



GACETA DEL CONGRESO

SENADO Y CAMARA

(Artículo 36, Ley 5a. de 1992)

IMPRENTA NACIONAL DE COLOMBIA - IVSTITIA ET LITTERAE

AÑO V - Nº 486

Santa Fe de Bogotá, D. C., viernes 1º de noviembre de 1996

EDICION DE 8 PAGINAS

DIRECTORES:

PEDRO PUMAREJO VEGA
SECRETARIO GENERAL DEL SENADO

DIEGO VIVAS TAFUR
SECRETARIO GENERAL DE LA CAMARA

RAMA LEGISLATIVA DEL PODER PUBLICO

SENADO DE LA REPUBLICA

TEXTOS DEFINITIVOS

**TEXTO DEFINITIVO APROBADO EN SESION PLENARIA
DEL SENADO EL DIA 30 DE OCTUBRE DE 1996,
AL PROYECTO DE LEY NUMERO 56 DE 1995 SENADO**
por la cual se adopta el estatuto nacional de transporte.

TITULO PRIMERO

DISPOSICIONES GENERALES PARA LOS MODOS DE TRANSPORTE

CAPITULO I

Objetivos

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

Artículo 2º. La seguridad, 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 garantizarles 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 II

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 como servicio público continuará bajo la dirección, regulación y control del Estado, sin perjuicio de que su prestación pueda ser encomendada a los particulares.

Artículo 5º. El carácter de servicio público especial bajo la regulación del Estado que la ley le otorga a la operación de las empresas de 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 propias de personas naturales o jurídicas o de empresas de cualquier índole. En tal caso los equipos de transporte deberán ser de propiedad del transportador o encontrarse bajo su responsabilidad en virtud de la vinculación del vehículo a la empresa transportadora y cumplir con la normatividad que establezca el Ministro de Transporte. En caso contrario la contratación del transporte deberá realizarse con empresas legalmente habilitadas en los términos del presente estatuto.

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 representados o agenciados por el incumplimiento de las obligaciones y las sanciones que le sean aplicables por parte del Ministerio de Transporte.

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

Artículo 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 la 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 III

Creación y funcionamiento de las empresas de transporte público

Artículo 9º. El servicio público de transporte al interior del país tiene un alcance racional 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. 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 11. 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 12. En desarrollo de lo establecido en el artículo anterior, para efectos de las condiciones sobre organización, deberán tenerse en cuenta, entre otros, la estructura establecida para la dirección y administración de la empresa, los sistemas de 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 13. 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 14. 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 aquélla, 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 15. 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 IV

De la prestación del servicio

Artículo 16. 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, según 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 17. 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 18. 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 19. 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 20. 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 21. 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 22. 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 23. En cualquier tiempo y por razones de emergencia o calamidad y por interés público, el Gobierno Nacional, los gobernadores o los alcaldes podrán adoptar las medidas indispensables para garantizar la continuidad y eficacia en la prestación del servicio público de transporte.

CAPITULO V

Equipos

Artículo 24. 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 25. 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 26. 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 27. 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 28. 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 VI

Servicios conexos al de transporte

Artículo 29. 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 30. 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 VII

Tarifas

Artículo 31. 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 32. 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 VIII

De la seguridad

Artículo 33. 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.

Parágrafo. Por razones de seguridad vial, el nuevo Código Nacional de Tránsito Terrestre deberá estipular, desarrollar y regular la obligación de la revisión técnica mecánica vehicular, y con tal objetivo adoptar una política nacional de centro de diagnóstico automotor.

Artículo 34. 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 35. 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 36. 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 37. 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, a través del Instituto de Seguros Sociales o de las EPS, autorizadas, los programas de medicina preventiva establecidos por el Ministerio de Transporte, con el objeto de garantizar la idoneidad mental y física operadores de los equipos prestatarios del servicio.

