



GACETA DEL CONGRESO

SENADO Y CAMARA

(Artículo 36, Ley 5a. de 1992)

IMPRENTA NACIONAL DE COLOMBIA - IVSTITIA ET LITTERAE

AÑO II - No. 410

Santafé de Bogotá, D. C., miércoles 24 de noviembre 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 del día miércoles 24 de noviembre de 1993, a las 3:30 p. m.

I

LLAMADO A LISTA

II

CONSIDERACION Y APROBACION DE LAS ACTAS NUMEROS 34, 35 Y 36 CORRESPONDIENTES A LAS SESIONES ORDINARIAS DE LOS DIAS 16, 17 Y 23 DE NOVIEMBRE DE 1993, PUBLICADAS EN LA GACETA DEL CONGRESO NUMEROS 407 Y ... DE 1993.

III

VOTACION DE PROYECTOS EN SEGUNDO DEBATE

PROYECTO DE LEY NUMERO 126 DE 1992. SENADO.

TITULO:

"Por la cual se crean el Fondo Nacional de Regalías, la Comisión Nacional de Regalías, el Comité Nacional de Piedras Preciosas y la Oficina Unica de Registro y Explotación de Piedras Preciosas, se regula el derecho del Estado a percibir regalías por la explotación de sus recursos naturales no renovables, se establecen las reglas para su liquidación y distribución y se dictan otras disposiciones".

Ponentes para Segundo Debate:

Honorables Senadores SALOMON NADER NADER, JAIRO CALDERON SOSA, AMILKAR ACOSTA MEDINA Y JORGE EDUARDO GEHEM TURBAY.

PUBLICACIONES:

SENADO : Proyecto publicado en la Gaceta número 42 de 1992.

Ponencia para primer debate publicada en la Gaceta números 67 y 108 de 1993.

Ponencia para segundo debate publicada en la Gaceta número 176 de 1993.

Informe de Subcomisión, publicado en la Gaceta número 385 de 1993.

AUTOR : Señor Ministro de Minas y Energía, doctor GUIDO NULE AMIN.

IV

LECTURA DE PONENCIAS Y CONSIDERACION DE PROYECTOS EN SEGUNDO DEBATE

PROYECTO DE LEY NUMERO 127 DE 1992.

(Acumulado con el Proyecto de ley número 211 de 1992).

TITULO:

"Por la cual se establece el régimen para la generación, interconexión, transmisión y distribución de electricidad en el territorio nacional".

Ponentes para Segundo Debate:

Honorables Senadores HUGO SERRANO GOMEZ, AMILKAR ACOSTA MEDINA Y GUSTAVO RODRIGUEZ VARGAS.

PUBLICACIONES:

SENADO : Proyecto publicado en la Gaceta número 50 de 1992.

Ponencia para primer debate publicada en la Gaceta número 135 de 1993.

Ponencia para segundo debate y texto definitivo publicados en la Gaceta número 320 de 1993.

AUTOR : Señor Ministro de Minas y Energía, doctor GUIDO NULE AMIN.

* * *

PROYECTO DE LEY NUMERO 261 DE 1993. SENADO. 05 DE 1993. CAMARA.

(Acumulado con los Proyectos de ley números 131 de 1990 Cámara, 01 de 1991 Cámara, 27 de 1992 Cámara, 64 de 1992 Cámara).

TITULO:

"Por la cual se expide la ley general de educación".

Ponentes para Segundo Debate:

Honorables Senadores GUSTAVO DAJER CHADID Y GERMAN HERNANDEZ AGUILERA.

PUBLICACIONES:

SENADO : Proyecto publicado en la Gaceta número 17 de 1993.

Ponencia para primer debate publicada en la Gaceta número 274 de 1993.

Ponencia para segundo debate publicada en la Gaceta número 402 de 1993.

AUTOR : Señor Ministro de Educación **CARLOS HOLMES TRUJILLO GARCIA**.

* * *

PROYECTO DE LEY NUMERO 115 DE 1993. SENADO.

TITULO:

"Por medio de la cual se aprueba el 'Tratado sobre traslado de personas condenadas entre la República de Colombia y el Reino de España', suscrito en Madrid el 28 de abril de 1993".

Ponente para Segundo Debate:

Honorable Senador **ALBERTO MONTOYA PUYANA**.

PUBLICACIONES:

SENADO : Proyecto publicado en la Gaceta número 367 de 1993.

Ponencia para primer debate publicada en la Gaceta número 405 de 1993.

Ponencia para segundo debate publicada en la Gaceta número 404 de 1993.

AUTORES: Señora Ministra de Relaciones Exteriores, doctora **NOEMI SANIN DE RUBIO** y señor Ministro de Justicia, doctor **ANDRES GONZALEZ DIAZ**.

* * *

PROYECTO DE LEY NUMERO 126 DE 1993. SENADO.

TITULO:

"Por medio de la cual la Nación se asocia a la celebración del natalicio del ilustre hombre público, don Alberto Pumarejo Vengoechea".

Ponente para Segundo Debate:

Honorable Senador **EMILIO LEBOLO CASTELLANOS**.

PUBLICACIONES:

SENADO : Proyecto publicado en la Gaceta número 383 de 1993.

Ponencia para primer debate publicada en la Gaceta número 395 de 1993.

Ponencia para segundo debate publicada en la Gaceta número 405 de 1993.

AUTORES: Honorable Senador **EMILIO LEBOLO CASTELLANOS**, señor Ministro de Hacienda (E.) doctor, **HECTOR JOSE CADENA**.

V

CITACIONES DIFERENTES A DEBATES O AUDIENCIAS PREVIAMENTE CONVOCADAS.

ELECCION DEL SEGUNDO VICEPRESIDENTE DEL HONORABLE SENADO DE LA REPUBLICA.

Proposición número 128.

El Senado de la República al renovar su admiración y su reconocimiento por la extraordinaria labor que cumpliera frente a la segunda Vicepresidencia de la Corporación el Senador **DARIO LONDOÑO CARDONA**, y al expresar otra vez su pesar por su lamentable ausencia, en cumplimiento de ineludibles deberes legales y reglamentarios, señala la fecha del miércoles 24 de noviembre para realizar, en el primer punto del orden del día la elección del segundo Vicepresidente del honorable Senado para el resto del período que concluye el 20 de julio de 1994.

Alberto Santofimio Botero, Germán Hernández Aguilera, Vera Grabe Loewenherz, Hugo Castro Borja, Armando Echeverri Jiménez, Daniel Villegas Díaz, Alberto Montoya Puyana, Amílkar Acosta Medina, Gabriel Muyuy Jacanamejoy, Anatolio Quirá Guauña, Jorge Eliécer Lozano Gaitán, José Renán Trujillo García, Pedro Antonio Bonett Locarno, María Isabel Cruz Velasco, Claudia Blum de Barberi, José Blackburn Cortés, Alvaro Pava Camelo, Laureano Cerón Leyton, Regina Betancourt de Liska, Hugo Serrano Gómez, José Ignacio Díaz Granados, Víctor Renán Barco López y siguen firmas ilegibles.

INFORME COMISION DE ETICA, CASO HONORABLE SENADOR FELIX SALCEDO BALDION

VI

NEGOCIOS SUSTANCIADOS POR LA PRESIDENCIA.

VII

LO QUE PROPONGAN LOS HONORABLES SENADORES

El Presidente,

JORGE RAMON ELIAS NADER

El Primer Vicepresidente,

ELIAS ANTONIO MATUS TORRES

El Secretario General,

PEDRO PUMAREJO VEGA

PROYECTOS DE LEY

PROYECTO DE LEY NUMERO 138 DE 1993

por la cual se adoptan normas respecto al acoso sexual y se dictan otras disposiciones.

El Congreso de Colombia

DECRETA:

Artículo 1º **Acoso sexual.** El que de manera extorsiva constriñere a otro física, verbal o ambientalmente o le intimidare de cualquier forma con el propósito inequívoco de tener con él acceso carnal o realizar acto sexual, incurrirá por este solo hecho en prisión de uno (1) a cuatro (4) años.

Si la víctima fuere menor de edad o se cometiere mediante la utilización de violencia física o mental, la pena se aumentará desde la mitad hasta el doble.

Artículo 2º **Querrela.** Para iniciar la acción penal contra el autor del acoso sexual será necesario querrela o petición por parte del sujeto pasivo del acoso, salvo cuando se trate de un menor o un incapaz, en cuyo caso podrá presentarla cualquier pariente o ciudadano que tuviere conocimiento directo de la comisión del hecho punible.

Artículo 3º **Restablecimiento de derecho.** El autor del acoso sexual será responsable por los perjuicios causados al sujeto pasivo del mismo y deberá restablecerlo a la situación anterior al inicio de la conducta punible.

Artículo 4º **Prueba para condenar.** Será necesaria plena prueba sobre la comisión

del hecho punible, la identidad del autor y de la víctima para dictar sentencia condenatoria por acoso sexual.

Artículo 5º **Codificación.** Lo dispuesto en el artículo 1º de esta ley será incorporado como artículo nuevo al capítulo correspondiente dentro del Título XI "Delitos contra la libertad y el pudor sexuales", del Libro II "De los delitos en particular" del Código Penal. Las normas contempladas en los artículos 2º, 3º y 4º se incorporan a las partes correspondientes del Código de Procedimiento Penal.

Artículo 6º **Vigencia y normas derogadas.** Esta ley rige a partir de la fecha de su promulgación y deroga, en lo pertinente, todas las que le sean contrarias.

(Firma ilegible.)

EXPOSICION DE MOTIVOS

Honorables Congressistas:

Es limitado el tratamiento que las normas han otorgado a una forma muy difundida pero poco conocida de violación de la intimidad y el honor y el pudor sexuales. Se trata del acoso que sufren muchos hombres y mujeres por parte de otros con el propósito de inducir o presionarles para tener acceso carnal o acto sexual con ellos. Nadie está libre de ser sometido a este tipo de presiones.

El acoso sexual es más frecuente de lo que se piensa. Este comportamiento no es extraño en oficinas, fábricas, dependencias oficiales o, incluso, en la vida cotidiana. Sondeos recientes indican que, por lo menos el 20 por ciento de las mujeres lo han sufrido en su vida laboral. No existen cifras estadísticas sobre el número de hombres, por cuanto los comportamientos culturales nuestros convierten dicho acoso de las personas del sexo femenino a las del masculino en halago más que en presión. Tampoco se han registrado los acasos sobre personas del mismo sexo, los cuales tienden a no ser anotados.

Este proyecto se propone tipificar el acoso sexual y sancionarlo expresamente con prisión de uno a cuatro años para su autor. La conducta típica es aquella que comete la persona que de manera extorsiva constriñe a otro, física, verbal o ambientalmente, o le intimida de cualquier forma, con el propósito inequívoco de tener con él acto sexual o acceso carnal.

Estimo que la **intimidación**, el **constreñimiento**, la **manera extorsiva** es lo que diferencia el acoso sexual de algunos comportamientos galantes o propios de la picaresca cultural, que podrían confundirse con el mismo. La insinuación en sí misma no es suficiente para configurar **acoso**, toda vez que lo característico del mismo es la violación de la intimidad, de la capacidad de autodeterminarse, de escoger libremente qué conducta se ejecuta. Cuando un superior jerárquico o alguien que posee una situación dominante respecto de otra, la utiliza con el propósito de tener con ella una relación que de otro modo esta última no tendría libremente, es cuando se configura la conducta típica, pues vulnera no solamente la intimidad y el pudor sino que violenta el más sagrado de los derechos de la persona humana, cual es la libertad.

En este caso, el bien jurídico tutelado por el tipo penal es la libertad individual, que para el caso específico se manifiesta en la libertad de decidir si tiene o no con otra relaciones íntimas. Sólo en la medida que tal precisión se formule expresamente en el artículo que tipifica el hecho punible es posible castigarlo y, especialmente, evitar abusos en la vía contraria, es decir, un alud de denuncias por presunto acoso.

De otro lado, en correspondencia con el desarrollo normativo que sobre la materia se ha producido en otros países del mundo, se considera que el precitado acoso se produce no solamente cuando éste es constatable físicamente, sino que se amplía el concepto del mismo a presiones de orden verbal o ambiental y a cualquier otra forma de intimidación con el **propósito inequívoco** de tener acceso o acto sexual.

El proyecto establece penas mayores para los autores del caso sobre menores o quienes utilicen cualquier forma de violencia sobre la víctima.

Establece, además, el requisito de la querrela para iniciar la acción penal, de la cual será titular el sujeto pasivo del acoso o cualquier pariente o ciudadano que tuviere conocimiento directo de los hechos, cuando la víctima fuere un menor de edad o un incapaz de resistir.

Obliga al autor del hecho punible a restablecer al acosado a la situación anterior al inicio del mismo, lo que permitirá a las víctimas tener mayor confianza en la eficiencia del sistema judicial y dispone que será necesaria **plena prueba** para dictar sentencia condenatoria por este delito. Finalmente, ordena incorporar las normas contempladas en el proyecto a los títulos y capítulos correspondientes del Código Penal y del de Procedimiento.

En un terreno tan poco seguro como es todo lo relacionado con esta conducta que hoy proponemos sea elevada a la categoría de delito, creemos que los artículos propuestos permiten sancionar a los responsables y evitar, al mismo tiempo, el abuso de falsas denuncias sobre el mismo. Con las normas consagradas en el artículo primero, el juez del conocimiento tendrá la oportunidad de sancionar cuando, a su juicio, estime que hubo **intimidación**, **constreñimiento**, **conducta extorsivas** con el **inequívoco propósito** de tener acceso carnal o acto sexual.

De los honorables Senadores,

Edgardo Vives Campo
Senador de la República.

SENADO DE LA REPUBLICA - SECRETARIA GENERAL
TRAMITACION DE LEYES

Santafé de Bogotá, D.C., 18 de noviembre de 1993.
Señor Presidente:

Con el fin de que se proceda a repartir el Proyecto de ley número 138 de 1993, "por la cual se adoptan normas respecto al acoso sexual y se dictan otras disposiciones", me permito pasar a su Despacho el expediente de la mencionada iniciativa que fue presentada en el día de hoy ante la Secretaría General. La materia de que trata el mencionado proyecto de ley es de competencia de la Comisión Primera Constitucional Permanente.

El Secretario General honorable Senado de la República,

Pedro Pumarejo Vega.

PRESIDENCIA DEL HONORABLE SENADO
DE LA REPUBLICA

Noviembre 18 de 1993.

De conformidad con el informe de la Secretaría General, dése 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 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.

P O N E N C I A S

PONENCIA PARA PRIMER DEBATE

al Proyecto de ley 07 Senado, "por medio de la cual se dictan disposiciones básicas sobre el transporte, se redistribuyen competencias y recursos entre la Nación y las entidades territoriales, se reglamenta la planeación en el sector transporte, se otorgan unas facultades extraordinarias y se dictan otras disposiciones".

Señor Presidente
Honorables Senadores
Comisión Sexta

Nos ha correspondido rendir ponencia sobre el proyecto de ley en mención, presentado por el Ejecutivo a través del señor Ministro de Obras Públicas y Transporte, cuyo texto aprobado por la Plenaria de la Cámara de Representantes fue publicado en la **Gaceta del Congreso** en su número 197 del día 15 de junio del presente año, como Proyecto número 100 Cámara.

El país requiere un ordenamiento armónico y cuidadoso de todos los factores que inciden estratégicamente en su desarrollo. Este ordenamiento integral debe encauzarse bajo unos principios rectores que aglutinen necesariamente los criterios y metas, en ocasiones conflictivos y divergentes, de las políticas social, económica y ambiental. Es indudable que el transporte constituye uno de estos factores estratégicos que ameritan una especial y cuidadosa formulación de políticas, que atiendan sus necesidades de ordenación y proyección de una manera integrada y consistente con el marco global de las nuevas políticas de desarrollo.

