

REPUBLICA DE COLOMBIA



# GACETA DEL CONGRESO

SENADO Y CAMARA

(Artículo 36, Ley 5a. de 1992)

IMPRENTA NACIONAL DE COLOMBIA - IVSTITIA ET LITTERAE

AÑO V - Nº 239

Santa Fe de Bogotá, D. C., martes 18 de junio de 1996

EDICION DE 16 PAGINAS

DIRECTORES:

PEDRO PUMAREJO VEGA

SECRETARIO GENERAL DEL SENADO

DIEGO VIVAS TAFUR

SECRETARIO GENERAL DE LA CAMARA

RAMA LEGISLATIVA DEL PODER PUBLICO

## SENADO DE LA REPUBLICA

### PONENCIAS

#### PONENCIA PARA SEGUNDO DEBATE AL PROYECTO DE LEY NUMERO 56 DE 1995 SENADO

*por la cual se adopta el estatuto nacional  
de transporte.*

Honorables Senadores:

Cumplimos con la honrosa designación que nos han conferido la Presidencia de la Comisión VI del honorable Senado de la República para que rindamos Ponencia, sobre el proyecto "por la cual se adopta el estatuto nacional de transporte", con clara conciencia de la importancia que tiene para el país la regulación de un sector que incide notoriamente en la calidad de vida de los colombianos.

El proyecto es de origen gubernamental y fue presentado por el Ministerio de Transporte para ser considerado por la Comisión Sexta del Senado en cumplimiento de lo dispuesto por el artículo 10 de la Ley 105 de 1993. No obstante, el contenido del proyecto, con el apoyo de la misma Comisión y del Ministerio citado, fué sometido a un riguroso análisis en distintos Foros realizados en las ciudades de Santa Marta, Cali, Medellín, Bucaramanga, Barranquilla, Cúcuta y Villavicencio, con la participación de todos los sectores interesados en la materia, metodología con la cual se ha garantizado una muy amplia y objetiva concertación.

En el transcurso de las discusiones en el seno de la Comisión VI del Senado, el proyecto inicial y la ponencia para primer debate fueron enriquecidos con los muy valiosos aportes de los honorables Senadores integrantes de la Corporación, sustentados ellos en el inequívoco objetivo de mejorar la normatividad propuesta en aras de presentar para segundo debate un proyecto más armónico y consecuente con la operación de la actividad transportadora.

El proyecto aprobado en primer debate presenta una estructura desarrollada en tres títulos,

el primero de los cuales se refiere al establecimiento de unas normas básicas aplicables a todos los modos de Transporte, el segundo tiene por objeto establecer las normas especiales para cada uno de los modos en particular, y el tercero contempla algunas reglas relacionadas con la transición hacia la aplicación de la nueva ley.

Los grandes temas sobre los que versa el proyecto tienen que ver con el desarrollo de los principios rectores del transporte en Colombia, tal como fueron señalados en la ya mencionada Ley 105 de 1993.

Al mismo tiempo se establecen las condiciones para la operación del transporte, tanto como servicio público como en su carácter de actividad industrial, sometiendo la iniciativa privada a explicables mecanismos de nacionalización en cuanto a la creación de empresas y a la expedición de autorizaciones para la prestación de los servicios.

También se ocupa el proyecto del tema relacionado con los equipos requeridos para la actividad transportadora, sobre la base del cumplimiento de indispensables condiciones técnicas con el propósito de porteger la infraestructura del país y en beneficio de los usuarios del servicio, teniendo en cuenta, complementariamente, el control y la vigilancia que el Estado también debe ejercer sobre los puertos, terminales, aeropuertos, etc.

Importante resulta destacar las previsiones que el proyecto acoge sobre el tema de seguridad, tanto en la parte humana como en la técnica, consideración que le permitirá a las autoridades desarrollar concretos y específicos programas sobre el particular.

Adicionalmente en el proyecto se incluyeron normas relacionadas con la metodología y el sistema para el establecimiento de peajes,

tasas o tarifas, con el fin de superar posibles deficiencias que presentan los preceptos que sobre la materia contempla la Ley 105 de 1993.

#### PLIEGO DE MODIFICACIONES

**Al Proyecto de ley número 56 de 1995 Senado, por la cual se adopta el estatuto nacional de transporte.**

Con el objeto de mejorar la redacción de algunas normas contenidas en el proyecto aprobado en primer debate sobre Transporte Fluvial y para evitar confusiones innecesarias, se propone unir el contenido de los artículos 77 y 79 en un solo artículo del siguiente tenor:

*Artículo 77.* Sin perjuicio de las competencias asignadas por las disposiciones vigentes al Ministerio de Transporte sobre la operación del Transporte Fluvial, la jurisdicción otorgada a la Dirección General Marítima sobre los ríos que se relacionan en el artículo 2º del Decreto 2324 de 1984, se refieren al control de la navegación de las embarcaciones marítimas o fluviales de Bandera Extranjera y a las de Bandera colombiana con puerto de destino extranjero.

#### TEXTO PROPUESTO PARA SEGUNDO DEBATE DEL PROYECTO DE LEY NUMERO 56 DE 1995 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

CAPITULO PRIMERO

Objetivos

Artículo 1º. La presente ley tiene por objeto unificar los principios y los criterios que servirán de fundamento para la regulación y regla-

mentación 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 especialmente la relacionada con la protección de los usuarios, 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.

## CAPITULO SEGUNDO

### Principios y naturaleza

Artículo 4º. 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 continuará bajo la dirección, regulación y control del Estado, sin perjuicio de que su prestación pueda serle encomendada a los particulares.

Artículo 5º. 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 6º. 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, basadas en los Reglamentos del Gobierno Nacional.

Artículo 7º. 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 representantes 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 8º. Bajo la superior dirección y tutela administrativa del Gobierno Nacional a través 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.

## CAPITULO TERCERO

### Creación y funcionamiento de las empresas de Transporte Público

Artículo 9º. El servicio público de transporte al interior del país, tiene un alcance nacional y se prestará por empresas, personas naturales o jurídicas 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 10. 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 11. Para los efectos de la presente ley se entiende por operador o empresa de transporte la persona natural o 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. La constitución de la persona jurídica a que se refiere el presente artículo, no requerirá de autorización previa alguna por parte del Estado.

Artículo 12. Las empresas interesadas en 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 por el Gobierno Nacional, sobre organización, capacidad económica y técnica, estados financieros debidamente certificados, demostración de la existencia de 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. Entiéndase por habilitación la autorización expedida por el órgano competente de cada modo de transporte para la prestación del servicio público de transporte.

Artículo 13. En desarrollo de lo establecido en el artículo anterior, para efectos de las condiciones sobre organización, deberá tenerse en cuenta, entre otros, la estructura establecida para la dirección y administración de la empresa, los sistemas de selección 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 14. 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 15. El Gobierno Nacional a través del Ministerio de Transporte dispondrá de ciento veinte (120) días a partir de su presentación, para verificar el cumplimiento de los requisitos exigidos para la habilitación. 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 16. 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.

#### CAPITULO CUARTO

##### De la prestación del servicio

Artículo 17. 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 o áreas de operación, servicios especiales de transporte, tales como: escolar, de asalariados, de turismo y ocasional.

Artículo 18. 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 correspondientes. 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 19. El permiso para prestar el servicio público de transporte es revocable e intransferible, y obliga a su beneficiario a cumplir lo autorizado bajo las condiciones en él establecidas.

Artículo 20. El permiso para la prestación del servicio público de transporte, se otorgará mediante concurso en el que se garanticen la libre concurrencia y la iniciativa privada sobre creación de nuevas empresas, según lo determine la reglamentación que expida el Gobierno Nacional.

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.

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 21. Con base en las mismas causales a que se refiere el artículo 10 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.

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

Artículo 22. 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.

En todo caso el Gobierno Nacional a través del Ministerio de Transporte, deberá incluir como criterio de adjudicación, normas que garanticen la competencia y eviten el monopolio.

Lo dispuesto en el primer inciso 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 23. Además de lo establecido en el artículo 19 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 24. 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.

#### CAPITULO QUINTO

##### Equipos

Artículo 25. 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 26. 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 27. 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.

Artículo 28. 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 29. 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 temporalmente al país con destino a un uso distinto del servicio público, tendrán una identificación especial, se asimilarán a una importación temporal y deberán ser reexportados dentro del plazo señalado por la autoridad competente.

#### CAPITULO SEXTO

##### Servicios conexos al de transporte

Artículo 30. 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 31. El control y vigilancia que ejerce el Ministerio de Transporte sobre los servicios a que se refiere el artículo anterior, se entiende únicamente respecto de la operación, en general, de la actividad transportadora.

#### CAPITULO SEPTIMO

##### Tarifas

Artículo 32. En su condición directiva y orientadora del Sector y del Sistema Nacional de Transporte, le corresponde al Gobierno Nacional a través del 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 33. 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.

## CAPITULO OCTAVO

## De la seguridad

Artículo 34. 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 35. 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 36. El Gobierno Nacional a través del Ministerio de Transporte y demás 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 de tales equipos 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 37. 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 38. 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, desarrollar programas de medicina preventiva 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 39. Los conductores de los equipos destinados al servicio público de transporte, se-

rán 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 40. 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 41. 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 42. 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 43. Antes de proceder al trámite correspondiente a la extinción de dominio o expropiación sobre las instalaciones, terrenos o construcciones circundantes a la infraestructura del transporte, el Gobierno Nacional a través del Ministerio de Transporte, propondrá al propietario el establecimiento de la servidumbre que fuese indispensable.

Artículo 44. 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 45. 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 46. 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 47. 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 48. 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.

## CAPITULO NOVENO

## Sanciones y procedimientos

Artículo 49. 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.

Artículo 50. 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 51. 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 52. 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 pudiere 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 53. 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, después 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 pudiere 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 presenta 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 54. 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 per-

miso 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 55. 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 56. 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 57. 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.

## CAPITULO DECIMO

### Transporte internacional y fronterizo

Artículo 58. 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 59. 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 60. 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 en el principio de la reciprocidad en armonía con las políticas formuladas por el Gobierno Nacional.

