

REPUBLICA DE COLOMBIA



GACETA DEL CONGRESO

SENADO Y CAMARA

(Artículo 36, Ley 5a. de 1992)

IMPRESA NACIONAL DE COLOMBIA - IVSTITIA ET LITTERAE

AÑO V - Nº 571

Santa Fe de Bogotá, D. C., viernes 6 de diciembre 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

CAMARA DE REPRESENTANTES

PONENCIAS

PONENCIA PARA PRIMER DEBATE AL PROYECTO DE LEY ESTATUTARIA NUMERO 080 DE 1996 CAMARA

por la cual se reglamenta la adecuada y efectiva participación de la mujer en los niveles decisorios de las diferentes ramas y órganos del Poder Público, de conformidad con los artículos 13, 40 y 43 de la Constitución Nacional, y se dictan otras disposiciones.

Doctor

Joaquín José Vives Pérez

Presidente

Comisión Primera Constitucional Permanente.

Distinguidos miembros de esta Comisión.

Por designación del Presidente de la Comisión Primera, rendimos ponencia para primer debate del Proyecto de ley estatutaria número 080 de 1996 Cámara, "por la cual se reglamenta la adecuada y efectiva participación de la mujer en los niveles decisorios de las diferentes ramas y órganos del poder público, de conformidad con los artículos 13, 40 y 43 de la Constitución Nacional, y se dictan otras disposiciones".

1. Participación sociopolítica de la mujer colombiana

Colombia ha pretendido ser un ejemplo de democracia, sin embargo, lo desmiente la tardía participación de las mujeres en la actividad política, siempre dependiente de las decisiones de los hombres.

No obstante, numerosas mujeres participaron a comienzos del siglo XIX en la formación del ideario independentista, como Manuela Sáenz de Santamaría con su círculo literario "El buen gusto". Así mismo, sobresalió durante las guerras de la Independencia, Policarpa Salabarrieta, audaz espía de las fuerzas patriotas: fue ejecutada en 1817 en la plaza principal de Bogotá, transformándose en un símbolo de patriotismo y resistencia. Muchas sufrieron exilio, ejecuciones, cárcel, prohibiciones y trabajos forzados. Esta participación en los procesos políticos de la época con todo, no se tradujo en cambios importantes en su rol o posición en la sociedad.

En 1932, se concretó el reconocimiento de los derechos patrimoniales de la mujer casada: mediante la lucha pionera de un grupo de mujeres, se produjo una conmoción porque los sectores conservadores temían "el desquiciamiento de la familia y del propio Estado". En 1933, lograron el ingreso a la universidad, aunque en 1936, la Universidad de Nariño fue excomulgada por aceptar mujeres en sus aulas. El debate parlamentario sobre su ciudadanía duró desde 1933 hasta 1954, y en los años cuarenta se argumentaba que despertaría la ambición femenina y la sacaría de la casa, rompiendo "la paz del hogar y abriendo puertas que naturalmente serán fuente de disgustos".

En 1954, obtuvieron el derecho a elegir y a ser elegidas, ejerciéndolo por primera vez en el plebiscito de 1957. Las mujeres estuvieron sometidas a la potestad marital, y obligadas a llevar el apellido del cónyuge hasta 1974. En el proceso político colombiano, entre 1957 y 1974, gobernó el Frente Nacional, resultado de un acuerdo entre los partidos liberal y conservador, para poner fin a la virtual guerra civil que se arrastraba desde 1948, dejando más de 200.000 muertos. A partir del plebiscito de 1957, tras el derrocamiento del General Rojas Pinilla, gobernaron alternadamente cada cuatro años y compartieron paritariamente los cargos de representación y de la administración pública. Este acuerdo implicó la reducción del espacio político sólo a esos partidos y la instalación de gobiernos cargados de compromisos que no dieron mayor cabida a la participación femenina. A ello se sumó una profunda apatía política, expresada en elevados niveles de abstención —siempre superior al 50% de los electores potenciales— y la creación de un número creciente de grupos políticos-militares que, desde los años 60, afectan duramente la vida nacional.

En julio de 1991 entró en vigencia la nueva Constitución Política, redactada por una Asamblea Nacional Constituyente, compuesta por setenta delegatarios, entre ellos cuatro mujeres. Pese a la menguada participación femenina, la Constitución establece la igualdad de derechos y obligaciones de hombres y mujeres en todos los ámbitos de la vida nacional, y prohíbe expresamente cualquier clase de discriminación contra la mujer.

2. Derechos políticos y garantías constitucionales

2.1 Igualdad. Todas las personas nacen libres e iguales ante la ley y gozan de los mismos derechos, libertades y oportunidades, sin discriminación por razones de sexo u tras (artículo 13).

Se consagra en este artículo los dos pilares centrales del régimen democrático: libertad e igualdad.

Al Estado se le asigna la función de promoción y protección de aquellas personas o grupos de éstas que por variadas razones se encuentran en condiciones de inferioridad para alcanzar los valores de libertad e igualdad.

2.2. Derecho a acceder al desempeño de funciones y cargos públicos. El artículo 40 de la C.N.: "Todo ciudadano tiene derecho a participar en la conformación, ejercicio y control del poder político. Para hacer efectivo este derecho puede:

Numeral 7. Acceder al desempeño de funciones y cargos públicos.

Inciso segundo. Las autoridades garantizarán la adecuada y efectiva participación de la mujer en los niveles decisorios de la administración pública".

La Constitución establece que las autoridades deberán garantizar la adecuada y efectiva participación de la mujer en los niveles decisorios de la administración pública. Para que esta disposición positiva surta efecto, deberán dictarse las leyes y reglamentos correspondientes.

2.3. La mujer y el hombre tienen iguales derechos y oportunidades. La mujer no puede ser sometida a ningún tipo de discriminación (artículo 43 de la Constitución).

En 1991, se creó el Comité de Coordinación y Control en contra de la discriminación, para aplicar las normas de la Convención de Naciones Unidas contra la discriminación de la mujer y para adecuar a ellas la legislación nacional.

En la actualidad está en marcha la transición hacia una nueva institucionalidad democrática, participativa y pluralista.

3. Espacios participativos de la mujer colombiana

3.1. Frente al Poder Ejecutivo

En la historia republicana, ninguna colombiana ha ocupado la Presidencia, y en 1954, por primera vez, una mujer obtuvo una cartera ministerial —la de Comunicaciones—, cuando aún no era ejercido el sufragio femenino.

El Presidente Belisario Betancur (1982-1986), acogió las propuestas del Comité Femenino del Nuevo Liberalismo: nombró dos Ministras, doce Viceministras y un buen número de mujeres ocupó cargos de primera línea en la dirección del Poder Ejecutivo. Su presencia se tradujo en importantes políticas, como la participación y capacitación de la mujer campesina e indígena.

En el período de César Gaviria, el porcentaje de mujeres en cargos de Ministro y Viceministro fue solo del 7.1%, mientras los gobernadores de departamento, elegidos democráticamente por primera vez en 1991, alcanzan al 3.8%. El presente gobierno cuenta con cuatro ministras: en Relaciones Exteriores, Educación, Salud y Agricultura.

Desde 1988, los alcaldes son elegidos por voto popular. Para ese primer período, de 200 mujeres postuladas, resultaron electas 58, dos de ellas como alcaldesas de municipios de más de 50.000 habitantes. En las elecciones de 1990, aumentó el número a 65, cifra que representó el 6.4% de todos los alcaldes destacándose el Departamento del Atlántico, con un 30.4% de alcaldesas en sus municipios.

En 1992, las alcaldesas representan el 5.6% del total y la mayor presencia de mujeres se dio en los Departamentos del Quindío (58.3%) y Chocó (18.8%), mientras Atlántico no eligió a ninguna. Por otra parte, en ningún municipio de 13 de las divisiones administrativas del país fue elegida una mujer para alcaldesa. Entre las elegidas, una pertenece a la Asociación de Mujeres Campesinas e Indígenas del Caquetá.