La reestructuración de este sector debe responder en consecuencia al proceso de apertura en que está empeñado el país, y a las adecuaciones institucionales que corren paralelas a éste, a través de los procesos de modernización del Estado, del sector empresarial y de la sociedad.

Pero, debe ser claro que las actividades relacionadas con el transporte, constituyen un elemento vital no sólo para los procesos económicos, sino también para la unidad, in-

tegración y estructuración de la Nación, entendiéndose que estos valores y aspiraciones configuran un proceso permanente.

Por lo anterior, el sector del transporte no puede analizarse ni tratarse aisladamente. Es un elemento o servicio complementario de todas las demás actividades económicas, sociales y políticas. Depende de los tipos, volúmenes y valores de los bienes intercambiados en el comercio, pero también crea las condiciones para su desarrollo. Depende de las características socioculturales de las regiones, de sus relaciones políticas, de sus respectivas situaciones financieras, y de los adelantos tecnológicos, pero simultáneamente contribuye a su transformación.

Hoy es ampliamente reconocido por los científicos sociales, el hecho de que la construcción de las naciones, o los procesos de unificación de las mismas, se desenvuelven simultáneamente con aquellos relacionados con la configuración, integración y ampliación de los mercados internos. Curiosamente, la economía colombiana fue económicamente más abierta al exterior en las últimas décadas del siglo pasado y en las primeras del que corre, que lo que es hoy en día, algunos años después de haber comenzado el reciente proceso de apertura. Por ello la reestructuración del sector no puede responder simplemente a la apertura en marcha, de innegable importancia, sino también a la necesidad de fortalecer la integración del mercado interno y de la Nación misma. Debe contribuir significativamente, por ello a la superación del aislamiento, del abandono y del retraso en que todavía a finales del siglo XX se debaten múltiples regiones y comunidades deprimidas de nuestra extensa Nación.

La reestructuración debe también atender a las especialísimas, singulares y extremadamente complejas condiciones geográficas y topográficas de nuestro país. Estas atípicas condiciones imponen con mayor fuerza la necesidad de integrar armónica y creativamente las diferentes modalidades del transporte, evitando la importación acrítica, simplista y descontextualizada de esquemas, modelos o tecnologías desarrolladas para paí-

ses con condiciones naturales radicalmente diferentes a las nuestras. Por ello, dentro de las modificaciones que introducimos al proyecto aprobado en la honorable Cámara de Representantes, el cual se concentraba sesgadamente en la modalidad del transporte de carretera. Nuestra propuesta enfatiza la integración del sector y de sus distintas modalidades, prestando especial atención al caso del transporte aéreo.

Morsman and Morton en el libro "Principales of transportation", definen al transporte como un servicio público que crea una utilidad en el tiempo y en el espacio, por la transferencia física de bienes y de personas de un lugar a otro. Está entonces, más íntimamente ligado al intercambio, donde actúan tres magnitudes de suma importancia: la distancia o el espacio donde se realiza, el tiempo de la operación y el tráfico que se genera, por ello, de nuevo su integración y planificación son de relevante significado.

Corresponde el proyecto de ley en primer lugar, a la necesidad de establecer una política general del transporte, encaminada a determinar sus principios rectores y a la integración de sus diferentes medios y modalidades. En segundo término, define las funciones y responsabilidades sobre la infraestructura del transporte, determina los recursos para su construcción y conservación y estipula las normas generales de planeación. Finalmente, se establecen disposiciones generales en materia de transporte aéreo y dispone la descentralización aeroportuaria.

Durante el proceso de estudio, ahondamos las políticas generales sobre la materia y conocimos el criterio y opiniones de los honorables Representantes ponentes del proyecto, inicialmente, en la Comisión VI de la Cámara y luego en la Plenaria, así como del Ejecutivo, gremios y asociaciones del sector. Esta metodología nos permitió observar, que a este proyecto de ley, sin duda de la mayor importancia y trascendencia, es necesario introducirle algunas modificaciones, que recojan el sentir nacional y que tipifiquen la filosofía del proceso renovador.

Al considerar que la infraestructura del transporte corresponde al medio físico, dentro del cual se desarrolla la actividad transportadora y al estar incluida dentro de todo el proceso, concluimos que no es técnicamente viable adicionarle el vocablo infraestructura al recientemente creado Ministerio de Transporte, pues intrínsecamente hace parte de él.

Compartimos los fundamentos de integración del sector y sistema nacional del transporte, así como las disposiciones de carácter general establecidas en el Título número I. No obstante, consideramos conveniente adicionar políticas encaminadas a la masificación del transporte y a la responsabilidad que tiene el Estado de regular, vigilar y controlar este servicio público, así como de reglamentar las condiciones de tipo técnico u operativo para su prestación. Por esta razón excluimos del articulado el libre acceso incondicionado o indiscriminado de empresas a la prestación de los servicios de transporte comercial doméstico.

Esta última modificación responde también a las necesidades de garantizar el máximo de seguridad a los usuarios, buscando impedir que se improvisen empresas sin las posibilidades ni condiciones para asumir responsablemente la prestación del servicio y de tratar de evitar la competencia desleal de empresas sin tradición, cuya constitución puede eventualmente provenir de actividades relacionadas con el lavado de dólares.

Destacamos la obligatoriedad de realizar estudios de impacto ambiental, que previa la construcción de obras públicas, deben ser analizados y cuantificados por la Corporación Territorial del Medio Ambiente, al igual que el control de los niveles máximos de

emisión de sustancias, gases y ruidos contaminantes de los motores de las naves y vehículos.

El principio que establece el carácter de servicio público de transporte, enfatizado en nuestro pliego de modificaciones, busca garantizar a la comunidad que su prestación se realice dentro de unas condiciones adecuadas de seguridad, calidad y eficiencia, sin que dicho carácter y responsabilidad pública disminuya por el hecho de que empresas particulares, por concesión del Estado, participen en el suministro y operación del servicio.

El Estado debe velar por la seguridad de las personas que hacen uso del servicio público de transporte y por ello, se hace indispensable controlar las condiciones mecánicas y la vida útil de los vehículos. Este concepto introducido en el artículo 6º exige la renovación del parque automotor y su retiro gradual del servicio por obsolescencia residual. No de otra manera, podríamos pretender un transporte cómodo, seguro y eficiente, encaminado a disminuir la accidentalidad, en donde Colombia ostenta uno de los mayores índices a nivel internacional, por esto también, el control del tránsito en calles y carreteras debe ser ejercido por personal altamente calificado y preparado en las escuelas de formación, que se crean como cuerpos especializados técnicos e idóneos.

El Título II define la infraestructura del transporte a cargo de la Nación, los departamentos y municipios; establece las funciones y responsabilidades sobre ella y determina los recursos para su construcción y mantenimiento.

Se estipula de esta manera la clasificación por importancia y servicio, de todos los componentes de la infraestructura del transporte en cada uno de sus medios, señalización y ayudas complementarias.

Consultadas las normas internacionales y los técnicos nacionales, reagrupamos las especificaciones mínimas, que en lo sucesivo se deberán adoptar en la construcción de la red nacional de carreteras, contenidas en el artículo 14. De esta manera, se garantiza la función básica de integración de los principales centros de producción y consumo del país y de éste con los demás países.

En los niveles departamental, distrital y municipal se establecen los elementos de integración de la infraestructura a su cargo, para así precisar las funciones y obligaciones sobre ésta, no obstante, recaer sobre el Ministerio de Transporte, su planeación y priorización, como entidad rectora del sector.

Adicionamos la conveniencia de utilizar las zonas laterales de las carreteras en proximidades a los centros urbanos, como amplias áreas de esparcimiento y prácticas deportivas de sus habitantes. Estos usos, propios de los países europeos brindarán otra concepción dentro de la cultura del pueblo colombiano. Así mismo, por seguridad y comodidad para los usuarios se construirán a lo largo de la red nacional de carreteras, bahías de estacionamiento, dotadas de los servicios públicos básicos donde sea posible, como complemento al diseño de la infraestructura vial.

Los planes de expansión de la red de transporte a cargo de la Nación, deben obedecer a una política integral del Ministerio del ramo discutida y adoptada en el marco de las políticas globales de desarrollo en el seno del Consejo Nacional de Política Económica y Social, Conpes. Esta programación estará enmarcada dentro del plan general de desarrollo y dentro de las conveniencias y prioridades de inversión.

Para efectos de la transferencia de la infraestructura de transporte de la Nación a los departamentos y al Distrito Capital de Santafé de Bogotá, hemos propuesto un plan gradual que se realizará mediante convenios

en un lapso no superior a tres años. Esta transferencia irá acompañada de la correspondiente tecnología y de recursos económicos, de tal forma que permita una eficiente administración, conservación y rehabilitación de la infraestructura que reciban.

Los artículos 21 y 22 establecen los recursos para la construcción y conservación de la infraestructura de transporte, contando con los asignados en el presupuesto nacional, el cobro por el uso de las obras de infraestructura de transporte a los usuarios y los que se originen de la contribución por valorización.

Para garantizarle a los departamentos los recursos necesarios, hemos propendido por la creación de un Fondo de Cofinanciación de Vías, que reglamentará el Gobierno Nacional, y que actuará como un sistema especial de cuentas dependiente de Findeter, dirigido a administrar los recursos que apropie la Nación para atender la rehabilitación y mantenimiento de las vías que les sean transferidas. Lo anterior, con el fin de ser consecuentes con la política general establecida a través del Decreto 2132 de 1992. Dentro de los recursos del Fondo contemplados en el articulado, excluimos por considerarlo inconstitucional, el correspondiente al 5% de las rentas provenientes del impuesto a la gasolina (artículo 359 C. P.).

Procedimos a fijar los criterios básicos de cofinanciación, de acuerdo con el índice de necesidades básicas insatisfechas, la capacidad y eficiencia financiera, y la longitud de la red vial del respectivo departamento. Consideramos igualmente que las Asambleas Departamentales y los Concejos Municipales pueden establecer cobros por la utilización de la infraestructura bajo su cargo. Así mismo, hemos introducido los mecanismos orientados a la ejecución de obras por el sistema de concesión.

Para lograr la adecuación de las estructuras administrativas de las entidades territoriales a las responsabilidades que asumen, se autoriza a las Asambleas Departamentales y Concejos Municipales, la adopción de las reformas que a su juicio deban introducirse en la organizaciones administrativas y plantas de personal, así como la delegación de las atribuciones establecidas en el artículo 300, numerales 1 y 2 de la Constitución Política. Igual se establecieron los principios rectores para la reestructuración administrativa de las entidades que conformen el sector transporte, con énfasis en la especialización técnica, modernización, eficiencia y administración general.

El Título III, contiene las disposiciones sobre Planeación del Transporte, como fundamento de la integración y unificación de las políticas y estrategias sectoriales, en armonía con el Plan Nacional de Desarrollo y el Programa de Inversiones Públicas para el sector. Hemos considerado de gran importancia y actualidad este tema, que permitirá en el futuro, distribuir los tráficos interiores sobre los distintos medios del transporte, enmarcados dentro de la política económica nacional.

El Título IV, relacionado con las disposiciones sobre transporte aéreo, persigue unificar en un solo ente cuál es la unidad administrativa especial de Aeronáutica Civil, la regulación, administración, vigilancia y control sobre el uso del espacio aéreo colombiano por la aviación civil y de sus relaciones con la aviación del Estado.

Para evitar dualidad de funciones, proponemos la supresión de la Dirección de Transporte Aéreo creado a través del Decreto 2171 de 1992, de tal manera, que mediante las funciones del Consejo Sectorial de Transporte, como cuerpo coordinador y asesor del Ministro de Transporte que lo es, se fijen las políticas sobre la materia, que serán eje-

cutadas por la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil, en asocio del Consejo Superior Aeronáutico.

De otra parte, se descentraliza la administración de los aeropuertos, transfiriéndole a las entidades territoriales o agrupaciones regionales, independientemente de su composición pública o privada, las instalaciones civiles: pistas, plataformas, calles de rodamiento, terminales, edificaciones, manteniendo el Ministerio de Transporte a través de la Unidad Administrativa de Aeronáutica Civil, la responsabilidad sobre el control, organización y seguridad del tráfico aéreo.

Se crean Consejos Aeronáuticos Regionales, con el fin de orientar la administración de las instalaciones cedidas y se prevé la continuidad del Consejo Superior Aeronáutico, como cuerpo asesor de la Autoridad Aeronáutica. De otra parte, se dictan normas sobre contratación administrativa y régimen de personal con el propósito de ubicar los sistemas salarial y prestacional de los empleados públicos al servicio de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil, propendiendo por su capacitación técnica como prioridad en el campo tecnológico y de seguridad.

Por último, en el Título V nos hemos permitido incluir un mecanismo que le permita a los servidores públicos que sean desvinculados del Ministerio de Obras Públicas y Transporte que así lo deseen, adquirir la maquinaria y equipo que hoy se encuentra a cargo del Fondo Vial, en forma personal o a través de cooperativas, con el fin de brindarles participación dentro del régimen de contratación y como reconocimiento a su experiencia en la ejecución de las obras civiles de nuestro país. Esta disposición busca favorecer la necesaria democratización de la propiedad que impone una sana justicia social.

En nuestro criterio, este proyecto de ley coadyuvará a la modernización y readecuación del sector y sistema nacional de transporte, integrándolo a las actuales políticas de apertura y proporcionándole a los usuarios un servicio que con el correr del tiempo será más eficiente, seguro y oportuno.

Por lo anteriormente expuesto, nos permitimos proponer: Désele primer debate con las modificaciones y adiciones insertadas, al Proyecto de ley número 07, "por la cual se dictan disposiciones básicas sobre el transporte, se redistribuyen competencias y recursos entre la Nación y las entidades territoriales, se reglamenta la planeación en el sector transporte, se otorgan unas facultades extraordinarias y se dictan otras disposiciones".

Atentamente,

Senadores ponentes:

Ricardo Mosquera Mesa
Coordinador Ponente.

Eduardo Pizano de Narváez
Ponente.

PLIEGO DE MODIFICACIONES

al Proyecto de ley número 100 de 1992 Cámara; 7 de 1993 Senado, "por la cual se dictan disposiciones básicas sobre el transporte, se redistribuyen competencias y recursos entre la Nación y las entidades territoriales, se reglamenta la planeación en el sector transporte, se otorgan facultades extraordinarias y se dictan otras disposiciones".

El Congreso de Colombia,

DECRETA:

TITULO I

Sector y Sistema Nacional de Transporte Principios y Disposiciones Generales

CAPITULO I

Integración del Sector y del Sistema Nacional de Transporte

Artículo 1º Sector y Sistema Nacional del Transporte. Integra el Sector Transporte, el Ministerio de Transporte, sus organismos adscritos o vinculados, y la Dirección General Marítima del Ministerio de Defensa Nacional, en cuanto estará sujeta a una relación de coordinación con el Ministerio de Transporte.

Conforman el Sistema Nacional de Transporte, para el desarrollo de las políticas de transporte, además de los organismos indicados en el inciso anterior, los organismos de tránsito y transportes e infraestructura de transporte de las entidades territoriales y demás dependencias de los sectores central o descentralizado de cualquier orden, que tengan funciones relacionadas con esta actividad.

CAPITULO II

Principios rectores del transporte

Artículo 2º Principios fundamentales.

a) **De la soberanía del pueblo:** La soberanía reside exclusivamente en el pueblo, del cual emana el poder público. El pueblo la ejerce en forma directa por medio de sus representantes, en los términos que la Constitución establece. Corresponde al Estado garantizar la soberanía completa y exclusiva sobre el territorio, el espacio aéreo y el mar territorial;

b) **De la intervención del Estado:** Corresponde al Estado la planeación, el control, la regulación y la vigilancia del transporte y de las actividades a él vinculadas;

c) **De la libre circulación:** De conformidad con los artículos 24 y 100 de la Constitución Política, toda persona puede circular libremente por el territorio nacional, el espacio aéreo y el mar territorial, con las limitaciones que establezca la ley.

