



GACETA DEL CONGRESO

SENADO Y CAMARA

(Artículo 36, Ley 5a. de 1992)

IMPRESA NACIONAL DE COLOMBIA - IVSTITIA ET LITTERAE

AÑO V - Nº 211

Santa Fe de Bogotá, D. C., martes 4 de junio de 1996

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 PRIMER DEBATE AL PROYECTO DE LEY NUMERO 56 SENADO

por la cual se adopta el estatuto nacional de transporte.

Honorables Senadores:

Por la honrosa designación que nos hiciera la mesa directiva de la Comisión Sexta, nos permitimos presentar ponencia para primer debate al Proyecto de ley número 56, *por la cual se adopta el estatuto nacional de transporte*, presentado a consideración del Congreso por el señor Ministro de Transporte en su momento, doctor Juan Gómez Martínez.

En cumplimiento de lo dispuesto por el artículo 10 de la Ley 105 de 1993, el Gobierno Nacional por intermedio del señor Ministro de Transporte presentó a la consideración de esta Corporación el proyecto de ley mencionado, normatividad de suma trascendencia para la regulación de una actividad con notoria incidencia en el proceso de desarrollo del país y en la calidad de vida de la población.

Después de analizar la exposición de motivos y el contenido del Proyecto originalmente presentado por el Ministerio de Transporte, así como luego de haber escuchado y estudiado las sugerencias y opiniones del mismo Gobierno, de los empresarios, de los transportistas, de las agremiaciones, de los usuarios y de los honorables Senadores de la Comisión Sexta, se ha considerado necesario y conveniente introducirle modificaciones al proyecto referenciado, las cuales se pasan a explicar seguidamente:

I. ESTRUCTURA DEL PROYECTO

Para una mejor y más fácil ordenación y desarrollo del articulado, teniendo en cuenta que en el mismo se contemplan disposiciones generales para todos los modos y especiales para algunos de ellos, se determina la estructura del proyecto mediante el establecimiento de títulos, capítulos y artículos.

Al respecto, se señalan los siguientes Títulos:
PRIMERO: Disposiciones Generales para los Modos de Transporte.

SEGUNDO: Disposiciones Especiales.

TERCERO: Disposiciones Finales.

En cuanto a los capítulos, se regulan así:

I. Objetivos.

II. Principios y Naturaleza.

III. Creación y funcionamiento de las empresas de transporte público.

IV. De la prestación del servicio.

V. Equipos.

VI. Servicios conexos al de transporte.

VII. Tarifas.

VIII. De la seguridad.

IX. Sanciones y procedimientos.

NOTA: Se elimina el contenido originario del Capítulo IX referido a las Cámaras de Transporte, luego la numeración de los capítulos siguientes se adecúa a esta circunstancia.

X. Transporte internacional y fronterizo.

XI. Transporte terrestre automotor.

XII. Transporte aéreo.

XIII. Transporte marítimo.

XIV. Transporte fluvial.

XV. Normas de transición.

Finalmente, el proyecto constará de 92 artículos.

II. COMENTARIOS AL DESARROLLO DEL ARTICULADO INICIAL

Artículo 1º. Se considera necesario distinguir la denominación de los distintos Modos de Transporte y para garantizar la continuidad de los principios rectores del transporte se contemplan como aplicables las modificaciones o sustituciones que en el futuro pueda sufrir la Ley 105 de 1993.

Artículo 2º. Es conveniente considerar que la seguridad también se predica de otros sujetos o componentes que intervienen en la actividad transportadora, tales como los bienes, servicios, operadores e inversionistas de transporte.

Artículo 3º. Se adiciona en el sentido de que la iniciativa privada en la Industria del Transporte se encuentra sometida a la intervención del Estado, de conformidad con los artículos 333 y 334 de la Constitución Política.

Artículo 4º. Permanece en su versión original.

Artículo 5º. Permanece en su versión original.

Artículo 6º. Para efectos de mejorar la redacción y el sentido de la noción de servicio privado de transporte, en el segundo inciso se sustituye la expresión "una persona" por la de "las personas".

Artículo 7º. Teniendo en cuenta que las autorizaciones requeridas para la operación de servicio público de transporte, necesariamente estarán sometidas a las condiciones reguladas por las normas pertinentes, se suprime la expresión referida a los Reglamentos del Gobierno Nacional y del Ministerio de Transporte.

Artículo 8º. Dado que ningún otro artículo del proyecto se encuentra titulado, se suprime el que aparece en la versión original de este artículo.

Artículo 9º. Permanece en su versión original.

Artículo 10. Se suprime el segundo inciso referido a la prestación del servicio por personas naturales, por cuanto tal posibilidad queda contemplada en la última reforma al Código de Comercio en virtud de la cual se incorporan al ordenamiento Jurídico Colombiano las llamadas personas jurídicas uninominales; además, el artículo 11 del proyecto también contempla la misma posibilidad para casos excepcionales.

Igualmente, para facilitar el desarrollo del Transporte Internacional, se adiciona el tercer inciso de la versión original con la posibilidad de que se puedan

aplicar las "prácticas" adoptadas por el país en la materia.

Artículo 11. Para efectos de eliminar un posible exceso de discrecionalidad se determina que para la regulación de los casos de prestación del servicio en los que no sea posible la organización empresarial normal, se deberá escuchar el concepto del Consejo Consultivo de Transporte.

Artículo 12. Debido a la supresión de la excepción sobre personas naturales aludida en el artículo 10, se reafirma la regla general considerada en este artículo sobre personas jurídicas, y por ello también se suprime la expresión "Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 10..."

Artículo 13. Permanece en su versión original.

Artículo 14. Permanece en su versión original.

Artículo 15. Con el propósito de efectuar un control más efectivo sobre los factores financieros a tener en cuenta para la creación de nuevas empresas, se incluye la exigencia de Estados Financieros certificados.

Además, es pertinente establecer una clara noción sobre lo que se entiende por Habilitación para efectos del funcionamiento de las empresas de transporte.

Artículo 16. Con la misma finalidad de la modificación anterior, en el cuarto inciso se introducen las modificaciones referidas a los estados financieros actuales y anteriores y a los análisis financieros.

Así mismo, en el tercer inciso se sustituye la expresión "renovación" por la de "reposición", dado que esta última se acomoda más al sentido técnico que se quiere expresar.

Artículo 17. Permanece en su versión original.

Artículo 18. Permanece en su versión original.

Artículo 19. Permanece en su versión original.

Artículo 20. Permanece en su versión original.

Artículo 21. Permanece en su versión original en el primer inciso y los Parágrafos 1º y 2º se trasladan al Capítulo de Transporte Terrestre, ubicándose en la nueva versión de los artículos 68 y 69.

Artículo 22. Permanece en su versión original.

Artículo 23. Permanece en su versión original.

Artículo 24. Permanece en su versión original.

Artículo 25. Para precisar el alcance de las autorizaciones para servicios adicionales, el primer inciso se modifica en el sentido de establecer que tales permisos sólo se concederán a las empresas legalmente habilitadas y con carácter transitorio.

Artículo 26. Para efectos de racionalizar las posibles contrataciones de servicios de transporte por el sistema de Concesión, debe exigirse que no se podrá recurrir a ese mecanismo si previamente el Estado no ha comprobado la existencia de una verdadera necesidad de movilización insatisfecha.

Artículo 27. Permanece en su versión original.

Artículo 28. Permanece en su versión original.

Artículo 29. Permanece en su versión original.

Artículo 30. Permanece en su versión original.

Artículo 31. Para propiciar una eficiente colaboración entre las entidades de comercio exterior y las de transporte sobre las necesidades reales de equipos destinados al transporte, en el inciso primero de la versión original se determina que aquellas deberán tener en cuenta los conceptos técnicos del Ministerio de Transporte.

Artículo 32. Permanece en su versión original.

Artículo 33. Permanece en su versión original.

Artículo 34. Se elimina por cuanto su contenido ya fue regulado por la Ley 276 de 1996.

Artículo 35. Dado su carácter especial sobre Transporte Terrestre Automotor se traslada al capítulo correspondiente y aparece como artículo 70.