3.2. Frente al Poder Legislativo

En el Senado, históricamente han habido muy pocas mujeres. Para el período Constitucional 1994-1998, la representación femenina en el Senado de la República es de siete mujeres.

En la Cámara de Representantes, la participación femenina ha sido mayor, alcanzando para 1994 20 curules.

En las Asambleas Departamentales, cuyos diputados son elegidos por tres años de acuerdo con la nueva Constitución, la participación femenina también es baja, pero mayor que en el Congreso.

Desde que las mujeres tienen derecho a voto, su presencia en dichas Asambleas ha oscilado entre un 5.6% y un 12.6% de los cargos, correspondiendo el mayor porcentaje al período legislativo de 1974. Actualmente hay 53 diputadas entre 501 cargos.

En los Concejos Municipales, cuyos concejales también son elegidos cada tres años desde 1991, la presencia femenina nunca ha superado el 10%. En esa oportunidad, la Asociación Nacional de Mujeres Campesinas e Indígenas de Colombia (Anmucic), logró presentar un grupo de candidatas campesinas, las que fueron elegidas concejales en su mayoría.

3.3 Frente al poder judicial

De acuerdo a la Constitución de 1991, el poder judicial está integrado a nivel nacional por la Corte Constitucional, la Corte Suprema de Justicia, el Consejo de Estado y el Consejo Superior de la Judicatura. Aquí la situación es aún más preocupante; en la Corte Suprema de Justicia hay en total veinte Magistrados y ninguna mujer; en la Corte Constitucional hay nueve Magistrados y ninguna mujer; en el Consejo de Estado sólo hay cuatro mujeres entre veintiséis consejeros; en el Consejo Superior de la Judicatura entre trece Magistrados sólo tres son mujeres.

Tradicionalmente, la participación de la mujer ha sido más alta en las magistraturas auxiliares: En 1988 era de 18.5% en la Corte Suprema y un 33.3% en el Consejo de Estado.

En los juzgados civiles, de familia y laborales, su participación como jueza es muy superior: 81% en los juzgados de familia; 40.6% en los juzgados civiles y 25% en los juzgados laborales. Es decir, se repite la situación en que a mayor jerarquía, menor número de mujeres.

3.4. Frente a los órganos de control

La Procuraduría General de la Nación, la Defensoría del Pueblo y la Contraloría General de la República son ejercidas actualmente por hombres.

Reglamentación de la adecuada participación de la mujer en los niveles decisorios de las diferentes ramas y órganos del Poder Público

Requerimos una reforma democrática que construya los derechos humanos particulares de las mujeres. Que conduzca, también, a la democracia genérica: "entendida como pacto y funcionamiento de una sociedad y una cultura organizadas a partir de las diferencias paritarias entre mujeres y hombres. Que asegure identidades genéricas plenas y libres..."¹.

¹ Lagardé, Marcela. La democracia, las mujeres y los derechos políticos. La Sociedad Civil y la defensa de los derechos políticos.

4. Antecedentes del proyecto

Preocupada por la necesidad de que la mujer colombiana tenga un verdadero espacio participativo, a través del efectivo cumplimiento de las disposiciones constitucionales que así lo ordenan, la honorable Representante Viviane Morales Hoyos presenta por cuarta vez consecutiva este proyecto de ley:

– El 23 de septiembre de 1993, fue presentado por primera vez, radicado como Proyecto de ley número 90 de 1993. La ponencia fue favorable pero no alcanzó a obtener trámite en una sola legislatura.

– El 9 de agosto de 1994, fue presentado por segunda vez, quedando radicado bajo el número 033 de 1994. En esa oportunidad, al igual que ahora, fue designada la doctora Yolima Espinosa Vera como coordinadora de ponentes; con algunas modificaciones, fue presentada ponencia favorable para primer debate, la cual fue publicada en la Gaceta 197 del 10 de noviembre de 1994.

El informe de ponencia fue aprobado, sin ninguna modificación, por la Comisión Primera de la Cámara en la sesión del 20 de abril de 1995. El proyecto no alcanzó a hacer trámite en la correspondiente legislatura.

– El 20 de julio de 1995 se presentó por tercera vez, quedando radicado bajo el número 006 de 1995 y recibiendo ponencia favorable, la cual no fue sometida a estudio en la Comisión Primera.

Por las razones expuestas, por la necesidad sentida de que la mujer tenga un efectivo espacio en el cual se le garantice una adecuada y efectiva participación; nos motiva a presentar ponencia favorable, sin ninguna modificación al texto del Proyecto 080 de 1996, teniéndose en cuenta que la iniciativa en esta oportunidad recoge las sugerencias presentadas por quienes le habían rendido ponencia anteriormente.

Proposición

Respetuosamente solicitamos a la honorable Comisión Primera de la Cámara de Representantes darle primer debate al Proyecto de ley estatutaria número 080 de 1996 Cámara, “por la cual se reglamenta la adecuada y efectiva participación de la mujer en los niveles decisorios de las diferentes ramas y órganos del poder público, de conformidad con los artículos 13, 40 y 43 de la Constitución Nacional, y se dictan otras disposiciones”, por razones anteriormente expuestas.

Yolima Espinosa Vera,
Representante a la Cámara
Jurisdicción del Valle del Cauca.

Jesús Angel Carrizosa F.,
Representante a la Cámara
Jurisdicción de Santander.

TEXTO DEFINITIVO DE PONENCIA PARA PRIMER DEBATE
Proyecto de ley estatutaria número 080 de 1996 Cámara, por la cual se reglamenta la adecuada y efectiva participación de la mujer en los niveles decisorios de las diferentes ramas y órganos del poder público, de conformidad con los artículos 13, 40 y 43 de la Constitución Nacional, y se dictan otras disposiciones.

El Congreso de Colombia,

DECRETA:

Artículo 1º. *Finalidad.* La presente ley crea los mecanismos para que las autoridades, en cumplimiento de los mandatos constitucionales, le den a la mujer la adecuada y efectiva participación a que tiene derecho en todos los niveles de las ramas y demás órganos del poder público, incluidas las entidades a que se refiere el inciso final del artículo 115 de la Constitución Política de Colombia, y además promuevan esa participación en las instancias de decisión de la sociedad civil.

Artículo 2º. *Concepto de máximo nivel decisorio.* Para los efectos de esta ley, entiéndase como “máximo nivel decisorio”, el que corresponde a quienes ejercen los cargos de mayor jerarquía en las entidades de las tres ramas y órganos del poder público, en los niveles nacional, departamental, regional, provincial, distrital y municipal.

Artículo 3º. *Concepto de otros niveles decisorios.* Entiéndase para los efectos de esta ley, por “otros niveles decisorios” los que corresponden a cargos de libre nombramiento y remoción, de la rama ejecutiva, del personal administrativo de la rama legislativa, y de los demás órganos del poder público, diferentes a los contemplados en el artículo anterior, y que tengan atribuciones de dirección y mando en la formulación, planeación, coordinación, ejecución y control de las acciones y políticas del Estado, en los niveles nacional, departamental, regional, provincial, distrital y municipal, incluidos los cargos de libre nombramiento y remoción de la rama judicial.

Artículo 4º. *Participación efectiva de la mujer.* La participación adecuada de la mujer en los niveles del poder público definidos en los artículos 2º y 3º de la presente ley, se hará efectiva aplicando por parte de las autoridades nominadoras las siguientes reglas:

a) A partir del primero (1º) de enero de 1998, mínimo el treinta por ciento (30%) de los cargos de máximo nivel decisorio, de que trata el artículo 2º, serán desempeñados por mujeres;

b) A partir del primero (1º) de enero de 1998, mínimo el treinta por ciento (30%) de los cargos de otros niveles decisorios de que trata el artículo 3º, serán desempeñados por mujeres.

Parágrafo. El incumplimiento de lo ordenado en este artículo constituye causal de mala conducta, que será sancionada con suspensión hasta de treinta (30) días en el ejercicio del cargo, y con la destitución del mismo, en caso de persistir en la conducta, de conformidad con el régimen disciplinario vigente.

