



GACETA DEL CONGRESO

SENADO Y CAMARA

(Artículo 36, Ley 5a. de 1992)

IMPRENTA NACIONAL DE COLOMBIA - IVSTITIA ET LITTERAE

AÑO II No. 426

Santafé de Bogotá, D. C., miércoles 1º de diciembre de 1993

EDICION DE 8 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

PONENCIAS

PONENCIA PARA SEGUNDO DEBATE

Al Proyecto de Ley No. 07 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".

Señor Presidente
Honorables Senadores

En desarrollo del mandato conferido por el Presidente de la Comisión Sexta, nos permitimos rendir ponencia para segundo debate al proyecto de ley referenciado, presentado por iniciativa del Gobierno Nacional a través del señor Ministro de Obras Públicas y Transporte, doctor Jorge Bendeck Olivella.

Responde este proyecto a la necesidad de integrar los diferentes medios y modalidades de transporte, estableciendo sus principios rectores, la regulación y los perímetros para su actividad. Define competencias, funciones y responsabilidades en materia de infraestructura y planeación de transporte.

Es indudable que nuestro país viene de tiempo atrás, requiriendo de un ordenamiento total en materia de transporte, que le sirva de soporte para su desarrollo, dentro de los llamados internacionales a la apertura. Los procesos de integración, deberán encauzarse bajo principios armónicos, fundados en los criterios de la política social y económica, siendo el transporte elemento fundamental dentro de ese proceso.

La modernización de un solo componente del transporte, como lo es su infraestructura, no es suficiente para el logro de los resultados previstos, mientras no exista un encauzamiento legal, operativo y planificador de todo el sector.

La importancia de la materia referida, consiste en que no se le puede considerar independientemente, pues es un servicio complementario de las actividades económicas, que depende de las condiciones de la economía nacional, del comercio, de la naturaleza, importancia y valor de las mercaderías intercambiadas, de las características socio-culturales del país, de la situación financiera y de los adelantos tecnológicos. Es entonces el transporte, un enlace entre los sectores económicos productores de bienes o de servicios, que actúa en el desplazamiento o traslado de personas y mercaderías, que bien pueden oficiar como productores o consumidores.

Al considerar el transporte como un servicio público que crea una utilidad en el tiempo y en el espacio, podemos afirmar que está íntimamente ligado al intercambio, donde la distancia, el tiempo y el tráfico que genera, constituyen elementos básicos para su integración y planificación.

Durante el proceso de análisis realizado en el seno de la Comisión Sexta, los aportes de sus miembros y los de la comisión de trabajo allí constituida, nos permitió enriquecer el proyecto, introduciendo algunas modificaciones y adiciones que a continuación señalamos:

El proyecto incluye en el Título I, la conformación del sector y sistema nacional del transporte, sus principios rectores y la regulación de esta actividad.

Se enfatiza el principio de carácter de servicio público de transporte, que le garantiza a la comunidad la continuidad de su prestación bajo el control Estado, ya que al ser prestado por particulares no se altera tal condición.

Se ahondó en la conveniencia de que todas las empresas o formas asociativas para acceder a la prestación del servicio público de transporte, deben ser habilitadas previamente por el Estado, siendo responsabilidad del Ministerio de Transporte la reglamentación de las condiciones de carácter técnico y operativo.

Será atribución de ese mismo Ministerio, la definición sobre las políticas generales en materia de transporte y tránsito, en coordinación con las entidades sectoriales. Para el efecto, se crea el Consejo Consultivo de Transporte, con la participación de las autoridades del sector, asociaciones de transportadores y representantes de la ingeniería nacional, como un cuerpo de apoyo en la fijación de la política general del transporte en cada uno de sus medios y modalidades.

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 automotores. Es por esto que se establece en veinte años la edad máxima de los vehículos del transporte terrestre de servicio público colectivo de pasajeros y/o mixto. Para el efecto, se determina la obligatoriedad de reponer periódicamente el parque automotor, mediante el establecimiento de niveles de servicio distintos al corriente, con vehículos provenientes de la reposición, incentivando este proceso con el cálculo de tarifas diferenciales bajo parámetros técnicos que fijará el Ministerio de Transporte. Como producto de concertación, se acordó un programa gradual para el retiro del servicio de los vehículos antiguos, de tal manera que para el año 2002, sólo circularán aquéllos cuya edad no exceda los veinte años.