Se considera conveniente reafirmar la vida útil de los vehículos de conformidad con lo que establece la Ley 105 de 1993 y exigir de todas las autoridades de transporte y económicas el establecimiento de programas de reposición del parque automotor.

Artículo 36. Se adiciona en el sentido de establecer que los equipos de transporte que ingresen al país para un uso distinto al servicio público, se considerarán como importación temporal y se les otorgará una identificación especial para su tránsito.

Artículo 37. Permanece en su versión original.

Artículo 38. Es importante reafirmar que la política sobre los servicios conexos al de transporte que se presten en terminales, puertos y similares le corresponde al Ministerio de Transporte, de conformidad con los criterios establecidos para tal efecto.

Artículo 39. Dado que ningún otro artículo del proyecto se encuentra titulado, se suprime el que aparece en la versión original de este artículo, y se modifica en el sentido de que la función de intermediación de aduanas deberá ser autorizada por la autoridad competente y en ningún caso habilitará para desarrollar actividades relacionadas con la prestación del servicio de transporte.

Artículo 40. Permanece en su versión original.

Artículo 41. Permanece en su versión original.

Artículo 42. Permanece en su versión original y sólo se reordena su contenido.

Artículo 43. Permanece en su versión original.

Artículo 44. Se adiciona para exigir un mayor control de calidad sobre los componentes que se utilizan en el desarrollo de la actividad transportadora.

Artículo 45. Se suprime el contenido de este artículo en cuanto a que en dicha norma se estipulaba que el Ministerio de Transporte expediría la Licencia de Conducción para los conductores de los equipos destinados al servicio público de Transporte Terrestre Automotor.

Recogidas las opiniones sobre el particular y consultada la administración actual, se considera que no obstante sus bondades dicha medida era regresiva en cuanto al proceso de descentralización iniciado desde 1986, contrariando la nueva dinámica orientadora de las políticas del Ministerio de Transporte concebidas en el Decreto 2171 de 1992.

Artículo 46. Se adiciona en el sentido de establecer que las empresas de transporte también son responsables de la afiliación de sus operarios a los sistemas de salud exigidos por la Ley.

Artículo 47. Su contenido se fusiona con el del artículo 53 del proyecto original, en cuanto a que, en vez de crear una Dirección General de Medicina Preventiva y una Dirección General de la Policía de Transporte, se considera mucho más consecuente con la filosofía central del proyecto y con las recomendaciones de la Comisión de Seguimiento del Gasto Público, se crea una Dirección General de Seguridad que contemple los objetivos perseguidos con las dos Direcciones mencionadas, más el de estudios y capacitación sobre tales materias.

Artículo 48. Para evitar confusiones innecesarias, se considera conveniente eliminar la expresión

relativa a lo regulado en normas especiales sobre la contratación de los conductores u operadores de los equipos.

Artículo 49. Dada su especialidad en materia de Transporte Terrestre Automotor, los parágrafos 1º y 2º se trasladan al capítulo correspondiente y aparecen ubicados en el nuevo artículo 74.

Artículo 50. Permanece en su versión original.

Artículo 51. Permanece en su versión original.

Artículo 52. Permanece en su versión original.

Artículo 53. Se fusionó con el artículo 47.

Artículo 54. No obstante la importancia del Consejo Nacional de Seguridad del Transporte, que en virtud de esta norma se crea en el proyecto original, por razones de tipo presupuestal se asimila la gestión de sus miembros a la de los de las Juntas Directivas de los Establecimientos Públicos, motivo por el cual al artículo se le adiciona un segundo inciso en tal sentido.

Artículo 55. Permanece en su versión original.

Artículo 56. Permanece en su versión original.

Artículo Trasladado. Por razones de ubicación dada su materia, se traslada a este sitio el contenido del artículo 83 del proyecto original sobre la nueva conformación del Consejo Consultivo del Transporte a que se refiere el artículo 5º de la Ley 105 de 1993. Nueva versión artículo 54.

Artículos 57 a 65. El contenido de estos artículos en el proyecto original se refería a la creación y funcionamiento de las llamadas Cámaras de Transporte.

Aun cuando la propuesta inicial se sustenta en sanos argumentos relacionados con la trascendencia que las Cámaras de Transporte le imprimirían a la representatividad del Sector en el concierto nacional, a su participación efectiva en el proceso de desarrollo del país y a su colaboración eventual para el cumplimiento de ciertas funciones administrativas, se considera que su paralelismo con la importante actividad que han venido cumpliendo las Cámaras de Comercio, podría generar situaciones de atomización y dispersión en otros frentes del comercio.

Por ello, se propone suprimir la creación de las Cámaras de Transporte.

Artículo 66. Permanece en su versión original.

Artículo 67. Permanece en su versión original.

Artículo 68. Teniendo en cuenta que dos salarios mínimos mensuales pueden resultar muy onerosos para ciertas infracciones de transporte, se modifica el primer inciso del artículo original en el sentido de establecer la graduación respectiva a partir de un salario mínimo mensual.

Así mismo, se adiciona el literal d) de este artículo incluyéndole la conducta relacionada con el exceso en los límites permitidos sobre dimensiones, peso o carga de los equipos de servicio público.

Artículo 69. Permanece en su versión original.

Artículo 70. Permanece en su versión original.

Artículo 71. El literal a) del artículo original se adiciona en el sentido de que la conducta infractora que se regula dará lugar a la cancelación de la matrícula del equipo.

El literal e) del artículo original se modifica en el sentido de que se incorpora como causal de inmovilización o retención de los equipos; cuando se compruebe que los mismos se encuentran prestando servicios no autorizados.

Artículo 72. Permanece en su versión original.

Artículo 73. Permanece en su versión original.

Artículo 74. Permanece en su versión original.

Artículo 75. Permanece en su versión original.

Artículo 76. Permanece en su versión original.

Artículo 77. Se modifica en el sentido de dejar expresamente establecido que el transporte fronterizo se regulará igualmente por las normas especiales sobre la materia.

Artículo 78. Permanece en su versión original.

Artículo Traslado. Se traslada a este lugar el contenido del párrafo 1º del artículo 21 del proyecto original, relacionado con el transporte terrestre automotor en regiones que revisten las características de un área metropolitana. Nueva versión artículo 68.

Artículo Traslado. Se traslada a este lugar el contenido del párrafo 2º del artículo 21 del proyecto original, relacionado con el transporte terrestre automotor en cuanto a los excesos en las decisiones de las autoridades locales. Nueva versión artículo 69.

Artículo Traslado. Se traslada a este lugar el contenido del artículo 35 del proyecto original, relacionado con las condiciones de los programas de reposición de equipos. Nueva versión artículo 70.

Artículo Nuevo. Para efectos de impulsar y hacer realidad los programas de reposición de equipos en el transporte terrestre automotor, se determinan las fuentes de financiación con que el Estado estimulará la ejecución de los mismos, señalando entre ellas sumas derivadas de los recaudos por concepto de peajes, de los recursos destinados al Fondo de Seguridad Vial constituido con parte de la prima del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, con parte de los dineros recaudados por concepto de las multas impuestas en transporte y tránsito y con las sumas relacionadas con la depreciación que opere sobre los vehículos de servicio público, según el procedimiento que se señale para tal efecto.

Artículo Nuevo. Para darle un manejo mucho más eficiente a los recursos a que se refiere el artículo anterior, se considera necesario que los programas de reposición que se financien con ellos se administren por encargo fiduciario, en armonía con lo dispuesto en el párrafo 3º del artículo 7º de la Ley 105 de 1993.

La orientación expuesta permitirá que el Ministerio de Transporte haga predominar condiciones financieras preferenciales teniendo en cuenta la baja capacidad económica del interesado y la antigüedad del vehículo a reponer.

Para garantizar que la reposición se cumpla realmente, es necesario que el vehículo a reponer salga definitivamente del servicio, se le cancele su matrícula y se propicie su desaparición física.