Artículo 5º. *Excepción.* Lo dispuesto en el artículo anterior no se aplica a los cargos pertenecientes a la carrera administrativa, judicial u otras carreras especiales, en las que el ingreso, permanencia, ascenso, se basan exclusivamente en el mérito, sin perjuicio de lo establecido al respecto en el artículo 7º de esta ley.

Tampoco se aplica a la provisión de los cargos de elección y a los que se proveen por el sistema de ternas o listas, los cuales se gobiernan de acuerdo al artículo 6º de esta ley.

Artículo 6º. *Nombramiento por sistema de ternas y listas.* Para el nombramiento en los cargos que deban proveerse por el sistema de ternas, se deberá incluir en su integración, por lo menos, el nombre de una mujer.

Para la designación en los cargos que deban proveerse por el sistema de listas, quien las elabore incluirá hombres y mujeres en igual proporción, y quien haga la elección preferirá obligatoriamente en el nombramiento a las mujeres, hasta alcanzar los porcentajes establecidos en el artículo 4º de esta ley.

Artículo 7º. *Participación en los procesos de selección.* En los casos de ingreso y ascenso en la carrera administrativa o en cualquiera de los sistemas especiales de carrera de la administración pública, en los que la selección se realice mediante concurso de méritos y calificación de pruebas, será obligatoria la participación de hombres y mujeres en igual proporción, como integrantes de las autoridades encargadas de efectuar la calificación.

Para establecer la paridad, se nombrarán calificadores temporales o *ad hoc*, si fuere necesario.

Parágrafo. El incumplimiento de lo ordenado en el presente artículo, será sancionado en los términos previstos en el parágrafo único del artículo 4º de la presente ley.

Artículo 8º. *Información sobre oportunidades de trabajo.* El Departamento Administrativo de la Función Pública, enviará a las instituciones de educación superior información sobre los cargos a proveer en la administración pública y los requisitos exigidos para desempeñarlos.

Periódicamente deberá actualizar esta información, de acuerdo con las oportunidades de vinculación que se vayan presentando.

Parágrafo. El incumplimiento de esta disposición será causal de mala conducta, sancionada con la destitución del cargo o la pérdida del empleo, de acuerdo al régimen disciplinario vigente.

Artículo 9º. *Promoción de la participación femenina en el sector privado.* La Presidencia de la República, el Ministerio de Educación, los gobernadores, alcaldes y demás autoridades del orden nacional, departamental, regional, provincial, municipal y distrital, desarrollarán medidas tendientes a promover la participación de las mujeres en todas las instancias de decisión de la sociedad civil.

Artículo 10. *Elaboración y aprobación del Plan Nacional de Promoción y Estímulo a la Mujer.* Como complemento de lo dispuesto en la presente ley, la Presidencia de la República, con la participación de las organizaciones no gubernamentales especializadas en la promoción de la mujer y una comisión de dos Senadores y dos Representantes mujeres, dentro de un término no mayor de seis (6) meses, contados a partir de la vigencia de la presente ley, diseñará las estrategias, programas y proyectos que constituyen el plan para promover y estimular el desarrollo integral de la mujer, como miembro fundamental de la sociedad, apropiando en el presupuesto nacional los recursos necesarios para la ejecución del mismo.

Artículo 11. *Instrumentos básicos del Plan Nacional de Promoción y Estímulo a la Mujer.* El plan deberá contener como instrumentos básicos, de carácter obligatorio, para alcanzar los objetivos mencionados, los siguientes:

- a) Educación a los colombianos en la igualdad de sexos y promoción de los valores de la mujer;
- b) Acciones positivas orientadas a la comprensión y superación de los obstáculos que dificultan la participación de la mujer en los niveles de decisión del sector privado;
- c) Capacitación especializada a la mujer en el desarrollo del liderazgo, con responsabilidad social y dimensión del género;
- d) Disposición de canales efectivos de asistencia técnica;
- e) Divulgación permanente de los derechos de la mujer, mecanismos de protección e instrumentos adecuados para hacerlos efectivos.

Parágrafo. Para el desarrollo de los instrumentos contemplados en los literales a) y e), el plan deberá adoptar medidas orientadas a mejorar la calidad de la educación, mediante contenidos y prácticas no sexistas, que promuevan la formación de hombres y mujeres para compartir tareas de hogar y crianza; así mismo eliminarán los textos escolares con contenidos discriminatorios y se dará especial atención a los programas de alfabetización dirigidos a la población femenina.

Artículo 12. *Planes regionales de promoción y estímulo a la mujer.* Los gobernadores y alcaldes prepararán planes departamentales, municipales y distritales de promoción y estímulo a la mujer, que deberán ser presentados ante la corporación administrativa de elección popular correspondiente, a fin de obtener su aprobación.

Estos planes se regirán en su formalicen, adopción, desarrollo y cómputo de plazos, por las disposiciones de la presente ley.

Artículo 13. *Informe de evaluación y cumplimiento.* Con el fin de evaluar el cumplimiento del Plan Nacional de Promoción y Estímulo a la Mujer, el Consejo Superior de la Judicatura, el Departamento Administrativo de la Función Pública y la Dirección Administrativa del Congreso de la República presentarán al Congreso, al Procurador General de la Nación, antes del 31 de diciembre de cada año, un informe sobre la provisión de cargos, el porcentaje de participación de las mujeres en cada rama y órgano de la administración pública.

Artículo 14. *Representación en el exterior.* El gobierno y el Congreso de la República, deberán incluir mujeres en las delegaciones colombianas que, en comisiones oficiales, atiendan conferencias diplomáticas, reuniones, foros internacionales, comités de expertos y eventos de naturaleza similar.

Así mismo, asegurarán la participación de mujeres en los cursos y seminarios de capacitación que se ofrezcan en el exterior a los servidores públicos colombianos, en las diferentes áreas.

Parágrafo. El incumplimiento de esta disposición será causal de mala conducta.

Artículo 15. *Participación de la mujer en los partidos y movimientos políticos.* El gobierno deberá establecer y promover mecanismos que motiven a los partidos y movimientos políticos a incrementar la participación de la mujer en la conformación y desarrollo de sus actividades. Entre otros, se ocupará de los dirigidos a estimular una mayor afiliación de mujeres, su inclusión de éstas en sus comités y órganos directivos, la presencia femenina en las listas de candidatos a las diferentes corporaciones o dignidades de elección popular, en proporciones con posibilidad de resultar elegidas, y la fijación de porcentajes mínimos de cargos que, en representación de determinado partido o movimiento político, deban ser ocupados por mujeres.

Artículo 16. *Apoyo a la mujer campesina.* El gobierno, a través del Ministerio de Agricultura, fortalecerá las políticas de apoyo a la mujer que trabaja en las zonas rurales, promoviendo su participación directa en juntas, comités y otros órganos con funciones de planeación, desarrollo y toma de decisiones.

Igualmente facilitará a la mujer el acceso a la propiedad de la tierra rural, para este efecto, cuando el Estado adjudique tierras, dentro del plan de reforma agraria, los títulos deberán expedirse a nombre de ambos cónyuges o compañeros permanentes cuya unión haya perdurado por lo menos dos años.

Así mismo, realizará cursos de capacitación agraria para la mujer campesina, con el objetivo de lograr mayores niveles de participación.

Artículo 17. *Igualdad de remuneración.* El gobierno, el Ministerio de Trabajo, el Departamento Administrativo de la Función Pública y demás autoridades, vigilarán el cumplimiento de la legislación que establece igualdad de condiciones laborales, con especial cuidado a que se haga efectivo el principio de igual remuneración para trabajo igual.

Artículo 18. *Apoyo a organizaciones no gubernamentales.* El gobierno promoverá y fortalecerá las entidades no gubernamentales con trayectoria en el trabajo, por los derechos y promoción de la mujer.

Artículo 19. *Vigilancia y cumplimiento de esta ley.* El Procurador General de la Nación y el Defensor del Pueblo, velarán por el estricto cumplimiento de esta ley.

