordar las vías de a protesta legal, el camino no es el de la aplicación de normas penales arbitrarias, sino el de una normatividad que respete integral y efectivamente los derechos humanos". (Nova et Vetera, número 18, mayo-junio de 1993. Boletín del Instituto de Derechos Humanos Guillermo Cano. ESAP. Nota Editorial, págs. 1 y 2).

El serio cuestionamiento de la entidad científica oficial colombiana, pone en cabeza del Congreso la obligación histórica de aclarar el alcance del artículo 187 del Código Penal, modificado por el Decreto de estado de sitio número 180 de 1988, convertido en legislación permanente por el Decreto 2266 de 1991, artículo 49. En caso contrario, nos veríamos abocados a la condena internacional.

Las circunstancias innegables de desbordamiento de la actividad terrorista en la segunda mitad de la década pasada, por obra fundamentalmente de la delincuencia organizada, hicieron pensar a los gobernantes de entonces que la mejor manera de afrontar dicha escalada era modificando el artículo original del Código Penal, que consagraba el delito de terrorismo. La verdad es que el decreto de estado de sitio, no aumentó la pena sino que simplemente se limitó a convertir en casuista el tipo penal. Seguramente, se pensó que así se tornaba efectiva la represión del delito, lo cual nunca fue cierto. Por el contrario, semejante tendencia legislativa dio lugar a extralimitaciones en su aplicación, permitiendo el ensañamiento en la represión a sec-

tores ajenos a la delincuencia terrorista, mediante la configuración de delito inexistente a hechos de simple protesta social; entre tanto los verdaderos terroristas han seguido campantes en su ilícita actitud.

Pensamos, entonces, que lo conveniente es volver a la definición científica y técnica del Código Penal, que es tan severa como el estatuto de excepción, pero superior en su contenido normativo y en sus efectos. Máxime cuando ahora ya no existe el llamado "estado de sitio" al cual se refiere la norma que pretendemos sustituir.

Además, estamos firmemente convencidos, que la intención del Gobierno, al expedir el Decreto 180 de 1988, jamás fue la de instituir entre nosotros el terrorismo de estado. Por el contrario, no hay duda alguna, que es la defectuosa y casuística redacción de su artículo 19, la que condujo a una tipificación equivocada, para la coyuntura histórica de 1993, de la conducta que se quería reprimir, la cual a su vez, ha llevado a una interpretación errónea, y si se quiere, monstruosa de la norma.

Lo que se buscaba con la nueva tipificación del terrorismo era sancionar a quienes provocaren un estado de zozobra o terror, mediante la utilización de la violencia. En el caso de las comunicaciones está claro el espíritu de la norma: no es terrorismo la conducta que lleva simplemente a la paralización en la prestación del servicio, sino cuando, para lograrlo se recurre a la violencia ejercida sobre las instalaciones o equipos. Pero cuando ese objetivo se consigue sin apelar a la destrucción de tales equipos, no hay duda alguna de que no puede hablarse de actos terroristas, so pena de incurrir, no solamente en una exageración sino también en una injusticia.

Interpretar la norma en comento, en la forma en que se pretende en el caso de Telecom, es reprimir el derecho a la huelga, tipificando un delito a todas luces inexistente. Sobra decir que el derecho a la huelga está garantizado por la Constitución Nacional y por los convenios internacionales ratificados por Colombia. No es exagerado decir entonces, que la interpretación exegética que se ha pretendido ahora, riñe con el espíritu y la letra de la Carta Política.

Por lo mismo, es necesario que el Congreso, en ejercicio de su derecho constitucional de velar por la legislación nacional, armónica, coherente y sobre todo justa, proceda a corregir la deficiente exégesis que se viene realizando, volviendo a la norma original plasmada en el Decreto-ley 100 de 1980, artículo 187.

Dejamos a la ilustrada consideración del Congreso los anteriores argumentos, que buscan otra cosa, que contener una injusticia que actualmente se comete contra otros sectores delincuenciales, se pretenda reprimirlos con mayor severidad.