Artículo Traslado. Se ubica en este lugar el contenido del artículo 85 del proyecto original, el cual se modifica en el sentido de establecer un mecanismo especial de revocación directa de oficio por parte del Ministerio de Transporte sobre los actos administrativos particulares expedidos por las autoridades locales, de conformidad con las causales señaladas en el Código Contencioso Administrativo, para efectos de proteger la uniformidad de las exigencias requeridas para una correcta prestación del servicio, evitando los abusos que en ese sentido puedan presentarse. Nueva versión artículo 73.

Artículo Traslado. Se ubica en este lugar el contenido de los párrafos 1º y 2º del artículo 49 del proyecto original, sobre fondos de responsabilidad y continuidad del régimen establecido para el Seguro Obligatorio de accidentes de tránsito. Nueva versión artículo 74.

Artículo Nuevo. Uno de los factores perturbadores del complejo manejo del Pacto Social en materia de transporte y con notorias incidencias en el aspecto tarifario es el relacionado con la creación del impuesto de timbre sobre vehículos de servicio público de transporte terrestre automotor, razón por la cual se propone suprimirlo con la anuencia del Ministerio de Hacienda.

Artículo Nuevo. Para evitar los problemas que se vienen presentando con vehículos importados para un servicio público especial con base en determinados programas gubernamentales, es conveniente que para su operación se les asigne una placa diferencial del servicio público normal, según se determine en el reglamento.

Artículo Nuevo. Para efectos de planificación urbana, es imperioso que se establezcan criterios concretos para la construcción y operación de terminales de pasajeros debido a la distorsión que se ha generado en cuanto a sus verdaderos objetivos.

Artículo Traslado. Se ubica en este lugar el contenido del artículo 81 del proyecto original, relacionado con las normas que continuarán aplicándose al modo de transporte aéreo, adicionándole un inciso en virtud del cual en lo no contemplado por aquellas disposiciones se aplicarán las contenidas en la nueva ley. Nueva versión artículo 78.

Artículo 79. Permanece en su versión original.

Artículo 80. Su contenido se traslada al capítulo de transporte aéreo en el nuevo texto del proyecto.

Artículo 81. Su contenido fue trasladado al Capítulo de Transporte Aéreo y aparecerá con el número 79 en el nuevo proyecto.

Artículo 82. Se refiere al transporte marítimo y se reafirma la continuidad de su régimen con base en las normas que regulan su operación, modificándose en el sentido de que en lo no contemplado en ellas se aplicarán los preceptos de la nueva ley.

Artículo Nuevo. Con el propósito de adecuar la estructura interna de la Dirección General Marítima a las previsiones de la Ley 105 de 1993 y de esta nueva ley, se propone la creación de la División de Capitanías de Puerto, División de Ayudas a la Navegación, Oficina de Asuntos Internacionales, Oficina de Informática, Señalización del Río Magdalena y Oficina de Divulgación, sin que tales modificaciones tengan efectos presupuestales debido a que sólo constituyen redistribución de funciones.

Artículo 83. Su contenido se trasladó al capítulo sobre seguridad, dada su relación con la integración del Consejo Consultivo del Transporte a que se refiere el artículo 5 de la Ley 105 de 1993.

Artículo 84. Permanece en su versión original.

Artículo Nuevo. Para superar una marcada e inconveniente duplicidad de funciones entre la Dirección General Marítima y la Dirección General Fluvial del Ministerio de Transporte, se propone derogar la jurisdicción otorgada a la primera en el artículo 2 del Decreto 2324 de 1984.

Artículo Nuevo. En desarrollo de lo establecido en el artículo anterior, se reafirma el control del Ministerio de Transporte sobre las embarcaciones fluviales de bandera nacional que si bien naveguen

en ríos fronterizos, su origen y destino sean colombianos.

Artículo Nuevo. También es pertinente reafirmar el control de las capitanías de puerto sobre embarcaciones marítimas o fluviales de bandera extranjera que naveguen en ríos limítrofes, como también las de bandera colombiana que tengan destino extranjero.

Artículo Nuevo. Al igual que en los demás modos de transporte, es conveniente que el Ministerio de Transporte ejerza un control sobre las empresas destinadas a la construcción y reparación de las embarcaciones fluviales; razón por la cual se propone la regulación de este aspecto.

Artículo Nuevo. No obstante existir normas generales al respecto, se considera necesario establecer con claridad la potestad que el Ministerio de Transporte tiene sobre la creación y funcionamiento de los puertos y muelles fluviales, especialmente los de interés nacional por estar destinados al servicio público de transporte.

Artículo 85. Su contenido fue trasladado al capítulo de transporte terrestre y aparecerá identificado con el número 73 de la nueva versión.

Artículo 86. Permanece en su versión original.

Artículo 87. Permanece en su versión original, pero se modifica en el sentido de conceder el plazo para la adecuación a las nuevas normas no sólo a las entidades que conforman el sector de transporte, sino a las que conforman el sistema de transporte, dado que con ello se cubre a todas las instituciones que tienen que ver con dicha actividad.

Artículo 88. Permanece en su versión original.

Artículo 89. Permanece en su versión original, pero se adiciona en el sentido de establecer el término de referencia para que dejen de aplicarse las normas sobre transporte terrestre automotor a que se refiere el artículo 69 de la Ley 105 de 1993.

III. ARTICULADO PROPUESTO

De acuerdo con los comentarios anteriores, el articulado del Proyecto inicial con las modificaciones propuestas quedaría de la siguiente manera:

PROYECTO DE LEY NUMERO 56, SENADO

por la cual se adopta el estatuto nacional de transporte.

El Congreso de la República,

DECRETA:

TITULO PRIMERO

DISPOSICIONES GENERALES PARA LOS MODOS DE TRANSPORTE

I. OBJETIVOS

Artículo 1º. La presente ley tiene por objeto unificar los principios y los criterios que servirán de fundamento para la regulación y reglamentación del transporte público aéreo, marítimo, fluvial, férreo y terrestre y su operación en el territorio nacional, de conformidad con la Ley 105 de 1993, y con las normas que la modifiquen o sustituyan.

Artículo 2º. La seguridad de las personas, bienes, servicios, operadores e inversionistas de transporte, constituye prioridad esencial en la actividad del Sector y del Sistema de transporte.

Artículo 3º. Para los efectos pertinentes, en la regulación del transporte público las autoridades competentes exigirán y verificarán las condiciones de seguridad, comodidad y accesibilidad requeridas para garantizarle a los habitantes la eficiente prestación del servicio básico y de los demás niveles que

se establezcan al interior de cada modo, dándole prioridad a la utilización de medios de transporte masivo. En todo caso, el Estado regulará y vigilará la industria del transporte en los términos previstos en los artículos 333 y 334 de la Constitución Política.

II. PRINCIPIOS Y NATURALEZA

Artículo 4º. El transporte público estará sujeto a los principios fundamentales y especiales a que se refieren los artículos 2º y 3º de la Ley 105 de 1993.

Artículo 5º. El Transporte como industria gozará de la especial protección estatal y estará sometido a las condiciones y beneficios establecidos por las disposiciones reguladoras de la materia, y en cuanto a servicio público esencial continuará bajo la dirección, regulación y control del Estado, sin perjuicio de que su prestación pueda serle encomendada a los particulares.

Artículo 6º. El carácter de servicio público bajo la regulación del Estado que la ley le otorga a la operación del transporte público, implicará la prelación del interés general sobre el particular, especialmente en cuanto a la garantía de la prestación del servicio y a la protección de los usuarios, conforme a los derechos y obligaciones que señale el reglamento para cada modo.

El servicio privado de transporte es aquel que tiende a satisfacer necesidades de movilización de personas o cosas, dentro del ámbito de las actividades exclusivas de las personas y quedará sujeto a las normas reguladoras de este estatuto, cuando por las condiciones en que se preste participe de las características del servicio público.

Artículo 7º. Por actividad transportadora se entiende un conjunto organizado de operaciones tendientes a ejecutar el traslado de personas o cosas, separada o conjuntamente, de un lugar a otro, utilizando uno o varios modos, de conformidad con las autorizaciones expedidas por las autoridades competentes.