Artículo 20. *Vigencia.* Esta Ley rige a partir de la fecha de su promulgación.

De los honorables Representantes,

Yolima Espinosa Vera, Representante a la Cámara Coordinadora de ponentes.

Jesús Angel Carrizosa, Representante a la Cámara.

* * *

PONENCIA PARA PRIMER DEBATE AL PROYECTO DE LEY NUMERO 182 DE 1996 CÁMARA 1996

por medio de la cual se autoriza la emisión de la estampilla Universidad de Caldas –Universidad Nacional– Sede Manizales hacia el tercer milenio para el desarrollo investigativo y académico de la región.

Honorable Representante

RAFAEL GUZMAN NAVARRO

Presidente

Comisión Tercera Constitucional Permanente

Cámara de Representantes

Santa Fe de Bogotá, D. C.

Por honrosa designación que de nosotros hiciera su señoría, previo examen del texto normativo y de su exposición de motivos, procedemos a rendir ponencia para primer debate, con respecto al Proyecto de ley número 182 Cámara, 1996, "por medio de la cual se autoriza la emisión de la estampilla Universidad de Caldas – Universidad Nacional– Sede Manizales hacia el tercer milenio para el desarrollo investigativo y académico de la región" propuesta legislativa sometida a consideración ante el Congreso de la República por los honorables Senadores y Representantes, así:

Senadores: Luis Alfonso Hoyos, Luis Emilio Sierra, Luis Guillermo Giraldo Hurtado.

Representantes: Arturo Yepes Alzate, Fernando Hernández Valencia, Luis Gonzalo Marín Correa, Carlos Alberto Parra Cifuentes.

I. Antecedentes

1.1 La "Estampilla", especie venal, ha constituido una vía expedita, cómoda y de captación en la fuente, para los ingresos corrientes indirectos del Estado, en cualquiera de sus derivadas manifestaciones: entes territoriales, artículo 286 de la Constitución Nacional. Los departamentos, los distritos, los municipios y los territorios indígenas, y sin desarrollo legal aún, en un futuro, se podrían incluir las regiones y provincias que los términos de la Constitución le permita al Congreso conformar.

1.2 El Estado colombiano, ha utilizado la estampilla tradicionalmente para obtener recursos. Instancia de ingresos que en la práctica significa encauzar de los mismos fondos de la Nación, leves porcentajes con destino exclusivo que ha sido preestablecido en la ley. De esta manera, muchas obras regionales de carácter social, –salud, educación, fomento, inversión en infraestructura– han logrado realizarse.

1.3 Al expedirse la Constitución de 1991, de manera paralela, las nuevas instituciones, significaron un aumento de la estructura gubernamental, hecho episódico significativo de mayor gasto fiscal. Con este proyecto se pretende soliviarle la carga a la Nación, en relación con las obras de infraestructura que el gasto social –Capítulo Educación Superior, le significa al erario nacional.

1.4 El poder para "crear" impuestos, como lo ordena la Carta en sus artículos 300, numeral 4º; 313, numeral 4º y 338; y por vía

doctrinaria y jurisprudencial de la Corte Constitucional, exclusivamente se reservó al Congreso de la República. Desde allí, delegar del desarrollo legal a las Asambleas y a los Concejos, para que establezcan mediante ordenanzas y acuerdos, respectivamente los tributos racionales y oportunos en sus jurisdicciones, ayudando de esta manera, al alivio fiscal ante la avalancha de demandas para abrir programas de inversiones necesarias a los organismos que a la vez forman los brazos o ramales de la función social del Estado.

1.5 *Las universidades.* Al tenor de la Ley 30 del 29 de diciembre de 1992 "por la cual se organiza el servicio público de la Educación Superior" adquieren la llamada "autonomía universitaria".

Y obtienen potestad legal y autodeterminación en estas instituciones. Se les autoriza arbitrar y aplicar sus recursos para el cumplimiento de su misión social y de su función institucional.

1.5.1 *La Universidad de Caldas.* Creada mediante Ordenanza 06 del 24 de mayo de 1943. Por la Ley 34 de 1967 se le da carácter de establecimiento público de Educación Superior, adscrita al Ministerio de Educación y mediante la Ley 30 de 1992, adquiere categoría de ente autónomo vinculado al Ministerio citado.

No sobra pensamos, citar a guisa de referencia, que el proyecto de ordenanza para su creación, estuvo avalado por los doctores Otto Morales Benítez, Ramón Marín Vargas, Ramón Londoño Peláez.

Inicia actividades en febrero de 1950 con las Facultades de Agronomía y Veterinaria.

La modernización curricular, que el avance de la tecnología impone a la vida moderna, requiere de la creación de condiciones óptimas, en lo posible, para un mejor aprendizaje, incluyendo salas especiales para instalación de redes de información, construcciones físicas, dotación científica y tecnológica.

1.5.2 *Universidad Nacional –Sede Manizales–.* Sigue de manera general los objetivos, metas, misiones de la Universidad Nacional –Alma Máter– Santa Fe de Bogotá, D. C., y específicamente, reúne un alto porcentaje de la población estudiantil del occidente colombiano distribuido en un 55% procedentes de la ciudad de Manizales; un 10% de los restantes municipios de Caldas; el 35% de otros departamentos, especialmente del Quindío, Risaralda, Valle, Nariño y Tolima.

Atiende los programas de pregrado en la Facultad de Ingeniería y Arquitectura en áreas de Ingeniería Civil, Ingeniería Eléctrica, Ingeniería Química, Ingeniería Industrial, Arquitectura, Ingeniería electrónica.

En la Facultad de Ciencias y Administración, atiende los programas o carreras de: Administración de Empresas (ciclos diurnos y nocturno). Realiza programas de extensión, a través de contratos de consultorías y asesorías; de la programación de cursos de educación continuada y del desarrollo de Programas de extensión solidaria.

En los asuntos de la investigación coordina a través de la Vicerrectoría y el comité de Investigaciones y Desarrollo Científico, –Cindec– programas de seminarios, al igual que al Instituto de Estudios Ambientales –IDEA– y el Consultorio Administrativo.

2. El Proyecto de ley número 182, Cámara 1996

2.1. Contenido

Los honorables Senadores Luis Alfonso Hoyos, Luis Emilio Sierra, Luis Guillermo Giraldo Hurtado; los honorables Representantes Arturo Yepes Alzate, Fernando Hernández Valencia, Luis Gonzalo Marín Correa y Carlos Alberto Parra Cifuentes, han formulado al honorable Congreso el proyecto de ley, que faculte a la Asamblea Departamental de Caldas, para que ordene la emisión de la Estampilla "Universidad de Caldas y Universidad Nacional –

Sede Manizales—hacia el tercer milenio” cuyo producido se destinaría de manera exclusiva, e ineludible para la inversión y mantenimiento en la planta física, escenarios deportivos, instrumentos musicales, dotación compra y mantenimiento de equipos requeridos y necesarios para desarrollar en estas universidades, tecnologías en las áreas de biotecnología, nuevos materiales, microelectrónica, informática, sistemas de información, comunicaciones, robótica, y dotación de bibliotecas, laboratorios, educación a distancia y demás elementos y bienes de infraestructura que requieran los centros de educación superior citados.

2.1.1 *Primer aspecto.* Prevé la mutación del papel-valor; estampilla, por otro sistema de recaudo conforme a las nuevas tecnologías, que hacen más práctica la impresión y cobro del impuesto.

2.1.2 *En un segundo aspecto.* Permite la ley que a su vez, la Duma delegue en los concejos municipales la autorización que recibe del Congreso de la República, para establecer la obligatoriedad del uso de la estampilla y asignando funciones y obligaciones a los respectivos funcionarios del orden municipal y departamental.

2.1.3 *En tercer aspecto.* Recalca el destino de lo recaudado y precisa un máximo umbral del 2% del valor del hecho o acto sujeto a gravamen.

2.1.4 *En cuarto aspecto.* Determina la forma de distribuir el recaudo en partes iguales, entre ambas universidades y fija para los eventos presentes concomitantes al proceso de tránsito legal en las Cámaras, el control fiscal, a los actuales órganos y procedimientos de la vigilancia sobre los bienes públicos por su naturaleza o por extensión.