Las empresas de transporte público de pasajeros deberán desarrollar los programas de capacitación a través del SENA o de las entidades especializadas, autorizadas por el Ministerio de Transporte, a todos los operadores de los equipos destinados al servicio público de pasajeros, con el fin de garantizar la eficiencia y tecnificación de los operarios.

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

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

Artículo 39. 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 40. 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 41. 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 42. Antes de proceder al trámite correspondiente a la extinción de dominio o expropiación sobre las instalaciones, terre-

nos 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 43. 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 44. 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 45. 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 46. 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 47. El inciso 2º del artículo 5º de la Ley 105 de 1993 quedará así: El Consejo Consultivo de Transporte que será reglamentado por el Gobierno Nacional, estará integrado por el Ministro de Transporte, dos delegados del Presidente de la República, un delegado por el sector de transporte de carga, dos delegados por el sector de transporte urbano de pasajeros así: uno que represente al gremio de taxistas y otro que represente al gremio de los conductores de buses; uno por el sector de transporte de pasajeros por carretera, uno por el sector férreo, uno por el sector fluvial, un delegado por la Sociedad Colombiana de Ingenieros, un delegado por la Asociación Colombiana de Ingenieros de Transporte, A.C.I.T, un delegado por el transporte marítimo, un delegado por el transporte aéreo, un delegado de las escuelas de conducción, un delegado de los terminales de transporte, un delegado del sector del transporte de servicios especiales y turismo, y un representante del sindicato de los trabajadores del transporte.

CAPITULO IX

Sanciones y procedimientos

Artículo 48. 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 49. La amonestación será escrita y consistirá en la exigencia perentoria al sujeto para que adopte las medidas tendien-

tes a superar la alteración en la prestación del servicio que ha generado con su conducta.

Artículo 50. 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 51. La suspensión de licencias, registros, habilitaciones o permisos de operación, se establecerá por el término de tres meses y procederá en los siguientes casos:

- a) Cuando el sujeto haya sido multado, a lo menos tres veces, dentro del mismo año calendario en que se inicie la investigación que pudiese concluir con la adopción de la medida;
- b) Cuando dentro de la oportunidad señalada no se acrediten las condiciones exigidas para mejorar la seguridad en la prestación del servicio o en la actividad de que se trate.

Artículo 52. 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 concorra 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 aquel en que se inicie la investigación que pudiese concluir con la medida, se haya decretado la suspensión a lo menos en dos oportunidades;
- g) En todos los demás casos en que se considere, motivadamente, que la infracción 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 53. 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 compe-

tente, caso en el cual se ordenará la cancelación de la matrícula o registro correspondiente;

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

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

d) Por orden de autoridad judicial;

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

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

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

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

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

Artículo 54. 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 55. 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 56. 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 X

Transporte internacional y fronterizo

Artículo 57. 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 58. 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 59. 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 II
DISPOSICIONES ESPECIALES
CAPITULO I

Transporte terrestre automotor

Artículo 60. 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 61. 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 62. 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 63. Teniendo en cuenta su pertenencia al Sistema Nacional del Transporte, las decisiones adoptadas por las autoridades locales en materia de transporte terrestre automotor mediante actos administrativos de carácter particular y concreto, podrán revocarse de oficio por el Ministerio de Transporte sin el consentimiento del respectivo titular, de conformidad con las causales señaladas en el Código Contencioso Administrativo.

Artículo 64. 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 65. 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 66. 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 67. 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 68. El Gobierno Nacional expedirá los reglamentos correspondientes, a efecto de armonizar las relaciones equitativas entre los distintos elementos que intervienen en la contratación y prestación del servicio público de transporte, con criterios que impidan la competencia desleal y promuevan la racionalización del mercado de transporte.

Artículo 69. Las autoridades competentes en cada uno de los modos terrestres podrán ordenar la regulación del ingreso de vehículos por incremento al servicio público.

Artículo 70. Créase el Sistema Único de Identificación Vehicular como mecanismo de registro para garantizar la exactitud de la identificación de los vehículos automotores terrestres, y dar seguridad a las negociaciones que se realicen sobre ellas. La administración de este servicio se realizará en la forma que determine el Gobierno Nacional.