Artículo 8º. Para ejecutar operaciones de transporte multimodal nacional o internacional, el Operador de transporte multimodal deberá estar previamente inscrito en el registro que para el efecto establezca el Ministerio de Transporte. Para obtener este registro, el solicitante deberá acreditar el cumplimiento de los requisitos, relacionados con el capital, agentes y representantes, cobertura de seguros de responsabilidad civil y demás que sean exigidos por las normas reglamentarias.

Los agentes o representantes en Colombia de operadores de transporte multimodal extranjeros, responderán solidariamente con sus representados o agenciados por el incumplimiento de las obligaciones y las sanciones que le sean aplicables por parte del Ministerio de Transporte.

En todo caso, la reglamentación a que se refiere este artículo estará sujeta a las normas internacionales adoptadas por el país y que regulen la materia.

Artículo 9º. Bajo la superior dirección y tutela administrativa del Ministerio de Transporte, las autoridades que conforman el sector y el sistema de transporte serán las encargadas de las organización, vigilancia y control de la actividad transportadora dentro de su jurisdicción y ejercerán sus funciones con base en los criterios de colaboración y armonía propios de su pertenencia al orden estatal.

III. CREACION Y FUNCIONAMIENTO DE LAS EMPRESAS DE TRANSPORTE PUBLICO

Artículo 10. El servicio público de transporte al interior del país tiene un alcance nacional y se prestará por empresas legalmente constituidas de

acuerdo con las disposiciones colombianas y debidamente habilitadas por la autoridad de transporte competente.

La prestación del servicio público de Transporte Internacional, a más de las normas nacionales aplicables para el caso, se regirá de conformidad con los tratados, convenios, acuerdos y prácticas, celebrados o acogidos por el país para tal efecto.

Artículo 11. Por razones de orden público o en aquellos lugares en los que sus características socioeconómicas, la distancia y la exigibilidad de los equipos no permitan la organización empresarial, según el caso, el Ministerio de Transporte, previo concepto del Consejo Consultivo de Transporte, regulará la prestación del servicio bajo las condiciones que ameriten las circunstancias, mientras ellas subsistan, y con la sola finalidad de garantizar la continuidad del mismo.

Artículo 12. Para los efectos de la presente ley se entiende por operador o empresa de transporte la persona jurídica constituida como unidad de explotación económica permanente con los equipos, instalaciones y órganos de administración adecuados para efectuar el traslado de un lugar a otro de personas o cosas, o de unas y otras conjuntamente.

Parágrafo. En concordancia con lo dispuesto por el numeral 6º, del artículo 3º de la Ley 105 de 1993, la constitución de la persona jurídica a que se refiere el presente artículo, no requerirá de autorización previa alguna por parte del Estado.

Artículo 13. Las personas jurídicas debidamente habilitadas como empresas de transporte, podrán recurrir a cualquiera de las formas de asociación legalmente permitidas con el objeto de administrar y operar determinados servicios de transporte, previa autorización de la autoridad competente.

Artículo 14. La propuesta de constitución del nuevo ente a que se refiere el artículo anterior se fundamentará en que:

a) Dos o más empresas de transporte que tiene autorizadas las mismas rutas, horarios, frecuencias o zonas de operación, se asocian para administrar y operar, total o parcialmente, los servicios que les han sido asignados a cada una de ellas.

En ningún caso la asociación implicará que una empresa pueda prestar servicios no autorizados;

b) Dos o más empresas de transporte se asocian para participar en propuestas sobre nuevos servicios.

Artículo 15. Los interesados en establecer una empresa para prestar el servicio público de transporte deberán solicitar y obtener su habilitación, expedida por la autoridad competente de cada modo de transporte, teniendo en cuenta el cumplimiento de las condiciones señaladas en los reglamentos correspondientes sobre organización, capacidad económica y técnica, estados financieros debidamente certificados, demostración de la existencia del capital pagado y patrimonio bruto, comprobación del origen del capital por los socios, propietarios o accionistas, propiedad de los equipos, factores de seguridad, ámbito de operación y necesidades del servicio.

Parágrafo. Entiéndese por habilitación la autorización expedida por el órgano competente de cada modo de transporte para la prestación del servicio público de transporte.

Artículo 16. En desarrollo de lo establecido en el artículo anterior, para efectos de las condiciones sobre organización, deberán tenerse en cuenta, entre otros, la estructura establecida para la dirección y administración de la empresa, los sistemas de selec-

ción del recurso humano, los resultados sobre ventas de servicios y la disponibilidad de las instalaciones adecuadas para su funcionamiento.

Para efectos de las condiciones de carácter técnico, se tendrán en cuenta, entre otras, la preparación especializada de quienes tengan a su cargo la administración y operación de la empresa, así como los avances técnicos utilizados para la prestación del servicio.

Para efectos de las condiciones sobre seguridad se tendrán en cuenta, entre otras, la implantación de programas de reposición, revisión y mantenimiento de los equipos, los sistemas de abastecimiento de combustibles y los mecanismos de protección a los pasajeros y a la carga.

Para efectos de las condiciones relacionadas con la capacidad financiera y origen de los recursos, se tendrán en cuenta, entre otras, las últimas declaraciones de renta y los estados financieros actuales y anteriores debidamente certificados, confrontando el capital pagado, patrimonio neto y bruto, el patrimonio, los análisis financieros requeridos; así como los demás mecanismos establecidos por las disposiciones vigentes para verificar el origen del capital invertido.

Artículo 17. La habilitación es intransferible a cualquier título. En consecuencia, los beneficiarios de la misma no podrán celebrar o ejecutar acto alguno que, de cualquier manera, implique que la actividad transportadora se desarrolle por persona diferente a la que inicialmente le fue concedida.

Artículo 18. Verificado el cumplimiento de los requisitos exigidos para tal efecto, la habilitación se concederá mediante resolución motivada en la que se especificarán las características de la empresa y del servicio a prestar. La habilitación se otorgará con la misma denominación invocada por los interesados desde el inicio de la actuación administrativa y cualquier modificación o cambio de aquella sólo podrá hacerse con permiso previo de la autoridad competente, razón por la cual deberá llevarse un registro de los nombres y distintivos de las empresas.

Artículo 19. La habilitación será indefinida, mientras subsistan las condiciones originariamente exigidas para su otorgamiento en cuanto al cumplimiento de los requisitos mínimos establecidos por las disposiciones pertinentes.

La autoridad competente podrá en cualquier tiempo, de oficio o a petición de parte, verificar su cumplimiento.

IV. DE LA PRESTACION DEL SERVICIO

Artículo 20. De conformidad con lo establecido por el artículo 3º, numeral 7º, de la Ley 105 de 1993, sin perjuicio de lo previsto en tratados, acuerdos o convenios de carácter internacional, la prestación del servicio público de transporte estará sujeta a la expedición de un permiso o a la celebración de un contrato de concesión u operación, siempre que se trate de rutas, horarios o frecuencias de despacho y áreas de operación.

Sin embargo, las condiciones para la prestación de servicios especiales de transporte, tales como los de turismo, los de movilización de trabajadores, los escolares y los ocasionales, se regularán de acuerdo con los reglamentos particulares que al efecto se dicten por el Ministerio de Transporte.

Artículo 21. El permiso para la prestación del servicio en áreas de operación, rutas y horarios o frecuencias de despacho, estará sometido a las condiciones de regulación o de libertad que para su prestación se establezcan en los reglamentos corres-

pondientes, teniendo en cuenta que en el transporte de pasajeros será la autoridad competente la que determine la demanda existente o potencial, según el caso para adoptar las medidas conducentes a satisfacer las necesidades de movilización.

Artículo 22. El permiso para prestar el servicio público de transporte es esencialmente revocable e intransferible, y obliga a su beneficiario a cumplir lo autorizado bajo las condiciones en él establecidas.

Artículo 23. El otorgamiento del permiso para la prestación del servicio público de transporte se efectuará mediante concurso en el que se garantice la libre concurrencia y la iniciativa privada sobre creación de nuevas empresas, según lo determine el reglamento.

Sin embargo, cuando el servicio a prestar no esté sujeto a rutas y horarios predeterminados el permiso se podrá otorgar directamente junto con la habilitación para operar como empresa de transporte, o en forma posterior, si fuere del caso.