3. Justificación

Los autores de manera clara y abundante, razonan sobre la necesidad del proyecto, explicación que nos lleva a la cierta concepción de su conveniencia, legalidad y competencia.

Lo anterior, por cuanto en la “Exposición de Motivos” expresan los programas a realizar, las actuales injerencias en el desarrollo del occidente colombiano y la urgente necesidad de acompasar las universidades al ritmo de los nuevos vientos tecnológicos y de demanda de educación superior.

Se ajusta el proyecto a la Constitución y a la Ley Orgánica 5ª de 1992 (Reglamento del Congreso) en lo pertinente a la competencia funcional, y trámite procedimental en la formación de las leyes.

4. Sentido de la ponencia

Resulta loable y de palmaria aceptación la encomiable iniciativa legislativa y la necesidad del Proyecto de ley número 182 cámara 1996, que permitiría un oportuno recaudo para realizar los objetivos del mandato impersonal de la ley.

La amplia y detallada consideración de la Exposición de Motivos son precisos para permitir una proposición en el sentido, que la Comisión le dé primer debate al proyecto de ley, con las ediciones que aquí sugerimos:

5. Explicación del pliego de modificaciones

Se orientan en dos directrices:

1. Cuantía de la emisión y plazo expiratorio del gravamen.
2. Modificación del título de la ley.

1.1. La cuantía, al ritmo inflacionario del peso, se estimaría en la cantidad de 50.000.000.000 (cincuenta mil millones de pesos) y en un lapso de veinte (20) años, contados a partir de la vigencia de la ley.

2.1. El título sugerido es el siguiente:

“Por medio de la cual se autoriza a la Asamblea Departamental de Caldas para ordenar la emisión de la ‘Estampilla Universidad de Caldas’ –Universidad Nacional– Sede Manizales, hacia el Tercer Milenio”.

Lo anterior, por cuanto de esta manera se rige el orden piramidal o jerárquico de los arrogamientos legislativos (escala de primacía de las leyes según Hans Kelsen) como lo establece la Constitución en sus artículos: 150, numeral 5; 299,300 numeral 4; 312, 313, numeral 4 respectivamente. Se suprime la expresión “para el desarrollo investigativo y académico de la región” por considerar que el artículo 1º del proyecto de ley abarca dicho contenido, y se universaliza el aspecto del servicio de educación superior, no circunscrito al segmento geográfico, sino a Colombia, al resto del hemisferio y del mundo.

6. Proposición

De conformidad con las anteriores consideraciones, nos permitimos someter a la honorable Comisión Tercera Constitucional Permanente de la Cámara de Representantes, la siguiente opción electiva:

“Dése primer debate al Proyecto de ley número 182, Cámara 1996 ‘por medio de la cual se autoriza la emisión de la Estampilla Universidad de Caldas –Universidad Nacional– sede Manizales hacia el Tercer Milenio para el desarrollo investigativo y académico de la región’”, de conformidad con el pliego adjunto de modificaciones.

De los honorables Representantes:

Dilia Estrada de Gómez, José Oscar González Grisales,
Representantes a la Cámara Ponentes.

CAMARA DE REPRESENTANTES

COMISION TERCERA CONSTITUCIONAL PERMANENTE

Asuntos Económicos

Santa Fe de Bogotá, 3 de diciembre de 1996. En la fecha se recibió en esta Secretaría en nueve (9) folios útiles la ponencia para primer debate al Proyecto de ley número 182 Cámara-96 “por medio de la cual se autoriza la emisión de la Estampilla Universidad de Caldas –Universidad Nacional– Sede Manizales hacia el Tercer Milenio para el desarrollo investigativo y académico de la región”, y pasa a la Secretaría General de la Cámara para su respectiva publicación en la *Gaceta del Congreso*.

El Secretario General,

Herman Ramírez Rosales.

PLIEGO DE MODIFICACIONES

de la ponencia para primer debate al Proyecto de ley número 182 Cámara 1996, por medio de la cual se autoriza a la Asamblea Departamental de Caldas, para ordenar la emisión de la Estampilla Universidad de Caldas –Universidad Nacional– Sede Manizales, hacia e Tercer Milenio.

El Congreso de Colombia,

DECRETA:

Artículo 1º. “Autorízase a la Asamblea Departamental de Caldas, para que ordene la emisión de la estampilla “Universidad de Caldas y Universidad Nacional Sede Manizales, hacia el Tercer Milenio”, cuyo producto se destinará para la inversión y mantenimiento en la planta física, escenarios deportivos, instrumentos musicales, dotación, compra y mantenimiento de equipos requeridos y necesarios para desarrollar en las Universidades de Caldas y Nacional –Sede Manizales– nuevas tecnologías en las áreas de:

biotecnología, nuevos materiales, microelectrónica, informática, sistemas de información, comunicaciones, robótica y dotación de bibliotecas, laboratorios, educación a distancia y demás elementos y bienes de infraestructura que requieran estos centros de educación superior.

Artículo 2º. "Autorízase a la Asamblea Departamental de Caldas, para que determine las características, tarifas y todos los demás asuntos referentes al uso obligatorio de la estampilla, en las actividades y operaciones que se deban realizar en el departamento y en los municipios del mismo. Los actos que expida la Asamblea del Departamento, en desarrollo de lo dispuesto en la presente ley, serán llevados a conocimiento del gobierno Nacional, a través del Ministerio de Hacienda y Crédito Público".

Artículo 3º. "Facúltanse a los Concejos Municipales del Departamento de Caldas, para que previa autorización de la Asamblea Departamental, hagan obligatorio el uso de estampillas que por esta ley se autoriza con destino a la Universidad de Caldas y Nacional -Sede Manizales-".

Artículo 4º. "La obligación de adherir y anular la estampilla a que se refiere esta ley queda a cargo de los funcionarios departamentales y municipales que intervengan en los actos".

Parágrafo único. La Asamblea Departamental de Caldas, podrá autorizar que en lugar de la estampilla, se utilice otro medio o método para obtener el recaudo sobre el acto o hecho sujeto al gravamen.

Artículo 5º. "El recaudo de la estampilla se destinará a lo establecido en el artículo 1º de la presente ley".

Parágrafo 1º. La tarifa contemplada en esta ley no podrá exceder el 2% del valor del hecho sujeto al gravamen.

Parágrafo 2º. El valor de los recaudos se distribuirá por partes iguales entre la Universidad de Caldas y la Universidad Nacional -Sede Manizales-.

Artículo 6º. "La emisión de la estampilla cuya creación se autoriza, será hasta por la suma de \$50.000.000.000 (cincuenta mil millones de pesos) y en plazo de veinte (20) años, a partir de su vigencia.

Parágrafo único. Cumplida cualquiera de las anteriores condiciones alternativas, la del vencimiento del plazo; o la del total recaudo de la suma autorizada, expirará la finalidad de la presente ley.

Artículo 7º. El control de recaudo y del traslado de los recursos a las universidades, estarán a cargo de la Contraloría General del Departamento de Caldas, o en su defecto a las Contralorías Municipales u oficinas delegadas con jurisdicción y competencia sobre control fiscal.

Artículo 8º. Esta Ley rige a partir de su promulgación.

De los honorables Congresistas,

Dilia Estrada de Gómez, José Oscar González Grisales, Representantes ponentes a la Cámara.

* * *

PONENCIA PARA PRIMER DEBATE AL PROYECTO DE LEY NUMERO 201 DE 1996 CAMARA

por medio de la cual se exalta la memoria de un eminente colombiano y se dictan otras disposiciones.

Tengo el honor de rendir ponencia para primer debate al proyecto de ley, "por medio de la cual se exalta la memoria de un eminente colombiano y se dictan otras disposiciones", eminente colombiano y antioqueño como lo fuera el doctor Fernando Gómez Martínez.