De igual manera, para propiciar los programas de reposición, las empresas de transporte colectivo de pasajeros y/o mixto, estarán obligadas a ofrecerle a los propietarios de los automotores, programas de reposición, por encargo fiduciario constituido por los transportadores o por las entidades públicas en forma individual o conjunta.

El control de la circulación de los vehículos por las vías públicas o privadas abiertas al público, será ejercido por la policía de tránsito, quien velará por el cumplimiento del régimen normativo y por la seguridad de las personas y cargamentos. Estas funciones podrán ser realizadas por los cuerpos especializados de tránsito y por la Policía Nacional, como factor de seguridad, previo adiestramiento de este campo. Para el efecto se crean escuelas de formación, que capacitarán a los aspirantes, en áreas específicas de tránsito, seguridad vial, mecánica automotriz, primeros auxilios médicos y relaciones humanas.

En el Título II, atinente a la infraestructura del transporte, se define cual de ella estará a cargo de la Nación, para delimitar la que le corresponde a los departamentos y municipios. Con el fin de mejorar las condiciones viales de la red nacional de carreteras que en el futuro se construyan, fueron determinadas las especificaciones de diseño mínimas, así como los planes de expansión de la red de transporte. Esto conlleva el establecimiento de funciones y responsabilidades tanto de la Nación, como de las entidades territoriales.

Para la obtención de los recursos necesarios, se opta por el cobro de tasas, tarifas y peajes destinados a la construcción, conservación y rehabilitación de la infraestructura de transporte. Para garantizarle a los departamentos la ejecución de las obras que en materia vial asumen como consecuencia de la descentralización de responsabilidades, se crea el Fondo de Cofinanciación de Vías, que actuará como un sistema especial de cuentas dependiente de Findeter, cuya función será la de administrar los recursos que se destinen para este propósito o los que la Nación les transfiera a los departamentos. Con la finalidad de ser consecuentes con la política establecida en el Decreto 2132 de 1992, se le

urbana, por el Fondo de Cofinanciación para la infraestructura urbana. De igual forma, se establecen los criterios básicos para acceder a la cofinanciación, teniendo como principio la autonomía de elegibilidad de los proyectos por parte de las entidades territoriales, bajo las directrices que determine el Ministerio de Transporte y que obedezcan a la formulación de parámetros que contemplen: el índice de necesidades básicas insatisfechas, la eficiencia en el gasto, la longitud de la red vial a cargo de los departamentos y la promoción de mantenimiento de la infraestructura existente.

Se incluyen los principios y normas generales para la ejecución de proyectos de infraestructura del transporte por el sistema de concesión y se establecen los delineamientos y parámetros para modificar las estructuras administrativas del sector transporte, a que hace referencia el Decreto 2171 de 1992.

El Título III, contempla las normas sobre planeación del transporte, como componente del Plan Nacional de Desarrollo a largo plazo, puntualizando las prioridades del sector y del sistema, dentro del contexto nacional. En las entidades territoriales, los planes de transporte harán parte de los planes sectoriales de desarrollo y serán adoptados por los gobernadores y alcaldes.

El Título IV, Disposiciones sobre Transporte Aéreo, como Unidad Administrativa Especial, adscrita al Ministerio de Transporte, busca solucionar la incertidumbre institucional que ha venido imperando en la entidad y, de igual manera, remediar la problemática técnica y de seguridad del sector aeronáutico. En junio de 1993, la Comisión Sexta de la honorable Cámara de Representantes propuso la derogatoria del Título V del Decreto 2171 de 1992 mediante el cual se consagró la reestructuración del Departamento Administrativo de Aeronáutica Civil, estableciendo un término de sesenta (60) días a partir de la vigencia de la ley, para que el Gobierno Nacional presentara un proyecto de ley para fijar la política aeronáutica nacional, reestructurar y modernizar la aeronáutica civil.

Sin embargo, ante la crisis por la que atraviesa la entidad, la cual se ha hecho evidente especialmente durante los últimos meses, la Comisión Sexta del Senado de la República consideró trascendental definir de manera inmediata el marco general del sector aeronáutico con el fin de garantizar a muy corto plazo la reestructuración del Departamento.