## TITULO SEGUNDO

### DISPOSICIONES ESPECIALES

#### CAPITULO PRIMERO

### Transporte terrestre automotor

Artículo 61. En el caso del transporte terrestre automotor, cuando se trate de servicios que se presten dentro de las áreas metropolitanas o entre ciudades que por su vecindad generen alto grado de influencia recíproca, según criterio del Gobierno Nacional a través del Ministerio de Transporte cada autoridad municipal o distrital decidirá lo relacionado con la utilización de su propia infraestructura de transporte, 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 62. 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 63. 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 en el término de un año a partir de la vigencia de la presente ley, programas financieros especiales para impulsar la reposición de los equipos de transporte.

Artículo 64. Teniendo en cuenta su pertenencia al Sistema Nacional de 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 65. 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 66. 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 67. 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 68. 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 especial de servicio público y sólo podrán transitar por las zonas expresamente autorizadas para tal efecto, según lo determine el Gobierno Nacional.

Artículo 69. Las empresas de transporte terrestre automotor de carga no podrán cobrar, por concepto de intermediación un valor que supere el 10% del flete pactado.

Parágrafo. La empresa que exceda el monto fijado deberá reembolsar al transportista lo percibido en exceso, junto con los intereses comerciales moratorios causados, sin perjuicio de las sanciones que establezca el Gobierno Nacional a través del Ministerio de Transporte.

Artículo 70. Las autoridades competentes en cada uno de los modos terrestres podrán ordenar la regulación del ingreso de vehículos por incremento al servicio público.

## CAPITULO SEGUNDO

### Transporte aéreo

Artículo 71. 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.

Artículo 72. 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 Director de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil.
3. El Ministro de Relaciones Exteriores o su delegado.
4. El Ministro de Comercio Exterior o su delegado.
5. El Comandante de la Fuerza Aérea o su delegado.
6. El Director del Departamento Nacional de Planeación o su delegado.
7. Un representante de la Asociación Colombiana de Aviadores Civiles, ACDAC, nombrado por el Presidente de la República, para un período de dos años de terna presentada por ésta.

El Consejo tendrá un secretario técnico y administrativo designado por el Director de la Unidad Administrativa Especial de 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.

Parágrafo. 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.

## CAPITULO TERCERO

### Transporte marítimo

Artículo 73. 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 74. Adiciónase a la estructura orgánica de la Dirección General Marítima, contemplada en el artículo 8º 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.

## CAPITULO CUARTO

### Transporte fluvial

Artículo 75. 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 de 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 76. 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-ley 2324 de 1984.

Artículo 77. Sin perjuicio de las competencias asignadas por las disposiciones vigentes al Ministerio de Transporte sobre la operación del transporte fluvial, la jurisdicción otorgada a la Dirección General Marítima sobre los ríos que se relacionan en el artículo 2º del Decreto 2324 de 1984, se refieren al control de la navegación de las embarcaciones marítimas o fluviales de bandera extranjera y a las de bandera colombiana con puerto de destino extranjero.

Artículo 78. 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 79. El Gobierno Nacional a través del Ministerio de Transporte ejercerá el control y la vigilancia sobre los puertos y muelles de interés nacional.

## CAPITULO QUINTO

### Métodos y sistemas para el cobro de tasas a usuarios de infraestructura de transporte a cargo de la Nación

Artículo 80. Para la construcción, mantenimiento, operación, mejoramiento, rehabilitación y expansión de la infraestructura de transporte a cargo de la Nación, ésta cobrará el uso de las obras de infraestructura de transporte a los usuarios.

Para estos efectos, la Nación o sus entidades descentralizadas podrán establecer peajes, tarifas y tasas sobre el uso de la infraestructura nacional

de transporte y los recursos provenientes de su cobro se usarán exclusivamente para el modo de transporte de que se trate.

Todos los servicios que la Nación o sus entidades descentralizadas preseten a los usuarios accesoriamente a la utilización de la infraestructura nacional de transporte estarán sujetas al cobro de tasas.

Las entidades territoriales podrán establecer peajes, tarifas y tasas sobre el uso de la infraestructura del transporte a su cargo, para lo cual se ceñirán a las disposiciones que para el efecto adopten las Asambleas y Consejos.

Artículo 81. Para la fijación y cobro de las tasas anteriormente mencionadas se seguirán los métodos y sistemas que se preveen en los siguientes artículos.

Artículo 82. La entidad prestadora del servicio deberá fijar previamente el valor de los costos, asociado a las obras o servicios, que se pretenden recuperar a través del cobro de las tasas.

Estos costos serán los siguientes:

1. El costo de inversión inicial, aplicable sólo cuando se trata de obras o servicios nuevos, que incluirá las actividades de preinversión, adquisición de predios, derechos de explotación, adquisición y montaje de equipo y construcción de obras.

2. El costo del mantenimiento, entendido como el conjunto de actividades periódicas necesarias para prevenir el deterioro de obras, bienes o equipos existentes.

3. El costo de mejoramiento, entendido como el conjunto de actividades necesarias para ampliar, mejorar o adecuar obras o equipos existentes.

4. El costo de rehabilitación, entendido como el conjunto de actividades necesarias para reconstruir o recuperar las condiciones originales de las obras o equipos originales.

5. El costo de la operación de la infraestructura, entendido como los gastos directos e indirectos, diferentes de los anteriores, necesarios para garantizar la adecuada prestación del servicio.

6. El costo de la expansión necesaria para mantener un adecuado nivel de servicio.

7. El costo ambiental de la inversión inicial, el mantenimiento, mejoramiento, rehabilitación, operación y expansión de obras o servicios, derivado del cumplimiento de las disposiciones ambientales aplicables.

Los anteriores valores serán calculados teniendo en cuenta la vida útil de los proyectos.

Artículo 83. Una vez determinados los costos conforme al método anterior, la entidad correspondiente hará la distribución de los mismos entre los potenciales usuarios de las obras o servicios, para lo cual aplicará el siguiente sistema:

1. Se hará un estimativo de demanda potencial, utilizando metodologías comúnmente acep-

tadas de acuerdo con el estado de desarrollo de la técnica.

2. Los usuarios potenciales serán clasificados en diversas categorías. Esta clasificación deberá corresponder a características objetivas comunes a cada categoría, relacionadas con la incidencia en los costos de las obras o servicios.

La clasificación podrá atender también criterios de equidad entre los diferentes usuarios.

3. La distribución de los costos se hará en forma de tarifas diferenciales aplicables a las diversas categorías de usuarios, de tal manera que con los ingresos estimados para la vida útil de los proyectos se recuperen los costos de los mismos.

Artículo 84. En los casos en que se apropien recursos del presupuesto nacional adicionales a los ingresos que se espera recaudar por concepto de las tasas a que se refiere esta ley, destinados a la construcción, mantenimiento, operación, mejoramiento, rehabilitación o expansión de infraestructura de transporte, estos recursos podrán ser descontados del cálculo del costo base para determinar las tarifas aplicables.

Artículo 85. El valor de las tarifas será determinado por la entidad competente para lo cual aplicará los métodos y sistemas previstos en la presente ley. El recaudo estará a cargo de la entidad pública, directamente a través de terceros contratados para el efecto; o por la entidad privada, a la cual se le hayan cedido las tarifas correspondientes, en virtud de contratos de concesión.

### TITULO TERCERO DISPOSICIONES FINALES

#### CAPITULO PRIMERO

##### Normas de Transición

Artículo 86. 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 87. Autorízase al Gobierno Nacional 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 88. El Gobierno Nacional por medio del Ministerio de Transporte, dictará en el término de un año, contado desde la vigencia de esta ley, las reglamentaciones que correspondan a cada uno de los modos de transporte. Las empresas de transporte existentes a la vigencia de esta ley tendrán un plazo de dos (2) años contados desde esta misma fecha para acogerse a la reglamentación expedida por el Gobierno Nacional.

Artículo 89. 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

Rogamos al Señor Presidente del honorable Senado de la República se ordene la tramitación de esta Ponencia y en consecuencia pedimos que se le dé Segundo Debate al Proyecto de ley número 56 de 1995, "por la cual se adopta el Estatuto Nacional de Transporte", con la modificación propuesta, en la forma indicada en el artículo 142 de la Constitución Política y en el Reglamento del Congreso.

Atentamente,

*Bernardo Guerra Serna, José Luis Mendoza Cárdenas, Jaime Vargas Suárez y Juan Guillermo Angel Mejía, Senadores de la República.*

\* \* \*

### PONENCIA PARA SEGUNDO DEBATE AL PROYECTO DE LEY NUMERO 191 DE 1995 SENADO

*por la cual se crea el Colegio Veterinario y de Zootecnistas de Colombia.*

Honorables Senadores:

Cumplo con el honroso encargo que me ha conferido la presidencia de la Comisión Quinta del honorable Senado de la República, consistente en rendir ponencia para segundo debate sobre el Proyecto de ley número 191 de 1995 Senado, "por la cual se crea el Colegio Veterinario y de Zootecnistas de Colombia", del cual es autor el honorable Senador Mauricio Jaramillo Martínez.

Debo manifestar a la Plenaria del honorable Senado que me identifico completamente con el espíritu y con el texto del proyecto que comentamos, el cual fue aprobado por unanimidad por la Comisión Quinta Constitucional del Senado en su primer debate. Propone el proyecto la creación del "Colegio Veterinario y de Zootecnistas de Colombia", entendido como una asociación o corporación de profesionales de la medicina veterinaria y de la zootecnia, dos profesiones de gran utilidad para el progreso de la nación y en especial de su sector agropecuario e íntimamente unidas entre sí, colegio cuya finalidad sería la defensa de los derechos legítimos de sus asociados, los de sus profesiones y los de la sociedad en general.

Nada más justo que el logro de una pretensión de tal naturaleza, cuando han transcurrido más de cien años del inicio de la enseñanza de dichas disciplinas en nuestro país, cuyo aporte ha sido sustancial para el progreso y la modernización del sector agropecuario. Reiteradamente, en los distintos congresos llevados a cabo por los profesionales de estas dos importantes ramas de la técnica, se ha expresado la necesidad de contar con una colegiatura de creación legal, por lo cual consideramos conveniente que el Congreso satisfaga esa aspiración.