Honorables Senadores:

Parmenio Cuéllar Baidas, Bernardo G. Zuluaga, Amylkar Acosta M., Rodrigo Bula, Laureano Cerón Leyva, Ricaurte Lozada, Gabriel Muyuy J., Vera Grabe, Pedro Bonett, Luis Janil Avila, daño H., Hernando Suárez, (siguen otras firmas ilegibles), Senadores de la República.

SENADO DE LA REPUBLICA

SECRETARIA GENERAL - TRAMITACION DE LEYES

Santafé de Bogotá, D. C., 28 de julio de 1993

Señor Presidente:

Con el fin de que se proceda a repartir el Proyecto de ley número 26/93, "por la cual se retorna a la vigencia el artículo 187 del Código Penal", me permito pasar a su Despacho el expediente de la mencionada iniciativa que fue presentada en sesión plenaria el día 27 de julio de 1993. La materia de que trata el mencionado proyecto de ley es de competencia de la Comisión Primera Constitucional Permanente.

El Secretario General del honorable Senado de la República,

Pedro Pumarejo Vega.

PRESIDENCIA DEL HONORABLE SENADO DE LA REPUBLICA

Santafé de Bogotá, D. C., 28 de julio de 1993

De conformidad con el informe de la Secretaría General, dese por repartido el proyecto de ley de la referencia a la Comisión Primera Constitucional Permanente, para lo cual se harán las anotaciones de rigor y se enviará copia del mismo a la Imprenta Nacional con el fin de que sea publicado en la Gaceta Legislativa del Congreso.

Cumplase.

El Presidente del honorable Senado de la República,
Jorge Ramón Elías Náder.

El Secretario General del honorable Senado de la República,

Pedro Pumarejo Vega.

PROYECTO DE LEY NUMERO 39 DE 1993

por la cual se honra la memoria del ilustre colombiano Silvio Ceballos Restrepo.

El Congreso de Colombia

DECRETA:

Artículo 1º La Nación honra la memoria del ilustre colombiano Silvio Ceballos Restrepo, le rinde tributo de admiración, destaca su brillante trayectoria como servidor público y pone como ejemplo a las generaciones presentes y futuras su ejemplar rectitud de ciudadano.

Artículo 2º Como homenaje de la Nación entera al doctor Silvio Ceballos Restrepo, un busto suyo en bronce se erigirá en la Avenida Bolívar de la ciudad de Armenia.

Artículo 3º En el edificio de la Gobernación del Departamento del Quindío se colocará una placa de mármol con la inscripción:

Colombia,
"El Congreso de la República honra la memoria del doctor Silvio Ceballos Restrepo y exalta sus virtudes como ilustre ciudadano, parlamentario".

Departamento del Quindío, la ley rige a partir de la fecha de su promulgación.

Artículo 4º Esigación.
Presentada para la consideración del Senado de la República por

Gabriel Melo Guevara
Senador de la República

Santafé de Bogotá, D. C., 4 de agosto de 1993.

EXPOSICION DE MOTIVOS

El doctor Silvio Ceballos Restrepo, oriundo de la ciudad de Armenia, se destacó durante su existencia por sus dotes de dirigente cívico y político, y contó con un respaldo ciudadano que le permitió ocupar a lo largo de varios años, las altas dignidades que se reservan a los mejores hijos de su región y del país.

Abogado, egresado de la Universidad Nacional de Colombia, realizó estudios de Post grado en Administración Pública en España. Se casó con la distinguida dama española, doña Carmen del Fresno y son sus hijos Carmen Patricia, Silvio José, Maribel y Daniel Ceballos del Fresno.

Su actividad como servidor público la inició recién llegado de España, como Personero Municipal de Armenia, ciudad que entonces pertenecía al Departamento de Caldas.