El proyecto aprobado en la sesión del 24 de noviembre de 1993, parte del mandato legal del Decreto 2171 de 1992, manteniendo para la entidad el carácter de Unidad Administrativa Especial, pero suprimiendo la Dirección General de Transporte Aéreo, con el fin de evitar duplicidad de funciones, considerando que la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil, es la agencia del Ministerio de Transporte, a través de la cual el Gobierno Nacional manejará y desarrollará la política de transporte aéreo.

La nueva Constitución Política de Colombia, en su artículo 150 numeral 7, señala que le corresponde a la ley, crear, suprimir o fusionar ministerios, departamentos administrativos y establecimientos públicos, así como determinar sus objetivos y estructura orgánica.

Una vez aclarada la naturaleza jurídica, corresponde al Presidente de la República modificar la estructura interna de los Ministerios, Departamentos Administrativos y demás entes. Esta función la debe ejercer de conformidad con los principios y reglas generales que defina la ley.

Acogiendo el nuevo ordenamiento constitucional se propone en el artículo 34 reestructurar las entidades del transporte, definiendo especialmente para la administración aeronáutica, los principios de especialización funcional, la descentralización administrativa, la capacitación de los funcionarios, la seguridad aérea y aeroportuaria y la competitividad laboral entre otros, dentro del contexto de la administración moderna, la gerencia del Estado.

La actividad aeronáutica tiene dos grandes áreas: la de aeronavegación y la aeroportuaria. La aeronavegación implica un sistema nacional e integrado de comunicaciones y tráfico que debe ser manejado centralizadamente por razones de seguridad, en cambio la administración de los aeropuertos entendida como tal, el manejo del terminal, counters, locales, servicios aeroportuarios, la plataforma y las pistas, así como su mantenimiento, se puede realizar descentralizadamente por entidades territoriales, entidades especializadas o agrupaciones regionales con o sin capital privado.

En todo caso la autoridad aeronáutica conserva la facultad de supervisión y control y aun la de intervenir la entidad administradora o asumir directamente el servicio.

Es importante por lo tanto, consagrar formas de participación regional en la administración de los aeropuertos, independientemente del modelo o estado de la descentralización.

La crisis interinstitucional de la aeronáutica es generada en buena parte por un inadecuado régimen de personal. Desestímulo, bajos salarios y corrupción, son una cadena que se debe romper con un moderno sistema de administración de personal, para lo cual se propone adoptar el sistema vigente para la Unidad Administrativa Especial, Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales.

Para garantizar la seguridad aérea y aeroportuaria, la entidad debe contar con un mecanismo ágil y oportuno para atender las necesidades del sector. Por tal razón, se plantea para la Aeronáutica Civil, el mismo régimen de contratación establecido en la Ley 80 de 1993 para las entidades estatales que presten el servicio de Telecomunicaciones. Los contratos que no vayan dirigidos a satisfacer las necesidades de seguridad, se celebrarán de acuerdo con el régimen general señalado por el Estatuto de Contratación.

Se considera conveniente adoptar, un marco definido por la ley, respecto de la aplicación de sanciones por violación a los reglamentos aeronáuticos y demás normas que regulan el sector. Igualmente disponer sobre el procedimiento para su aplicación y discusión, garantizando el derecho de defensa de los inculcados.

Factor determinante de las limitaciones que afronta actualmente el Departamento de Aeronáutica Civil, es la deficiente capacitación de los funcionarios, situación que reviste especial gravedad en esta entidad considerando que tiene áreas muy especializadas en las cuales no existe formación académica en el país. Es el caso, particularmente, del control del tránsito aéreo, cuya formación depende exclusivamente de los programas

Se plantea entonces, un sistema de créditos educativos para especializaciones aeronáuticas que permitirá a la Aeronáutica contar con profesionales idóneos, debidamente capacitados para dirigir, operar, controlar y auditar las actividades aeronáuticas.

Finalmente, ante la necesidad imperativa de reubicar y ampliar las instalaciones del Grupo Aéreo del Caribe de la Fuerza Aérea Colombiana, se declara de utilidad pública e interés social, el lote de terreno adyacente a la cabecera 06 de la pista de aterrizaje del aeropuerto Sesquicentenario de San Andrés.