Como lo expresa el autor del proyecto, en la actualidad existen 22 facultades universitarias dedicadas a la formación de jóvenes en estas dos disciplinas, de las cuales han egresado alrededor de 10.853 profesionales. Existen también unas

cuarenta asociaciones que los agremian, aunque carecen de unidad de criterio y por consecuencia no tienen suficiente fuerza representativa en los diferentes núcleos de decisión de las políticas que los afectan.

El soporte constitucional del organismo propuesto es el artículo 26 de la Constitución Política que en los incisos segundo y tercero, expresa:

“Las profesiones legalmente reconocidas pueden organizarse en colegios. La estructura interna y el funcionamiento de éstos deberán ser democráticos.”

La Ley podrá asignarles funciones públicas y establecer los debidos controles.

“El carácter de ‘órgano superior’ de las profesiones que el proyecto en mención otorga al Colegio, así como la misión representativa de los profesionales del área, su vocación integradora de agremiaciones, asociaciones regionales, de ex alumnos, especialistas, y Consejo Nacional, lo mismo que el desarrollo de los preceptos constitucionales que amparan la actividad agropecuaria, la calidad de los bienes y servicios ofrecidos, el derecho al ambiente sano y los recursos genéticos y su utilización, son aspectos que, a título de objetivos y funciones del Colegio, consagra el proyecto como una respuesta legislativa a la aspiración de fortalecimiento y organización de profesionales que desempeñan una tarea fundamental en el proceso de desarrollo nacional, al tiempo que buscan, con la adopción de una estructura moderna, acceder a las posibilidades ofrecidas al sector en la nueva Constitución Política y en las leyes que la complementan.

La estructura democrática de la Junta Directiva del Colegio, estatuida en el artículo quinto del proyecto, es, simultáneamente, garantía de su buen funcionamiento y obediencia a lo dispuesto por la Constitución Política en su ya mencionado artículo 26.”

Por las anteriores consideraciones, y teniendo en cuenta la conveniencia y oportunidad de la propuesta, comedidamente propongo al honorable Senado de la República que se le de segundo debate al Proyecto de ley número 191 de 1995 Senado, “por la cual se crea el Colegio Veterinario y de Zootecnistas de Colombia”.

De los honorables Senadores,

*José Antonio Gómez Hermida,*

Senador de la República.

#### TEXTO DEFINITIVO

**Aprobado en Comisión Quinta Constitucional Permanente al Proyecto de ley número 191 de 1995 Senado, por la cual se crea el Colegio Veterinario y de Zootecnistas de Colombia.**

El Congreso de Colombia,

DECRETA:

Artículo 1º. Créase el Colegio Veterinario y de Zootecnistas de Colombia, como órgano superior de los profesionales de la Medicina Veterinaria y Zootecnia y la de Zootecnia, que están

basados en una formación científica, técnica y humanística, tendientes a promover el mejoramiento de la calidad de vida del hombre, mediante la conservación de la salud animal, el incremento de las fuentes de alimento de origen animal, la protección de la salud pública, la defensa del medio ambiente, el mejoramiento animal y el desarrollo de la industria pecuaria del país.

Parágrafo. El objetivo principal del Colegio es la representación de los Médicos Veterinarios y Zootecnistas, y de Zootecnistas, ante el Gobierno Nacional y demás entidades públicas o privadas, que adelanten planes, programas y proyectos, en pro del desarrollo de las áreas de competencia de estas profesiones y fortalecimiento del sector agropecuario.

Artículo 2º. El Colegio Nacional integrará a los Colegios Regionales, Asociaciones Regionales, Asociaciones de Ex-Alumnos, Asociaciones de Especialistas, Consejo Nacional en Medicina Veterinaria, Medicina Veterinaria y Zootecnia, y de Zootecnia legalmente constituidos, y dará participación democrática a sus representantes en la Junta Directiva.

Artículo 3º. Esta colegiatura puede participar y colaborar con las entidades gubernamentales y privadas y asumir funciones que propendan por la aplicación y desarrollo de las prácticas agropecuarias contempladas en los artículos 64, 65, 66, 78, 79, 80 y 81 de la Constitución Nacional y en la Ley 101 de 1993, denominada Ley General del Desarrollo Agropecuario y Pesquero, y el Decreto 1279 de junio de 1994 del Ministerio de Agricultura y Desarrollo Rural.

Artículo 4º. Además de las funciones que la ley exige, el Colegio Nacional tendrá las siguientes:

a) Dictar su propia reglamentación, estructura interna, mecanismos de financiación y funcionamiento, y organizar su secretaría ejecutiva.

b) Velar con el Consejo Profesional por un ético y cabal cumplimiento de ejercicio profesional de la Medicina Veterinaria, Medicina Veterinaria y Zootecnia, y de Zootecnia, según el Código de ética.

c) Velar por el cumplimiento y defensa de los derechos profesionales de los Médicos Veterinarios, Médicos Veterinarios y Zootecnistas y de los Zootecnistas.

d) Presentar al Consejo Profesional de Medicina Veterinaria y de Zootecnia de Colombia; proyectos para fijar tarifas de servicios profesionales acorde con el Código de Ética, y contribuir a los trabajos de estas Comisiones e incentivar la integración de los profesionales.

e) Crear y reglamentar el funcionamiento de las Comisiones permanentes y transitorias.

f) Presentar informes y proposiciones para su estudio y aprobación en los Congresos nacionales de las profesiones.

Artículo 5º. La Junta Directiva del Colegio estará integrada por nueve (9) miembros prin-

cipales con sus respectivos suplentes, elegidos democráticamente así: 2 por los Colegios Regionales, 2 por Asociaciones Nacionales, 2 por Consejo Profesional de Colombia y 2 por Asociaciones de Ex alumnos y 1 por las Asociaciones de Especialistas.

Artículo 6º. El Colegio Nacional para su funcionamiento tendrá como sede principal la ciudad de Santa Fe de Bogotá y podrá desplazarse de común acuerdo entre sus miembros de la ciudad sede del Congreso Nacional para fijar sus políticas, planes de trabajo, organización, en coordinación con los demás organizaciones asociadas y legalmente constituidas.

Artículo 7º. Dentro de la estructura del Colegio Nacional, se crearán las siguientes Comisiones:

a) De asuntos tarifarios de servicios profesionales.

b) De supervisión de servicios profesionales.

c) De asuntos científicos, académicos, técnicos e internacionales.

d) De asuntos generales, laborales, evaluación e incentivos profesionales.

Artículo 8º. El Colegio de Médicos Veterinarios y de Zootecnistas deberá colaborar y apoyar el Consejo Profesional, en la aplicación de la Ley 073 de 1985 y el Decreto Reglamentario 1122 de 1988.

Artículo 9º. La presente ley rige a partir de su promulgación.

#### COMISION QUINTA

#### CONSTITUCIONAL PERMANENTE

El texto transitorio fue aprobado en Primer debate por unanimidad en sesión del día quince (15) de mayo de mil novecientos noventa y seis (1996).

El Presidente,

*Armando Pomarico Ramos.*

El Vicepresidente,

*Ciro Ramírez Pinzón.*

El Secretario General,

*Octavio García Guerrero.*

\*\*\*

#### PONENCIA PARA SEGUNDO DEBATE AL PROYECTO DE LEY NUMERO 074 DE 1995 CAMARA, 226 DE 1996 SENADO

*por la cual se crea el Sistema Nacional de Bomberos de Colombia y se dictan otras disposiciones.*

Cumplimos con el encargo de presentar el informe para segundo debate al Proyecto de ley número 074 de 1995 Cámara, 226 de 1996 Senado, *por la cual se crea el Sistema Nacional de Bomberos de Colombia y se dictan otras disposiciones.*

#### Objeto del proyecto

Consiste en dar por primera vez una organización y una estructura al Sistema de los cuerpos de bomberos en lo atinente a la prevención y control de incendios.



Si bien es cierto que el constituyente de 1991 consideró que el Estado debería asegurar la prestación eficiente a todos los habitantes del territorio nacional en lo concerniente al control y prevención de incendios y demás calamidades conexas. También hizo responsable tanto a la Sociedad Civil como al Estado.

Ahora bien, la prevención y control de incendios y demás calamidades conexas se consideran como un servicio público esencial a cargo del Estado y su prestación se puede hacer a través de los cuerpos de bomberos voluntarios.

Esta iniciativa de origen gubernamental, presentada por el señor Ministro, doctor Horacio Serpa Uribe, ha generado controversia, debate, conversaciones, acuerdos y concertaciones, lográndose finalmente el articulado aprobado en primer debate en la Comisión Sexta del Senado de la República.

#### Contenido del Proyecto

El Proyecto de ley aprobado en primer debate en la Comisión Sexta del Senado de la República consta de 38 artículos; consolidándose el Sistema Nacional de Bomberos de Colombia como parte del Sistema Nacional para la prevención y atención de desastres; se crea el Fondo Nacional de Bomberos de Colombia y el Sistema Nacional de Bomberos; se autoriza a los concejos municipales y distritales, a iniciativa del alcalde, establecer sobretasas a los impuestos de industria y comercio, circulación y tránsito, demarcación urbana, predial, telefonía móvil para financiar la actividad bomberil.

Es de resaltar que este proyecto lleva cuatro años de debates y si no prestamos nuestro concurso este servicio público esencial a cargo del Estado se vería frustrado en su prestación.

Por las anteriores consideraciones, además de las expuestas en el informe de ponencia para primer debate, les propongo a los honorables Senadores de la Plenaria, désele segundo debate favorable al Proyecto de ley número 074 de 1995 Cámara y 226 de 1996 Senado, *por la cual se crea el Sistema Nacional de Bomberos y se dictan otras disposiciones*.

Presentado ante la secretaría de la Comisión Sexta Constitucional Permanente del Senado de la República el día 12 de junio de 1996 para que se ordene su publicación en la *Gaceta del Congreso* y siga su trámite respectivo.

Nota: Dado que el proyecto no sufrió ninguna modificación en la discusión de la ponencia y texto definitivo para primer debate, nos permitimos anexar fotocopia de dicho texto.