Posteriormente fue electo Representante a la Cámara. Como tal le correspondió actuar como ponente ante la Cámara de la Ley de 1966, por medio de la cual se creó el Departamento del Quindío, del cual fue Gobernador y Senador durante varios períodos.

En total se desempeñó como Parlamentario durante 24 años, en los cuales desempeñó una brillante labor.

Al honrar su memoria, el Congreso de Colombia, no sólo rinde un homenaje al ciudadano ejemplar que fue Silvio Ceballos Restrepo y hace un reconocimiento a todos aquellos compatriotas quienes dedican su vida a trabajar con seriedad, honestidad y consagración por el progreso de su región y del país entero.

Honorables Senadores,

Gabriel Melo Guevara
Senador de la República.

Santafé de Bogotá, D. C., 4 de agosto de 1993.

SENADO DE LA REPUBLICA
SECRETARIA GENERAL - TRAMITACION DE LEYES

Santafé de Bogotá, D. C., 9 de agosto de 1993.

Señor Presidente:

Con el fin de que se proceda a repartir el Proyecto de ley número 39 de 1993, "por la cual se honra la memoria del ilustre colombiano Silvio Ceballos Restrepo", me permito pasar a su Despacho el expediente de la mencionada iniciativa que fue presentada en el día de hoy ante Secretaría General. La materia de que trata el mencionado proyecto de ley es de competencia de la Comisión Segunda Constitucional Permanente.

El Secretario General, honorable Senado de la República,

Pedro Pumarejo Vega.

PRESIDENCIA DEL HONORABLE SENADO
DE LA REPUBLICA

9 de agosto de 1993.

De conformidad con el informe de la Secretaría General, dése por repartido el proyecto de ley de la referencia a la Comisión Segunda Constitucional Permanente, para lo cual se harán las anotaciones de rigor y se enviará copia del mismo a la Imprenta Nacional, con el fin de que sea publicado en la Gaceta Legislativa del Congreso.

Cumplase.

El Presidente del honorable Senado de la República,
Jorge Ramón Elías Náder.

El Secretario General del honorable Senado de la República,

Pedro Pumarejo Vega.

PROYECTO DE LEY NUMERO 42 DE 1993

por la cual se rinde homenaje a un ciudadano meritorio, asignándole su nombre a una obra de interés público".

El Congreso de Colombia

DECRETA:

Artículo 1º El puente que cruza al río Cesar y une al Departamento de este nombre con el del Magdalena, sobre la Carretera Nacio-

nal Tamalameque-El Banco, se denominará "Carmelo Torres Tovar".

Artículo 2º Esta ley rige a partir de la fecha de su promulgación.

Edgardo Vives Campo.

EXPOSICION DE MOTIVOS

Honorables Senadores y Representantes:

La Constitución Política de Colombia confirió al Congreso la atribución de decretar, por medio de leyes, "hombres a los ciudadanos que han prestado servicios a la patria" (artículo 150, numeral 15). El servicio a la patria es un concepto integral que se expresa de diversas maneras; en algunas ocasiones se refiere a los actos excepcionales de heroísmo y abnegación en defensa del territorio y las instituciones, en otras a la producción de ideas o la gestión de obras y empresas de gran utilidad social.

También se refiere el concepto de "servicios a la patria" al descubrimiento de nuevas formas y tecnologías para aliviar los padecimientos de los sectores más vulnerables de la población o la gestión de iniciativas de interés público conducentes a llevar los beneficios del progreso y la civilización a zonas y regiones olvidadas.

En toda la geografía nacional existen varias decenas de hombres meritorios, cuyas acciones al servicio de la patria no son conocidas por el resto de sus compatriotas, en virtud de la modestia y desinterés que inspiró sus vidas y gestiones y como consecuencia de la carencia de un sistema integrado de información nacional que ponga en conocimiento de todos las realidades particulares de las diversas partes del territorio.

Carmelo Torres Tovar es uno de esos colombianos meritorios, a los cuales el país está en mora de honrar y ser mostrados como ejemplo al resto de sus compatriotas.