Por razones de interés público, el Gobierno Nacional podrá prohibir, condicionar o restringir el uso del espacio aéreo, la infraestructura del transporte terrestre, de los ríos y del mar territorial y la navegación aérea sobre determinadas regiones y el transporte de determinadas cosas;

d) **De la integración nacional e internacional:** El transporte es elemento básico para la unidad nacional y el desarrollo de todo el territorio colombiano y para la expansión de los intercambios internacionales del país;

e) **De la seguridad:** La seguridad de las personas constituye una prioridad del Sistema y del Sector Transporte.

Artículo 3º Principios del transporte público. El transporte público está encaminado a garantizar la movilización de personas o cosas por medio de vehículos apropiados a cada una de las infraestructuras del sector, en condiciones de libertad de acceso, calidad y seguridad de los usuarios, sujeto a una contraprestación económica y se regirá por los siguientes principios:

1. Del acceso al transporte.

El cual implica:

a) Que el usuario pueda transportarse a través del medio y modo que escoja en buenas condiciones de acceso, comodidad, calidad y seguridad;

b) Que los usuarios sean informados sobre los medios y modos de transporte que le son ofrecidos y las formas de su utilización;

c) Que las autoridades competentes diseñen y ejecuten políticas dirigidas a fomentar el uso de los medios de transporte, racionalizando los equipos apropiados de acuerdo con la demanda y propendiendo por el uso de medios de transporte masivo;

d) Que el diseño de la infraestructura de transporte, así como en la provisión de los servicios de transporte público de pasajeros, las autoridades competentes promuevan el establecimiento de las condiciones para su uso por los discapacitados físicos, sensoriales y psíquicos.

2. Del carácter de servicio público del transporte.

La operación del transporte público en Colombia es un servicio público bajo la regulación del Estado, quien lo ejercerá el control y la vigilancia necesarios para su adecuada prestación, en condiciones de calidad, oportunidad y seguridad.

Excepcionalmente la Nación, las Entidades Territoriales, los Establecimientos Públicos y las Empresas Industriales y Comerciales del Estado de cualquier orden, podrán prestar el servicio público de transporte, cuando éste no sea prestado por los particulares, o se presenten prácticas monopolísticas u oligopolísticas que afecten los intereses de los usuarios. En todo caso el servicio prestado por las entidades públicas estará sometido a las mismas condiciones y regulaciones de los particulares.

3. De la colaboración entre entidades.

Los diferentes organismos del Sistema Nacional del Transporte velarán porque su operación se funde en criterios de coordinación, planeación, descentralización y participación.

4. De la participación ciudadana.

Todas las personas en forma directa, o a través de las organizaciones sociales, podrán colaborar con las autoridades en el control y vigilancia de los servicios de transporte. Las autoridades prestarán especial atención a las quejas y sugerencias que se formulen y deberán darles el trámite debido.

5. De las rutas para el servicio público de transporte de pasajeros.

Entiéndese por ruta para el servicio público de transporte el trayecto comprendido entre un origen y un destino, con un recorrido determinado y unas características en cuanto a horarios, frecuencias y demás aspectos operativos.

El otorgamiento de permisos o contratos de concesión a operadores de transporte público a particulares no genera derechos especiales diferentes a los estipulados en dichos contratos o permisos.

El Gobierno Nacional a través del Ministerio de Transporte o sus organismos adscritos, establecerá las condiciones para el otorgamiento de rutas para cada modo de transporte, teniendo en cuenta los estudios técnicos que se elaboren con énfasis en las características de la demanda y la oferta.

El otorgamiento de rutas se podrá realizar mediante concurso, en cuyo caso se establecerán las condiciones del mismo.

6. De la libertad de empresa.

Para la constitución de empresas o de formas asociativas de transporte no se podrán exigir otros requisitos que los establecidos en las normas legales y en los reglamentos respectivos.

Sin perjuicio de lo dispuesto en el inciso anterior, para acceder a la prestación del servicio público, las empresas o formas asociativas de transporte deberán estar habilitadas por el Estado. Para asumir esa responsabilidad, acreditarán condiciones que demuestren capacidad técnica, operativa, financiera, de seguridad y procedencia del capital aportado.

Las autoridades sólo podrán aplicar las restricciones a la iniciativa privada establecidas en la ley, que tiendan a evitar la competencia desleal, el abuso que personas o empresas hagan de su posición dominante en el mercado para garantizar la eficiencia del sistema y el principio de seguridad.

El Gobierno Nacional a través del Ministerio de Transporte o sus organismos adscritos reglamentará las condiciones de carácter técnico u operativo para la prestación del servicio, con base en estudios de demanda potencial y capacidad transportadora.

El transporte de carga será prestado por personas naturales y jurídicas debidamente autorizadas por las autoridades y el Gobierno Nacional regulará su funcionamiento. El Gobierno establecerá los lineamientos para que el transporte de carga se lleve a cabo bajo condiciones de seguridad y eficiencia. En el transporte de carga no podrá existir limitaciones a la constitución de empresas o a la prestación del servicio. Igualmente no existirán restricciones para rutas y frecuencias, éstas serán determinadas por el mercado. El Gobierno Nacional podrá establecer condiciones técnicas y de seguridad para la prestación del servicio y su control será responsabilidad de las autoridades de tránsito.

7. De los permisos o contratos de concesión.

Sin perjuicio de lo previsto en tratados, acuerdos o convenios de carácter internacional, la prestación del servicio de transporte público estará sujeta a la expedición de un permiso o contrato de concesión u operación por parte de la autoridad competente.

Quien cumpla con las exigencias que al respecto se establezcan, tendrá derecho a ese permiso o contrato de concesión u operación. Quedan excluidos dentro de este literal los servicios de transportes especiales.

8. Del transporte intermodal.

Las autoridades competentes promoverán el mejor comportamiento intermodal, favoreciendo la sana competencia entre modos de transporte, así como su adecuada complementación.

Artículo 4º Protección del ambiente. Para la construcción de obras públicas que tengan un efecto sobre el ambiente, la entidad pública promotora o constructora de la obra, elaborará un estudio de impacto ambiental, que será sometido a consideración de la Corporación del Medio Ambiente que tenga jurisdicción en la zona donde se proyecta construir. La entidad ambiental dispondrá de sesenta (60) días calendario para considerar el programa. Vencido este término se aplicará el silencio administrativo positivo.

Una vez tramitadas las autorizaciones de licencia ambiental para los proyectos, no se requerirán otras autorizaciones de carácter municipal o departamental para la ejecución de las obras.

La autoridad del Sector de Transporte competente, en concordancia con la autoridad ambiental establecerá los niveles máximos de emisión de sustancias, ruidos y gases contaminantes de los motores de los distintos tipos de naves y vehículos. El control sobre el cumplimiento de estas disposiciones será ejercido por las autoridades competentes.

CAPITULO III

La regulación del transporte y el tránsito

Artículo 5º Definición de competencias. Desarrollo de políticas. Regulaciones sobre transporte y tránsito. Es atribución del Ministerio de Transporte en coordinación con las diferentes entidades sectoriales, la definición de las políticas generales sobre el transporte y el tránsito.

El Consejo Consultivo de Transporte, que será reglamentado por el Gobierno Nacional, estará integrado por el Ministro de Transporte, dos (2) delegados del Presidente de la República, un (1) delegado por las Asociaciones de Transporte constituidas en el país cuya designación la efectuará el Ministro de Transporte de terna presentada por las Asociaciones y un (1) representante de la Sociedad Colombiana de Ingenieros.

Este Consejo se reunirá cuando el Ministro de Transporte considere conveniente su convocatoria.

Artículo 6º Reposición del parque automotor del servicio público de pasajeros y/o mixto. La vida útil máxima de los vehículos terrestres de servicio público colectivo de pasajeros y/o mixto será de veinte (20) años. El Ministerio de Transporte exigirá la reposición del parque automotor, garantizando que se sustituyan por nuevos los vehículos que hayan cumplido su ciclo de vida útil.

Las autoridades competentes del orden metropolitano, del Distrito Capital y municipal, incentivarán la reposición de los vehículos, mediante el establecimiento de los niveles de servicio diferentes al corriente, que serán prestados con vehículos provenientes de la reposición. Para la fijación de tarifas calcularán los costos del transporte metropolitano y/o urbano incluyendo el rubro de "recuperación de capital", de acuerdo con los parámetros que establezca el Ministerio de Transporte.

Parágrafo 1º Se establecen las siguientes fechas límites, para que los vehículos no transformados, destinados al servicio público de pasajeros y/o mixto, con radio de acción metropolitano y/o urbano, sean retirados del servicio:

— 31 de diciembre de 1994, modelos 1967 y anteriores.

— 31 de diciembre de 1996, modelos 1974 y anteriores.

— 30 de junio de 1999, modelos 1978 y anteriores.

— 31 de diciembre de 2001, vehículos con 20 años de edad.

— A partir del año 2002, deberán salir anualmente del servicio, los vehículos que lleguen a los veinte (20) años de vida.

Parágrafo 2º El Ministerio de Transporte definirá, reglamentará y fijará los requisitos para la transformación de los vehículos terrestres que vienen operando en el servicio público de pasajeros y/o mixto, de tal forma que se les prolongue su vida útil hasta por doce (12) años y por una sola vez, a partir de la fecha en que realicen la transformación.

Parágrafo 3º El Ministerio de Transporte establecerá los plazos y condiciones para reponer los vehículos de servicio público colectivo de pasajeros y/o mixto con radio de acción distinto al urbano. Y conjuntamente con las autoridades competentes de cada sector señalará las condiciones de operatividad de los equipos de transporte aéreo, férreo y marítimo.

Artículo 7º Fondos de Reposición del Parque Automotor. Las empresas de carácter colectivo de pasajeros y/o mixto, están obligadas a ofrecerle a los propietarios de vehículos, programas periódicos de reposición y a establecer y reglamentar fondos que garanticen la reposición gradual del parque automotor, establecida en el artículo anterior.

Serán recursos del Fondo de Reposición:

1. Las sumas provenientes del rubro "Recuperación del Capital", incluidos dentro de los estudios tarifarios.

2. Los créditos que el Gobierno Nacional les otorgue, a través del Instituto de Fomento Industrial o entidades financieras.

3. Los recursos provenientes de los créditos internos y externos, que las empresas

o asociaciones de transporte gestionen con destino a los programas de reposición.

Parágrafo 1º El Ministerio de Transporte en asocio con las autoridades territoriales competentes, vigilará los programas de reposición, así como la conformación, reglamentación y uso de los Fondos de Reposición y le exigirá a las empresas de transporte su estricto cumplimiento de acuerdo con las disposiciones vigentes.

Parágrafo 2º La utilización de los recursos del Fondo de Reposición para fines no previstos en la presente ley, se considerará delito de abuso de confianza. De él será responsable el administrador del Fondo.

Parágrafo 3º Igualmente, el proceso de reposición podrá desarrollarse por encargo fiduciario constituido por los transportadores o por las entidades públicas en forma individual o conjunta.

Artículo 8º Control de tránsito. Corresponde a la Policía de Tránsito velar por el cumplimiento del régimen normativo del tránsito y por la seguridad de las personas y cosas en el transporte por carretera y urbano.

Las funciones de la policía de tránsito podrán ser ejercidas por los cuerpos especializados de tránsito. Los departamentos y las ciudades de más de 300.000 habitantes serán las únicas autorizadas para crear o mantener cuerpos especializados de tránsito.

En un plazo de dos (2) años y en coordinación con los cuerpos especializados de tránsito, la Policía Nacional cumplirá funciones de Policía de Tránsito en todo el territorio nacional.

El Gobierno Nacional, en un término no superior a ciento ochenta (180) días calendario contados a partir de la vigencia de la presente ley, reglamentará la creación de escuelas de formación de Policías de Tránsito, que tendrán como finalidad la instrucción y capacitación de los aspirantes en áreas específicas de Ingeniería de Transporte, primeros auxilios médicos, mecánica automotriz, relaciones humanas. Fijará así mismo, los requisitos de conocimientos, experiencia y antigüedad, necesarios para obtener el título de Policía de Tránsito.

CAPITULO IV

Sanciones

Artículo 9º Sujetos de las sanciones. Las autoridades que determinen las disposiciones legales impondrán sanciones por violación a las normas reguladoras del transporte, según las disposiciones especiales que rijan cada modo de transporte.

Podrán ser sujetos de sanción:

1. Los operadores del servicio público de transporte y los de los servicios especiales.

2. Las personas que conduzcan vehículos.

3. Las personas que utilicen la infraestructura de transporte.

4. Las personas que violen o faciliten la violación de las normas.

5. Las personas propietarias de vehículos o equipos de transporte.

6. Las empresas de servicio público.

Las sanciones de que trata el presente artículo consistirán en:

1. Amonestación.

2. Multas.

3. Suspensión de matrículas, licencias, registros o permisos de operación.

4. Cancelación de matrículas, licencias, registros o permisos de operación.

5. Suspensión o cancelación de la licencia de funcionamiento de la empresa transportadora.

6. Inmovilización o retención de vehículos.

Artículo 10. De los códigos. El Gobierno Nacional presentará al Congreso de la República durante la primera legislatura de

1994, los proyectos sobre Estatuto Nacional de Transporte y el Código Nacional de Tránsito, que unifiquen los criterios que rigen los diferentes modos de transporte con los principios establecidos en esta ley.

CAPITULO V

Perímetros del transporte y tránsito por carretera en el territorio colombiano

Artículo 11. Perímetros del transporte por carretera. Constituyen perímetros para el transporte nacional, departamental y municipal, los siguientes:

a) El perímetro del transporte nacional comprende el territorio de la Nación. El servicio nacional está constituido por el conjunto de las rutas cuyo origen y destino estén localizadas en diferentes departamentos dentro del perímetro nacional.

No hacen parte del servicio nacional las rutas departamentales, municipales, asociativas o metropolitanas;

b) El perímetro del transporte departamental comprende el territorio del departamento. El servicio departamental está constituido consecuentemente por el conjunto de rutas cuyo origen y destino estén contenidos dentro del perímetro departamental.

No hacen parte del servicio departamental las rutas municipales, asociativas o metropolitanas;

c) El perímetro del transporte distrital y municipal comprende las áreas urbanas, suburbanas y rurales, y los distritos territoriales indígenas de la respectiva jurisdicción.

Los municipios podrán asociarse para la prestación conjunta del transporte público, a través de empresas privadas o en forma directa. El perímetro de los municipios integrantes de una asociación o un área metropolitana constituye el perímetro para el transporte asociativo o metropolitano.

El transporte de pasajeros entre el Distrito Capital y los municipios contiguos será organizado por las autoridades de tránsito de los dos municipios.

Los buses que desde los municipios contiguos ingresen al centro de la ciudad, utilizarán las vías troncales construidas especialmente para el transporte masivo a través de buses. Para el efecto tendrán que adaptarse a las condiciones exigidas para ese tipo de transporte en esas vías.

TITULO III

Infraestructura del transporte

CAPITULO I

Definición de la infraestructura del transporte

Artículo 12. Definición e integración de la infraestructura de transporte a cargo de la Nación. Se entiende por infraestructura del transporte a cargo de la Nación aquella de su propiedad que cumple la función básica de integración de las principales zonas de producción y de consumo del país, y de éste con los demás países. Esta infraestructura está constituida por:

1. La red nacional de carreteras, con sus zonas, facilidades, y su señalización, que se define de acuerdo con los siguientes criterios:

a) Las carreteras cuyos volúmenes de tránsito sean superiores a aquellas que sirven hasta un 80% del total de la red vial de carreteras;

b) Las carreteras con dirección predominante sur-norte, denominadas Troncales, que inician su recorrido en las fronteras internacionales y terminan en los puertos del Atlántico o en fronteras internacionales;

c) Las carreteras que unen las Troncales anteriores entre sí, denominadas Transversales, cuyo volumen de tránsito esté justificado, según el contenido del literal a), que comuniquen con los países limítrofes o con los puertos de comercio internacional;

d) Las carreteras que unen las capitales de departamento con la red conformada con los anteriores criterios, de acuerdo con su factibilidad técnica y económica; esta conexión puede ser de carácter intermodal;

e) Las vías para cuya construcción se ha comprometido el Gobierno Nacional con gobiernos extranjeros, mediante convenios o pactos internacionales con el propósito de que se promueva la transferencia de las vías que están hoy a cargo de la Nación hacia los departamentos, el Ministerio de Transporte adoptará los mecanismos necesarios para que la administración, conservación y rehabilitación de esas vías, se pueda adelantar por contrato.