Cordialmente,

Honorables Senadores, ponentes segundo debate:

*José Luis Mendoza Cárdenas,*  
*Guillermo Chávez Cristancho.*

#### SENADO DE LA REPUBLICA

#### COMISION SEXTA

#### CONSTITUCIONAL PERMANENTE

Santa Fe de Bogotá D.C., junio 13 de 1996

De acuerdo al artículo número 165 de la Ley 5ª de 1992, autorizamos el presente informe.

El Presidente,

*José Luis Mendoza Cárdenas.*

El Vicepresidente,

*Jaime Dussán Calderón,*

La Secretaria General,

*Alba Pontón Garcés.*

#### TEXTO DEFINITIVO

**Aprobado en primer debate en la sesión de la Comisión Sexta, el día 6 de junio de 1996, del Proyecto de ley número 074 de 1995 Cámara, 226 de 1996 Senado, por la cual se crea el Sistema Nacional de Bomberos de Colombia y se dictan otras disposiciones.**

El Congreso de Colombia,

#### DECRETA:

Artículo 1º. La prevención de incendios es responsabilidad de todas las autoridades y de los habitantes del territorio colombiano.

En cumplimiento de esta responsabilidad, los organismos públicos y privados deberán contemplar la contingencia de este riesgo en los bienes inmuebles, tales como parques naturales, construcciones, programas de desarrollo urbano e instalaciones y adelantar planes, programas y proyectos tendientes a disminuir su vulnerabilidad.

Artículo 2º. La prevención y control de incendios y demás calamidades conexas a cargo de las instituciones bomberiles, es un servicio público esencial a cargo del Estado. Es deber del Estado asegurar su prestación eficiente a todos los habitantes del territorio nacional, en forma directa o por medio de los cuerpos de bomberos voluntarios.

Corresponde a la Nación la adopción de políticas, la planeación y las regulaciones generales.

Los departamentos ejercen funciones de coordinación de complementariedad de la acción de los distritos y municipios de intermediación de éstos ante la Nación, para la prestación del servicio de contribución a la cofinanciación de proyectos, tendientes al fortalecimiento de los cuerpos de bomberos.

Es obligación de los distritos, municipios y entidades territoriales indígenas la prestación del servicio a través de los cuerpos de bomberos oficiales o mediante la celebración de contratos para tal fin, con los cuerpos de bomberos voluntarios.

Parágrafo. Los concejos municipales y distritales, a iniciativa del alcalde podrán establecer sobretasas o recargos a los impuestos de industria y comercio, circulación y tránsito, demarcación urbana, predial, telefonía móvil o cualquier otro impuesto de ese nivel territorial, de acuerdo a la ley y para financiar la actividad bomberil.

Artículo 3º. Créase el Sistema Nacional de Bomberos con el objeto de articular los esfuerzos públicos y privados para la prevención y atención de incendios, explosiones y demás calamidades conexas a cargo de las instituciones de bomberos.

Artículo 4º. El Sistema Nacional de Bomberos de Colombia forma parte del sistema nacional para la prevención y atención de desastres, creado por la Ley 46 de 1988 y reglamentado por el Decreto 919 de 1989.

Artículo 5º. Créase el Fondo Nacional de Bomberos de Colombia como una subcuenta del Fondo Nacional de Calamidades, creado mediante Decreto-ley 1547 de 1984, con su mismo régimen legal, con el objeto específico de fortalecer los cuerpos de bomberos mediante la realización de programas de capacitación y cofinanciación de proyectos de dotación o recuperación de equipos especializados para la extinción de incendios o la atención de calamidades conexas. El Gobierno reglamentará el recaudo, administración y distribución de los recursos de este Fondo, los cuales estarán constituidos entre otros, por los establecidos en el artículo 28 de la presente ley, las partidas que se asignen, las donaciones nacionales e internacionales y todos los demás recursos que por cualquier concepto reciban.

Artículo 6º. Son órganos principales del Sistema Nacional de Bomberos los siguientes:

- a) Los cuerpos de bomberos;
- b) Las delegaciones departamentales de bomberos y la delegación distrital de Santa Fe de Bogotá;
- c) La dirección nacional para la atención y prevención de desastres del Ministerio del Interior;
- d) La junta nacional de cuerpos de bomberos de Colombia;
- e) La delegación nacional de bomberos.

Artículo 7º. Las instituciones organizadas para la prevención y atención de incendios y demás calamidades conexas se denominan cuerpos de bomberos. Son cuerpos de bomberos oficiales los que crean los concejos distritales, municipales y quien haga sus veces en las entidades territoriales indígenas, para el cumplimiento del servicio público a su cargo en su respectiva jurisdicción.

Los cuerpos de bomberos voluntarios son asociaciones cívicas, sin ánimo de lucro, de utilidad común y con personería jurídica, reconocidos como tales por la autoridad competente, organizadas para la prestación del servicio público de prevención y atención de incendios y calamidades conexas.

En cada distrito, municipio y territorio indígena no podrá haber más de un cuerpo de bomberos oficial, a menos que lo autorice el concejo o quien haga sus veces en este último, a partir de la vigencia de la presente ley.

Parágrafo. Para la creación de los cuerpos de bomberos oficiales y la contratación con los cuerpos de bomberos voluntarios, se requiere concepto técnico previo favorable de la delegación departamental o distrital respectiva.

Artículo 8º. Los cuerpos de bomberos deberán ceñirse a los reglamentos técnicos, administrativos y operativos que expide la Junta Nacional de Bomberos de Colombia.

Artículo 9º. Los distritos, municipios y territorios indígenas que no cuenten con sus propios cuerpos de bomberos oficiales, o cuando la cobertura de éstos no sea la adecuada, de acuerdo con los parámetros que fije la Junta Nacional de Bomberos de Colombia, deberán contratar directamente con los cuerpos de bomberos voluntarios, que se organicen conforme a la presente ley, la prestación total o parcial según sea el caso del servicio público a su cargo.

Esta misma disposición se aplicará para las áreas metropolitanas y asociaciones de municipios, cuando hayan asumido el servicio público de los municipios integrantes.

Artículo 10. A iniciativa del alcalde, los concejos municipales y distritales y quienes hagan sus veces en los territorios indígenas, podrán establecer tarifas especiales o exonerar del pago de los servicios públicos domiciliarios, de gravámenes e impuestos distritales, municipales o territoriales indígenas a los inmuebles destinados a dependencias, talleres, entrenamiento de los cuerpos de bomberos.

Esos mismos predios no serán sujetos de impuestos o gravámenes por parte de la Nación.

Los cuerpos de bomberos voluntarios y los oficiales quedan exentos del pago de impuesto a la renta.

Artículo 11. Cuando existan cuerpos de bomberos oficiales y cuerpos de bomberos voluntarios en una localidad o en las áreas metropolitanas y asociaciones de municipios, los cuerpos de bomberos voluntarios, operativamente, estarán sujetos a las instrucciones de los cuerpos de bomberos oficiales.

Cuando las brigadas de bomberos privadas o de las instituciones oficiales, y en general cuan-

do los particulares deciden participar en caso de emergencia, operativamente se subordinarán al cuerpo de bomberos oficial o en su defecto al cuerpo de bomberos voluntarios.

Artículo 12. Los cuerpos de bomberos tendrán las siguientes funciones:

a) Atender oportunamente las emergencias relacionadas con incendios, explosiones y calamidades conexas;

b) Investigar las causas de las emergencias que atiendan y, presentar su informe oficial a las autoridades correspondientes;

c) Desarrollar campañas públicas y programas de prevención de incendios y otras calamidades conexas;

d) Servir de organismo asesor de los distritos, municipios, territorios indígenas, áreas metropolitanas y asociaciones de municipios en seguridad contra incendios y calamidades conexas;

e) Colaborar con las autoridades en el control de las medidas obligatorias de seguridad contra incendios y desarrollar su supervisión y control en los demás casos en que se figure delegación;

f) Apoyar a los comités locales de prevención y atención de desastres en asuntos bomberiles cuando éstos lo requieran;

g) Ejecutar los planes y programas que sean adoptados por los órganos del Sistema Nacional de Bomberos de Colombia;

h) Promover ante las autoridades competentes, con la debida autorización de su representante legal, aportando las pruebas respectivas, investigaciones penales o disciplinarias contra quienes hayan causado perjuicio con ocasión de los incendios y calamidades conexas a cargo de las instituciones bomberiles. Esta función será asumida solamente en ejercicio del servicio.

Artículo 13. Los cuerpos de bomberos oficiales y voluntarios estarán exentos del pago de impuestos y aranceles en la adquisición de equipos especializados para la extinción de incendios que requieran para la dotación o funcionamiento, sean de producción nacional o que deban importar.

Artículo 14. Los estatutos de los cuerpos de bomberos voluntarios deberán contener, como mínimo, los siguientes aspectos:

a) *Denominación y domicilio.* Se denominarán "Cuerpos de Bomberos Voluntarios" y se añadirá el nombre de la unidad político-administrativa o entidad territorial de la jurisdicción en la que actuará. Además fijará el domicilio en el municipio donde ejerza sus actividades;

b) *Objeto y duración.* El objeto debe estar en concordancia con lo definido en el artículo doce

(12) de la presente ley, su duración será definida libremente;

c) Condiciones de admisión y retiro de sus asociados;

d) Derechos, calidades y obligaciones de los miembros;

e) Organos de dirección, administración y vigilancia;

f) Representación legal;

g) Régimen administrativo y disciplinario;

h) Patrimonio;

i) Disolución y liquidación.

Artículo 15. Los cuerpos de bomberos voluntarios deben organizarse democráticamente y sus decisiones se tomarán por mayoría.

El Consejo de Oficiales es la máxima autoridad de los cuerpos de bomberos voluntarios y como tal le compete la elección del comandante y representante legal.

Artículo 16. Los cuerpos de bomberos no podrán cobrar suma alguna a la ciudadanía o exigir compensación de cualquier naturaleza en contraprestación de los servicios de emergencia.

Son servicios de emergencia aquellos que atiendan una situación de desastre incendiario y conexas, real o inminente.