La prestación del servicio básico de transporte a que se refiere el numeral 2º, del artículo 3º, de la Ley 105 de 1993, se autorizará mediante permiso.

Artículo 24. El otorgamiento de los permisos de operación y la celebración de los contratos de concesión a que se refiere esta ley, así como su ejercicio y ejecución, también se ajustarán a las disposiciones sobre competencia económica.

Artículo 25. Con base en las mismas causales a que se refiere el artículo 11 de esta ley, la autoridad competente de transporte podrá expedir permisos especiales y transitorios para superar precisas situaciones de alteración empresarial o, para satisfacer el surgimiento de ocasionales demandas de transporte, podrá autorizar servicios adicionales a las empresas legalmente habilitadas sin que se adelante el procedimiento señalado en el artículo 23 de esta Ley.

Superadas las situaciones excepcionales mencionadas, la prestación del servicio quedará sujeta a las condiciones normalmente establecidas o autorizadas, según el caso.

Artículo 26. Sin perjuicio de lo establecido en esta ley en relación con el servicio básico, la prestación del mismo en los demás niveles y modalidades podrá convenirse mediante la celebración de contratos de concesión adjudicados en Licitación Pública, cumpliendo para ello los procedimientos y las condiciones señaladas en el Estatuto General de Contratación de la Administración Pública. No podrá ordenarse la apertura de la Licitación Pública sin que previamente se haya comprobado la existencia de una demanda insatisfecha de movilización.

Lo dispuesto en el inciso anterior también se aplicará cuando la iniciativa particular proponga conjuntamente la construcción de la infraestructura del transporte y la prestación del servicio, o la implantación de un sistema de transporte masivo.

En todo caso, al usuario se le garantizarán formas alternativas de transporte para su movilización.

Artículo 27. Además de lo establecido en el artículo 22 de esta ley, en ningún caso se podrá ceder, hipotecar, ni en manera alguna gravar o enajenar los derechos y los bienes afectados al servicio en virtud de la concesión o el permiso, a ningún gobierno o estado extranjero.

Artículo 28. En cualquier tiempo y por razones de interés público debidamente sustentadas, las autoridades competentes podrán adoptar las medidas indispensables para garantizar la continuidad y eficiencia en la prestación del servicio público de

transporte, cuando se presenten graves situaciones de alteración del mismo.

En desarrollo de las atribuciones que por la presente norma se confieren y de acuerdo con el procedimiento que se señale para tal efecto, la autoridad respectiva podrá asumir directamente y por un término no superior a tres meses, prorrogables a su juicio, funciones específicas de control y vigilancia sobre la operación de una empresa de transporte, sin perjuicio de la iniciación de las investigaciones a que hubiere lugar.

Los actos administrativos que se expidan en ejercicio de las facultades conferidas por este artículo, serán proferidos por el jefe superior de la entidad estatal competente, según el modo de transporte respectivo.

V. EQUIPOS

Artículo 29. Toda empresa operadora del servicio público de transporte contará con la capacidad transportadora autorizada para atender la prestación de los servicios otorgados. De conformidad con cada modo de transporte, el reglamento determinará la forma de vinculación de los equipos a las empresas, señalando el porcentaje de su propiedad y las formas alternas de cumplir y acreditar el mismo.

Artículo 30. Las empresas habilitadas para la prestación del servicio público de transporte sólo podrán hacerlo con equipos matriculados o registrados para dicho servicio; previamente homologados ante el Ministerio de Transporte, sus entidades adscritas, vinculadas o con relación de coordinación, y que cumplan con las especificaciones y requisitos técnicos de acuerdo con la infraestructura de cada modo de transporte.

Artículo 31. Las autoridades de Comercio Exterior y de Desarrollo Económico, deberán respetar los conceptos técnicos del Ministerio de Transporte sobre las necesidades de equipos, antes de aprobar las importaciones, ensamble o fabricación de los mismos.

En consecuencia, el Ministerio de Transporte impartirá el visto bueno a los registros de importación que se refieran a equipos de transporte para el servicio público, con base en sus condiciones técnicas, en los planes de financiación y de abastecimiento suficiente y oportuno de los repuestos y partes respectivos, y de acuerdo con el destino que aquéllos tendrán dentro del país, para orientar la racional distribución de los equipos, teniendo en cuenta el equilibrio entre la oferta y la demanda de transporte.

Artículo 32. Las personas que se dediquen a la importación, fabricación y ensamble de equipos, o de sus componentes, con destino al transporte público, deberán inscribirse ante las entidades a que se refiere el artículo anterior, de acuerdo con las condiciones señaladas para tal efecto.

Artículo 33. El párrafo 3º del artículo 6º de la Ley 105 de 1993 quedará así:

El Ministerio de Transporte establecerá, si es del caso, la vida útil, las condiciones, requisitos y plazos para la reposición de los equipos de servicio público de carga, de pasajeros y/o mixto con radio de acción distinto al urbano.

El Ministerio, conjuntamente con las autoridades competentes de cada sector, convendrá las condiciones de operatividad de los equipos de transporte aéreo, marítimo, férreo y fluvial.

Artículo 34. Todo equipo destinado al transporte público deberá contar con los documentos exigidos por las disposiciones correspondientes para prestar el servicio de que se trate.

Los equipos de transporte que ingresen al país con destino a un uso distinto del servicio público pero definido en el tiempo, tendrán una identificación especial, se asimilarán a una importación temporal y deberán ser reexportados dentro del plazo señalado por la autoridad competente.

VI. SERVICIOS CONEXOS AL DE TRANSPORTE

Artículo 35. Se consideran como servicios conexos al de transporte público los que se prestan en las Terminales, Aeropuertos, Puertos o Nodos y Estaciones, según el modo de transporte correspondiente.

Los diseños para la construcción y operación de las instalaciones donde funcionen los servicios a que se refiere el inciso anterior, contemplarán el establecimiento de sistemas o mecanismos apropiados para el desplazamiento de los discapacitados físicos.

Artículo 36. La operación, administración, tarifas, control y vigilancia de los servicios a que se refiere el artículo anterior se desarrollará conforme a las políticas establecidas por el Ministerio de Transporte en el reglamento correspondiente.

Artículo 37. Toda instalación, de servicio público o privado destinada a la prestación de servicios a la carga nacional o internacional, entre los cuales podrá incluirse la función de actuar como depósitos habilitados de aduana, previa autorización de autoridad competente. El Operador de un Terminal Interior de Carga deberá inscribirse ante el Ministerio de Transporte, para cuyo efecto deberá acreditar los requisitos relacionados con el capital, cobertura de seguros de responsabilidad civil y los demás previstos por las normas reglamentarias.

En ningún caso, los intermediarios aduaneros podrán desarrollar actividades propias de las empresas de transporte.

VII. TARIFAS

Artículo 38. En su condición directiva y orientadora del Sector y del Sistema Nacional de Transporte, le corresponde al Ministerio de Transporte formular la política y señalar los criterios a tener en cuenta para la directa, controlada o libre fijación de las tarifas en cada uno de los modos.

Artículo 39. De conformidad con lo dispuesto en el artículo anterior, las autoridades competentes, según el caso, elaborarán los estudios de costos que servirán de base para el establecimiento de las tarifas, sin perjuicio de lo que estipulen los tratados, acuerdos, convenios, conferencias o prácticas internacionales sobre el régimen tarifario para un modo de transporte en particular.

VIII. DE LA SEGURIDAD

Artículo 40. Los equipos destinados al servicio público de transporte deberán cumplir con las condiciones de peso, dimensiones, capacidad, comodidad, de control gráfico o electrónico de velocidad máxima, de control a la contaminación del medio ambiente, y, otras especificaciones técnicas, de acuerdo con lo que se señale en el reglamento respectivo, para efectos de la homologación correspondiente.

Artículo 41. Dentro del señalamiento de las condiciones técnicas requeridas para la homologación de los equipos destinados a la prestación del servicio público de transporte, se le otorgará prelación a los factores de verificación en cuanto al alto rendimiento de los mecanismos de seguridad en la operación de los mismos, a las opciones de control ambiental y a las condiciones de facilidad para la movilización de los discapacitados físicos.