Las carreteras nacionales podrán convertirse en departamentales a petición del departamento respectivo, si éste demuestra la capacidad para su rehabilitación y conservación.

2. Los ríos, canales de aguas navegables, su señalización y aquellos puertos públicos fluviales de interés nacional.

3. Los puertos públicos marítimos de propiedad de la Nación y sus canales de acceso.

4. Las líneas férreas de propiedad de la Nación, que incluye su zona, señalización e infraestructura para el control del tránsito.

5. La red de ayudas, comunicaciones y meteorología del transporte aéreo, básicos para prestar los servicios de aeronavegación y la infraestructura aeroportuaria.

6. Los faros, boyas y otros elementos de señalización para el transporte marítimo.

7. Los puentes construidos sobre los accesos viales en zonas de frontera.

8. Los viaductos de acceso y doble calzada que atraviesen las ciudades capitales de departamento y el Distrito Capital de Santafé de Bogotá. Para la recuperación de la inversión y el mantenimiento de estos viaductos se podrán establecer peajes y contribuciones de valorización.

Artículo 13. Especificaciones de la Red Nacional de Carreteras. La Red Nacional de Carreteras que se construya a partir de la vigencia de la presente ley, tendrá como mínimo las siguientes especificaciones de diseño:

- a) Ancho de carril: 3.65 metros;
- b) Ancho de berma: 1.80 metros;
- c) Máximo porcentaje de zonas restringidas para adelantar: 40 por ciento;
- d) Rugosidad máxima del pavimento: 2.5 IRI (Índice de Rugosidad Internacional).

El diseño geométrico tendrá las siguientes características:

TIPO DE TERRENO

Característ.	Montañoso	Ondulado	Plano
Velocidad de diseño	60 Km./h.	80 Km./h.	100 Km./h.
Radio mínimo de curvatura	85 m.	140 m.	210 m.
Peralte máx.	10 %	10 %	10 %
Pend. máx.	6.0 %	4.5 %	3.0 %
Bermas mts.	1.8	1.8	1.8

e) Carga de diseño para puentes (3.s.2): Camión de diseño: Configuración geométrica HS-20-44 de la AASHTO pero con cargas de 17.3 toneladas en los dos ejes traseros y 6.0 en el eje delantero para un total de 40.6 toneladas de peso bruto vehicular.

Franja de carga: La del HS-20-44 ampliada por la relación de pesos entre 3-s-2 y HS-20-44.

La Nación no podrá realizar inversiones en rehabilitación y construcción de carreteras nacionales, con especificaciones promedio

inferiores a las descritas, salvo que por razones técnicas y de costos no sea posible alcanzar dichas especificaciones.

Parágrafo 1º El Ministerio de Transporte construirá bahías de estacionamiento sobre las zonas aledañas a las carreteras nacionales, las cuales contarán donde sea posible, con los servicios públicos básicos de acuerdo con los diseños técnicos.

En las nuevas carreteras que acometan y en proximidades a centros urbanos, reservará franjas de terrenos que serán utilizadas para la recreación y prácticas deportivas de sus habitantes.

Parágrafo 2º Será responsabilidad de las autoridades civiles departamentales y/o municipales, la protección y conservación de la propiedad pública correspondiente a la zona de terreno aledaña a las carreteras nacionales, adquiridas como reserva para el mantenimiento y ensanchamiento de la red vial.

Parágrafo 3º El Ministerio de Transporte reglamentará y actualizará con la periodicidad que estime conveniente las normas sobre diseños de carreteras y puentes.

Artículo 14. Planes de expansión de la red de transporte a cargo de la Nación. El Ministerio de Transporte presentará al Consejo Nacional de Política Económica y Social, Conpes, para su aprobación, cada dos (2) años, los planes de expansión vial, que deberán contener como mínimo lo siguiente:

a) La conveniencia de hacer inversiones en nueva infraestructura vial nacional, de acuerdo con las prioridades del Plan Nacional de Desarrollo;

b) Las inversiones públicas que deben efectuarse en infraestructura vial, y las privadas que deben estimularse;

c) Las metodologías que deben aplicarse de modo general al establecer contraprestaciones por concesiones e infraestructura vial nacional.

Los planes de expansión vial podrán modificar la red nacional de transporte, incorporando o excluyendo vías específicas.

Las inversiones públicas que se hagan en materia de infraestructura vial nacional se ceñirán a lo expuesto en los planes de expansión vial y en el Plan Nacional de Desarrollo.

Los planes de expansión vial se expedirán por medio de decretos reglamentarios del Plan Nacional de Desarrollo y esta ley.

El Ministerio de Transporte presentará en un término no mayor de dos (2) meses, contados a partir de la vigencia de la presente ley, para consideración y aprobación del Consejo Nacional de Política Económica y Social, Conpes, el proyecto de integración de la Red Nacional de Transporte, de acuerdo con los criterios previstos en esta ley.

Artículo 15. Integración de la infraestructura de transporte a cargo de los departamentos. Hacen parte de la infraestructura departamental de transporte las vías que hoy son de propiedad de los departamentos; las que son hoy responsabilidad de la Nación — Fondo Vial Nacional o del Fondo Nacional de Caminos Vecinales — y que el Gobierno Nacional en cumplimiento de lo ordenado en esta ley, les traspase mediante acta a los departamentos, al igual que aquellas que en el futuro sean departamentales, las que comunican entre sí dos cabeceras municipales, así como la porción territorial correspondiente de las vías interdepartamentales que no sean parte de la red nacional; al igual que los puertos y muelles fluviales y los aeropuertos, en la medida que sean de su propiedad o que le sean transferidos. Para el cumplimiento del programa de transferencia de las vías de la Nación a los departamentos, el Ministerio de Transporte elaborará un plan gradual de transferencia de vías, de tecnología y de recursos económicos, apropiados por el Fondo de Cofinanciación de vías creado por el Decreto 2132

de 1992, de tal forma que ello les permita una eficaz administración, conservación y rehabilitación de las carreteras que reciban.

Parágrafo 1º Harán parte, parcialmente, de la infraestructura departamental de transporte, los puertos marítimos y los aeropuertos de acuerdo con la participación que tengan en las sociedades portuarias o aeroportuarias regionales.

Parágrafo 2º En los casos en que se acometa la construcción de una variante de una carretera nacional, su alterna podrá pasar a la infraestructura departamental si reúne las características de ésta, a juicio del Ministerio de Transporte.

Parágrafo 3º El Distrito Capital de Santafé de Bogotá y los municipios podrán acceder en forma directa al Fondo de Cofinanciación para la infraestructura vial y urbana.

Artículo 16. Integración de la infraestructura distrital y municipal de transporte. Hace parte de la infraestructura distrital o municipal de transporte, las vías urbanas, suburbanas y aquellas que sean propiedad del municipio, las instalaciones portuarias fluviales y marítimas, los aeropuertos y los terminales de transporte terrestre, de acuerdo con la participación que tengan los municipios en las sociedades portuarias y aeroportuarias, en la medida que sean de su propiedad o cuando éstos le sean transferidos.

Parágrafo 1º En los casos en que se acometa la construcción de una vía nacional o departamental, su alterna, podrá pasar a la infraestructura municipal si reúne las características de ésta, a juicio del Ministerio de Transporte.

Parágrafo 2º La política sobre terminales de transporte terrestre en cuanto a su regulación, tarifas y control operativo, será ejercida por el Ministerio de Transporte.

CAPITULO II

Funciones y responsabilidades sobre la infraestructura de transporte

Artículo 17. Construcción y conservación. Corresponde a la Nación y a las Entidades Territoriales la construcción y la conservación de todos y cada uno de los componentes de su propiedad, en los términos establecidos en la presente ley.

Artículo 18. Planeación e identificación de prioridades de la infraestructura de transporte. Corresponde al Ministerio de Transporte, a las entidades del orden nacional con responsabilidad en la infraestructura de transporte y a las Entidades Territoriales, la planeación de su respectiva infraestructura de transporte, determinando las prioridades para su conservación y construcción.

Para estos efectos, la Nación y las Entidades Territoriales harán las apropiaciones presupuestales con recursos propios y con aquellos que determine esta ley.

Artículo 19. Cesión de recursos y compromisos para la ejecución de obras de la infraestructura del transporte. Los departamentos podrán asumir las responsabilidades a que se hubiere comprometido la Nación, en materia de conservación y construcción de la infraestructura de transporte, mediante empréstitos con organismos de crédito. Para estos efectos suscribirán convenios con la Nación, donde acordarán los mecanismos y condiciones bajo los cuales asumirán estas obligaciones.

CAPITULO III

Recursos para la construcción y conservación de la infraestructura de transporte

Artículo 20. Tasas, tarifas y peajes en la infraestructura de transporte a cargo de la Nación. Para la construcción y conservación

de la infraestructura de transporte a cargo de la Nación, ésta contará con los recursos que se apropien en el Presupuesto Nacional y además cobrará el uso de las obras de infraestructura de transporte a los usuarios, buscando garantizar su adecuado mantenimiento, operación y desarrollo.

Para estos efectos, la Nación establecerá peajes, tarifas y tasas sobre el uso de la infraestructura nacional de transporte y los recursos provenientes de su cobro se usarán exclusivamente para ese modo de transporte.

Todos los servicios que la Nación o sus entidades descentralizadas presten a los usuarios accesoriamente a la utilización de la infraestructura nacional de transporte, estarán sujetos al cobro de tasas o tarifas.

Para la fijación y cobro de tasas, tarifas y peajes, se observarán los siguientes principios:

a) Los ingresos provenientes de la utilización de la infraestructura de transporte, deberán garantizar su adecuado mantenimiento, operación y desarrollo;

b) Deberá cobrarse a todos los usuarios;

c) El valor de las tasas o tarifas será determinado por la autoridad competente; su recaudo estará a cargo de las entidades públicas o privadas, responsables de la prestación del servicio.

Parágrafo. La Nación podrá en caso de necesidad y previo concepto del Ministerio de Transporte, apropiar recursos del presupuesto nacional para el mantenimiento, operación y desarrollo de la infraestructura de transporte.

Artículo 21. Valorización. La Nación y las Entidades Territoriales podrán financiar total o parcialmente la construcción de infraestructura de transporte a través del cobro de la contribución de valorización.

Artículo 22. Fondo de Cofinanciación de vías. Para garantizar a los departamentos los recursos para la construcción, rehabilitación y mantenimiento de las vías, créase el Fondo de Cofinanciación, el cual actuará como un sistema especial de cuentas dependiente de Findeter y cuya función será la de administrar los recursos que destine la Nación en su presupuesto para atender la construcción, rehabilitación y mantenimiento de la infraestructura vial que en virtud de la presente ley la Nación les transfiera a los departamentos.

Para la cofinanciación se tendrán en cuenta los siguientes criterios:

a) Los departamentos, distritos y municipios serán autónomos en la determinación de la elegibilidad de los proyectos de infraestructura de transporte. Sin embargo, esta elegibilidad deberá ser determinada mediante la preparación continua de planes de transporte a un plazo mínimo de 5 años;

b) El Ministerio de Transporte establecerá las políticas generales de inversión en expansión, rehabilitación y mantenimiento de la infraestructura de transporte. El Fondo de Cofinanciación será un elemento para promover dicha política;

c) Los proyectos cofinanciados serán ejecutados a través de contratos, por los departamentos y municipios. Estos serán autónomos y responsables por la contratación de obras;

d) La distribución regional de los recursos del Fondo de Cofinanciación se definirá mediante reglamento, a través de una fórmula que considere el índice de necesidades básicas insatisfechas, la eficiencia en el gasto, la longitud de la red vial de cada departamento, distrito o municipio y la promoción de mantenimiento de la infraestructura existente.

Artículo 23. Recursos del Fondo. Los recursos del Fondo de Cofinanciación de Vías, serán los establecidos en el artículo 22 del Decreto 2132 de 1992 y serán programa-

dos presupuestalmente por el Ministerio de Transporte, de acuerdo con el programa anual de transferencia de infraestructura vial y de conservación de vías de los departamentos.

Artículo 24. Cobro de peajes, tasas y tarifas por las entidades territoriales. Las Asambleas Departamentales y los Concejos Distritales y Municipales, podrán establecer el cobro de peajes, tasas y tarifas por la utilización de la infraestructura de su propiedad, de acuerdo con esta ley.

La base y sistemas de cobro serán establecidos por las Asambleas Departamentales y los Concejos Distritales y Municipales y su producto se destinará al mejoramiento de la infraestructura de transporte.

Artículo 25. Tasas. Los municipios y el Distrito Capital de Santafé de Bogotá, podrán establecer tasas por el derecho de parqueo sobre las vías públicas, e impuestos que desestimen el acceso de los vehículos particulares a los centros de las ciudades.

Artículo 26. Sobretasa a la gasolina. Autorízase a los municipios y al Distrito Capital de Santafé de Bogotá, para establecer bajo su criterio, sobretasa al precio de la gasolina, con destino exclusivo a un fondo de mantenimiento y construcción de vías públicas. El Gobierno reglamentará el monto máximo de la sobretasa.

CAPITULO IV

Obras por concesión

Artículo 27. Del contrato de concesión. El Gobierno Nacional, a través de cualquiera de sus entidades, los departamentos, el Distrito Capital de Santafé de Bogotá y los municipios, podrán en forma individual o combinada, otorgar concesiones a particulares para la construcción, rehabilitación y conservación de proyectos de infraestructura. Para la recuperación de la inversión, estas entidades podrán establecer peajes y/o valorización, pudiendo ceder el cobro parcial o total de los mismos a los concesionarios. La fórmula para el recobro de la inversión quedará establecida en el contrato y será de obligatorio cumplimiento para la Entidad que adjudique la concesión.

La variación de estas reglas sin el consentimiento del concesionario, implicará responsabilidad civil para la Entidad quien a su vez, podrá repetir contra el funcionario responsable.

En los contratos que por concesión celebre el Instituto Nacional de Vías, se podrán incluir los accesos viales que hacen parte de la infraestructura distrital o municipal de transporte.

Parágrafo. Los municipios, los departamentos, el Distrito Capital de Santafé de Bogotá y la Nación podrán aportar partidas presupuestales para proyectos de infraestructura en los cuales de acuerdo con los estudios, los concesionarios no puedan recuperar su inversión en el tiempo esperado.

Artículo 28. Crédito para concesionarios. Con el fin de garantizar que la inversión se amortice a más largo plazo, el Gobierno Nacional propenderá por la creación de fondos de inversión que tengan como propósito la financiación, construcción, rehabilitación o mantenimiento de obras de infraestructura de transporte. Para amortizar la inversión el Gobierno Nacional, a través de la Banca Multinacional podrá intermediar líneas de crédito a largo plazo, que permitan a los concesionarios financiar las obras concesionadas.

Artículo 29. Peajes y valorización. Los derechos de cobro de peaje y valorización que se cedan a los concesionarios para recuperar la inversión por la construcción, rehabilitación o mantenimiento de proyectos de infraestructura que se otorguen en concesión, no formarán parte del patrimonio estatal y por

lo tanto, no estarán incluidos dentro de los respectivos presupuestos fiscales.

Artículo 30. Recaudo de peajes. En los proyectos de construcción, rehabilitación o mantenimiento que adelante cualquier entidad estatal por el sistema de concesión, los concesionarios de la Entidad podrán actuar como agentes recaudadores de la contribución de valorización y de peajes.