La violación de lo dispuesto en este artículo constituye causal de mala conducta, sancionable con destitución para los servidores públicos, y de retiro para los bomberos voluntarios.

Artículo 17. Las delegaciones departamentales de bomberos son órganos del Sistema Nacional de Bomberos de Colombia. Están constituidas por los cuerpos de bomberos que funcionen en la respectiva entidad territorial departamental. Son organismos asesores de los departamentos en materia de seguridad contra incendios, e interlocutores de los cuerpos de bomberos ante los demás órganos que hacen parte del Sistema Nacional de Bomberos.

Las delegaciones departamentales de bomberos tendrán una junta directiva, quien actuará en su nombre y le representará en todo concepto por períodos anuales.

La Junta Nacional de Bomberos de Colombia determinará los reglamentos generales de las delegaciones departamentales.

Artículo 18. La junta directiva de las delegaciones departamentales de bomberos estará integrada por el gobernador del departamento o su delegado, quien la presidirá y por siete comandantes de los cuerpos de bomberos del departamento elegidos entre ellos mismos.

La junta directiva elegirá a un noveno miembro que sea comandante de un cuerpo de bombe-

ros, quien será su representante ante la delegación nacional de bomberos.

En todo caso, de la junta directiva harán parte cuando menos, dos comandantes de cuerpos de bomberos voluntarios.

Artículo transitorio. Mientras se organizan los cuerpos de bomberos, los departamentos que no cuenten con el número suficiente de cuerpos de bomberos a que se refiere el presente artículo, la junta directiva quedará conformada de la siguiente manera: el gobernador del departamento o su delegado, quien la presidirá, el coordinador de la Oficina de Atención y Prevención de Desastres, la Defensa Civil y los comandantes existentes.

Artículo 19. Son funciones de las delegaciones departamentales de bomberos, además de las que le asigne la Junta Nacional de Bomberos de Colombia, las siguientes:

a) Representar los cuerpos de bomberos ante los diferentes organismos públicos y privados seccionales, y particularmente ante los comités regionales de atención y prevención de desastres;

b) Fortalecer las relaciones de los cuerpos de bomberos con las diferentes instancias públicas y privadas;

c) Verificar el cumplimiento por parte de los cuerpos de bomberos, de los planes de desarrollo y de tecnificación de los diferentes servicios, así como de las políticas que hayan sido aprobadas por la Junta Nacional de Bomberos de Colombia;

d) Promover la creación, organización y tecnificación de cuerpos de bomberos en todos los distritos, municipios y territorios indígenas del departamento;

e) Fomentar la colaboración administrativa y técnica de los cuerpos de bomberos del departamento;

f) Servir de órgano de consulta en el nivel departamental, especialmente para los comités regionales de prevención y atención de desastres;

g) Formular planes y programas que tiendan al mejoramiento de los cuerpos de bomberos;

h) Expedir su propio reglamento de acuerdo con las disposiciones de la Junta Nacional de Bomberos de Colombia.

Artículo 20. En Santa Fe de Bogotá D.C., la delegación distrital de bomberos cumplirá las mismas funciones de las delegaciones departamentales de bomberos.

La junta directiva de la delegación distrital estará conformada por el alcalde mayor o su delegado, quien la presidirá; el comandante del cuerpo de bomberos; por seis comandantes de igual número de localidades; y por el comandante de cuerpo de bomberos voluntarios.

Artículo 21. La delegación nacional de bomberos en un órgano del Sistema Nacional de Bomberos de Colombia. Está integrada por un delegado de cada una de las delegaciones departamentales, nombrado por las respectivas juntas directivas.

Artículo 22. Son funciones de la delegación nacional de bomberos:

a) Elegir los cuatro delegados que integrarán la Junta Nacional de Bomberos de Colombia;

b) Evaluar, en sus reuniones anuales, la aplicación y desarrollo por los cuerpos de bomberos, de las políticas, programas y proyectos operativos, organizativos y tecnológicos, emanados de la Junta Nacional de Bomberos de Colombia y hacer las recomendaciones a que haya lugar;

c) Contribuir a la integración de las distintas delegaciones departamentales de bomberos, así como al fortalecimiento de la Confederación Nacional de Cuerpos de Bomberos de Colombia.

Parágrafo. Corresponde a la delegación distrital de bomberos ejercer la secretaría técnica de la delegación nacional de bomberos.

Artículo 23. La Junta Nacional de Bomberos de Colombia como organismo decisorio de carácter permanente y asesor del Ministerio del interior, es la encargada en el orden nacional de determinar las políticas globales y los reglamentos generales de orden técnico, administrativo y operativo que deben cumplir los cuerpos de bomberos para la prestación del servicio público de prevención y atención de incendios y demás calamidades conexas, y en general de hacer operativo el Sistema Nacional de Bomberos de Colombia.

El Gobierno reglamentará el funcionamiento de la Junta Nacional de Bomberos de Colombia.

Parágrafo. La Junta Nacional de Bomberos de Colombia hará parte del Capítulo V de la Ley 52 de 1990 y del Capítulo IV del Decreto-ley 2035 de 1991.

Artículo 24. La Junta Nacional de Bomberos de Colombia estará integrada por:

a) El Ministerio del Interior o su delegado, quien la presidirá;

b) El director nacional para la atención de desastres;

c) El director general de la policía nacional o su delegado;

d) Un representante del Consejo Colombiano de Seguridad;

e) Un representante de la Federación de Municipios;

f) Un representante de la federación de departamentos;

g) El presidente de la Federación Nacional de Cuerpos de Bomberos de Colombia;

h) Cuatro representantes de cuerpos de bomberos, en nombre de la Delegación Nacional de Bomberos.

Parágrafo 1º. Para ser representante de los cuerpos de bomberos es necesario ser o haber sido comandante o subcomandante y llevar por lo menos cinco años de servicio activo.

Parágrafo 2º. En todo caso de la Junta Nacional de Bomberos de Colombia harán parte, cuando menos, dos comandantes de cuerpos de bomberos voluntarios.

Parágrafo 3º. Cuando la junta así lo requiera, podrán invitar a otros ministros, jefes de departamentos administrativos, directores o gerentes de entidades públicas o privadas.

Artículo 25. Son funciones de la Junta Nacional de Bomberos de Colombia:

a) Adoptar la política general, los planes y programas del sector;

b) Dictar los reglamentos administrativos, técnicos y operativos que deben cumplir los cuerpos de bomberos del país;

c) Reglamentar la organización y funcionamiento de la delegación nacional, las delegaciones departamentales y la delegación distrital de bomberos, de conformidad con lo establecido en la presente ley para cada una de éstas;

d) Además de las que determine el artículo 19 de la presente ley, asignar funciones adicionales a las delegaciones departamentales o delegación distrital de bomberos;

e) Adoptar los planes de tecnificación y equipamiento de corto, mediano y largo plazo para el desarrollo armónico del Sistema Nacional de Bomberos de Colombia;

f) Formular planes y programas de formación y capacitación para el personal que aspire a ingresar a los cuerpos de bomberos y de actualización y ascenso para quienes hagan parte de los mismos;

g) Reglamentar y unificar en el nivel nacional grados, insignias y distintivos de los cuerpos de bomberos;

h) Servir de enlace y medio de consulta de los cuerpos de bomberos y delegaciones de bomberos que existan en el territorio nacional, en su calidad de máxima autoridad de los bomberos de Colombia;

i) Promover la creación de cuerpos de bomberos y delegaciones de bomberos, de acuerdo con los planes para el desarrollo del sector;

j) Velar por el cumplimiento de las diferentes funciones a cargo de los cuerpos de bomberos y delegaciones de bomberos, cooperando en la solución de sus problemas organizativos, operativos, funcionales y de financiamiento, recomendando las iniciativas o procedimientos que estime aconsejables;

k) Velar por el robustecimiento de las relaciones intrainstitucionales entre los cuerpos de bomberos y de éstos con las autoridades públicas y del sector privado del país.

l) Fijar los requisitos técnicos y las calidades mínimas que deban reunir quienes aspiren a los diferentes cargos dentro de los cuerpos de bomberos. De acuerdo con las directrices y recomendaciones internacionales, fijar las necesidades mínimas y máximas para la permanencia de personal como bomberos activos en operaciones de control de incendios y demás calamidades, de competencia de los cuerpos de bomberos;

m) Verificar el cumplimiento por parte de los cuerpos de bomberos, de los planes de desarrollo y de tecnificación de los diferentes servicios, así como de las políticas que hayan sido adoptadas para el mejoramiento del sector;

n) Asistir en pleno a las reuniones anuales de la delegación nacional de bomberos, para participar del balance evaluativo;

o) Citar, preparar y organizar la reunión anual de Delegación Nacional de Bomberos, de acuerdo con los lineamientos de la secretaría técnica de la Delegación Nacional de Bomberos;

p) Ser el interlocutor del Sistema Nacional de Bomberos de Colombia ante todas las instancias y niveles públicos o privados y ante los organismos internacionales relacionados con el sector.

Artículo transitorio. La Junta Nacional de Bomberos de Colombia deberá reunirse dentro de los sesenta (60) días calendario siguientes a la vigencia de esta ley.

Actuarán como representantes de los cuerpos de bomberos en la primera reunión de la junta, quienes fueron elegidos como tales en cumplimiento del artículo 55 del Decreto 919 de 1989.

La Junta Nacional de Bomberos de Colombia constituida conforme a este artículo tendrá como únicas funciones las siguientes:

a) Determinar el procedimiento transitorio para la elección de los integrantes de la junta a que se refiere el artículo 23, literal h) de esta ley, elección que deberá llevarse a cabo dentro de los doce (12) meses siguientes;

b) Preparar los proyectos que se someterán a consideración de la junta en su siguiente reunión;

c) Promover la operatividad del Sistema Nacional de Bomberos y presentar al cabo de los doce (12) meses una evaluación sobre los desarrollos alcanzados, ante el Gobierno Nacional.