Artículo 42. El Ministerio de Transporte y las autoridades competentes sobre la materia, establecerán y desarrollarán programas que tiendan a la realización de efectivos controles de calidad sobre las partes, repuestos y demás elementos componentes de los equipos destinados al servicio público de transporte.

Los importadores, productores y comercializadores registrarán sus productos con la determinación de su vida útil, pruebas de laboratorio y medición que certifique su resistencia, expedido por la autoridad competente.

Artículo 43. Las empresas de transporte público están obligadas a vigilar y constatar que los conductores de sus equipos cuenten con la Licencia de Conducción vigente y apropiada para el servicio, así como su afiliación al sistema de seguridad social según lo prevean las disposiciones legales vigentes sobre la materia.

Artículo 44. Dentro de la estructura del Ministerio de Transporte, créase la Dirección General de Seguridad con el objeto de apoyar el funcionamiento administrativo y operativo del cuerpo de Policía especializado en Transporte y Tránsito y ejecutar programas de capacitación y estudios sobre tales materias.

Las empresas de Transporte Público deberán desarrollar los programas de capacitación y medicina preventiva establecidos por el Ministerio de Transporte, con el objetivo de garantizar la idoneidad mental, física y técnica de los operadores de los equipos prestatarios del servicio.

El cuerpo especializado a que se refiere el inciso primero de este artículo, estará integrado por miembros de la Policía Nacional e inicialmente continuará operando para el Transporte Terrestre Automotor y, cuando las circunstancias lo ameriten, se extenderá a los demás modos, para lo cual deberán adoptarse las medidas administrativas y presupuestales correspondientes.

Artículo 45. Los conductores de los equipos destinados al servicio público de transporte serán contratados directamente por la empresa operadora de transporte, quien para todos los efectos será solidariamente responsable junto con el propietario del equipo.

La jornada de trabajo de quienes tengan a su cargo la conducción u operación de los equipos destinados al servicio público de transporte será la establecida en las normas laborales y especiales correspondientes.

Artículo 46. Fuera de las garantías especiales que se establezcan en los Reglamentos para cada modo, las empresas de transporte deberán amparar los riesgos derivados de la ejecución del contrato de transporte y de la prestación del servicio.

Las condiciones, coberturas, amparos, usos y forma de pago de los seguros obligatorios referenciados, serán reglamentados por el Gobierno Nacional, evitando en todo caso la duplicidad de coberturas.

Artículo 47. La Superintendencia Bancaria adoptará las medidas indispensables para garantizar que las Compañías de Seguros otorguen las pólizas a que se refiere el artículo anterior, sin ninguna compensación diferente al pago de la prima respectiva.

Artículo 48. Los equipos destinados a la prestación del servicio público de transporte deberán reunir las condiciones técnico-mecánicas establecidas para su funcionamiento, circunstancia que se presumirá con la adquisición de los seguros legalmente

exigidos, sin perjuicio de que las autoridades competentes ordenen su revisión periódica o para determinados casos.

Artículo 49. De conformidad con las disposiciones reguladoras de la materia, las instalaciones, terrenos o construcciones circundantes a la infraestructura del transporte, estarán sujetas a las servidumbres que fueren indispensables para garantizar la adecuada y segura operación del servicio público de transporte, según las necesidades establecidas al efecto por la autoridad de transporte competente.

Artículo 50. Para efectos de evaluar las condiciones de la infraestructura del país o para superar concretas situaciones de daño material que atenten contra la utilización de la misma, el Ministerio de Transporte podrá adoptar, separada o conjuntamente con las entidades que conforman el Sistema Nacional de Transporte, medidas técnicas, administrativas o presupuestales que temporal o definitivamente conduzcan a preservar o a restablecer la normalidad.

Artículo 51. Créase el Consejo Nacional de Seguridad del Transporte (CNST), integrado por cinco (5) miembros designados para un período de dos (2) años por el Presidente de la República. Los miembros del Consejo deberán ser personas de reconocida experiencia en métodos, normas, procedimientos y sistemas de seguridad del transporte. La composición del Consejo deberá representar a los distintos modos de transporte que operan en el país.

Para efectos de la remuneración de los miembros de este Consejo se aplicará el mismo régimen establecido para los miembros de las Juntas Directivas de los Establecimientos Públicos Nacionales.

Artículo 52. El Consejo Nacional de Seguridad del Transporte tendrá como funciones esenciales las de analizar los accidentes que ocurran en la actividad del transporte, sometidos a su consideración por el Gobierno Nacional, para determinar la causa y las circunstancias relevantes de los mismos y formular recomendaciones técnicas que mejoren la seguridad del transporte en sus diferentes modos y prevengan la ocurrencia de accidentes.

Artículo 53. El consejo podrá requerir de cualquier particular o servidor público la presentación de informes o de testimonios que fueren necesarios para cumplir con sus funciones.

El Consejo, antes de emitir sus conclusiones o de formular recomendaciones, podrá convocar a audiencias públicas o privadas para ilustrar sus decisiones o exponer las consideraciones en que se fundan las mismas.

Artículo 54. Adiciónase la conformación del Consejo Consultivo de Transporte a que se refiere el artículo 5º de la Ley 105 de 1993, en el sentido de incluir un delegado por el transporte marítimo, un delegado por el transporte aéreo, un delegado del gremio de taxistas, un delegado de los transportistas de carga y un delegado por las asociaciones de usuarios del transporte.

Así mismo, le corresponde al Consejo Consultivo mencionado asesorar al Ministerio de Transporte en aquellos casos relacionados con los asuntos económicos derivados de la actividad y operación del transporte.

IX. SANCIONES Y PROCEDIMIENTOS

Artículo 55. De conformidad con lo establecido por el artículo 9º de la Ley 105 de 1993, y para efectos de determinar los sujetos y las sanciones a imponer, se tendrán en cuenta los criterios que se señalan en las normas siguientes.

Parágrafo. Adiciónase el artículo 9º de la Ley 105 de 1993, en el sentido de incorporar como sujeto de sanción al generador de la carga en cada modo de transporte entendiéndose por tal la persona, natural o jurídica que contrate la movilización de las mercancías.

Artículo 56. La amonestación será escrita y consistirá en la exigencia perentoria al sujeto para que adopte las medidas tendientes a superar la alteración en la prestación del servicio que ha generado con su conducta.

Artículo 57. Con base en la graduación que se establezca para cada modo de transporte, las multas oscilarán entre 1 y 2.000 salarios mínimos mensuales vigentes, teniendo en cuenta las implicaciones de la infracción, y procederán en los siguientes casos:

a) Cuando el sujeto no le haya dado cumplimiento a la amonestación;

b) En caso de suspensión o alteración parcial del servicio.

c) En caso de que el sujeto no suministre la información que legalmente le haya sido solicitada y que no repose en los archivos de la entidad solicitante.

d) En los casos de incremento o disminución de las tarifas o de prestación de servicios no autorizados, o cuando se compruebe que el equipo excede los límites permitidos sobre dimensiones, peso o carga, eventos en los cuales se impondrá el máximo de la multa permitida

e) En todos los demás casos de conductas que no tengan asignada una sanción específica y constituyan violación a las normas del transporte.

Artículo 58. La suspensión de licencias, registros, Habilitaciones o Permisos de Operación, se establecerá por el término de tres meses y procederá en los siguientes casos:

a) Cuando el sujeto haya sido multado, a lo menos tres veces, dentro del mismo año calendario en que se inicie la investigación que pudiese concluir con la adopción de la medida.

b) Cuando dentro de la oportunidad señalada no se acrediten las condiciones exigidas para mejorar la seguridad en la prestación del servicio o en la actividad de que se trate.