Así mismo, se declara de utilidad pública e interés social, los predios necesarios para la construcción de la segunda pista del Aeropuerto Eldorado.

Por lo anteriormente expuesto, nos permitimos proponer: Désele segundo debate con las modificaciones y adiciones insertadas al Proyecto de Ley adjunto No. 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 facultades extraordinarias y se dictan otras disposiciones".

Atentamente,

Senadores Ponentes: *Ricardo Mosquera Mesa*, coordinador. *Eduardo Pizano de Narváez*.

Senado de la República Comisión Constitucional Permanente.
Santafé de Bogotá, D.C., noviembre 25 de 1993.

Autorizamos el anterior informe.
ANTONIO MARTINEZ HOYER
Secretario General Comisión Sexta
Honorable Senado de la República.

TEXTO DEFINITIVO APROBADO EN PRIMER DEBATE MIÉRCOLES 24 DE NOVIEMBRE DE 1993

PROYECTO DE LEY No. 100 DE 1992 – CÁMARA PROYECTO DE LEY 07 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:

TÍTULO I

SECTOR Y SISTEMA NACIONAL DE TRANSPORTE PRINCIPIOS Y DISPOSICIONES GENERALES

CAPÍTULO 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 transporte, tanto terrestre, aéreo y marítimo 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.

CAPÍTULO 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.

En caso de conflicto o insuficiencia de la infraestructura del transporte, el Estado

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.

ARTICULO 3o. *Principios del transporte público.* El transporte público es una industria encaminada 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 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.

Existirá un servicio básico de transporte accesible a todos los usuarios. Se permitirán de acuerdo con la regulación o normatividad el transporte de lujo, turísticos y especiales, que no compitan deslealmente con el sistema básico.

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 darle 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 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 o jurídicas debidamente

Gobierno establecerá los lineamientos para que el transporte de carga se lleve a cabo bajo condiciones de seguridad y eficiencia. 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, tendrán derecho a ese permiso o contrato de concesión u operación. Quedan incluidos 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.

ARTICULO 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

ARTICULO 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.

Créase 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, tres (3) delegados por las asociaciones de transporte constituidas en el país, los cuales serán escogidos uno por el modo carretero, uno por el férreo y uno por el fluvial, cuya designación la efectuará el Ministro de Transporte; y un (1) representante de la Sociedad Colombiana de Ingenieros.

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

En concordancia corresponde específicamente a la Dirección General marítima las responsabilidades consagradas en el artículo 13, Decreto 2327 de 1991.

ARTICULO 6. *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, podrán incentivar 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.

PARAGRAFO 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 1995, modelos 1970 y anteriores.

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

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

– 31 de diciembre de 2.001, vehículos con 20 años de edad.

– A partir del año 2.002, deberán salir anualmente del servicio, los vehículos que lleguen a los veinte (20) años de vida.

PARAGRAFO 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 diez (10) años y por una sola vez, a partir de la fecha en que realicen la transformación.

PARAGRAFO 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.

ARTICULO 7o. *Programa 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

PARAGRAFO 1o. El Ministerio de Transporte en asocio con las autoridades territoriales competentes, vigilará los programas de reposición.

PARAGRAFO 2o. La utilización de los recursos de reposición para fines no previstos en la presente ley, será delito de abuso de confianza y de él será responsable el administrador de los recursos.

PARAGRAFO 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.

ARTICULO 8o. *Control de tránsito.* Corresponde a la Policía de Tránsito y 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, previo adiestramiento en este campo.

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

ARTICULO 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.

ARTICULO 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

ARTICULO 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

TITULO II

INFRAESTRUCTURA DEL TRANSPORTE

CAPITULO I

Definición de la infraestructura del transporte

ARTICULO 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 rentabilidad 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.

ARTICULO 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 de porcentaje de zonas restringidas para adelantar: 40 por ciento;

d) Rugosidad máxima de pavimento: 2.5 IRI (Índice de Rugosidad Internacional).

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.

PARAGRAFO 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.

PARAGRAFO 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.

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

ARTICULO 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

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.