Artículo 26. En cumplimiento de lo dispuesto en la presente ley, corresponde a la dirección nacional para la prevención y atención de desastres del Ministerio del Interior ejercer las siguientes funciones:

a) Desempeñar las secretarías técnica y ejecutiva de la junta nacional de bomberos de Colombia;

b) Elaborar y preparar los proyectos que la Junta Nacional de Bomberos de Colombia determine, para su estudio y decisión;

c) Suscribir con el presidente de la Junta Nacional de Bomberos de Colombia las actas de ese organismo, una vez sean aprobadas;

d) Llevar los libros y documentos de la Junta Nacional de Bomberos de Colombia y suscribir la correspondencia;

e) Dar fe de las actas, reglamentos y demás decisiones que adopte la Junta Nacional de Bomberos de Colombia en ejercicio de la competencia que por la presente ley se le atribuyen.

Artículo 27. Los bomberos voluntarios y oficiales gozarán de los derechos de seguridad social, de conformidad con las disposiciones legales vigentes.

Artículo 28. La entidad aseguradora que haya otorgado la correspondiente cobertura contra riesgos de incendio, deberá aportar al Fondo Nacional de Bomberos una suma equivalente al 1% sobre el valor pagado de la póliza de seguro. El valor de este aporte deberá ser girado al Fondo Nacional de Bomberos dentro del mes siguiente a la adquisición de dicha póliza.

Artículo 29. Sendos representantes designados por la Junta Nacional de Bomberos de Colombia, formarán parte del Comité Técnico Nacional y del Comité Operativo Nacional, respectivamente, de que tratan los artículos 55 y 56 del Decreto 919 de 1989.

Artículo 30. De los comités regionales y locales para la atención y prevención de desastres a que se refiere el artículo 60 del Decreto 919 de 1989, formarán parte, respectivamente, un representante designado por la junta directiva de las delegaciones departamentales de bomberos y los comandantes de los cuerpos de bomberos de los distritos, municipios y territorios indígenas.

Artículo 31. La Nación y sus entidades descentralizadas podrán delegar en el Sistema Nacional de Bomberos de Colombia, algunas de sus funciones de supervisión y control, previa solicitud presentada ante la Junta Nacional de Bomberos de Colombia y una vez haya sido emitido, en firme, concepto favorable.

Artículo 32. El Ministerio de Comunicaciones fijará tarifas especiales para la adjudicación y uso de las frecuencias de radiocomunicaciones que deben utilizar los organismos del Sistema Nacional de Bomberos de Colombia.

En lo referente a las frecuencias de radiocomunicaciones utilizadas por los cuer-

pos de bomberos en sus actividades operativas, propias de la prestación del servicio público a su cargo, el Ministerio de Comunicaciones exonerará a dichos cuerpos de bomberos de cualquier tarifa para su adjudicación y uso, sin que por ello pierda la propiedad, control y vigilancia de la misma.

Artículo 33. El reconocimiento, suspensión y cancelación de la personería jurídica, la aprobación de los estatutos y la inscripción de los dignatarios de los cuerpos de bomberos voluntarios, corresponde a las secretarías de gobierno departamentales, de conformidad con las orientaciones impartidas al efecto por la Junta Nacional de Bomberos de Colombia y contando con la autorización por escrito del alcalde.

Previamente al otorgamiento de la personería jurídica se requiere concepto favorable de la delegación departamental o distrital de bomberos, acerca del cumplimiento de las disposiciones técnicas determinadas por la Junta Nacional de Bomberos de Colombia.

Artículo 34. Para los efectos de la presente ley, la Confederación Nacional de Cuerpo de Bomberos de Colombia representa los cuerpos de bomberos oficiales y voluntarios del país.

Artículo 35. El Gobierno Nacional determinará el plazo para que los cuerpos de bomberos existentes en el país, se ajusten a las disposiciones de la presente ley y a los reglamentos que expida la Junta Nacional de Bomberos de Colombia.

Artículo 36. La Actividad de bomberos será considerada como empleo de alto riesgo para todos los efectos de la seguridad social.

Quienes laboren como bomberos gozarán de la cobertura de un seguro de vida durante el tiempo que ejerza dicha labor, de acuerdo con la reglamentación que para el efecto expida el Gobierno Nacional.

Parágrafo. El Gobierno Nacional en concordancia con el Ministerio de Trabajo, en la reglamentación de la presente ley, expedirá un régimen especial para los trabajadores operarios de los cuerpos de bomberos.

Artículo 37. Créase un régimen disciplinario especial para los cuerpos de bomberos de Colombia y revístese de facultades extraordinarias al Presidente de la República por el término de seis (6) meses, de acuerdo a lo establecido en el numeral 10 del artículo 150 de la Constitución Política, para reglamentar dicho régimen, con la asesoría de la Junta Nacional de Bomberos de Colombia.

Artículo 38. Esta ley rige a partir de la fecha de su promulgación y deroga la Ley 12 de 1948 y las demás disposiciones que le sean contrarias.

## SENADO DE LA REPUBLICA

## COMISION SEXTA

## CONSTITUCIONAL PERMANENTE

Santa Fe de Bogotá D.C., junio 13 de 1996

De acuerdo al artículo número 165 de la Ley 5ª de 1992, autorizamos el presente informe.

El Presidente,

*José Luis Mendoza Cárdenas.*

El Vicepresidente,

*Jaime Dussán Calderón.*

La Secretaria General,

*Alba Pontón Garcés.*

\* \* \*

**PONENCIA PARA SEGUNDO DEBATE  
AL PROYECTO DE LEY NUMERO 266  
DE 1996 SENADO**

*“por medio de la cual se aprueban la Convención para la protección de los bienes culturales en caso de conflicto armado”, “el reglamento para aplicación de la convención”, y el “Protocolo para la protección de los bienes culturales en caso de conflicto armado”, firmado en la Haya el 14 de mayo de 1954.*

Honorables Senadores:

El señor Ministro de Relaciones Exteriores (E), doctor Camilo Reyes Rodríguez, en nombre del Gobierno Nacional y en desarrollo de los artículos 189 numeral 2º y 224 de la Constitución Política, envió el proyecto referido y, por designación de la Directiva de nuestra Comisión, me ha correspondido el alto honor de rendir el siguiente concepto:

Muchos años han tardado los gobiernos para presentar a la consideración del Senado el proyecto “por medio del cual se aprueban la Convención para la protección de los bienes culturales en caso de conflicto armado”, el “Reglamento para aplicación de la Convención”, y el “Protocolo para la protección de los bienes culturales en caso de conflicto armado”, firmado en la Haya el 14 de mayo de 1954. Y ha llegado con un tiempo apremiante. Tanto que si no es discutido y aprobado en primer debate debe volver a presentarse en la siguiente legislatura, aumentando un lapso tan extenso de tiempo que raya en la indolencia, un tiempo que empieza desde que se celebró la conferencia convocada por la Organización de las Naciones Unidas atendiendo invitación del Gobierno de los países bajos, una década después de haber ocurrido la Segunda Guerra Mundial, que no solo causó destrucción y ruina a ciudades y naciones sino que permitió el asalto de los pueblos invasores o de los presuntos preservadores de la cultura, trasladando monumentos, bibliotecas enteras, plazas o calles, arrancadas de sus cunas. Tanta fue la

locura destructiva que aún queda martillando en la conciencia como el más alto signo de la infamia el interrogante de Hitler: ¿Arde París?

No ardió París, pero gran parte de la geografía europea cambió los monumentos culturales e históricos por las cruces, igual ocurrió en el Asia milenaria, en China y Japón, para no citar la destrucción total de ciudades como Hiroshima. Pues en caso como éste las vidas perdidas, los niños mutilados, los campos contaminados hacen que se olviden los monumentos de la arquitectura, riqueza cultural, y legado de nuestros antepasados, del arte, de la historia, los campos arqueológicos y otros paradigmas de la cultura.

Pero hacen que, también la historia no olvide que el mundo, con las naciones más civilizadas, se comprometió en la gran conflagración. Se dice que no habrá la posibilidad de otra guerra mundial hasta cuando no se deje de hablar de la anterior y la indiferencia social se aumente cuando no se vean comprometidos los grandes centros de poder político y económico. Pero han quedado terribles testimonios de muerte, de que la guerra larvada aún subsiste: Corea, Vietnam, Golfo Pérsico, Palestina, Yugoslavia. La guerra desgraciadamente, no es un mito. Las Organizaciones de la Paz y las Naciones Unidas han reconocido que los bienes culturales de distintos países han sufrido grandes daños en los conflictos armados y que cuando esos bienes pertenecen a cualquier pueblo constituye un patrimonio de toda la humanidad.

Por eso, la conferencia de la Haya, de 1954, aprobó los tres importantes instrumentos: “Convención”, “Reglamento” y “Protocolo” para la protección de los bienes culturales en caso de conflicto armado y que hoy se encuentra bajo estudio de esta Comisión.

Este proyecto será, en consecuencia, una herramienta jurídica importante para preservar la cultura muerta, aquella que según el honorable Senador Lorenzo Muelas, es “el patrimonio cultural de la Nación, es decir, los bienes muebles o inmuebles que son producto de las actividades culturales del pasado. En este patrimonio se incluyen, por ejemplo, los sitios, zonas y objetos arqueológicos que para nosotros no son sino parte de nuestra vida, de un continuo histórico que no se puede dividir. Los “bienes muertos”, muebles o inmuebles, están para nosotros llenos de espíritu, por lo que no pueden ser separados de la “cultura viva”, una... “historia que para muchos es confusa, una historia que para los pueblos indígenas representa dolor”. (Periódico El Tiempo, marzo 26 de 1995).

La protección del patrimonio cultural, en Colombia forma parte de una teoría política que lucha por reconocer en sus tradiciones, que piensa que “uno no es de donde le llegan las modas, sino de donde tienen sembradas sus tumbas”.