Artículo 59. La cancelación de las Licencias, Registros, habilitaciones o permisos de operación, procederá en los siguientes casos:

a) Cuando se compruebe por parte de la autoridad de transporte competente que las condiciones de operación, técnicas, de seguridad, y financieras, que dieron origen a su otorgamiento no corresponden a la realidad, una vez vencido el término, no inferior a tres meses, que se le conceda para superar las deficiencias presentadas.

b) Cuando se compruebe la injustificada cesación de actividades o de los servicios autorizados por parte de la empresa transportadora.

c) Cuando en la persona jurídica titular de la empresa de transporte concurra cualquiera de las causales de disolución contempladas en la ley o en sus estatutos.

d) Cuando la alteración del servicio se produzca como elemento componente de los procesos relacionados con el establecimiento de tarifas, o como factor perturbador del Orden Público.

e) En los casos de reiteración o reincidencia en el incremento o disminución de las tarifas establecidas, o en la prestación de servicios no autorizados, des-

pués de que se haya impuesto la multa a que se refiere el literal d), del artículo 68 de esta ley.

f) Cuando dentro de los tres años anteriores a aquél en que se inicie la investigación que pudiese concluir con la medida, se haya decretado la suspensión a lo menos en dos oportunidades.

g) En todos los demás casos en que se considere, motivadamente, que la infracción presentará signos de agravación en relación con las circunstancias de tiempo, modo y lugar en que se produjo, teniendo en cuenta los efectos nocivos ocasionados a los usuarios y a la comunidad.

Artículo 60. La inmovilización o retención de los equipos procederá en los siguientes eventos:

a) Cuando se compruebe que el equipo no cumple con las condiciones de homologación establecidas por la autoridad competente, caso en el cual se ordenará la cancelación de la matrícula o registro correspondiente.

b) Cuando se trate de equipos al servicio de empresas de transporte cuya habilitación y permiso de operación, licencia, registro o matrícula se les haya suspendido o cancelado, salvo las excepciones expresamente establecidas en las disposiciones respectivas.

c) Cuando se compruebe la inexistencia o alteración de los documentos que sustentan la operación del equipo y sólo por el tiempo requerido para clarificar los hechos.

d) Por orden de autoridad judicial.

e) Cuando se compruebe que el equipo no reúne las condiciones técnico-mecánicas requeridas para su operación, o se compruebe que presta un servicio no autorizado.

f) Cuando se compruebe que el equipo excede los límites permitidos sobre dimensiones, peso o carga.

g) Cuando se detecte que el equipo es utilizado para el transporte de mercancías de contrabando, debiendo devolverse una vez que las mercancías se coloquen a disposición de la autoridad competente, a menos que exista orden judicial en contrario.

h) Cuando se detecte que el equipo es utilizado para el transporte irregular de narcóticos o de sus componentes, caso en el cual deberá ponerse a disposición de la autoridad judicial competente en forma inmediata, quien decidirá sobre su devolución.

i) En los demás casos establecidos expresamente por las disposiciones pertinentes.

Artículo 61. Sin perjuicio de lo dispuesto por normas especiales sobre la materia, cuando se tenga conocimiento de la comisión de una infracción a las normas de transporte, la autoridad competente abrirá la investigación mediante resolución motivada contra la cual no cabrá recurso alguno, la cual deberá contener:

a) Relación de las pruebas aportadas o allegadas que demuestren la existencia de los hechos.

b) Los fundamentos jurídicos que sustenten la apertura y el desarrollo de la investigación.

c) Traslado por un término no inferior a diez (10) días ni superior a treinta (30) días, al presunto infractor para que por escrito responda a los cargos formulados y solicite las pruebas que considere pertinentes, las que se apreciarán de conformidad con las reglas de la sana crítica.

Artículo 62. Presentados los descargos y practicadas las pruebas decretadas, si fuere del caso, se adoptará la decisión mediante acto administrativo

motivado, sometido a las reglas sobre vía gubernativa señaladas en el Código Contencioso Administrativo.

Parágrafo. En todos aquellos casos en que la sanción de suspensión o cancelación de las habilitaciones, licencias, registros o permisos puedan afectar gravemente la prestación del servicio público de transporte en detrimento de la comunidad, se preferirá, por una sola vez, la imposición de la multa.

Artículo 63. Los recursos procedentes contra el acto que imponga una sanción de multa sólo serán concedidos garantizando en forma idónea el posterior cumplimiento de la obligación, si fuere del caso.

Artículo 64. Confiérese a las autoridades de transporte la función del cobro coactivo de las sanciones pecuniarias impuestas en virtud de lo dispuesto por la Ley 105 de 1993, por la presente ley y por las normas con ellas concordantes, transcurridos treinta días después de ejecutoriada la providencia que las establezca, de conformidad con las disposiciones pertinentes del Código de Procedimiento Civil.

X. TRANSPORTE INTERNACIONAL Y FRONTERIZO

Artículo 65. De acuerdo con lo establecido por el artículo 2º de la Ley 105 de 1993, las autoridades competentes deberán tener en cuenta que 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.

Artículo 66. El servicio público de transporte fronterizo e internacional se regirá por las leyes especiales, los tratados y convenios celebrados por el país que, de acuerdo con las disposiciones correspondientes, hayan sido incorporados al ordenamiento jurídico.

Artículo 67. Los programas de cooperación, coordinación e integración acordados por las entidades territoriales en virtud de lo dispuesto por el artículo 289 de la Constitución Política y por el artículo 40 de la Ley 105 de 1993, deberán sustentarse con base en el principio de la reciprocidad en armonía con las políticas formuladas por el Ministerio de Transporte.

TITULO SEGUNDO

DISPOSICIONES ESPECIALES

XI. TRANSPORTE TERRESTRE AUTOMOTOR

Artículo 68. En el caso del transporte terrestre automotor, cuando se trate de servicios que se presten en regiones que revistan las características de un área metropolitana, las autoridades del municipio núcleo o metrópoli serán las encargadas de adoptar las decisiones relacionadas con la utilización de su infraestructura de transporte, con la colaboración de los demás municipios, a menos que por la naturaleza y complejidad del asunto el Ministerio de Transporte resuelva asumir su conocimiento, para garantizar los derechos del usuario al servicio público.

Artículo 69. Las autoridades locales no podrán autorizar servicios regulares por fuera del territorio de su jurisdicción, so pena de incurrir en causal de mala conducta.

Artículo 70. En los términos del artículo 6º de la Ley 105 de 1993, la vida útil máxima de los vehículos de servicio público de transporte terrestre colectivo de pasajeros y/o mixto, será de veinte años.

Toda empresa operadora del servicio público de transporte deberá contar con programas de reposición que contemplen condiciones administrativas,

técnicas y financieras que permitan el democrático acceso a los mismos.

Los Ministerios de Transporte, Desarrollo y Hacienda, en coordinación con el Departamento Nacional de Planeación, el Instituto de Fomento Industrial, el Instituto de Comercio Exterior, la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales, o las Entidades que hagan sus veces, deberán diseñar programas financieros especiales para impulsar la reposición de los equipos de transporte.

Artículo 71. Además de lo establecido en el artículo anterior y para efectos de desarrollar las políticas del Estado sobre la reposición vehicular, destínase para ello el equivalente al 10% de las sumas recaudadas por el Instituto Nacional de Vías por concepto de la ejecución de los contratos sobre peajes, el 10% de lo recaudado por concepto de los recursos del Fondo del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, "Fonsat", a que se refiere el artículo 14 del Decreto 1032 de 1991, el 10% de las sumas recaudadas por las autoridades de transporte y tránsito por concepto de las multas impuestas por infracciones a las normas sobre la materia, y las sumas relacionadas con la depreciación de los vehículos de servicio público, según el procedimiento que se señale para tal efecto.

Artículo 72. Los ingresos percibidos para efectos de la reposición se depositarán en una cuenta corriente nacional abierta por el Ministerio de Transporte con el propósito de que los programas apoyados con estos recursos se adelanten por encargo fiduciario, de conformidad con lo establecido por el parágrafo 3º del artículo 7º de la Ley 105 de 1993.

En la gestión fiduciaria aludida, el Ministerio de Transporte procurará que para el desarrollo de los programas de reposición se establezcan condiciones financieras preferenciales para estimular y facilitar la participación de los pequeños propietarios y la sustitución de los vehículos más antiguos con respecto a la expiración de su vida útil.

En todo caso y sin excepción alguna, el vehículo a reponer por medio de cualquiera de los programas establecidos deberá salir definitivamente del servicio, su matrícula será cancelada y será sometido a cualquier proceso legalmente permitido que implique su desaparición física.