Nativo y residente en la ciudad de El Banco e interesado en la suerte del territorio del viejo Magdalena Grande durante gran parte de su vida, dedicó sus esfuerzos a buscar formas de redención económica y social para los habitantes de las planicies interiores de la Costa. Creó factorías agroindustriales en su ciudad natal, fue empresario de la producción cerealera, en el ramo del arroz, y descubrió un derivado del mismo, denominado catotina, que contribuyó a elevar el contenido de nutrientes que consumían los habitantes de su región y los sectores más vulnerables de la población en las riberas del Bajo Magdalena.

Su descubrimiento tuvo gran impacto económico en el Bajo y Medio Magdalena, permitiendo la sustitución tecnológica y la elevación de los niveles de nutrición a todos los habitantes, con reducción de costos de producción y aprovechamiento integral de todos los elementos alimenticios del cereal.

Fue gestor de jornadas cívicas para la construcción de la carretera Tamalameque-El Banco, la cual constituye parte de la gran vía paralela al río Magdalena que —al ser concluida en sus diversas secciones— unirá a los Departamentos del interior del país con el Mar Caribe y hará realidad, por pri-

mera vez en el país, un sistema de transportes multifuncional que integre la navegación fluvial, el transporte férreo y terrestre, los puertos marítimos y los sistemas de transporte de hidrocarburos y minerales. Ningún homenaje mejor que asignar su nombre al puente que sobre dicha vía cruza el río Cesar.

Las anteriores consideraciones me motivan a solicitar de los honorables Senadores y Representantes la aprobación del presente proyecto de ley.

Edgardo Vives Campo
Senador de la República.

SENADO DE LA REPUBLICA
SECRETARIA GENERAL - TRAMITACION DE LEYES

Santafé de Bogotá, D. C., 10 de agosto de 1993

Señor Presidente:

Con el fin de que se proceda a repartir el Proyecto de ley número 42 de 1993, "por la cual se rinde homenaje a un ciudadano meritorio, asignándole su nombre a una obra de interés público", me permito pasar a su despacho el expediente de la mencionada iniciativa que fue presentada ante sesión plenaria el día de hoy. La materia de que trata el mencionado proyecto de ley es de competencia de la Comisión Segunda Constitucional Permanente.

El Secretario General del honorable Senado de la República,

Pedro Pumarejo Vega.

PRESIDENCIA DEL HONORABLE SENADO
DE LA REPUBLICA

10 de agosto de 1993.

De conformidad con el informe de la Secretaría General, dése por repartido el proyecto de ley de la referencia a la Comisión Segunda Constitucional Permanente, para lo cual se harán las anotaciones de rigor y se enviará copia del mismo a la Imprenta Nacional, con el fin de que sea publicado en la "Gaceta Legislativa del Congreso".

Cumplase.

El Presidente del honorable Senado de la República,
Jorge Ramón Elías Náder.

El Secretario General del honorable Senado de la República,

Pedro Pumarejo Vega.

CONTENIDO

GACETA número 269 - martes 10 de agosto de 1993.

SENADO DE LA REPUBLICA

	Págs.
Proyecto de ley número 19 de 1993, por la cual se establecen los derechos y obligaciones de los pasajeros aéreos y de las aerolíneas y se dictan algunas disposiciones sobre la Autoridad Aero-náutica	3
Proyecto de ley número 35 de 1993, por la cual se crea un sistema de seguridad social para el artista colombiano y se dictan otras disposiciones	11
Proyecto de ley número 28 de 1993, por la cual se retorna a la vigencia el artículo 187 del Código Penal	13
Proyecto de ley número 39 de 1993, por la cual se honra la memoria del ilustre colombiano Silvio Ceballos Restrepo	15
Proyecto de ley número 42 de 1993, por la cual se rinde homenaje a un ciudadano meritorio, asignándole su nombre a una obra de interés público.	16