Una teoría política que ha sido aplastada por la simulación cultural extranjerizante, que no ha reconocido jamás -como lo dice el poeta William Ospina- que aquí “están vivas sesenta naciones indígenas con sus mitologías, sus lenguas, sus filosofías trascendentales de respeto por la naturaleza y de armonía con el universo cósmico, con sus músicas, sus danzas, sus indumentarias, sus ornamentos, sus rituales, sus sabidurías ancestrales, su medicina y su magia, sus artes y artesanías”. Una nación que ha recibido la afrenta que se done a lo que se conoce como el “tesoro de Sevilla”, que ha permitido que se asalten sus museos y que en vez de proteger y reclamar con autoridad reivindicatoria los bienes perdidos, trata de rescatarlos, con altos costos, en los remates fabulosos de las grandes “galerías Neoyorquinas”.

Es obvio, señalar, que en esas otras latitudes, desde 1954, ya se había entendido que el desarrollo cultural de un país debe tomarse como un todo, al lado de los desarrollos económico y social; que la cultura no puede reducirse a una tarea marginal de las élites o a la iniciativa caótica de la empresa privada; quizá por esa razón primordial debe existir una política pública que propicie el acceso democrático al conocimiento, creación y goce de los bienes culturales; y que, en fin, una política cultural es aquella que integra y armoniza la acción estatal con las acciones de las instituciones privadas y comunitarias para satisfacer las necesidades culturales de la mayoría, con miras a una transformación social.

Por eso el constituyente de 1991, en su proceso de integración normativa hilvanó los retazos culturales de la sociedad marginada de Colombia, para preservar la inmensa riqueza cultural de nuestros antepasados indígenas, y cuya conservación hace parte hoy de la tarea fundamental del gobierno.

Bajo este esquema la Nueva Constitución, establece en el artículo 72 que: “El patrimonio cultural de la Nación está bajo la protección del Estado. El patrimonio arqueológico y otros bienes culturales que conforman la identidad nacional, pertenecen a la Nación y son inalienables, inembargables e imprescriptibles. La ley establecerá los mecanismos para readquirirlos cuando se encuentran en manos de particulares y reglamentará los derechos especiales que pudieran tener los grupos étnicos asentados en territorio de riqueza arqueológica”. Esto significa la inmensa riqueza y variedad cultural de nuestro pueblo y la intención del Gobierno de propender a una conformación de nuestra identidad cultural, la cual secularmente ha sido expoliada por la dominación extranjera.

Es conveniente, finalmente, que se inicie un proceso coherente, por parte del Gobierno, tendiente a inculcar en la juventud el chauvinismo

que jamás ha tenido, para que este proyecto de ley tenga la importancia que otros países le han otorgado.

Finalmente, permítanme evocar una parábola africana, que dice: "Cuando dos rinocerontes pelean, el que pierde es la hierva".

Por las anteriores consideraciones, me permito proponer a esta Corporación:

Dése segundo debate al Proyecto de ley número 266 de 1996 Senado, "por medio del cual se aprueban la Convención para la protección de los bienes culturales en caso de conflicto armado", el "Reglamento para aplicación de la Convención", y el "Protocolo para la protección de los bienes culturales en caso de conflicto armado", firmado en la Haya el 14 de mayo de 1954.

De los señores Senadores, con la más alta consideración,

*Jaime Arizabaleta Calderón,*  
Senador Ponente.

\* \* \*

**PONENCIA PARA SEGUNDO DEBATE  
AL PROYECTO DE LEY NUMERO 284  
DE 1996 SENADO, 307 DE 1996 CAMARA**

*por la cual se modifican parcialmente  
las Leyes 142 y 143 de 1994.*

Cumplimos con el honroso encargo de rendir ponencia para segundo debate al Proyecto de ley número 284 de 1996 Senado, 307 de 1996 Cámara, *por la cual se modifican parcialmente las Leyes 142 y 143 de 1994*, presentado por el Gobierno Nacional, Ministerios de: Hacienda y Crédito Público, Minas y Energía, Desarrollo Económico y Comunicaciones, a consideración del Congreso, con mensaje de urgencia enviado por el señor Presidente de la República con oficio de fecha del 15 de mayo de 1996, el cual fue aprobado en sesiones conjuntas por las Comisiones Quintas y Sextas de las dos Corporaciones.

**EXPOSICION DE MOTIVOS**

El artículo 179 de la Ley 142 de 1994 ordena que el tránsito de legislación en tarifas debía hacerse en un plazo máximo de 24 meses contados a partir de la promulgación de la ley. La Ley fue promulgada el 11 de julio de 1994 y el plazo concedido vencerá el próximo 11 de julio de 1996.

Sin embargo, debido a una serie de circunstancias tales como la demora en terminar los procedimientos administrativos de señalamiento de fórmulas, los sorprendentes aumentos tarifarios que se debían dar especialmente en el sector eléctrico en un cortísimo período de dos años, con gravísimas consecuencias en el orden público y en el social: la falta de decisión por parte de la Comisión de Regulación de Energía y Gas -Creg- en precisar a través de su resoluciones el porcentaje correspondiente a la contribu-

ción de solidaridad dentro del rango establecido por la ley, y la imposibilidad del Gobierno en fijar dentro del Presupuesto General de la Nación partidas suficientes para el pago de los subsidios, hicieron imposible el tránsito de legislación en tarifas, subsidios y contribución de solidaridad.

En el caso de la ciudad de Santa Fe de Bogotá, pasar en sólo dos años de una tarifa de \$13 por Kw/h de consumo a \$47 en el sector residencial estrato 1, significa aumentar anualmente a la tarifa en términos reales el 130% del valor tarifario existente en julio de 1994. Pero lo que es aún más grave, como no se han presentado aumentos en razón al cambio de legislación desde el 11 de julio de 1994 hasta la fecha, para darle cumplimiento al artículo 179 de la Ley 142 de 1994 habría que aumentar antes de la fecha señalada, las tarifas hoy de \$15 a \$47, lo que representaría en términos reales un aumento a la tarifa del 213% sobre la existente o sea que se cobraría 3.13 veces lo que se cobra hoy.

Este ejemplo que ocurre en todos los estratos subsidiados y con menor incidencia en el resto de las regiones del país, muestra a los Ponentes la necesidad de ampliar el período de transición.

En el texto aprobado por las comisiones se adiciona un párrafo en el artículo primero y hace referencia a la ampliación al plazo concedido en el artículo 17 de la Ley 142 de 1994 a aquellas entidades descentralizadas, y demás empresas que se encuentran prestando los servicios a que se refiere la Ley 142 de 1994, y a la fecha de la aprobación de la presente ley aún no se han transformado en empresas de servicios públicos. Esto es necesario ya que el plazo concedido se vence el próximo 11 de julio del presente año.

También en el proyecto aprobado por las comisiones, y en su artículo segundo, se hace claridad sobre la necesidad de establecer con carácter nacional la contribución que pagan de acuerdo con las Leyes 142 y 143 de 1994 y la Ley 223 de 1995 los usuarios residenciales de los estratos 5 y 6, los usuarios comerciales e industriales, para suplir las necesidades de pago de subsidio en beneficio de los usuarios residenciales pertenecientes a los estratos I, II y III.

Este artículo define con claridad la obligatoriedad del pago de esa contribución para evitar que siga ocurriendo en el futuro lo que ha venido ocurriendo por parte de algunas empresas, sobre todo las no reguladas, que se han abstenido de pagar la contribución.

Los ponentes hemos revisado el proyecto aprobado por las comisiones, y consideramos necesario hacer algunas precisiones y es por

ello que sugerimos algunos cambios señalados con comentarios en el pliego de modificaciones que se adjunta.

Por las razones expuestas y en desarrollo del artículo 150 de la Constitución Nacional, nos permitimos solicitar a los honorables Senadores darle, con las modificaciones y adiciones que se le han hecho al articulado, segundo debate al Proyecto de ley número 284 de 1996 Senado, 307 de 1996 Cámara, "por la cual se modifican parcialmente las Leyes 142 y 143 de 1994".

De los Honorables Senadores,

*Salomón Náder Náder, José Luis Mendoza,  
Hugo Serrano Gómez, Samuel Moreno Rojas,*  
Senadores Ponentes.

**PLIEGO DE MODIFICACIONES**

**para Segundo Debate al Proyecto de ley número 284 de 1996 Senado, 307 de 1996 Cámara, por la cual se modifican parcialmente las Leyes 142 y 143 de 1994.**

Artículo primero. Se suprime el título del artículo primero.

En el inciso primero se modifica la palabra "metas" por la palabra "límites".

El artículo primero inciso primero quedará así:

Artículo 1º. *Tránsito de Legislación.* Las empresas de servicios públicos deberán alcanzar progresivamente los límites establecidos en las Leyes 142 y 143 de 1994 y la Ley 223 de 1995 en materia de factores de contribución, tarifas y subsidios en el plazo y con la celeridad que establezca antes del 30 de noviembre de 1996 la respectiva Comisión de regulación. En ningún caso, el período de transición podrá exceder los plazos que se señalan a continuación:

1. Para los servicios de energía eléctrica y de gas combustible hasta el 31 de diciembre del año 2000, y

2. Para los servicios de agua potable, saneamiento básico y telefonía pública básica conmutada hasta el 31 de diciembre del 2001.

Artículo segundo. Se amplía el plazo de hasta de un año por hasta de dieciocho (18) meses y se elimina el párrafo que pasa a ser el artículo tercero.

El artículo segundo quedará así:

Artículo 2º. Las entidades descentralizadas, y demás empresas que están prestando los servicios a los que se refiere la Ley 142 de 1994, se transformarán en empresas de servicios públicos de acuerdo con lo establecido en el artículo 17 de la Ley 142 de 1994, en un plazo hasta de dieciocho (18) meses a partir de la vigencia de la presente ley.

Artículo tercero. Nuevo y sustituye el párrafo del artículo segundo quedando así:

Artículo 3º. Cuando las entidades territoriales hayan estado prestando directamente un servicio público y no se hayan constituido en empresas de servicios públicos, según lo había establecido el artículo 182 de la Ley 142 de 1994, se les concede un plazo hasta de dieciocho (18) meses a partir de la aprobación de la presente ley, para que se conviertan en empresas de servicios públicos.

Artículo cuarto. Nuevo y se refiere a la ampliación del plazo establecido en el artículo 181 de la Ley 142 de 1994, quedando así:

Artículo 4º. Amplíase el plazo establecido en el artículo 181 de la Ley 142 de 1994, hasta por seis meses más.