Artículo 73. Teniendo en cuenta su pertenencia al Sistema Nacional del Transporte, las decisiones adoptadas por las autoridades locales en materia de transporte terrestre automotor mediante actos administrativos de carácter particular y concreto, podrán revocarse de oficio por el Ministerio de Transporte sin el consentimiento del respectivo titular, de conformidad con las causales señaladas en el Código Contencioso Administrativo.

Artículo 74. Sin perjuicio de las garantías establecidas por las normas pertinentes, las empresas de transporte terrestre automotor podrán constituir Fondos de Responsabilidad como mecanismo complementario para cubrir los riesgos derivados de la prestación del servicio.

Para los efectos pertinentes, el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito continuará rigiéndose por las normas que regulan la materia.

Artículo 75. Para la construcción y operación de nuevos terminales de transporte terrestre de pasajeros se tendrán en cuenta los planes y programas diseñados por las oficinas de planeación municipal, así como el cumplimiento de los índices mínimos de movilización acordes con la oferta y demanda de pasajeros, las redes viales y su flujo vehicular.

Igualmente, sus instalaciones tendrán los mecanismos apropiados para el fácil desplazamiento de los discapacitados físicos.

Artículo 76. Suprímese el impuesto de timbre sobre vehículos de servicio público de transporte terrestre automotor a que se refiere el artículo 260 de la Ley 223 de 1995.

Artículo 77. Los vehículos que se importen para ser destinados al desarrollo de programas gubernamentales especiales que impliquen la prestación de un servicio público específico, deberán portar una placa diferencial de servicio público y solo podrán transitar por las zonas expresamente autorizadas para tal efecto, según lo determine el reglamento.

XII. TRANSPORTE AEREO

Artículo 78. El Modo de Transporte Aéreo continuará rigiéndose por las normas del Código de Comercio (libro quinto, capítulo preliminar y segunda parte), por el Manual de Reglamentos Aeronáuticos que dicte la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil, y por los tratados, convenios, acuerdos o prácticas internacionales debidamente adoptados o aplicadas por Colombia.

En lo no regulado por las normas citadas en el inciso anterior, se aplicarán los preceptos de la presente ley.

Artículo 79. El artículo 49 de la Ley 105 de 1993, quedará así:

CONSEJO SUPERIOR AERONAUTICO

El Consejo Superior de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil quedará integrado de la siguiente manera:

1. El Ministro de Transporte o su delegado quien lo presidirá.
2. El Ministro de Relaciones Exteriores o su delegado.
3. El Ministro de Comercio Exterior o su delegado.
4. El Comandante de la Fuerza Aérea o su delegado.
5. El Director del Departamento Nacional de Planeación o su delegado.
6. Dos delegados del Presidente de la República.

El Director de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil asistirá a las sesiones del Consejo con derecho a voz.

El Director de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil designará un Secretario Técnico para el Consejo.

Son funciones del Consejo Superior de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil las siguientes:

1. Orientar y definir la política que el Gobierno Nacional debe adoptar en materia de aviación;
2. Estudiar los planes y programas que presente a su consideración el director de la unidad en materia de infraestructura aeronáutica.
3. Aprobar para presentación a los organismos competentes, el presupuesto de funcionamiento e inversión de la institución, así como las modificaciones a que hubiese lugar.

4. Conceptuar y recomendar sobre los tratados públicos en materia de aviación y proponer al Gobierno la denuncia de aquellos que considere contrarios al interés nacional.

5. Darse su propio reglamento.

6. Las demás que le sean asignadas por la ley o los reglamentos.

Parágrafo. El Consejo Superior Aeronáutico se reunirá ordinariamente y por derecho propio una vez al mes y extraordinariamente a solicitud del Ministro de Transporte o del Director de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil.

Artículo 80. Adicionar como miembro del Consejo de Seguridad Aeronáutico de que trata el artículo 50 de la Ley 105 de 1993, un representante de la aviación civil general, escogido por el Ministro de Transporte, de terna presentada por la Asociación de Aviación Civil General.

Parágrafo. Dentro de la estructura del Ministerio de Transporte, restablécese la Dirección General de Transporte Aéreo, que había sido suprimida por el parágrafo del artículo 47 de la Ley 105 de 1993.

XIII. TRANSPORTE MARITIMO

Artículo 81. El modo de Transporte Marítimo continuará rigiéndose por las normas que regulan su operación, y en lo no contemplado en ellas se aplicarán las de la presente ley.

Artículo 82. Adiciónase a la estructura orgánica de la Dirección General Marítima, contemplada en el artículo 8 del Decreto-ley 2324 de 1984, las siguientes dependencias:

- División de Capitanías del Puerto.
- División de Ayudas a la Navegación.
- Oficina de Asuntos Internacionales.
- Oficina de Informática.
- Señalización del Río Magdalena.
- Oficina de Divulgación.

Parágrafo. La adición a la estructura orgánica de la Dirección General Marítima que por el presente artículo se determina, no implicará incremento en la planta de personal, sino redistribución de funciones dentro de la Entidad.

XIV. TRANSPORTE FLUVIAL

Artículo 83. La Corporación Regional del Río Grande de La Magdalena a que se refiere la Ley 161 de 1994, se entenderá sujeta a una relación de coordinación con el Ministerio del Transporte y por lo tanto forma parte del sector y sistema de transporte a que se refiere el artículo 1º de la Ley 105 de 1993.

Artículo 84. Derógase la jurisdicción otorgada a la Dirección General Marítima, sobre los ríos que se relacionan en los numerales 1 al 9 del Título I artículo 2º del Decreto 2324 de 1984.

Artículo 85. Corresponde al Ministerio de Transporte, el control de las embarcaciones fluviales de bandera nacional que naveguen en ríos fronterizos, cuyos puertos de zarpe y destino sean colombianos.

Artículo 86. El control de las embarcaciones marítimas o fluviales de bandera extranjera que naveguen por las vías fluviales limítrofes, o embarcaciones de bandera colombiana con puerto de destino extranjero, será ejercido por la respectiva capitanía de puerto.

Artículo 87. El Ministerio de Transporte controlará el funcionamiento de los astilleros y los talleres fluviales.

Parágrafo. Para efectos del control a que se refiere el presente artículo, el Ministerio de Transporte velará por el cumplimiento de las normas sobre especificaciones técnicas, para la fabricación de embarcaciones y artefactos fluviales, que sobre el particular se expidan.

Artículo 88. El Ministerio de Transporte ejercerá el control y la vigilancia sobre los puertos y muelles de interés nacional.

TITULO TERCERO

DISPOSICIONES FINALES

XV. NORMAS DE TRANSICION

Artículo 89. Las actuaciones iniciadas con anterioridad a la vigencia de la presente ley, continuarán desarrollándose conforme a las normas que las sustentaron en su momento.

Artículo 90. Concédese el término de un año, contado a partir de la promulgación de los reglamentos a que se refiere la presente ley, para que las empresas operadoras de transporte existentes se adecúen a las nuevas condiciones, así como para que las entidades pertenecientes al sistema adopten las medidas indispensables con el mismo propósito.

Artículo 91. Autorízase al Ministerio de Transporte para adoptar las medidas presupuestales que fueren necesarias para darle cumplimiento a lo que en esta ley se dispone y para difundir su contenido y alcance.

Artículo 92. La presente ley rige a partir de su promulgación y deroga las disposiciones que le fueren contrarias; declárase, así mismo, cumplida la condición extintiva de la vigencia de las normas a que se refiere el artículo 69 de la Ley 105 de 1993, cuando se expidan los reglamentos a que se refiere el artículo anterior.

Proposición

Por las anteriores consideraciones, solicitamos comedidamente a los honorables Senadores darle primer Debate al Proyecto de ley número 56, *por la cual se adopta el estatuto nacional de transporte.*

Esperamos que este Proyecto se convierta en ley de la República para beneficio del país y particularmente de los asociados.

Bernardo Guerra Serna, María Cleofe Martínez de Meza, José Luis Mendoza Cárdenas, Jaime Vargas Suárez, Senadores de la República.