Fernando Gómez Martínez nació en Santa Fe de Antioquia el 1º de marzo de 1897. Hijo de don Daniel Gómez Campillo y doña Rudesinda Martínez. Estuvo casado con doña Bertha Martínez Villa.

Periodista y abogado, egresado de la Universidad de Antioquia.

Ocupó los siguientes cargos: Director de El Colombiano de 1930 a 1962. Concejal de Medellín y de Santa Fe de Antioquia, Diputado a la Asamblea Departamental de Antioquia, Representante a la Cámara y Senador, Alcalde de Santa Fe de Antioquia y de Medellín, dos veces Gobernador de Antioquia, Ministro de Colombia en Holanda, Canciller de la República, Secretario General de la Sociedad Interamericana de Prensa -SIP- en el período de 1960-1961, Embajador de Colombia ante la Santa Sede. Por muchos años profesor universitario y profesor fundador de la Universidad Pontificia Bolivariana.

Fue miembro de número de la Academia Colombiana de la Lengua, de la Sociedad Bolivariana de Colombia, de la Academia Colombiana de Jurisprudencia. Miembro de número de la Academia Antioqueña de Historia, del Centro Bolivariano de Antioquia, de la Sociedad de Autores Antioqueños y Presidente del Directorio Conservador de Antioquia.

Consagra tan importante proyecto de ley que ocupa al Congreso de Colombia en su Cámara de Representantes, justos honores al centenario del natalicio de tan ilustre hijo de Antioquia y de la patria entera, al determinar la colocación en el diario El Colombiano de una placa conmemorativa y la publicación de su ideario y escritos, dentro de la Colección de Pensadores Políticos Colombianos de esta Corporación del Congreso Nacional.

Nuestra infancia y adolescencia tenían en Antioquia el punto fijo de una tribuna, y, en esa tribuna, de una voz, y, en esa voz, de un ejemplo: la tribuna, el diario "El Colombiano" de Medellín, la voz y el ejemplo, Fernando Gómez Martínez.

Comparto con los Parlamentarios Senador Fabio Valencia Cossio y mi colega en la Comisión Segunda de la Cámara de Representantes Benjamín Higuera Rivera, autores de este proyecto de ley, que aprendimos en el periódico que él dirigía... el cómo de la información, del comentario y de la opinión. Y en aquella voz, y aquel ejemplo, aprendimos el cómo del carácter, de la generosidad y del comportamiento. Era la cátedra permanente que no se acallaba, ni doblegaba.

En ocasiones podía discreparse de sus orientaciones, pero se veía siempre en ellas sinceridad, patriotismo y grandeza. Por ejemplo, tanto en el periódico como en la actividad política, aparecía siempre la preocupación de los derechos de la providencia, pérdida en el pliego del gran mapa nacional. Aquella voz sin estridencia era el eco de los estallidos de las guerras civiles, que sacrificaron tantos compatriotas en áreas de unas reivindicaciones en beneficio de un hombre unamuniano de carne y hueso, en lucha contra las adversidades del centro. Las contiendas absurdas a que nos condujeron en seguimiento éstos y aquéllos, ganadas por la Nación entera, se perdían de nuevo en el tráfigo cotidiano, arrebatadas por una burocracia voraz y perseguidora, esta vez en nombre de una bandera, aquella voz en el nombre de la otra, había que repetir la batalla y repetir la victoria.

Aquella enseñanza la ejercía por supuesto desde la temprana cátedra universitaria; participaba en la fundación de centros culturales, de organizaciones intelectuales, de gacetas estudiantiles, y a todos los estimulaba. Otto Morales Benítez y Miguel Arbeláez Sarmiento dieron en la flor de instalar (en un país en duermevela,

que apenas empezaba a despertar por la pirotécnica de los cuadernos de "Piedra y cielo"), las corrientes literarias del modernismo y del 27, y fundaron el suplemento "generación" que fue por años lugar de confluencia de los manifiestos nuevos en la pintura, en la novela, en la poesía, en el cuento. No había acontecimiento o tertulia que no se registrara, ni tendencia que no se abrigara, ni temperamento que no se recibiera sin limitaciones de ninguna índole, ni políticas, ni económicas, ni literarias.

Con Fernando Gómez Martínez aprendimos que no es el hombre para el Estado sino el Estado para el hombre. Que no es el ser humano para la economía, sino la economía para ese ser humano; el cual, lo aprendimos también, lleva puesta por dentro y encima de sí mismo, su propia dignidad metafísica. Aprendimos que el trabajo dignificante debe tener una participación mayor en el volumen de ingreso. Y aprendimos, en fin que la plenitud de la libertad se logra cuando se entra en disfrute de la totalidad de los derechos políticos y económicos, es decir, que debe ser nuestra obsesión el alcanzar la plenitud de nuestra soberanía en frente de todo imperialismo venga de donde viniere.

Por eso él nos incitaba a participar, sin regateos, por nuestra juventud o nuestra audacia o nuestro carácter. Era, al mismo tiempo, una cátedra de doctrina cristiana entendida igualmente como participación del pueblo de Dios en las expectativas y posibilidades de la creación.

Inspirador como ninguno del ejercicio de la política en los principios y valores del cristianismo y la justicia social. Este Congreso de la República escuchó su voz, su orientación, su liderazgo para legislar como Senador y Representante. Y en el Poder Ejecutivo, los ciudadanos sin distinción de raza o condición, recibieron por igual los beneficios del desarrollo de sus programas como gobernante.

Idealista de unos partidos políticos pluralistas que entendieran el futuro construido con actitud y carácter del presente. Así impulsó desde Antioquia y para Colombia el nacimiento del progresismo conservador al lado de ese gran caudillo J. Emilio Valderrama.

Su pluma periodística se sigue constituyendo como línea y escuela de la objetividad y el libre pensamiento. La visión y acción empresarial y periodística que con Julio C. Hernández compartió, hacen hoy de El Colombiano el diario leer de los antioqueños, uno de los más importantes periódicos nacionales.

Esta generación le debe mucho a Fernando Gómez Martínez, carácter y magisterio. Mirará su vida como libro abierto, periódico abierto, páginas de vida que seguirán siendo ejemplo vivificante como vigencia permanente de su pensamiento, de su ética, de sus virtudes morales, de su trabajo, de sus sueños, como derrotero para muchas castas generacionales.

Fernando Gómez Martínez convirtió en actitud de vida su pensamiento predilecto: "Lo bueno, si breve, dos veces bueno".

Por todos las consideraciones expuestas, propongo a la Comisión Segunda de la Cámara aprobar en primer debate el Proyecto de ley 201/96 Cámara por medio de la cual se exalta la memoria de un eminente colombiano y se dictan otras disposiciones.

De los honorables Representantes,

Manuel Ramiro Velásquez Arroyave, Representante ponente Comisión Segunda de Relaciones Exteriores Defensa Nacional y Honores.

PONENCIA PARA PRIMER DEBATE AL PROYECTO DE LEY NUMERO 56 DE 1995 SENADO, 183 DE 1996 CAMARA

por la cual se adopta el Estatuto Nacional del Transporte.

Honorables Representantes:

Cumplimos con el honroso cargo que nos hiciera la Mesa Directiva de rendir ponencia al proyecto en referencia.

El Gobierno Nacional presentó el 11 de agosto de 1995 a consideración del Congreso de la República, el proyecto de ley "Estatuto Nacional del Transporte", por el entonces Ministro de Transporte, doctor Juan Gómez Martínez, recibió los debates reglamentarios en el Senado de la República, donde se recogieron diferentes iniciativas que les permitieron desarrollar los principios consagrados en nuestra Carta Política.

El 27 de noviembre de 1996, en la Biblioteca Luis Angel Arango realizamos un Foro Nacional, donde escuchamos al Consejo Nacional Intermodal de Transporte Terrestre, Asonav, Ecopetrol, Acoldemar, Conaltaxis, Colfecar, Aeronáutica Civil, Conaltur, Asonaltet, Asociación Colombiana de Camioneros (ACC), y expusieron sus recomendaciones al proyecto.