ARTICULO 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.

PARAGRAFO 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.

PARAGRAFO 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.

PARAGRAFO 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.

ARTICULO 16. Integración de la infraestructura distrital y municipal de transporte. Hacen 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.

PARAGRAFO 1. 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.

PARAGRAFO 2. 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

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

ARTICULO 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 aquéllos que determine esta ley.

ARTICULO 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

ARTICULO 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

- 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.

PARAGRAFO. 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.

ARTICULO 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.

ARTICULO 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 de Vías, el cual actuará como un sistema especial de cuentas dependiente de Findeter y cuya función será la de administrar los recursos que se destinen para este propósito en virtud de la presente ley. Este fondo será administrado por un Comité que estará conformado por:

1. El Ministro de Transporte o su delegado quien lo presidirá.
2. Los Ministros de Hacienda, Desarrollo Económico y Salud, o sus delegados.
3. El Director del Departamento Nacional de Planeación o su delegado.
4. Un representante del Presidente de la República.
5. El Presidente de la Sociedad Financiera de Desarrollo Territorial S.A., Findeter, o su delegado, quien tendrá voz, pero no voto.

PARAGRAFO 1o. Serán recursos del Fondo de Cofinanciación de Vías los siguientes:

1. Las sumas que se apropien en el Presupuesto Nacional.
2. Los recursos propios de la sociedad Financiera de Desarrollo Territorial S.A., Findeter que se destinen para el efecto.
3. Todos los bienes y derechos pertenecientes al Fondo Nacional de Caminos Vecinales que se le transfieran en desarrollo del proceso de liquidación de esta entidad.
4. Los recursos provenientes del impuesto al consumo de la cerveza, de que trata el artículo 157 del Código de Régimen Departamental contenido en el Decreto-ley 1222 de 1986.
5. Las sumas correspondientes a las partidas o apropiaciones presupuestales que figuran en el presupuesto de la vigencia fiscal de 1993 de Findeter y del Fondo de Desarrollo Comunal del Ministerio de Gobierno que estén destinadas a programas y proyectos de cofinanciación relacionados con el objeto del Fondo de Cofinanciación de Vías.

PARAGRAFO 2o. El Fondo de Cofinanciación para la Infraestructura Vial y Urbana creado por el artículo 19 del Decreto 2132 se llamará Fondo de Cofinanciación para la Infraestructura Urbana, el cual será manejado por Findeter, como un sistema especial de cuentas y estará administrado por el Comité señalado en el artículo 21 del Decreto 2132 de 1992.

PARAGRAFO 3o. Serán recursos del Fondo de Cofinanciación para Infraestructura Urbana los siguientes:

1. Las sumas que se apropien en el presupuesto nacional.
2. Los recursos propios de la Sociedad Financiera de Desarrollo Territorial S.A., Findeter que se destinen para el efecto.
3. Las sumas correspondientes a las partidas o apropiaciones presupuestales que figuran en el presupuesto de la vigencia fiscal de 1993 de Findeter y del Fondo de Desarrollo Comunal del Ministerio de Gobierno, que estén destinadas a programas y proyectos de Cofinanciación relacionados con el objeto del Fondo de Cofinanciación para la infraestructura urbana.

ARTICULO 23. Criterios para la cofinanciación. Para la cofinanciación se tendrán en cuenta los siguientes criterios:

- a) Las entidades territoriales serán autónomas en la determinación de la elegibilidad de los proyectos de infraestructura. Sin embargo, esta elegibilidad deberá ser determinada mediante la preparación continua de planes 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 de los Fondos 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;
- e) Los municipios en forma directa podrán acceder al Fondo de Cofinanciación para la infraestructura urbana.

ARTICULO 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 sistema 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.

ARTICULO 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.

ARTICULO 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

CAPITULO IV

Obras por concesión

ARTICULO 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. El procedimiento para calcular y distribuir la valorización se asegura por las normas sobre la materia. La fórmula para el recobro de la inversión quedará establecida en el contrato y será de obligatorio cumplimiento para las partes.

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.

PARAGRAFO. 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.