De igual forma la entidad estatal o el concesionario podrá efectuar el recaudo a través de cualquier entidad financiera, aprobada por la Superintendencia Bancaria.

Artículo 31. Garantías. Con el fin de garantizar el cumplimiento de los contratos de concesión por parte del Estado, los concesionarios podrán contratar garantías en forma directa o a través del Estado con la Banca Multinacional.

Artículo 32. Adquisición de predios. En la adquisición de predios para la construcción de obras de infraestructura, los municipios, el Distrito Capital de Santafé de Bogotá, los departamentos o la Nación, podrán delegar esta función en el concesionario. Los predios adquiridos figurarán a nombre de la Entidad Pública adquirente. El precio a pagar por los predios o las mejoras, los establecerá la correspondiente Entidad Estatal.

Artículo 33. Expropiación administrativa. El Gobierno Nacional, a través del Ministerio de Transporte, los departamentos a través del Gobernador y los municipios a través de los Alcaldes, podrán decretar la expropiación administrativa, para la adquisición de predios destinados a obras de infraestructura de transporte. Para el efecto se deberán ceñir a los requisitos señalados en la Constitución Nacional y en la ley.

CAPITULO V

Adecuación de las estructuras administrativas

Artículo 34. Principios para la reestructuración administrativa. Los principios y reglas generales que debe seguir el Presidente de la República para modificar las estructuras administrativas del sector transporte de conformidad con el numeral 16 del artículo 189 de la Constitución Política, son los siguientes:

a) **Modernización:** Responderá a los desarrollos técnicos y administrativos de administración pública y podrá apoyarse en los servicios especializados ofrecidos por particulares;

b) **Eficiencia:** Se propiciarán esquemas de participación y estímulos orientados a mejorar la eficiencia administrativa;

c) **Administración gerencial:** Se establecerán los mecanismos de control gerencial y desconcentración de funciones;

d) **Capacitación:** Se dará especial énfasis a los instrumentos de capacitación, tecnificación y profesionalización de los funcionarios.

Parágrafo. Para el Sector Aeronáutico, adicionalmente se aplicarán los siguientes principios:

a) **Administración funcional:** Se administrará teniendo en cuenta cuatro grandes áreas funcionales: Planeación y regulación aeronáutica, los servicios de aeronavegación, la supervisión y la seguridad aérea, la supervisión y los servicios aeroportuarios;

b) **Especialización:** Se responderá a la especialización técnica que poseen las funciones de la aeronáutica;

c) **Descentralización:** Se tenderá a la descentralización y a la participación regional en la administración de los servicios aeroportuarios;

d) **Seguridad:** Se establecerán las funciones de reglamentación y control de la seguridad aeronáutica y aeroportuaria, en los más altos niveles de la administración;

e) **Competitividad laboral:** Se establecerán sistemas salariales que sean competitivos en el mercado laboral colombiano, para los servidores de la entidad.

Artículo 35. Adecuación institucional de las entidades territoriales. Para el cumplimiento de los objetivos del sistema de transporte establecidos en esta ley, las entidades territoriales por determinación de las Asambleas Departamentales o de los Concejos Municipales, según el caso, podrán adoptar las reformas que consideren indispensables en sus estructuras administrativas y plantas de personal, con fundamento en los principios definidos en el artículo anterior; fusionando, suprimiendo o reestructurando los organismos del sector central o descentralizado de la respectiva entidad, vinculados con el sistema.

Artículo 36. Delegación de funciones de las Asambleas en los Concejos Municipales. En desarrollo de lo dispuesto en el artículo 301 de la Constitución Política, las Asambleas Departamentales podrán delegar en los Concejos Municipales las atribuciones establecidas en el artículo 300, numerales 1 y 2, referentes a la reglamentación del transporte, las obras públicas, las vías de comunicación y el desarrollo de ssu zonas de frontera, dentro de los lineamientos de la presente ley.

Artículo 37. Prestación del servicio público de transporte y obras de infraestructura de transporte en las zonas de frontera. En desarrollo de lo dispuesto en el artículo 289 de la Constitución Política, los departamentos limítrofes podrán, en coordinación con los municipios de su jurisdicción limítrofe con otros países, adelantar directamente con la entidad territorial limítrofe del país vecino, de similar nivel, programas de cooperación, coordinación e integración dirigidos a solucionar problemas comunes de transporte e infraestructura de transporte.

Las autoridades territoriales indicadas deberán informar sobre estos programas, al Ministerio de Relaciones Exteriores por conducto del Ministerio de Transporte, para efecto de la celebración de los respectivos convenios, cuando a ello hubiere lugar.

TITULO III

Planeación del transporte y la infraestructura

CAPITULO I

Normas generales

Artículo 38. Conformación del Plan Sectorial. El Plan Sectorial de Transporte e Infraestructura será un componente del Plan Nacional de Desarrollo y estará conformado por:

a) Una parte general que contenga las políticas y estrategias sectoriales, armónicas con las contenidas en el Plan Nacional de Desarrollo;

b) El Plan de Inversiones Públicas para el sector.

Artículo 39. Parte general del Plan Sectorial. En la parte general del Plan Sectorial se señalarán los propósitos y objetivos nacionales de largo plazo, las metas y prioridades a mediano plazo y las estrategias y orientaciones generales de la política de transporte adoptada por el Gobierno, de acuerdo con las orientaciones contenidas en el Plan Nacional de Desarrollo.

Artículo 40. Planes de inversión y planes modales. El Plan de Inversiones de Transporte e Infraestructura contendrá los presupuestos plurianuales de los principales programas y proyectos de inversión pública en transporte e infraestructura de la Nación, y la especificación de los recursos financieros requeridos para su ejecución.

El Plan de Transporte e Infraestructura, desagregado por temas, contendrá Planes Modales de Transporte, con el fin de singularizar la inversión en cada modo de transporte a nivel nacional. La parte general del Plan Sectorial será aplicable, en lo pertinente, a cada modo de transporte. El Plan incluirá un componente de transporte multimodal y de transporte intermodal.

Artículo 41. Planes territoriales. Los planes de transporte e infraestructura de los departamentos harán parte de sus planes de desarrollo y serán elaborados y adoptados por sus autoridades competentes.

Los planes de transporte e infraestructura de los distritos y municipios harán parte de sus planes de desarrollo.

Estos planes estarán conformados por una parte estratégica y un Plan de Inversiones a mediano y a corto plazo.

Los planes territoriales deberán corresponder a las necesidades y prioridades del transporte y su infraestructura en la respectiva Entidad Territorial y reflejar las propuestas programáticas de los Gobernadores y Alcaldes.

Parágrafo. Las asociaciones de municipios creadas con el fin de prestar servicio unificado de transporte, las provincias, los territorios indígenas y las áreas metropolitanas, elaborarán en coordinación con las autoridades de sus municipios integrantes y con las de los niveles departamentales y regionales, planes de transporte que comprendan la totalidad de los territorios bajo su jurisdicción.

Artículo 42. Competencia para la elaboración del Plan Sectorial y Planes Modales. Corresponde al Ministerio de Transporte, en coordinación con el Departamento Nacional de Planeación y las Entidades Rectoras de los diferentes modos de transporte, la elaboración del proyecto del Plan Sectorial de Transporte e Infraestructura.

La elaboración de los planes modales de transporte e infraestructura será responsabilidad del Ministerio de Transporte en estrecha y permanente colaboración con las entidades ejecutoras de cada modo de transporte y con las Entidades Territoriales.

Artículo 43. Capacitación territorial. Durante los dos (2) primeros años a partir de la vigencia de la presente ley, el Ministerio de Transporte realizará un programa orientado a fortalecer la capacidad de gestión de los organismos de tránsito y transporte de las Entidades Territoriales.

TITULO IV

Disposiciones sobre transporte aéreo

Artículo 44. Funciones aeronáuticas. Las funciones relativas al transporte aéreo, así como las funciones sobre la materia las asignadas a las distintas dependencias del Ministerio de Transporte serán ejercidas por la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil como Entidad especializada adscrita al Ministerio de Transporte.

Parágrafo. Suprímese dentro de la estructura del Ministerio de Transporte, la Dirección General de Transporte Aéreo de que trata el numeral 8 del artículo 10 del Decreto 2171 de 1992.

Artículo 45. Descentralización aeroportuaria. Para efectos de la descentralización aeroportuaria, la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil, podrá entregar a cualquier título los aeropuertos de su propiedad a Entidades Departamentales, municipales o asociaciones de las anteriores, para que éstas los administren en forma directa o indirecta. De igual forma podrá celebrar contratos de administración, concesión o similares sobre los aeropuertos de propiedad del Fondo Aeronáutico Nacional, con entidades especializadas o con asociaciones regio-

nales, en las cuales la participación estatal no podrá ser superior al cincuenta por ciento (50%). Los contratos que se celebren con las entidades territoriales, sus asociaciones o con las sociedades regionales podrán ser revocados unilateralmente, sin lugar a indemnización, cuando a criterio de la Aeronáutica Civil exista mal manejo en el uso, mantenimiento y operación de los bienes e instalaciones entregados; o cuando exista deficiencia administrativa en la prestación de los servicios aeroportuarios.

La Autoridad Aeronáutica ejercerá funciones de reglamentación, control, supervisión y sanción sobre quienes presten los servicios aeroportuarios y en casos de violación a sus normas o reglamentos conservará siempre la posibilidad de intervenirlos, pudiendo asumir directamente la prestación del servicio.

Parágrafo 1º Dentro de un plazo de tres (3) años la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil, realizará los estudios y diseños necesarios para especializar el uso de los aeropuertos de acuerdo con su categoría, y con base en ello, podrá limitar o suspender la operación de aviación general y de las escuelas de aviación en los aeropuertos de mayor tráfico aéreo, con el fin de garantizar un servicio eficiente y seguro a los usuarios del transporte aéreo.

Será función prioritaria de la Aeronáutica Civil, el mejoramiento de la infraestructura aeroportuaria y el establecimiento de ayudas de aeronavegación requeridas para los aeropuertos a donde se desplace la aviación general y las escuelas de aviación.

Parágrafo 2º La Aeronáutica Civil con el fin de especializar los aeropuertos del país podrá regular el uso del equipo que debe operar en cada uno de ellos, así como autorizar, limitar o suspender las rutas aéreas.

Artículo 46. **Consejo Superior Aeronáutico.** El Consejo Superior de Aeronáutica Civil se mantendrá con las funciones y estructura previstas en los artículos 37 y 38 del Decreto 2332 de 1977.

Artículo 47. **Consejo de Seguridad.** El Consejo de Seguridad Aeronáutico estará integrado así:

1. El Director General de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil, quien lo presidirá.
2. El Subdirector de Seguridad de Vuelo.
3. El Subdirector de Navegación Aérea.
4. El Jefe de Seguridad Aérea de la Fuerza Aérea Colombiana.
5. Un representante de la Aviación Civil Comercial, nominado por las Asociaciones de las Aerolíneas.
6. Un representante de los Aviadores Civiles, nominado por la Asociación de Aviadores Civiles, ACDAC.
7. Un representante de los pasajeros aéreos, nominado por la Asociación de Pasajeros Aéreos, APAC.

Parágrafo. Las recomendaciones del Consejo de Seguridad Aeronáutico y de las organizaciones internacionales de aviación adoptadas por la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil, serán de obligatorio cumplimiento.

Artículo 48. **Funciones del Consejo de Seguridad Aeronáutico.** Adicional a las funciones establecidas en el artículo 98 del Decreto 2171 de 1992, el Consejo de Seguridad Aeronáutico deberá estudiar los informes de los incidentes y cuasi accidentes y recomendar las medidas preventivas para disminuir el riesgo. Si el análisis resultare responsabilidad, el Consejo recomendará la investigación y las sanciones pertinentes.

Artículo 49. **Consejo Regional Aeroportuario.** En los aeropuertos de servicio público existirá un Consejo Regional Aeroportuario, con participación de los entes territoriales y el sector privado, cuya función será orien-

tar la marcha administrativa del mismo y la calidad de los servicios prestados.

La Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil reglamentará la composición y funcionamiento de estos Consejos en los diferentes aeropuertos.

Parágrafo. La Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil y las Entidades Regionales que asuman la administración de los aeropuertos, asignarán un lugar dentro de las instalaciones de los aeropuertos en condiciones comerciales similares para los demás tenedores, a la Asociación de Pasajeros Aéreos, APAC, para que los usuarios del transporte aéreo puedan presentar sus quejas y sugerencias.

Artículo 50. **El régimen de personal.** El personal al servicio de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil se denominará funcionarios aeronáuticos y tendrán la calidad de empleados públicos de régimen especial.

Los empleados públicos de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil, serán nombrados, designados o comisionados en todo caso, por el director de la Entidad y a ellos les serán aplicables las normas que regulan las situaciones administrativas, la vinculación, desvinculación, el régimen de Carrera Administrativa, disciplinario, salarial y prestacional, así como las demás normas sobre manejo de personal, previstas para la Unidad Administrativa Especial Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales, sin perjuicio de las prestaciones previstas en las normas especiales vigentes.

Para la primera incorporación y nombramiento en la planta de personal de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil, no se aplicarán los requisitos establecidos en las normas legales y los funcionarios quedarán incorporados directamente en la carrera especial. Los empleados o trabajadores oficiales que no sean incorporados a la planta de personal de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil, serán indemnizados de conformidad con lo previsto en el Decreto 2171 de 1992.

El reconocimiento de la prima de productividad será incompatible con los sobresueldos al personal técnico y la prima de estímulo profesional de que trata el Decreto 2334 de 1977, en su artículo 38.

Artículo 51. **Contratación administrativa.** La Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil tendrá el mismo régimen de contratación administrativa establecido para la Empresa Nacional de Telecomunicaciones, Telecom, conforme a lo previsto en la Ley 80 de 1993.

Este régimen especial de contratación será aplicable para obras civiles, adquisiciones, suministros y demás contratos que se requiera realizar para garantizar la seguridad aérea y aeroportuaria.

Los gastos de funcionamiento e inversión de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil se ejecutarán indistintamente con los recursos propios y los aportes del Presupuesto Nacional.

Artículo 52. **Régimen sancionatorio.** Corresponde a la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil, sancionar administrativamente a los particulares, personas naturales o jurídicas relacionadas con el sector, por la violación de los reglamentos aeronáuticos y las demás normas que regulan las actividades del sector aeronáutico.

Las sanciones aplicables son: amonestación, multa hasta por cinco mil (5.000) salarios mínimos mensuales, suspensión o cancelación de licencias, matrículas, registros; suspensión de la utilización de bienes o servicios; suspensión o cancelación de permisos o cualquier autorización expedida por esta autoridad. Estas sanciones se aplicarán de acuerdo con la gravedad de la infracción y

podrán imponerse acumulativamente y agravarse con la reincidencia.

Las sanciones se aplicarán previo traslado de cargos al inculcado, quien tendrá derecho a presentar sus descargos y solicitar pruebas dentro de los diez (10) días siguientes a su notificación. Contra la resolución sancionatoria sólo procede el recurso de reposición en efecto devolutivo, dentro de los cinco (5) días siguientes a su notificación.

Cuando se trate de infracciones detectadas en flagrancia, cuya realización atente contra la seguridad aérea o aeroportuaria a juicio de las autoridades aeronáuticas, se tomarán las medidas preventivas inmediatas que sean necesarias para neutralizar la situación de peligro creada por el infractor, las cuales pueden incluir medidas de conducción y retiro de personas y bienes, para lo cual se contará con la colaboración de las autoridades policivas.

Artículo 53. **Convenios.** El Director de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil celebrará convenios con instituciones de educación superior, con el fin de disponer del personal debidamente calificado para el manejo del control aéreo.

La Fuerza Aérea Colombiana, FAC, participará permanentemente en los cursos de capacitación del Centro de Estudios Aeronáuticos, CEA.