Proposición

Por las consideraciones anteriormente mencionadas, nos permitimos proponer: "Dése primer debate al Proyecto de número 56/95 Senado, 183/96 Cámara, "por la cual se adopta el Estatuto Nacional del Transporte", con su correspondiente Pliego de Modificaciones.

De ustedes,

Martha Luna Morales, José Domingo Dávila Armenta, Emma Beláez Fernández, Julio Enrique Acosta Bernal, Mauro Tapias Delgado, Alfonso López Cossio, Jesús Antonio Vargas V., José Martínez Fletcher, Ramiro Varela Marmolejo Alonso Acosta Osio,

Proyecto de ley número 56/95 Senado, 183/96 Cámara, por la cual se adopta el Estatuto Nacional de Transporte.

TITULO I

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 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 II

Principios y naturaleza

Artículo 4º. El transporte gozará de la especial protección estatal y estará sometido a las condiciones y beneficios establecidos por las disposiciones reguladoras de la materia, las que se incluirán en el Plan Nacional de Desarrollo, y como 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 esencial 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 exclusivas de las personas. En tal caso sus equipos propios deberán cumplir con la normatividad establecida por el Ministerio de Transporte. Cuando no se utilicen equipos propios, la contratación del servicio de transporte deberá realizarse con empresas de transporte público 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 cumplimiento 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 suprema 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 dentro 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. 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 o constituidas para tal fin, deberán solicitar y obtener habilitación para operar.

La habilitación, para efectos de esta ley, es la autorización expedida por la autoridad competente en cada modo de transporte para la prestación del servicio público de transporte.

El Gobierno Nacional fijará las condiciones para el otorgamiento de la habilitación, en materia de organización y capacidad económica y técnica, igualmente, señalará los requisitos que deberán acreditar los operadores, tales como estados financieros debidamente certificados, demostración de la existencia del capital suscrito y pagado, y patrimonio bruto, comprobación del origen del capital aportado por los socios, propietarios o accionistas, propiedad, posesión o vinculación de equipos de transporte, factores de seguridad, ámbito de operación y necesidades del servicio.

Parágrafo. El Gobierno Nacional tendrá seis meses a partir de la vigencia de la presente ley, para reglamentar la habilitación de cada modo de transporte, y los prestadores del servicio público de transporte que se encuentren con licencia de funcionamiento tendrán 18 meses a partir de la reglamentación para acogerse a ella.

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, 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. La autoridad competente de cada Modo dispondrá de ciento veinte (120) días a partir de la fecha de la solicitud de la habilitación para verificar el cumplimiento de los requisitos exigidos y decidir sobre ésta. 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 habilitación y 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.

Artículo 20. La autoridad competente de transporte podrá expedir permisos especiales y transitorios para superar precisas situaciones de alteración del servicio público ocasionadas por una empresa de transporte en cualquiera de sus Modos, que afecten la prestación del servicio, o para satisfacer el surgimiento de ocasionales demandas de transporte.

Superadas las situaciones mencionadas, los permisos transitorios cesarán en su vigencia y la prestación del servicio quedará sujeta a las condiciones normalmente establecidas o autorizadas, según el caso.

Artículo 21. La prestación del servicio público de transporte en los distintos 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. Las empresas que desarrollen como objeto social principal las actividades reguladas en la presente ley y que tengan autorizadas las mismas rutas, niveles de servicio o zonas de operación, podrán recurrir a cualquiera de las formas de asociación jurídicamente amparadas por la legislación nacional, de manera temporal o definitiva, con el propósito de administrar u operar los servicios que les han sido autorizados a cada una de ellas, previa autorización de la autoridad competente, la cual vigilará y controlará el cumplimiento de las condiciones propuestas por el operador u operadores.

En ningún caso la asociación implicará que las empresas puedan prestar servicios no autorizados, ni les da derecho a solicitar bajo esta figura, la adjudicación por solicitud o propuesta de nuevos servicios.

Los proponentes deberán presentar pólizas de seriedad y cumplimiento en las condiciones que señale el reglamento que para el efecto expida el Ministerio de Transporte, previa concertación con el Consejo Consultivo de Transporte.

Los parámetros para las formas de asociación empresarial se señalarán en los reglamentos de cada Modo de transporte teniendo como base los principios de reciprocidad, organización y esfuerzos compartidos en equipos e instalaciones.

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 medidas transitorias e indispensables para garantizar la continuidad y eficacia en la prestación del servicio público de transporte.

Superadas las situaciones mencionadas, las medidas transitorias cesarán en su vigencia y la prestación del servicio quedará sujeta a las condiciones normalmente establecidas o autorizadas, según el caso.

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 y privado deberán inscribirse ante las entidades a que se refiere el artículo veinticinco, 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, puertos secos, 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 Ministerio de Transporte ejercerá el control y vigilancia a la actividad de los servicios conexos del transporte.

CAPITULO VII

Tarifas

Artículo 31. En su condición rectora 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 fijar los criterios a tener en cuenta para la directa, controlada o libre fijación de las tarifas en cada uno de los modos de transporte.

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 en cualquier Modo, 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 regu-

lar la obligación de la revisión técnico-mecánica vehicular, particular y pública, y con tal objetivo adoptar una política nacional de centros 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 normas 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 y privado 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. La violación de lo dispuesto en este artículo acarreará las sanciones correspondientes.

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 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 de los operadores de los equipos prestatarios del servicio.

Las empresas de transporte público 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, 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, definición de tomadores y asegurados, 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.

Igualmente el Gobierno Nacional reglamentará lo concerniente al seguro de responsabilidad civil extracontractual de daños de los vehículos del servicio privado.

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 y privado 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. 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 43. Créase el Consejo Nacional de Seguridad del Transporte (Conset) integrado por cinco (5) miembros designados para un período de dos (2) años por el Presidente de la República. La composición del Consejo deberá representar a los distintos modos de transporte que operen en el país.

Artículo 44. El Consejo Nacional de Seguridad del Transporte (Conset) es un organismo asesor del Gobierno Nacional, tendrá como funciones:

1. Recomendar políticas para la seguridad de todos los modos de transporte.
2. Formular recomendaciones técnicas que prevengan la ocurrencia de accidentes.
3. Estudiar y 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.

Artículo 45. Salvo las reservas legalmente establecidas, 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 46. El Consejo Consultivo de Transporte a que se refiere el inciso 2º del artículo 5º de la Ley 105 de 1993, también será integrado por un delegado del transporte aéreo y por un delegado del transporte marítimo.

El Gobierno Nacional reglamentará la forma de designación de los delegados que conforman el consejo mencionado y propenderá para que en dicha designación estén representadas las distintas regiones del país.

CAPITULO IX

Sanciones y procedimientos

Artículo 47. 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 48. 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 su conducta.

Artículo 49. Con base en la graduación que se establece en el presente artículo, 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;

Parágrafo. Para la aplicación de las multas a que se refiere el presente artículo se tendrán en cuenta los siguientes parámetros relacionados con cada modo de transporte:

- a) Transporte terrestre: de uno (1) a setecientos (700) salarios mínimos mensuales vigentes;
- b) Transporte fluvial: de uno (1) a mil (1.000) salarios mínimos mensuales vigentes;
- c) Transporte marítimo: de uno (1) a mil quinientos (1.500) salarios mínimos mensuales vigentes;
- d) Transporte férreo: de uno (1) a mil quinientos (1.500) salarios mínimos mensuales vigentes;
- e) Transporte aéreo: de uno a (1) a dos mil (2.000) salarios mínimos mensuales vigentes.

Artículo 50. La suspensión de licencia, registros, habilitaciones o permisos de operación de las empresas de transporte, se establecerá hasta 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 51. La cancelación de las licencias, registros, habilitaciones o permisos de operación de las empresas de transporte, 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, siempre que las causas mencionadas sean atribuibles al beneficiario de la habilitación;

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 49 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 52. La inmovilización o retención de los equipos procederá en los siguientes eventos:

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

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

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

d) Por orden de autoridad judicial;

e) Cuando se compruebe que el equipo no reúne las condiciones técnico-mecánicas requeridas para su operación, o se compruebe que presta un servicio no autorizado. En este último caso, el vehículo será inmovilizado por un término hasta de tres meses y, si existiere reincidencia, adicionalmente se sancionará con multa de cinco (5) a veinte (20) salarios mínimos mensuales vigentes.