ARTICULO 28. *Crédito para concesionarios.* Con el fin de garantizar las inversiones internas necesarias para la financiación de proyectos de infraestructura, los concesionarios, podrán titularizar los proyectos, manteniendo la responsabilidad contractual. Para amortizar la inversión el Gobierno Nacional, a través de la Banca Multilateral podrá intermediar líneas de crédito a largo plazo, que permitan a los concesionarios financiar las obras concesionadas.

ARTICULO 29. *Peajes y valorización.* Los derechos de cobro del 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.

ARTICULO 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.

ARTICULO 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 Multilateral.

ARTICULO 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.

ARTICULO 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

ARTICULO 34. *Principios para la reestructuración administrativa.* De conformidad con el numeral 16 del artículo 189 de la Constitución Nacional, los principios y reglas generales que debe seguir el Presidente de la República para modificar las estructuras administrativas del sector transporte, incluidas las estructuras definidas por el Decreto 2171 de 1992, 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 estímulo 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.

PARAGRAFO. 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

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

ARTICULO 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.

ARTICULO 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 sus zonas de frontera, dentro de los lineamientos de la presente ley.

ARTICULO 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

PLANEACION DEL TRANSPORTE Y LA INFRAESTRUCTURA

CAPITULO I

Normas generales

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

- Una parte general que contenga las políticas y estrategias sectoriales, armónicas con las contenidas en el Plan Nacional de Desarrollo;
- El Plan de Inversiones Públicas para el sector.

ARTICULO 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 y en concordancia con lo dispuesto en los artículos 7°, 8° y 9° del Decreto 2171 de 1992.

ARTICULO 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.

ARTICULO 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.

PARAGRAFO. 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.

ARTICULO 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.

ARTICULO 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

TITULO IV

DISPOSICIONES SOBRE TRANSPORTE AEREO

ARTICULO 44. *Funciones aeronáuticas.* Las funciones relativas al transporte aéreo, serán ejercidas por la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil como entidad especializada adscrita al Ministerio de Transporte.

PARAGRAFO. 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.

ARTICULO 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 regionales, 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.

PARAGRAFO 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.

PARAGRAFO 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.

ARTICULO 46. *Consejo Superior Aeronáutico.* Créase el Consejo Superior de Aeronáutica Civil, que estará integrado por:

1. El Director de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil, quien lo presidirá.
2. Un delegado del Ministro de Relaciones Exteriores.
3. Un delegado del Ministro de Comunicaciones.
4. Un delegado del Ministro de Transporte.
5. El Comandante de la Fuerza Aérea o su delegado.
6. Un representante de la Asociación Colombiana de Aviadores Civiles, ACDAC, nombrado por el Presidente de la República para períodos de dos años, de terna presentada por ésta.

El Consejo tendrá un Secretario Técnico y administrativo designado por el Director de la Aeronáutica Civil.

Las funciones del Consejo Superior de Aeronáutica Civil, serán las siguientes:

1. Estudiar y proponer al Gobierno políticas en materia de aviación.
2. Estudiar los planes y programas que le presente a su consideración el Director de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil.
3. Emitir concepto sobre los asuntos especiales que le someta a consideración el Gobierno.
4. Conceptuar sobre los tratados públicos relacionados con la Aeronáutica Civil y proponer al gobierno la denuncia de aquellos que considere contrarios al interés nacional.
5. Darse su propio reglamento y las demás que correspondan.

PARAGRAFO. El Consejo Superior de Aeronáutica Civil, se reunirá ordinariamente y por derecho propio una vez al mes, y extraordinariamente, cuando lo convoque el Director de la Aeronáutica Civil, quien podrá invitar a las sesiones a funcionarios de sus dependencias o de otras entidades oficiales o particulares, según la materia que se vaya a tratar en la respectiva sesión.

ARTICULO 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, escogido de terna presentada por las Asociaciones de las Aerolíneas.
6. Un representante de los Aviadores Civiles, escogido de terna presentada por la Asociación de Aviadores Civiles, ACDAC.
7. Un representante de los usuarios de transporte aéreo escogido de terna presentada por la Asociación de Pasajeros Aéreos, APAC.

PARAGRAFO 1o. Los representantes de los numerales 5, 6 y 7 serán escogidos para un plazo de dos (2) años por el Ministro de Transporte de ternas presentadas por dichas asociaciones.