Artículo quinto. Sustituye al artículo segundo del proyecto aprobado por las Comisiones, quedando así:

Artículo 5º. Las contribuciones que paguen los usuarios del servicio de energía eléctrica pertenecientes al sector residencial estratos 5 y 6, al sector comercial e industrial regulados y no regulados, los usuarios del servicio de gas combustible distribuido por red física pertenecientes al sector residencial estratos 5 y 6, al sector comercial, y al sector industrial incluyendo los grandes consumidores, y los usuarios de los servicios públicos de telefonía básica conmutada pertenecientes al sector residencial estratos 5 y 6 y a los sectores comercial e industrial, son de carácter nacional y su pago es obligatorio. Los valores serán facturados y recaudados por las empresas de energía eléctrica, de gas combustible distribuido por red física o de telefonía básica conmutada y serán utilizados por las empresas distribuidoras de energía, o de gas, o por las prestadoras del servicio público de telefonía básica conmutada, según sea el caso, que prestan su servicio en la misma zona territorial del usuario aportante, quienes los aplicarán para subsidiar el pago de los consumos de subsistencia de sus usuarios residenciales de los estratos I, II y III áreas urbanas y rurales.

Quedan excluidas del pago de la contribución, las entidades establecidas en el numeral 89.7 del artículo 89 de la Ley 142 de 1994.

Si después de aplicar la contribución correspondiente a los sectores de energía eléctrica y de gas combustible distribuido por red física, para el cubrimiento trimestral de la totalidad de los subsidios requeridos en la respectiva zona territorial, hubiere excedentes, éstos serán transferidos por las empresas distribuidoras de energía eléctrica o de gas combustible distribuido por red física, dentro de los cuarenta y cinco (45) días siguientes a su liquidación trimestral, al "Fondo de Solidaridad para Subsidios y

Redistribución de Ingresos" de la Nación (Ministerio de Minas y Energía), y su destinación se hará de conformidad con lo establecido en el numeral 89.3 del artículo 89 de la Ley 142 de 1994.

Si después de aplicar la contribución correspondiente al servicio de telefonía básica conmutada para el cubrimiento trimestral de la totalidad de los subsidios requeridos en la respectiva zona territorial hubiere excedentes, éstos serán transferidos por las empresas prestadoras del servicio de telefonía, dentro de los cuarenta y cinco (45) días siguientes a su liquidación trimestral, al "Fondo de Comunicaciones del Ministerio" de la Nación (Ministerio de Comunicaciones) el cual los destinará como inversión social al pago de los subsidios de los usuarios residenciales de estratos I, II y III, atendidos por empresas deficitarias prestadoras del servicio y para lo estatuido en el literal e) del numeral 74.3 del artículo 74 de la Ley 142 de 1994.

Artículo sexto transitorio: Nuevo y ordena al Gobierno Nacional para que la reglamentación inicial relacionada con la telefonía básica conmutada se expida antes del 31 de diciembre de 1996, quedando así:

Artículo 6º Transitorio: El Gobierno Nacional hará la reglamentación inicial en lo pertinente a las contribuciones y transferencias de la telefonía básica conmutada, antes del 31 de diciembre de 1996.

Artículo Séptimo. Sustituye al artículo tercero del proyecto aprobado por las Comisiones, quedando así:

Artículo 7º. La presente ley rige a partir de su promulgación y deroga el párrafo 2º del artículo 40 de la Ley 142 de 1994, el artículo 179 de la Ley 142 de 1994 y las demás que le sean contrarias, especialmente las normas pertinentes contenidas en las Leyes 142 y 143 de 1994.

De los honorables Senadores:

*Salomón Náder Náder, Hugo Serrano Gómez, José Luis Mendoza, Samuel Moreno Rojas,*  
Senadores Ponentes.

#### TEXTO DEFINITIVO

**al Proyecto de ley número 284 de 1996 Senado, 307 de 1996 Cámara, por la cual se modifican parcialmente las Leyes 142 y 143 de 1994.**

El Congreso de la República de Colombia,

DECRETA:

Artículo 1º. Tránsito de Legislación: Las empresas de servicios públicos deberán alcanzar progresivamente los límites establecidos en las Leyes 142 y 143 de 1994 y la Ley 223 de 1995 en materia de factores de contribución,

tarifas y subsidios en el plazo y con la celeridad que establezca antes del 30 de noviembre de 1996 la respectiva Comisión de regulación. En ningún caso, el período de transición podrá exceder los plazos que se señalan a continuación:

1. Para los servicios de energía eléctrica y de gas combustible hasta el 31 de diciembre del año 2000, y

2. Para los servicios de agua potable, saneamiento básico y telefonía pública básica conmutada hasta el 31 de diciembre del 2001.

Artículo 2º. Las entidades descentralizadas, y demás empresas que están prestando los servicios a los que se refiere la Ley 142 de 1994, se transformarán en empresas de servicios públicos de acuerdo con lo establecido en el artículo 17 de la Ley 142 de 1994, en un plazo hasta de dieciocho (18) meses a partir de la vigencia de la presente ley.

Artículo 3º. Cuando las entidades territoriales hayan estado prestando directamente un servicio público y no se hayan constituido en empresas de servicios públicos, según lo había establecido el artículo 182 de la Ley 142 de 1994, se les concede un plazo hasta de dieciocho (18) meses a partir de la aprobación de la presente ley, para que se conviertan en empresas de servicios públicos.

Artículo 4º. Amplíase el plazo establecido en el artículo 181 de la Ley 142 de 1994, hasta por seis meses más.

Artículo 5º. Las contribuciones que paguen los usuarios del servicio de energía eléctrica pertenecientes al sector residencial estratos 5 y 6, al sector comercial e industrial regulados y no regulados, los usuarios del servicio de gas combustible distribuido por red física pertenecientes al sector residencial estratos 5 y 6, al sector comercial, y al sector industrial incluyendo los grandes consumidores, y los usuarios de los servicios públicos de telefonía básica conmutada pertenecientes al sector residencial estratos 5 y 6 y a los sectores comercial e industrial, son de carácter nacional y su pago es obligatorio. Los valores serán facturados y recaudados por las empresas de energía eléctrica, de gas combustible distribuido por red física o de telefonía básica conmutada y serán utilizados por las empresas distribuidoras de energía, o de gas, o por las prestadoras del servicio público de telefonía básica conmutada, según sea el caso, que prestan su servicio en la misma zona territorial del usuario aportante, quienes los aplicarán para subsidiar el pago de los consumos de subsistencia de sus usuarios residenciales de los estratos I, II y III áreas urbanas y rurales.

Quedan excluidas del pago de la contribución, las entidades establecidas en el numeral 89.7 del artículo 89 de la Ley 142 de 1994.

Si después de aplicar la contribución correspondiente a los sectores de energía eléctrica y de gas combustible distribuido por red física, para el cubrimiento trimestral de la totalidad de los subsidios requeridos en la respectiva zona territorial, hubiere excedentes, éstos serán transferidos por las empresas distribuidoras de energía eléctrica o de gas combustible distribuido por red física, dentro de los cuarenta y cinco (45) días siguientes a su liquidación trimestral, al "Fondo de Solidaridad para Subsidios y Redistribución de Ingresos" de la Nación (Ministerio de Minas y Energía), y su destinación se hará de conformidad con lo establecido en el numeral 89.3 del artículo 89 de la Ley 142 de 1994.

Si después de aplicar la contribución correspondiente al servicio de telefonía básica conmutada para el cubrimiento trimestral de la totalidad de los subsidios requeridos en la respectiva zona territorial hubiere excedentes, éstos serán transferidos por las empresas prestadoras del servicio de telefonía, dentro de

los cuarenta y cinco (45) días siguientes a su liquidación trimestral, al "Fondo de Comunicaciones del Ministerio" de la Nación (Ministerio de Comunicaciones) el cual los destinará como inversión social al pago de los subsidios de los usuarios residenciales de estratos I, II y III, atendidos por empresas deficitarias prestadoras del servicio y para lo estatuido en el literal e) del numeral 74.3 del artículo 74 de la Ley 142 de 1994.

Artículo 6º Transitorio. El Gobierno Nacional hará la reglamentación inicial en lo pertinente a las contribuciones y transferencias de la telefonía básica conmutada, antes del 31 de diciembre de 1996.

Artículo 7º. La presente ley rige a partir de su promulgación y deroga el parágrafo 2º del artículo 40 de la Ley 142 de 1994, el artículo 179 de la Ley 142 de 1994 y las demás que le sean contrarias, especialmente las normas pertinentes contenidas en las Leyes 142 y 143 de 1994.

De los honorables Senadores:

*Salomón Náder Náder, Hugo Serrano Gómez, José Luis Mendoza, Samuel Moreno Rojas,*  
Senadores Ponentes.

**CONTENIDO**

Gaceta número 239-Martes 18 de junio de 1996

SENADO DE LA REPUBLICA

PONENCIAS

	Págs.
Ponencia para segundo debate y texto definitivo al Proyecto de ley número 56 de 1995 Senado, por la cual se adopta el estatuto nacional de transporte ..	1
Ponencia para segundo debate y texto definitivo al proyecto de ley número 191 de 1995 Senado, por la cual se crea el Colegio Veterinario y de Zootecnistas de Colombia .....	7
Ponencia para segundo debate y texto definitivo al Proyecto de ley número 074 de 1995 Cámara, 226 de 1996 Senado, por la cual se crea el Sistema Nacional de Bomberos de Colombia y se dictan otras disposiciones .....	8
Ponencia para segundo debate al Proyecto de ley número 266 de 1996 Senado, "por medio de la cual se aprueban la Convención para la protección de los bienes culturales en caso de conflicto armado", "el reglamento para aplicación de la convención", y el "Protocolo para la protección de los bienes culturales en caso de conflicto armado", firmado en la Haya el 14 de mayo de 1954 .....	13
Ponencia para segundo debate, pliego de modificaciones y texto definitivo al Proyecto de ley número 284 de 1996 Senado, 307 de 1996 Cámara, por la cual se modifican parcialmente las Leyes 142 y 143 de 1994 .....	14