CAPITULO II
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 Aeronáutico

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, por 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 aquéllos 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 III

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.

Artículo 75. El sistema portuario se regirá por las normas que regulan su operación, especialmente las contenidas en la Ley 1º de 1991 y demás normas concordantes.

Artículo 76. Estarán sometidos al control, vigilancia y jurisdicción de la Superintendencia General de Puertos como autoridad portuaria:

- Los puertos y terminales fluviales que ejerzan actividad portuaria de comercio exterior.

- Puertos turísticos y clubes náuticos.

CAPITULO IV

Transporte fluvial

Artículo 77. 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 78. 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, sin perjuicio de las competencias establecidas en el Decreto 951 de 1990.

Artículo 79. Corresponde al Gobierno Nacional a través del Ministerio de Transporte, el control de las embarcaciones fluviales de bandera nacional que navegen en ríos fronterizos cuyos puertos de zarpe y destino sean colombianos.

Artículo 80. El Gobierno Nacional a través del Ministerio de Transporte controlarán el funcionamiento de los astilleros y los talleres fluviales.

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

Artículo 81. El Gobierno Nacional a través del Ministerio de Transporte ejercerá el control y la vigilancia sobre los puertos y muelles de interés nacional.

CAPITULO V

Transporte ferroviario

Artículo 82. La infraestructura férrea podrá ser concesionada en los términos de las normas vigentes y el concesionario tendrá bajo su responsabilidad efectuar la rehabilitación, mantenimiento, conservación, control y operación de la vía.

Artículo 83. Los entes territoriales y las empresas que desean prestar el servicio de transporte ferroviario podrán acceder a la red ferroviaria nacional, previo cumplimiento de los requisitos que determine el respectivo reglamento y en los términos que fije el contrato de concesión, cuando se trate de vías concesionadas.

Artículo 84. Los entes territoriales colindantes en áreas metropolitanas o de cercanías y las empresas habilitadas que deseen hacerlo, podrán solicitar autorización para prestar el servicio público de transporte de personas o cosas dentro de sus respectivas jurisdicciones. Deberán tenerse en cuenta los términos del contrato de concesión, cuando se trate de vías concesionadas.

Artículo 85. El Gobierno permitirá y facilitará la importación de los equipos y suministros en general que sean necesarios para prestar y modernizar el transporte ferroviario.

CAPITULO VI

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

Artículo 86. 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 presten 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 concejos.

Artículo 87. Para la fijación y cobro de las tasas anteriormente mencionadas se seguirán los métodos y sistemas que se prevén en los siguientes artículos.

Artículo 88. 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 89. 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 aceptadas 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 90. 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 91. 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 o 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 III

DISPOSICIONES FINALES

CAPITULO I

Normas de Transición

Artículo 92. 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 93. 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 94. 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 95. Los vehículos de uso particular, como prueba de que han cumplido con el pago de impuesto de timbre y rodamiento, deberán adherir en sitio visible del mismo "El certificado de paz y salvo de timbre y rodamiento", la cual será suministrado por las autoridades de tránsito, cada año, en el momento de la cancelación de dichos impuestos.

Parágrafo. El Gobierno Nacional por medio del Ministerio de Transporte adoptará la reglamentación para la vigencia del presente artículo.

Artículo 96. 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.

SENADO DE LA REPUBLICA

SECRETARIA GENERAL

Tramitación de Leyes

Santa Fe de Bogotá, D. C., a 30 de octubre de 1996.

En sesión plenaria de la fecha se aprobó con modificaciones y adiciones el Proyecto de ley número 56 de 1995 Senado, *por la cual se adopta el estatuto nacional de transporte.*

Lo anterior con el fin de que el citado siga su curso legal reglamentario en la honorable Cámara de Representantes y de esta manera damos cumplimiento a lo establecido en el artículo 182 de la Ley 5ª de 1992.

Cordialmente,

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