PARAGRAFO 2o. Las recomendaciones del Consejo de Seguridad Aeronáutico y de las organizaciones internacionales de aviación adoptadas por la Unidad Administrativa

ARTICULO 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.

ARTICULO 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 orientar 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.

PARAGRAFO. 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.

ARTICULO 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.

ARTICULO 51. *Contratación administrativa.* La Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil, tendrá el mismo régimen de contratación administrativa establecido para las entidades estatales que presten el servicio de Telecomunicaciones, 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.

ARTICULO 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.

ARTICULO 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.

ARTICULO 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.

ARTICULO 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 posgrado 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

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 posea 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.

ARTICULO 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

ARTICULO 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.

ARTICULO 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.

ARTICULO 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.

ARTICULO 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.

PARAGRAFO. Los servidores públicos del Instituto Nacional de Vías, Subdirección Transitoria - Distrito 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.

ARTICULO 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.

ARTICULO 62. *Ferrocarriles nacionales.* Los bienes inmuebles que eran propiedad de los Ferrocarriles Nacionales de Colombia en liquidación, podrán ser transferidos a las Empresas 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.

PARAGRAFO 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 1° de septiembre de 1955.

PARAGRAFO 2o. Autorízase al Gobierno Nacional para que por conducto del Ministerio de Transporte determine a cual 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.

PARAGRAFO 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.

ARTICULO 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.

ARTICULO 64. Ante la necesidad imperativa de reubicar y ampliar las instalaciones del Grupo Aéreo del Caribe del Comando de la Fuerza Aérea Colombiana, declárase de utilidad pública e interés social, el lote de terreno adyacente a la cabecera 06 de la pista de aterrizaje del Aeropuerto Sesquicentenario del Departamento de San Andrés, Providencia y Santa Catalina y autorizase al Ministerio de Defensa Nacional, para adelantar la expropiación por vía administrativa de los predios que se encuentran incluidos dentro de las siguientes coordenadas:

| Norte | Este |
|-----------------|------------|
| 1. 1.883.263.16 | 821.869.71 |
| 2. 1.883.111.81 | 821.952.49 |
| 3. 1.882.928.90 | 821.486.31 |
| 4. 1.883.211.37 | 821.525.24 |

ARTICULO 65. Para garantizar la construcción de la pista paralela del Aeropuerto Internacional Eldorado, declárase de utilidad pública e interés social, los terrenos necesarios para la construcción de la pista paralela del Aeropuerto Internacional Eldorado y autorizase a la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil, para adelantar por vía administrativa la expropiación de dichos predios.

ARTICULO 66. Con el fin de facilitar la movilización de los habitantes de la zona del Golfo de Morrosquillo, la pista de aterrizaje de la Base Naval de Coveñas podrá ser utilizada por la Aviación Civil, una vez la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil adecue las instalaciones aeroportuarias y se construya una vía alterna de acceso.

La Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil podrá adjudicar rutas aéreas comerciales con origen y destino a ese aeropuerto.

ARTICULO 67. Facúltase al Gobierno Nacional para que mediante Decreto-ley, compile todas las normas administrativas, técnicas y laborales sobre la materia, especialmente para reunir las normas de la presente ley con el Decreto 2171 de 1992, con el fin de facilitar la interpretación y ejecución de los mandatos legales.

ARTICULO 68. *Transitorio.* Las normas vigentes para la regulación, control y vigilancia del servicio público del transporte terrestre seguirán vigentes hasta cuando se hayan expedido las nuevas normas.

ARTICULO 69. *Vigencia de la ley.* Esta ley rige a partir de la fecha de su publicación y deroga las disposiciones que le sean contrarias, en especial el numeral 8 del artículo 10 del Decreto 2171 de 1992 y el artículo 110 del mismo Decreto.

Senado de la República, Comisión Sexta Constitucional Permanente, Santafé de Bogotá, 24 de noviembre de 1993. En los términos anteriores fue aprobado el proyecto de ley, según consta en el Acta No. 81/93.

ANTONIO MARTINEZ HOYER
Secretario General Comisión Sexta
Honorable Senado de la República.

JAIME EDUARDO RUIZ LLANO
Vicepresidente Comisión Sexta
H. Senado de la República