Artículo 54. **Centro de Estudios Aeronáuticos.** El Centro de Estudios Aeronáuticos, CEA, funcionará de acuerdo con la naturaleza jurídica de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil y su régimen académico se ajustará a lo previsto en el artículo 137 de la Ley 30 de 1992, para efecto de impartir capacitación a nivel profesional que dé lugar al otorgamiento de títulos técnicos, universitarios y de especialización.

Artículo 55. **Créditos educativos para especializaciones aeronáuticas.** Con el fin de contar con profesionales debidamente capacitados, para dirigir, operar, controlar y auditar las actividades aeronáuticas, la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil establecerá créditos educativos permanentes no reembolsables, para estudios de postgrado a profesionales recién egresados, con cargo a su presupuesto. Las áreas de especialización, al igual que los criterios de selección serán definidos por la entidad. La selección de los candidatos y la administración de los créditos estarán a cargo del Instituto Colombiano de Estudios Técnicos en el Exterior, Icetex. Dentro de esta selección se incluirán oficiales de la Fuerza Aérea Colombiana. Para la operación del crédito la Aeronáutica Civil hará transferencia de los recursos necesarios, sin más requisitos que un convenio interadministrativo.

El adjudicatario del crédito, a excepción de los oficiales de la Fuerza Aérea Colombiana, estará obligado a prestar sus servicios a la Unidad Administrativa de Aeronáutica Civil, o a cualquier otra entidad pública a quien ésta determine, por un plazo mínimo de cinco años. En caso de renuncia, abandono del cargo o cuando el becario no se posesione estará obligado a pagar el valor del crédito en proporción al tiempo que le faltare para cumplir con su obligación. Si al culminar sus estudios, el Estado no lo contrata en un plazo de seis meses, el profesional quedará exonerado de su obligación. El Gobierno Nacional reglamentará las condiciones de los créditos.

Artículo 56. **Plan de Expansión Aeronáutica.** En el término de ciento ochenta (180) días, la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil presentará a consideración del Consejo Nacional de Política Económica y Social, Conpes, el plan de expansión de la infraestructura de aeronavegación y aeroportuaria, que garantice una adecuada seguridad aérea.

TITULO V

Disposiciones finales

Artículo 57. Incorporación a la ley orgánica de ordenamiento territorial. Para todos los efectos a que hubiere lugar, se entienden incorporados a la ley orgánica de ordenamiento territorial todos los artículos de la presente ley que se refieren a las Entidades Territoriales.

Artículo 58. Transferencia de la infraestructura de transporte. La transferencia de la infraestructura de transporte de la Nación a los departamentos y al Distrito Capital de Santafé de Bogotá, se hará en forma gradual, mediante convenios que se realizarán en un término no superior a tres (3) años, contados a partir de la vigencia de la presente ley. La descentralización aeroportuaria se hará de conformidad con las normas especiales previstas en la presente ley.

Artículo 59. Vinculación de personal. Para cumplir con los principios de la modernización, eficiencia, gestión y economía, las Entidades del Sector Transporte podrán vincular por concurso personal para capacitarlo o especializarlo previamente al desempeño de sus funciones. Estos funcionarios deberán garantizar su permanencia en la institución por un período no inferior a tres (3) años a partir de la terminación del curso, de conformidad con la reglamentación correspondiente.

Por el incumplimiento de tal obligación, el beneficiario deberá reintegrar los salarios devengados durante el término de la capacitación.

Artículo 60. Venta de activos a los ex servidores. El Ministerio de Transporte, el Instituto Nacional de Vías y el Fondo Nacional de Caminos Vecinales, elaborarán un inventario de los vehículos, maquinaria y equipos que se encuentran a disposición de los Distritos de Obras Públicas y del Fondo Nacional de Caminos Vecinales y ordenará el avalúo comercial de los mismos.

De acuerdo con la programación establecida tanto en el Instituto Nacional de Vías como en el Fondo Nacional de Caminos Vecinales, los vehículos, maquinaria y equipo, serán ofrecidos a los ex servidores públicos,

desvinculados de sus cargos como resultado de la supresión, fusión o reestructuración del Ministerio de Obras Públicas y del Fondo Nacional de Caminos Vecinales, quienes las podrán adquirir en forma personal o a través de cooperativas o empresas que entre ellos mismos conformen. Los ex servidores estarán obligados a pagar como mínimo el 30% del valor de los bienes, para lo cual aportarán como mínimo el 30% del valor de las indemnizaciones o bonificaciones que les sean entregadas de conformidad con las disposiciones contenidas en el Título IX del Decreto 2171 de 1992.

El saldo de la obligación será financiado por la Nación, por un período hasta de diez (10) años, a través de una línea de crédito especial que se cree con el Banco Central Hipotecario, o cualquier otra entidad financiera. Los créditos tendrán un período muerto hasta de dos (2) años, en el cual los beneficiarios podrán abonar a capital y no a los intereses del mismo.

Los equipos, maquinaria y vehículos, servirán de garantía y quedarán pignorados ante la Entidad financiera hasta la cancelación de la obligación.

Los vehículos, equipos y maquinaria que no sean adquiridos por los servidores públicos serán rematados abiertamente al público.

Parágrafo. Los servidores públicos del Instituto Nacional de Vías - Subdirección Transitiva - Distritos de Obras Públicas y el Fondo Nacional de Caminos Vecinales, interesados en adquirir los activos puestos en venta, podrán solicitar a las Entidades Públicas la supresión de su cargo teniendo derecho a las indemnizaciones, bonificaciones o pensiones establecidos en el Título IX del Decreto 2171 de 1992.

Artículo 61. Declaración de pertenencia. Los bienes inmuebles que por espacio superior a 20 años hayan estado en posesión del Ministerio de Obras Públicas o de cualquiera de sus entidades adscritas o vinculadas, y que no tengan títulos de propiedad, se entenderán de propiedad de la Nación. Para legalizar esta situación el Ministerio solicitará la declaración ante Juez Civil del Circuito. Este dispondrá de treinta (30) días para fallar, previa la publicación de un aviso

que haga referencia a la misma, en un diario de amplia circulación y una vez sean oídas las personas que se llegaren a oponer dentro de los diez (10) días siguientes a la publicación del aviso.

Artículo 62. Ferrocarriles nacionales. Los bienes inmuebles que eran propiedad de los Ferrocarriles Nacionales de Colombia en liquidación, podrán ser transferidos a la Empresa Colombiana de Vías Férreas, si los mismos estaban destinados a la explotación férrea. Los demás bienes serán traspasados al Fondo Pasivo Social de los Ferrocarriles Nacionales de Colombia, para que éste disponga de ellos, con el fin de atender las funciones previstas en la norma legal de su creación. La disposición incluirá la posibilidad de comercializarlos.

Parágrafo 1º Dentro de estos inmuebles, se entienden incluidos aquellos que pertenecieron al Consejo Administrativo de los Ferrocarriles Nacionales y a los Ferrocarriles Seccionales y/o a los departamentales que fueron traspasados a los Ferrocarriles Nacionales de Colombia mediante escritura pública durante la existencia del mismo, tal y como lo dispuso el Decreto 2378 del 1º de septiembre de 1955.

Parágrafo 2º Autorízase al Gobierno Nacional para que por conducto del Ministerio de Transporte determine a cuál de las dos Entidades señaladas deberán cederse a título gratuito los inmuebles y para que suscriba las respectivas escrituras públicas de transferencia, a fin de dar cumplimiento a lo dispuesto en esta ley.

Parágrafo 3º La anterior autorización al Gobierno Nacional se entiende también para que suscriba las escrituras públicas aclaratorias y modificatorias a que haya lugar y que fueron suscritas por el Gerente Liquidador de los Ferrocarriles Nacionales de Colombia en liquidación.

Artículo 63. Monumentos nacionales. El Instituto Nacional de Vías podrá destinar en su presupuesto, recursos para la restauración, preservación y conservación de aquellos monumentos nacionales que a su juicio considere de valor histórico incalculable, que no sean de propiedad de la Nación.

CAMARA DE REPRESENTANTES

ORDEN DEL DIA

para la sesión ordinaria del día miércoles 24 de noviembre de 1993, a las 2:00 p. m.

I

Llamado a lista y verificación del quórum.

II

Informe de la Comisión Accidental presentado por el honorable Representante Ricardo Rosales Zambrano, sobre el Proyecto de acto legislativo número 37 de 1993 Senado, 284 de 1993 Cámara, "por el cual se adicionan los artículos 134 y 261 de la Constitución Política de Colombia".

III

Proyectos de ley para segundo debate.

Proyecto de ley número 155 de 1992 Senado, 204 de 1992 Cámara (acumulado con los Proyectos de ley números 194 de 1990, 49 de 1992, 52 de 1993 y 215 de 1993), "por la cual se crea el Sistema de Seguridad Social Integral y se adoptan otras disposiciones".

Autor: Señor Ministro de Trabajo y Seguridad Social, doctor **Luis Fernando Ramírez Acuña**.

Ponente para segundo debate: Honorable Representante **María del Socorro Bustamante de Lengua**.

Publicación proyecto: **Gaceta del Congreso** número 87 de 1992.

Publicación ponencia para primer debate: **Gaceta del Congreso** número 130 de 1993.

Publicación ponencia para segundo debate: **Gaceta del Congreso** número 254 de 1993.

Publicación ponencia para segundo debate y texto definitivo aprobado en las Comisiones Séptimas Constitucionales Permanentes del Congreso de la República en sesión conjunta: **Gaceta del Congreso** número 281 de 1993.

Publicación informe Subcomisión de Ponentes Senado: **Gaceta del Congreso** número 300 de 1993.

Número de artículos: 275.

* * *

Proyecto de ley número 48 de 1993 Cámara, "por la cual se modifica la Ley 38 de 1989, Orgánica del Presupuesto".

Autor: Señor Ministro de Hacienda y Crédito Público **Rudolf Hommes Rodríguez**.

Ponentes para primero y segundo debates: Honorable Representante **Alfonso Uribe Badillo** y otros.

Publicación proyecto: **Gaceta del Congreso** número 297 de 1993.

Publicación ponencia para primer debate: **Gaceta del Congreso** número 374 de 1993.

Publicación ponencia para segundo debate: **Gaceta del Congreso** número 387 de 1993.

Número de artículos: 53.

* * *

Proyecto de ley número 111 de 1993 Cámara, "por la cual se desarrolla el artículo 354 de la Constitución Política de Colombia y se dictan otras disposiciones sobre Contabilidad General".

Autor: Señor Ministro de Hacienda y Crédito Público **Rudolf Hommes Rodríguez**.

Ponente para primero y segundo debates: Honorable Representante **Darío Martínez Betancourt**.

Publicación proyecto: **Gaceta del Congreso** número 102 de 1992.

Publicación ponencia para primer debate: **Gaceta del Congreso** número 63 de 1993.

Publicación ponencia para segundo debate: **Gaceta del Congreso** número 386 de 1993.

Número de artículos: 11.

IV

Lo que propongan los honorables Representantes.

El Presidente,

FRANCISCO JOSÉ JATTIN SAFAR

El Primer Vicepresidente,

RAFAEL PEREZ MARTINEZ

El Segundo Vicepresidente,

ADALBERTO JAIMES OCHOA

El Secretario General,

DIEGO VIVAS TAFUR

PROYECTOS DE LEY

PROYECTO DE LEY NUMERO 139 DE 1993 CAMARA

por la cual se expiden disposiciones penales en materia de acoso u hostigamiento sexual.

Artículo 1º El empleador, su representante, el superior jerárquico o todo aquel que por razón de su cargo, profesión u oficio, abusando de su poder, autoridad o influencia impartiera órdenes, constriera o ejerza presiones de cualquier naturaleza sobre su subordinado, o le ofrezca incentivos o beneficios de cualquier índole, con el fin de obtener favores de naturaleza sexual en su provecho o el de un tercero, incurrirá en prisión de seis (6) meses a un (1) año.

Artículo 2º La acción penal respecto del delito contemplado en el artículo 1º, deberá

ejercitarse dentro de los 30 días siguientes a la ocurrencia del hecho.

Artículo 3º En los casos previstos en el artículo anterior sólo se procederá mediante querrela.

Artículo 4º El que acuse o denuncie falsamente a otro de acoso u hostigamiento sexual, con el fin de obtener un beneficio, incurrirá en las penas señaladas en el artículo 167 del Código Penal.

Presentado por las honorables Representantes a la Cámara,

Viviane Morales Hoyos, Representante por Bogotá. **Yolima Espinosa**, Representante por el Valle.

EXPOSICION DE MOTIVOS

Desde épocas pretéritas las relaciones de poder o autoridad han sido utilizadas por las personas para obtener beneficios e intereses diversos a los naturalmente inherentes a ese vínculo merced al cual se colocan en una posición preeminente frente a sus semejantes.

Es así como en la edad media se practicó el llamado "derecho de pernada" según el cual el señor feudal tenía derecho a la virginidad de las mujeres vasallas antes de que estas llegaran al matrimonio. Ejercía este "derecho" prevalido de su posición y de las relaciones de poder que se entretaban al rededor de ella, en una sociedad caracterizada por desigualdades y jerarquías muy acentuadas.

Actualmente la posibilidad de abusar del poder que se ostenta es inmensa. La misma complejidad en la estructura y el tejido social de las sociedades contemporáneas facilita la ocurrencia de hechos que afectan la dignidad o libertad individual de la persona que se encuentra en situación de desventaja en determinada relación.

Por lo demás, es también característica la búsqueda de objetivos e intereses de naturaleza sexual valiéndose de las facultades o poderes que las posiciones de autoridad implican. Ello se ve beneficiado por la existencia de un medio cultural y social en el cual la expresión y la vivencia de la sexualidad es crecientemente asimilada a un mero objeto de intercambio o de uso, desprovisto de la más mínima connotación afectiva.

En tales circunstancias no es extraño el incremento en el número de denuncias por acoso u hostigamiento sexual, a todos los niveles y en diversas latitudes. El acoso es, infortunadamente, una práctica muy extendida cuyas causas no es difícil ubicar en sociedades afectadas por la ausencia de objetivos morales en su comportamiento.

Es cierto que la falta de una adecuada educación sexual en la sociedad permite la explotación de la sexualidad y su ejercicio desprovisto de alguna o algunas de las características que la integran como dimensión enriquecedora de la vivencia humana.

Sin embargo, además de las necesarias acciones educativas y sociales que deben adoptarse como requisitos para una solución integral de la problemática del acoso sexual, es preciso penalizar estas conductas que atentan contra elementales principios de dignidad humana y contra el ejercicio pleno de derechos fundamentales reconocidos en diferentes normas internacionales y en la Constitución Política de 1991.

La sexualidad humana es parte esencial de cada persona y debe ejercerse con responsabilidad, plena autonomía y libertad, por lo cual repugna el sometimiento de otra persona aprovechando su situación de inferioridad o dependencia para exigir de ella una expresión no deseada de su dimensión sexual.

Los efectos morales, emocionales, físicos y aun laborales que tales conductas producen en las víctimas de acoso sexual, no deben desconocerse. Una sociedad que no comprenda esta realidad falta a sus principales obligaciones de convivencia y mutuo respeto entre sus integrantes.

Diversas manifestaciones de violencia son constantemente sancionadas por el Estado, y ello es comprensible como requisito para mantener unas condiciones que permitan la vida en sociedad.

No obstante, lo que resulta incomprensible es la ausencia de una regulación legal tendiente a prevenir la ocurrencia y a sancionar manifestaciones precisas de violencia como las que implica el acoso u hostigamiento sexual.

El proyecto de ley que se presenta a consideración del Congreso de la República pretende llenar ese vacío, en primer lugar asignando la categoría de hecho punible al acoso u hostigamiento sexual y determinándole una pena privativa de la libertad a quien realice la conducta descrita.