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 presuntamente 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

Parágrafo. La inmovilización terminará una vez desaparezcan los motivos que dieron lugar a ésta, o se resuelva la situación administrativa o judicial que la generó.

Artículo 53. 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 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 54. Presentados los descargos y practicadas las pruebas decretadas, si fuere el caso, se adoptará la decisión mediante acto administrativo motivado. Esta actuación se someterá 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 multa.

Artículo 55. 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 56. De acuerdo con lo establecido por el artículo segundo 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 57. 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 58. Los programas de cooperación, coordinación e integración acordado 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 59. El modo de transporte terrestre automotor, además de ser un servicio público esencial, se regirá, por normas de esta ley y por las especiales sobre la materia.

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, bajo la coordinación 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 asuma 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 en todas las modalidades 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 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.

La reposición implica el ingreso de un vehículo nuevo en sustitución de otro que sale definitivamente del servicio y que será sometido a un proceso de desintegración física total, para lo cual se le cancelará su matrícula.

Parágrafo. Ampliase en la fecha límite consagrada en el parágrafo 1º del artículo 6º de la Ley 105 de 1993, a los vehículos modelos 1970 a 1974, en un año más contado a partir de la vigencia de la presente ley con el fin de que el Gobierno Nacional expida la reglamentación al respecto que garantice la reposición de estos vehículos.

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 y/o carga 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 la demanda de pasajeros, la redes 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 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 efectos 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 una de las modalidades terrestres podrán regular el ingreso de vehículos por incremento al servicio público.

Artículo 70. Créase el Sistema Unico de Identificación Vehicular -SUIV- 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.

Para la financiación del SUIV se podrán cobrar tasas a las diferentes categorías de usuarios del sistema, como son los propietarios de vehículos y las entidades que consultan la información contenida en el SUIV. Las tarifas aplicadas serán calculadas aplicando el siguiente método y sistema:

1. La tarifa será la que calculando el uso previsto del SUIV, genere un ingreso que cubra los siguientes rubros:

- Costos de administración, mantenimiento y operación.
- Costos de montaje e inversión.
- Costos de financiación.

De estos montos se deberán restar los ingresos recibidos de otras fuentes, tales como los del Presupuesto Nacional, rentas parafiscales, contribuciones voluntarias, entre otros.

La renovación de los documentos vehiculares deberá efectuarse en un plazo máximo de un año, contado a partir de la implementación del SUIV. Este factor de demanda deberá considerarse en los cálculos de tarifas.

2. La tarifa necesaria para recaudar los montos anteriores podrá ser calculada según cualquiera de los dos métodos siguientes:

- Análisis financiero, desarrollado por el Gobierno Nacional con base en estudios de demanda y costos.
- Análisis financiero desarrollado por las partes privadas que pretenden administrar el SUIV.

La tarifa resultante será presentada como uno de los criterios de selección del administrador privado, en caso que el programa se desarrolle por encargo a particulares, mediante el sistema de concesión.

CAPITULO II

Transporte aéreo

Artículo 71. El modo de transporte aéreo, además de ser un servicio público esencial, 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 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 los presidirá.
2. El Director de la Unidad Administrativa Especial de la 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.

El Consejo tendrá un Secretario Técnico 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 las 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.
6. Dar concepto previo y favorable para la adopción de las decisiones a que se refiere el artículo 48 de la Ley 105 de 1993.

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, además de ser un servicio público esencial, 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 8 del Decreto-ley 2324 de 1984, las siguientes dependencias:

- División de Capitanías de 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 distribución de funciones dentro de la entidad.

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

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

- Los puertos y terminales fluviales que se encuentren como máximo a treinta kilómetros de su desembocadura al mar, medidos sobre el eje del canal navegable y que ejerzan actividad portuaria de Comercio Exterior.
- Los puertos y muelles turísticos marítimos.

CAPITULO IV

Transporte fluvial

Artículo 77. El modo de transporte fluvial, además de ser un modo de servicio público esencial, se regula por las normas estipuladas en esta ley y las normas especiales sobre la materia.

Artículo 78. 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 79. 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 2324/84, 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 80. Corresponde al Gobierno Nacional a través del Ministerio de Transporte, el control de las embarcaciones fluviales de bandera nacional que naveguen en ríos fronterizos, cuyos puertos de zarpe y destino sean colombianos.

Artículo 81. El Gobierno Nacional a través del Ministerio de Transporte controlará el funcionamiento de los astilleros y los talleres fluviales.

Parágrafo. Para efectos del control a que se refiere el presente artículo, el 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 82. El Gobierno Nacional a través del Ministerio de Transporte ejercerá el control y la vigilancia sobre los puertos y muelles de interés nacional, siempre y cuando dicha competencia no le haya sido asignada a otra autoridad del sector.

CAPITULO V

Transporte ferroviario

Artículo 83. El modo de transporte ferroviario, además de ser un servicio público esencial, se regula por las normas estipuladas en esta ley y las normas especiales sobre la materia.

Artículo 84. 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, operación de la vía y prestación del servicio de transporte.

Artículo 85. 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 86. Los entes territoriales colindantes en áreas metropolitanas o de cercanía 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 87. 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
Transporte masivo**

Artículo 88. Cuando la Nación y sus entidades descentralizadas cofinancien o participen con aportes de capital, en dinero o en especie, en la solución de sistemas de transporte masivo de pasajeros, deberá el Ministerio de Transporte evaluar y conceptuar:

1. El estudio de prefactibilidad, la factibilidad y rentabilidad técnico y físico-espacial que defina al sistema integral de transporte masivo, su cronograma, presupuesto y plan de ejecución.
2. La minuta de la sociedad por acciones que se constituya como titular del sistema de transporte.
3. El proyecto definitivo, su presupuesto y programa final de ejecución del sistema de transporte.
4. Cualquier cambio o modificación al proyecto.

Artículo 89. El Ministerio de Transporte elaborará el registro en el banco de proyectos de inversión de los proyectos de sistemas de servicio público de transporte masivo de pasajeros.

Así mismo, el Ministerio citado constituirá la autoridad única de transporte para la administración de sistemas de transporte masivo de acuerdo con los criterios de coordinación institucional y la articulación de los diferentes modos de transporte.

**TITULO III
DISPOSICIONES FINALES**

**CAPITULO I
Normas de transición**

Artículo 90. 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 91. 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 92. 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.

El plazo para acogerse a la reglamentación expedida por el Gobierno Nacional, será señalado en la misma.

Artículo 93. La presente ley rige a partir de su promulgación y deroga las disposiciones que le sean 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.

CONTENIDO

Gaceta número 571 - Viernes 6 de diciembre de 1996
CAMARA DE REPRESENTANTES

	Págs.
PONENCIAS	
Ponencia para primer debate al Proyecto de ley Estatutaria número 080 de 1996 Cámara, por la cual se reglamenta la adecuada y efectiva participación de la mujer en los niveles decisorios de las diferentes ramas y órganos del Poder Público, de conformidad con los artículos 13, 40 y 43 de la Constitución Nacional, y se dictan otras disposiciones.	1
Ponencia para primer debate al Proyecto de ley número 182 de 1996 Cámara 1996, por medio de la cual se autoriza la emisión de la estampilla Universidad de Caldas -Universidad Nacional- Sede Manizales hacia el tercer milenio para el desarrollo investigativo y académico de la región.	5
Ponencia para primer debate al Proyecto de ley número 201 de 1996 Cámara, por medio de la cual se exalta la memoria de un eminente colombiano y se dictan otras disposiciones.	7
Ponencia para primer debate al Proyecto de ley número 56 de 1995 Senado, 183 de 1996 Cámara, por la cual se adopta el Estatuto Nacional del Transporte.	8