Se destaca en el proyecto el abuso en el ejercicio del poder o la autoridad por parte de la persona que ostenta un cargo o desarrolla una profesión u oficio que le permite colocarse en situación de privilegio frente a otra, de manera tal que pueda realizar alguna de las acciones descritas, en procura de obtener para él o para un tercero favores de naturaleza sexual.

Cabe anotar que no se incluye en la estructuración del tipo penal el uso de la violencia física para obtener el fin perseguido por el sujeto activo, pues ella es elemento característico de la violación, que se encuentra regulada en sus diversas manifestaciones en el Capítulo I del Título II del Libro 2º del Código

Penal. Así mismo, se diferencia claramente la figura propuesta, de otras manifestaciones de la conducta que constituyen delitos contra la libertad y el pudor sexual, como en el caso del estupro y los actos abusivos.

De otro lado, se establece la querrela como condición de procedibilidad de la acción penal, bajo el entendido de que, así como lo han aceptado la doctrina y la legislación, en ciertas clases de delitos se puede ocasionar dificultades a la víctima con la investigación y el juzgamiento, y por eso se deja a su voluntad el disponer si se inicia o no la investigación.

También el proyecto señala un término dentro del cual debe ejercerse la acción penal, que tiene como finalidad principal facilitar el aspecto probatorio del hecho punible en tanto su ocurrencia, si es reciente, resulta más fácil de establecer, considerando además que en los casos de acoso sexual la prueba testimonial es generalmente el principal medio probatorio utilizado.

De igual manera contribuye el término para iniciar la acción a prevenir la ocurrencia de denuncias presentadas mucho tiempo después de los supuestos actos de acoso cuya prueba, se reitera, es difícil, y cuyo tardío ejercicio en ocasiones genera inquietudes o suspicacias respecto de la demora.

Finalmente el proyecto contempla una disposición dirigida a prevenir el abuso en el ejercicio de la acción penal por acoso u hostigamiento sexual, al sancionar con las penas contempladas en el Código Penal para el delito de falsa denuncia contra persona determinada, a quien acuse o denuncie falsamente a otro por acoso u hostigamiento sexual, con el propósito de obtener un beneficio.

Esta medida pretende que la penalización de la figura del acoso sexual, que es una herramienta para la protección de innumerables víctimas de este flagelo, no se desvirtúe en su aplicación práctica para convertirse en un arma que atente contra la honra y la dignidad de personas inocentes.

De los honorables Congresistas,

Viviane Morales Hoyos, Representante por Bogotá. **Yolima Espinosa**, Representante por el Valle.

CAMARA DE REPRESENTANTES

SECRETARIA GENERAL

El día 12 de noviembre de 1993 ha sido presentado en este Despacho, el Proyecto de ley número 139 de 1993, con su correspondiente exposición de motivos, por las honorables Representantes, doctoras Viviane Morales Hoyos y Yolima Espinosa.

El Secretario General,

Diego Vivas Tafur.

PROYECTO DE LEY NUMERO 140 DE 1993 CAMARA

por la cual el Congreso Nacional y la República de Colombia rinden homenaje a la memoria del doctor **Dario Londoño Cardona** y se dictan otras disposiciones.

El Congreso de Colombia,

DECRETA:

Artículo 1º La República de Colombia honra la memoria y rinde tributo de admiración al ilustre hombre público doctor **Dario Londoño Cardona**, sacrificado el 7 de noviembre de 1993, por los grandes servicios prestados al país desde la actividad política, parlamentaria, periodística, la cátedra universitaria, el ejercicio del derecho y la administración pública.

Artículo 2º El Gobierno Nacional, en homenaje al ilustre político y congresista **Dario Londoño Cardona**, erigirá en la ciudad de Me-

dellín, cuna del insigne servidor público, un busto en bronce con la siguiente inscripción: "La República de Colombia a **Dario Londoño Cardona** 1946-1993".

Artículo 3º La Biblioteca Pública Piloto de Medellín llevará en lo sucesivo el nombre de **Dario Londoño Cardona**.

Artículo 4º El Senado de la República ordenará la colocación en el salón de sesiones de la Comisión Primera Constitucional de un retrato al óleo del doctor **Dario Londoño Cardona**.

Artículo 5º Una selección de los escritos y discursos de carácter político y legislativo y de los artículos periodísticos del doctor **Dario Londoño Cardona**, será publicada dentro de la colección de la Cámara de Representantes.

Artículo 6º El Gobierno Nacional apropiará en el presupuesto las partidas necesarias para el cumplimiento de la presente ley.

Artículo 7º Esta ley rige a partir de la fecha de su sanción.

Presentado a la Cámara de Representantes por,

Armando Estrada Villa.
Representante por Antioquia.

EXPOSICION DE MOTIVOS

Señor Presidente, honorables Representantes:

Con todo respeto, me permito presentar a consideración del Congreso de la República el proyecto de ley que honra la memoria y rinde tributo de admiración a **Dario Londoño Cardona**, Senador vilmente asesinado, el día 7 de noviembre del corriente año, en la ciudad de Medellín, con el fin de relieves la vida de este ciudadano egregio que fue figura sobresaliente de su generación y alcanzó lugar destacadísimo en la actividad política y parlamentaria.

Dario Londoño Cardona fue ilustre colombiano que dio ejemplo de inteligencia y esfuerzo en su lucha por el bien público y por el cumplimiento del deber, destacándose en la sociedad por sus valores morales, políticos, académicos y jurídicos y por su indeclinable decisión y valentía para afrontar con valor y coraje la búsqueda de una patria mejor.

Dario Londoño Cardona fue un ciudadano a carta cabal, jurista inmenso, profesor universitario descolante, columnista lúcido. Orador fogoso, persuasivo, contundente y veraz. Parlamentario estudioso, recursivo y brillante. Político de tiempo completo en el mejor sentido de la palabra. Incursionó en la actividad política a tempranas horas de su vida. Fue concejal de Medellín en varias ocasiones, la primera cuando aún era estudiante de Derecho; luego fue Secretario de Despacho del Departamento de Antioquia y de su capital y finalmente ocupó curul en el Senado de la República, del cual llegó a ser su segundo Vicepresidente, dignidad que desempeñaba al momento de su sensible fallecimiento. Murió joven, pues apenas había cumplido 46 años de meritoria existencia en el momento que las balas asesinas cortaron su vida. Ya era una realidad como destacado dirigente político y como parlamentario estrella e igualmente era promesa porque por sus cualidades y méritos estaba predestinado para ocupar más altos destinos en la vida democrática del país.

La violencia que sacude al país ha cobrado en **Dario Londoño Cardona** una nueva víctima. Se ha llevado uno de los mejores hijos de esta ensangrentada Colombia. Por la forma como ocurrieron los hechos criminales y porque **Dario Londoño Cardona** había puesto todo su valor, todo su carácter y toda su inteligencia al servicio de su patria y en beneficio de la democracia y las instituciones republicanas, ha adquirido ya la dimensión de mártir.

Darío Londoño, como muy pocos, entendió que la función de la vida de un hombre público es la vocación de servicio permanente y sin límites; así se consagró a la lucha por causas nobles con inefable denuedo, sin producir heridas y cumpliendo en forma admirable culto a la verdadera amistad. No hay persona que lo hubiera tratado que no guarde un grato recuerdo de su personalidad, de su talento y sobre todo de su carácter recio en medio de la simpatía y calor humano que irradiaba.

Quienes lo conocimos desde su juventud y reconocíamos en él grandes condiciones, no dudamos nunca que su parábola vital estaría llena de triunfos y victorias y que su vida se constituiría en un ejemplo de laboriosidad, de entusiasmo por los grandes propósitos nacionales y de servicio desinteresado y eficaz a su país. Una vida parlamentaria corta pero prodigiosa, de singular importancia, unas cualidades humanas superiores y una muerte violenta a todas luces cruel e injusta, lo hacen merecedor de un homenaje por parte del Congreso de la República, que fue escenario principal.

Presentado a la Cámara de Representantes por,

Armando Estrada Villa
Representante a la Cámara.

CAMARA DE REPRESENTANTES

SECRETARIA GENERAL

El día 16 de noviembre de 1993 ha sido presentado en este Despacho, el Proyecto de ley número 140 de 1993 con su correspondiente exposición de motivos, por el honorable Representante, doctor Armando Estrada Villa.

El Secretario General,

Diego Vivas Tafur.

PROYECTO DE LEY NUMERO 141 DE 1993 CAMARA

por medio de la cual la Nación se asocia a la conmemoración de 110 años de la fundación de la ciudad de Samaná, en el Departamento de Caldas.

El Congreso de Colombia,

DECRETA:

Artículo 1º La Nación se asocia a la conmemoración de los 110 años de fundación de la ciudad de Samaná, en el Departamento de Caldas, los cuales se cumplen el 4 de noviembre de 1994.

Artículo 2º Para conmemorar esta efemérides, el Gobierno Nacional asignará en el Presupuesto Nacional, para las vigencias fiscales de 1994 y sucesivas, las partidas necesarias para que, en modalidad de cofinanciación, el Municipio de Samaná ejecute directamente la construcción, ampliación, remodelación y/o dotación de las siguientes obras:

- Hospital San José;
- Ancianato El Edén;
- Polideportivo;
- Instituto Integrado San Agustín;
- Acueducto y alcantarillado.

Artículo 3º Facúlase al Gobierno Nacional para efectuar las operaciones presupuestales que sean necesarias, a fin de dar cumplimiento con lo ordenado en la presente ley.

Artículo 4º La presente ley rige a partir de la fecha de su promulgación.

Presentado el 12 de noviembre de 1993 por el honorable Representante,

Guillermo Ocampo Ospina.

Visto bueno:

Rudolf Hommes
Ministro de Hacienda.

EXPOSICION DE MOTIVOS

Samaná, uno de los Municipios más extensos del país, con 1.025 kilómetros de superficie, se encuentra ubicado en el oriente del Departamento de Caldas, zona del Magdalena Medio, razón por la cual ha sido afectado crudamente por la acción subversiva, durante muchos años.

Por ser un Municipio cuya población rural la constituye un 87%, su cabecera se ha visto privada de obras tan importantes como el ancianato, el hospital, el polideportivo, el Instituto San Agustín, el acueducto y alcantarillado municipal por atender preferencialmente a la preservación del orden público, a la construcción y mantenimiento de caminos vecinales, escuelas y puestos de salud en la zona rural.

Por las anteriores consideraciones, estimo que sería una buena oportunidad para que al cumplir la cabecera municipal 110 años de

su fundación, la Nación se asocie a esta efemérides colaborando con el municipio en la construcción de obras tan importantes como las mencionadas, que no sólo servirán para su población urbana, aproximada a 6.000 habitantes, sino también a todos sus campesinos.

Atentamente,

Guillermo Ocampo Ospina
Representante a la Cámara.

CAMARA DE REPRESENTANTES

SECRETARIA GENERAL

El día 17 de noviembre de 1993 ha sido presentado en este Despacho, el Proyecto de ley número 141 de 1993, con su correspondiente exposición de motivos, por el honorable Representante, doctor Guillermo Ocampo Ospina.

El Secretario General,

Diego Vivas Tafur.

PONENCIAS

PONENCIA PARA PRIMER DEBATE

al Proyecto de ley número 55 de 1993 Cámara, "por la cual se reforma la Ley 28 de 1932".

Señor doctor
RODRIGO RIVERA SALAZAR
Presidente
Comisión Primera Constitucional
Cámara de Representantes.

Señor Presidente:

Fui designado por Su Señoría para oficiar como ponente del Proyecto de ley número 55 de 1993 Cámara, "por la cual se reforma la Ley 28 de 1932".

Procedo a presentar la respectiva Ponencia, que examina tan valiosa iniciativa presentada a la consideración de la Cámara por el honorable Representante Dilia Estrada de Gómez, en los siguientes términos:

No cabe duda que la institución más expoliada en nuestra época es la familia. Esto ha dado origen a que psicólogos, sociólogos, juristas y legisladores sugieran y establezcan normas tendientes a garantizar la existencia y dignidad de la familia.

El proyecto de ley por la cual se reforma la Ley 28 de 1932, que cursa en este momento en el Congreso de la República, fue consultado con abogados expertos en derecho de familia, jueces de familia y tratadistas especializados en la materia.

Los abogados consultados manifestaron unánimemente que se trata de una norma que por su gran control efectivo, llenará un vacío legal de muchos años, creados por el abuso, puesto de manifiesto en nuestra vida social ordinaria, por parte de los cónyuges. Cuando el legislador estableció que éstos podían disponer libremente de los bienes que les pertenecían al momento de contraer matrimonio o que llegaran a aportar a él, quizo ser consecuente con la libertad del individuo, una de cuyas principales manifestaciones en la vida jurídica es la libertad contractual.

Pero en la práctica social, más los varones que las mujeres, abusaron en este derecho, dejando no pocas veces al otro cónyuge y a los hijos, en la más extrema penuria material.

Al llegar a establecer el legislador el requisito del consentimiento de ambos cónyuges para la disposición de los bienes, tanto propios como del haber conyugal, y que estén sujetos a alguna clase de registro, es evidente que habrá un control efectivo que le permita

a una de ellas defender para sí y para los hijos una vivienda que, como derecho fundamental, es inalienable e imprescriptible, según el espíritu de nuestra Constitución.

También conocieron este proyecto algunos jueces de familia y notarios, quienes estuvieron acordes al afirmar que se trata de una herramienta legal que les permite a unos y otros defender los eventuales derechos que los cónyuges y los hijos llegaren a adquirir, ya por razón de la liquidación de la sociedad conyugal, ora por la sucesión por causa de muerte.

Cabe anotar que el artículo 1º del citado proyecto de ley es mucho más amplio en la comprensión de los bienes protegidos con tal medida, que la ponencia aprobada en el Congreso de la Academia Colombiana de Jurisprudencia, realizado en la ciudad de Santafé de Bogotá en 1981. El proyecto de ley se refiere tanto a los bienes propios de los cónyuges como a los bienes sociales; la ponencia sólo abarca los bienes que conforman el haber conyugal.

Esta diferencia de enfoques lógicamente va a originar opiniones que se darán en uno u otro sentido. En relación con esta diferente conceptualización, es conveniente tener en cuenta las siguientes consideraciones:

a) La filosofía que inspira este proyecto de ley es la protección de la existencia y de la dignidad de la familia, existencia y dignidad que se afectan seriamente o desaparecen cuando se despoja a la familia de los bienes necesarios para la satisfacción de sus necesidades elementales, así de orden económico como social y cultural.

b) Ciertamente los bienes adquiridos por los cónyuges antes de contraer matrimonio, como los que llegaren a adquirir él por donación, herencia o legado, son de su exclusiva propiedad, pero el mayor valor que estos bienes llegaren a tener durante la existencia del matrimonio, entre a ser parte de la sociedad conyugal, y no moral ni legal que un socio disponga unilateralmente de un bien que es de la sociedad, conducta ésta que se encuentra definida y sancionada como contravención en la Ley 23 de 1991, cuando la acción recae sobre cosa común indivisible o sobre cosa común divisible excediendo la cuota-parte; esto sólo justifica la exigencia propuesta en el proyecto de ley. Es lo que se ha denominado en la doctrina y en el estatuto jurídico penal hurto entre condueño, cuya competencia es actualmente de los inspectores de policía y en su defecto de los alcaldes municipales.

En relación con el artículo 3º del proyecto de ley en comento, es del caso anotar que no arroja suficiente claridad sobre qué funcionario recaerá la responsabilidad por no observar lo prescrito en el artículo 1º del mismo proyecto. Si se interpreta dicho artículo 3º en armonía con el artículo 1º del citado proyecto parece que se tratará de los registradores de instrumentos públicos, pero si pensamos que en Colombia, los contratos que tienen por objeto actos de disposición sobre bienes inmuebles, son solemnes, cuya solemnidad consiste en que la voluntad contractual se vierta en una escritura pública, vale decir ante notario; por lo tanto es este funcionario el responsable de la viabilidad jurídica de los actos que tienen origen en su oficina. En consonancia con lo expuesto, el artículo 3º del proyecto debería quedar así: "Los notarios y funcionarios de registro que no observaren lo prescrito en el artículo 1º de esta ley..."

A continuación expongo la opinión del tratadista Rafael Rodríguez Moreno, expresada en su obra "Tratado sobre los derechos de la familia y la defensa del niño" - Tomo I - Primera edición 1993 - páginas 100 y ss. - Ediciones de Cultura Latinoamericana, cuyo pensamiento sintetizo en las siguientes líneas:

Nuestra ley civil establece que por el solo hecho del matrimonio se contrae sociedad conyugal. Algo similar ocurre con la unión de hecho entre un hombre y una mujer, no vinculados por matrimonio y de cuya unión surge la sociedad denominada concubinataria, sociedad patrimonial o sociedad de hecho, en virtud de lo dispuesto en la Ley 54 de 1990.

En la Ley 28 de 1932 se consagró que los cónyuges administrarán y dispondrán libremente no sólo de sus bienes propios, sino también de los bienes sociales que se hayan en cabeza de uno sólo de ellos.

Esta norma que en principio se consideró necesaria para el desarrollo y prosperidad de la sociedad conyugal, nuestra experiencia social hace necesaria la reforma a fin de evitar los mecanismos para burlar los derechos o el bienestar de los hijos, ya que la seguridad social y económica de la familia es el objetivo del régimen de los bienes en el matrimonio.

Con mucha frecuencia ocurre que los cónyuges o algunos de ellos, las más de las veces el marido, se insolventan u ocultan sus bienes con el fin de no cumplir sus obligaciones.

Es también frecuente la separación de hecho y el abandono por parte de uno de los cónyuges del hogar y por ende de sus obligaciones. Pasado un tiempo regresa al hogar y la ley lo autoriza para pedir la liquidación de la sociedad conyugal, recogiendo así unos bienes, fruto del trabajo del cónyuge abandonado y a veces hasta de los hijos.

Nuestra actual Constitución declara a la familia núcleo fundamental e institución básica de la sociedad, sobre la base de la igualdad de derechos y deberes de la pareja, cuya integridad y dignidad, tanto la Constitución como la ley, pretenden garantizar a través de toda su existencia.

Por lo tanto, considera el citado autor que se deben introducir reformas al régimen matrimonial de bienes y afirma que se debe reglamentar el inmueble donde habita la familia, con el fin de asegurar para los cónyuges y especialmente para los hijos menores o incapaces si los hubiere, una vivienda digna, por la que clama para todas las personas la misma Constitución en su artículo 51 y agrega que es el Estado el que debe fijar las condiciones para hacer efectivo este derecho.

Este autor va más allá y sugiere la posibilidad de establecer la presunción de derecho de renuncia a los gananciales y a la porción, por parte del cónyuge que llegare a abandonar la familia.

Considero que el establecimiento de esta presunción de derecho encaja dentro del espíritu de protección a la familia a que apunta el mencionado proyecto de ley y de llegarse a

tener en cuenta dentro de éste, se necesitaría modificar el título del proyecto en el sentido de "por el cual se reforma la sociedad conyugal", para evitar confusiones en cuanto a la constitucionalidad de la forma, establecida en el artículo 158 de la Carta, que ordena que todo proyecto de ley debe referirse a una misma materia razón por la cual nos abstemos de considerarlo con este proyecto.

Esta presunción descansa sobre unos presupuestos o hechos como son la ausencia injustificada del hogar y el incumplimiento culpable de las obligaciones conyugales y paternas, consideradas dentro de un lapso de tiempo que razonablemente permita presumir el abandono y el incumplimiento de uno de los cónyuges.

Finalmente este tratadista apoya la idea de instituir un patrimonio familiar, inalienable e imprescriptible, acorde con las circunstancias económicas del momento y las necesidades congruas del grupo familiar.

Vale la pena resaltar que este proyecto se refiere tanto a la sociedad conyugal que surge del matrimonio, como a la familia extramatrimonial que surge de la unión ser vínculo matrimonial, pero que supone procreación de los hijos, ayuda mutua, comunidad de habitación, y que no se trata de la simple unión libre, unión transitoria.

Con el ánimo de proteger la familia y los derechos de los cónyuges y para dar un paso ampliamente esperado en la legislación civil; me permito proponer la aprobación del proyecto de ley de la referencia con el siguiente pliego de modificaciones.

Luis Fernando Correa González
Representante a la Cámara
Departamento de Antioquia.

Pliego de modificaciones.

Referencia: Al Proyecto de ley número 55 de 1993 Cámara, "por la cual se reforma la Ley 28 de 1932".

Doctor
RODRIGO RIVERA SALAZAR
Presidente
Comisión Primera Constitucional Permanente
Cámara de Representantes
Bogotá.

Adjunto a la ponencia me permito entregar el pliego de modificaciones sobre el proyecto de la referencia.

El artículo 3º quedará así: "Los notarios, los funcionarios de registro y los demás que en ejercicio de sus funciones no observasen lo prescrito en el artículo 1º de esta ley, incurrirán en causal de mala conducta que implica la pérdida del empleo y la inhabilidad para el desempeño de funciones públicas por el término de cinco (5) años".

Del señor Presidente respetuosamente,

Luis Fernando Correa González
Representante a la Cámara
Departamento de Antioquia.

PONENCIA PARA PRIMER DEBATE

al Proyecto de ley número 308/93 Senado, 327/93 Cámara, "por medio de la cual se aprueba el Convenio sobre arreglo de diferencias relativas a inversiones entre Estados y nacionales de otros Estados".

Honorables Representantes:

Cumplo con el honor de rendir ponencia para primer debate al Proyecto de ley número 308/93 Senado, 327/93 Cámara, "por medio de la cual se aprueba el Convenio sobre arreglo de diferencias relativas a inversiones entre Estados y nacionales de otros países".

Me aparto de la exposición hecha en sus respectivas ponencias por el honorable Senador José Guerra de la Espriella por los siguientes motivos, que divido entre procedimentales y fundamentales:

1. Objeciones procedimentales.

La Subsecretaría Jurídica del Ministerio de Relaciones Exteriores certifica el 11 de marzo de 1993 que "la presente es fotocopia fiel e íntegra del texto certificado del 'Convenio sobre arreglo de diferencias relativas a inversiones entre Estados y nacionales de otros Estados', suscrito en Washington el 18 de marzo de 1956, que reposa en los archivos de la Subsecretaría Jurídica de este Ministerio".

Sin embargo, la certificación no atesta quién suscribió en 1965 dicho Convenio, por lo cual es de elemental conclusión que no se le podría dar trámite. De conformidad con el numeral 2 del artículo 189 de la Constitución Política de 1991, sólo el Presidente de la República puede "celebrar con otros Estados y entidades de derecho internacional tratados o convenios que se someterán a la aprobación del Congreso". Tampoco en el texto enviado al Congreso por el Ministro de Relaciones Exteriores se acompaña el texto de los plenos poderes, entendiéndose por esto, según el artículo 2º de la Convención de Viena sobre el Derecho de los Tratados, del 23 de mayo de 1969, que Colombia aprobó por medio de la Ley 32 de 1985, como "un documento que emana de la autoridad competente de un Estado y por el que se designa a una o varias personas para representar al Estado en la negociación, la adopción o la autenticación del texto de un tratado, para expresar el consentimiento del Estado en obligarse por un tratado, o para ejecutar cualquier otro acto con respecto a un tratado".

Tampoco en su exposición de motivos la Cancillería explica por qué hasta ahora es sometido para su trámite en el Congreso un Convenio que fue suscrito hace 2 años y que no ha sido ratificado por la mayor parte de los países de la América Latina. ¿O fue que su aprobación la rechazó antes el honorable Congreso de la República?

2. Objeciones de fondo.

Colombia ha sido respetuosa de dos doctrinas internacionales, que han tenido su nacimiento, desarrollo y aplicación en suelo latinoamericano como reacción tanto a la intervención de otros Estados como a los privilegios de extranjeros por encima de los derechos nacionales y de la jurisdicción local:

a) **La Doctrina Calvo.** El jurista argentino Carlos Calvo (1824-1903) se pronunció en contra de la intervención foránea al amparo de la cláusula de protección diplomática de los derechos de los extranjeros por encima de los derechos de los nacionales y reclamaciones de indemnizaciones ilegítimas, especialmente por inversiones.

Calvo defendió la tesis de igualdad de derechos civiles de nacionales y de extranjeros y de sometimiento de los extranjeros a la jurisdicción local en plano de igualdad con los nacionales, sin reclamar privilegios ni ventajas superiores por medio de la protección diplomática.

La Doctrina Calvo fue incorporada por los países de América Latina al Tratado Americano de soluciones pacíficas, o "Pacto de Bogotá", de 1948, por medio del cual los signatarios, incluido Colombia, se "obligan a no intentar reclamación diplomática para proteger a sus nacionales, ni iniciar al efecto una controversia ante la jurisdicción internacional, cuando dichos nacionales hayan tenido expedidos los medios para acudir a los tribunales competentes del Estado respectivo".

Colombia ha sido respetuosa de la cláusula Calvo, que se suele insertar en los contratos con súbditos extranjeros: éstos se comprometen a someter ante la jurisdicción local

toda reclamación derivada de dichos contratos, sin que puedan invocar la cláusula de protección diplomática.

Pues bien, no explica el Ministro de Relaciones Exteriores por qué ahora Colombia tenga que abandonar la "Doctrina Calvo" para aceptar, como lo prevé el artículo 25 del Convenio que la jurisdicción del "Centro Internacional de Arreglo de Diferencias Relativas a Inversiones" se pueda extender a las diferencias de naturaleza jurídica que surjan directamente de una inversión entre Colombia "y el nacional de otro Estado contratante" (verbigracia, los Estados Unidos de América).

Lo anterior violaría el artículo 100 de la Constitución Política, que prevé que "los extranjeros gozarán, en el territorio de la República, de las garantías concedidas a los nacionales, salvo las limitaciones que establezcan la Constitución o la ley". Los nacionales de otros Estados, en consecuencia, no tienen privilegios y, en caso de reclamación, tanto frente a nacionales colombianos como al Estado colombiano, están sometidos a la jurisdicción nacional, en el orden que sea, civil, administrativa, laboral o penal.

Lo que el Convenio pretende es conceder a los nacionales de Estados extranjeros el derecho de ventilar, en una jurisdicción internacional, sus diferencias con el Estado colombiano o con sus súbditos, lo cual repugna a la soberanía nacional y al canon constitucional de igualdad de derechos de nacionales y extranjeros.

Pero también el Convenio crearía un peligro precedente en el derecho internacional, según el cual la jurisdicción internacional es sólo para Estados y no para sus nacionales.

Colombia, como Estado parte de las Naciones Unidas, es también signatario del Estatuto de la Corte Internacional de Justicia, en el cual, en su artículo 34, establece que "sólo los Estados podrán ser partes en casos ante la Corte". En otras palabras, hasta ahora no hay una jurisdicción internacional para los nacionales de otros Estados, con la excepción limitada, por ejemplo, en el Pacto Internacional de Derechos Civiles y Políticos y su Protocolo Facultativo.

b) **La Doctrina Drago.** Los países de América Latina han rechazado el cobro compulsivo de deudas contractuales a partir de la tesis expuesta por el internacionalista argentino Luis M. Drago frente a la intervención germano-italiana contra Venezuela en 1903. La intervención no es lícita cuando mediante ella se trata de obligar coercitivamente a un Estado al pago de sus deudas públicas. Toda

reclamación internacional de carácter pecuniario, incluso por concepto de inversiones foráneas, tiene que ser sometida a la jurisdicción local. Corresponde también al derecho interno regular las indemnizaciones con motivo de las expropiaciones a inversiones de bienes y sociedades extranjeros.

Colombia ha rechazado el Convenio relativo a la limitación del empleo de la fuerza armada por el cobro de deudas contractuales (Convenio Porter), suscrito en La Haya en 1907: "Las partes contratantes están de acuerdo en no recurrir a la fuerza armada para el cobro de las deudas contractuales exigidas al gobierno de un país por el gobierno de otro país cuyos nacionales son los acreedores. Esta obligación sin embargo, no es aplicable cuando el Estado deudor se niega o no responde a una respuesta de arbitraje o, después de aceptar la propuesta, dificulta hasta lo imposible el concertar el compromiso de arbitraje, o bien, después de terminado, no cumple la sentencia" (artículo 1º).

El Ministerio de Relaciones Exteriores no explica, en su exposición de motivos, por qué Colombia tendría que abandonar la Doctrina Drago por la del Convenio, según la cual las diferencias que surjan entre Estados contratantes y nacionales de otros Estados contratantes en relación con inversiones internacionales de arreglo pacífico que Colombia mantiene para controversias con otros Estados de naturaleza política y jurídica, conforme a la Carta de las Naciones Unidas. Máxime cuando el consentimiento mutuo de las partes en someter dichas diferencias "a conciliación o a arbitraje a través de dichos medios constituye un acuerdo obligatorio, lo que exige particularmente que se preste la debida consideración a las recomendaciones de los conciliadores y que se cumplan los laudos arbitrales".

En suma, nada justifica que Colombia, con el pretexto de fomentar la inversión extranjera, se aventure a hipotecar la soberanía nacional mediante la cesión de los derechos inherentes a la jurisdicción local con el pretexto de "facilitar el arreglo de diferencias relativas a inversiones entre Estados e inversionistas extranjeros". Esto como se ha dejado en claro anteriormente, rebasaría el artículo 100 de la Constitución Política. Además, el artículo 116 de la Carta Magna proclama que la Corte Constitucional, la Corte Suprema de Justicia, el Consejo de Estado, el Consejo Superior de la Judicatura, la Fiscalía General de la Nación, los tribunales y los jueces administran justicia. No el Centro Interna-

cional de Arreglo de Diferencias Relativas a Inversiones (CIADI).

Por las consideraciones anteriores, me permito proponer a la honorable Comisión Segunda Constitucional Permanente de la Cámara de Representantes:

Niégrese en primer debate el Proyecto de ley número 308/93 Senado, 327/93 Cámara, "por medio de la cual se aprueba el Convenio sobre arreglo de diferencias relativas a inversiones entre Estados y nacionales de otros Estados, hecho en Washington el 18 de marzo de 1965".

Vuestro comisionado,
Representante a la Cámara.
Jaime Lara Arjona

CONTENIDO

GACETA Nº 410-Miércoles 24 de noviembre de 1993.

SENADO DE LA REPUBLICA

	Págs.
Proyecto de ley número 138 de 1993, por la cual se adoptan normas respecto al acoso sexual y se dictan otras disposiciones	2
Ponencia para primer debate al Proyecto de ley número 07 Senado, "por medio de la cual se dictan disposiciones básicas sobre el transporte, se redistribuyen competencias y recursos entre la Nación y las entidades territoriales, se reglamenta la planeación en el sector transporte, se otorgan unas facultades extraordinarias y se dictan otras disposiciones	3
CAMARA DE REPRESENTANTES	
Proyecto de ley número 139 de 1993, por la cual se expiden disposiciones penales en materia de acoso u hostigamiento sexual	12
Proyecto de ley número 140 de 1993, "por la cual el Congreso Nacional y la República de Colombia rinden homenaje a la memoria del doctor Darío Londoño Cardona y se dictan otras disposiciones.	13
Proyecto de ley número 141 de 1993, "por medio de la cual la Nación se asocia a la conmemoración de 110 años de la fundación de la ciudad de Samaná en el Departamento de Caldas	14
Ponencia para primer debate, al Proyecto de ley número 55 de 1993, "por la cual se reforma la Ley 28 de 1932"	14
Ponencia para primer debate al Proyecto de ley número 308 de 1993 Senado, 327 de 1993 Cámara, "por medio de la cual se aprueba el Convenio sobre arreglo de diferencias relativas a inversiones entre Estados y nacionales de otros Estados".	15