



# GACETA DEL CONGRESO

SENADO Y CAMARA

(Artículo 36, Ley 5a. de 1992)

IMPRENTA NACIONAL DE COLOMBIA

ISSN 0123-9066

AÑO X - Nº 307

Bogotá, D. C., viernes 15 de junio de 2001

EDICION DE 8 PAGINAS

DIRECTORES:

MANUEL ENRIQUEZ ROSERO  
SECRETARIO GENERAL DEL SENADO

ANGELINO LIZCANO RIVERA  
SECRETARIO GENERAL DE LA CAMARA

RAMA LEGISLATIVA DEL PODER PUBLICO

## CAMARA DE REPRESENTANTES

### PONENCIAS

#### PONENCIA PARA PRIMER DEBATE

#### AL PROYECTO DE LEY NUMERO 164 DE 2001 CAMARA

*por la cual se adiciona el parágrafo 4° en el artículo 1° de la Ley 89 de diciembre de 1988.*

COMISION TERCERA CONSTITUCIONAL PERMANENTE  
(Asuntos Económicos)

Bogotá, D. C., 14 de junio de 2001

En la fecha se recibió en esta Secretaría en dos (2) folios útiles la Ponencia para primer debate del Proyecto de ley número 164 de 2001 Cámara, "por la cual se adiciona el parágrafo 4° en el artículo 1° de la Ley 89 de diciembre de 1988", y pasa a la Secretaría General de la Cámara para su respectiva publicación en la *Gaceta del Congreso*.

El Secretario General,

*José Ruperto Ríos Viasus.*

#### PONENCIA PARA PRIMER DEBATE

#### AL PROYECTO DE LEY NUMERO 164 DE 2001 CAMARA

*por la cual se adiciona el parágrafo 4° en el artículo 1° de la Ley 89 de diciembre de 1988.*

Bogotá, D. C., mayo 29 de 2001

Doctor

HELI CALA LOPEZ

Presidente Comisión Tercera

Honorable Cámara de Representantes

Ciudad

Referencia: Proyecto de ley número 164 de 2001 Cámara, "por la cual se adiciona el parágrafo 4° en el artículo 1° de la Ley 89 de diciembre de 1988".

Señor Presidente y honorables Congresistas:

Atendiendo la designación que nos hiciera el señor Presidente de la Comisión Tercera, procedemos a rendir ponencia para primera debate al proyecto de ley de la referencia, en los siguientes términos:

"Por la cual se adiciona el parágrafo 4° en el artículo 1° de la Ley 89 de diciembre de 1988".

Se propone la siguiente redacción alternativa de la norma a que se refiere el Proyecto de ley 164 de 2001.

Artículo 1°. *Aportes al Instituto Colombiano de Bienestar Familiar*. Se adiciona el artículo 1° de la Ley 89 de 1988 con el parágrafo 4°, que quedará así:

**Parágrafo 4°.** La deuda que tienen las Universidades Públicas con el Instituto Colombiano de Bienestar Familiar por concepto de aportes, se pagará mediante la prestación de servicios por parte de las Universidades al ICBF, caso en el cual la parte que se abonará al pago de la deuda será únicamente el valor en el cual se estime por ambas partes, previas cotizaciones y la prestación misma de los servicios, sin incluir los costos que deberán ser asumidos por el ICBF cuando sea el caso.

#### EXPOSICION DE MOTIVOS

La iniciativa legislativa evidentemente tiene una doble finalidad que es de utilidad social; de una parte contribuir a la financiación de las universidades públicas del orden territorial y, de otra, permitir la colaboración académica en las actividades propias del ICBF.

Para ese efecto sin embargo, la iniciativa requiere dos modificaciones que esta ponencia propone:

1. En primer lugar, se establece que la compensación por prestación de servicios no comprende los costos operativos de cada prestación, pues es claro que la Universidad de que se trate tiene que disponer de recursos humanos y materiales para ese efecto. Únicamente puede disponer, lógicamente, del valor neto de la prestación para aportarlos a la deuda.

2. En segundo término, no parece conveniente limitar las prestaciones de servicios a determinadas actividades, pues según las particularidades y fortalezas de cada universidad, existen múltiples y diversas posibilidades de prestación de servicios.

*Emith Montilla Echavarría, Oscar Darío Pérez, Rafael Amador, Salomón Saade A.*

Representantes a la Cámara.

\*\*\*

#### PONENCIA PARA PRIMER DEBATE

#### AL PROYECTO DE LEY NUMERO 182 DE 2001 CAMARA

*por medio de la cual se autoriza a la Asamblea Departamental del Valle del Cauca para ordenar la emisión de la estampilla Pro-Universidad del Pacífico y se dictan otras disposiciones.*

COMISION TERCERA CONSTITUCIONAL PERMANENTE

(Asuntos Económicos)

Bogotá, D. C., 14 de junio de 2001

En la fecha se recibió en esta Secretaría en seis (6) folios útiles la Ponencia para primer debate del Proyecto de ley número 182 de 2001 Cámara, "por medio

de la cual se autoriza a la Asamblea Departamental del Valle del Cauca para ordenar la emisión de la estampilla Pro-Universidad del Pacífico y se dictan otras disposiciones”, y pasa a la Secretaría General de la Cámara para su respectiva publicación en la *Gaceta del Congreso*.

El Secretario General,

*José Ruperto Ríos Viasus.*

#### PONENCIA PARA PRIMER DEBATE

#### AL PROYECTO DE LEY NUMERO 182 DE 2001 CAMARA

*por medio de la cual se autoriza a la Asamblea Departamental del Valle del Cauca para ordenar la emisión de la estampilla Pro-Universidad del Pacífico y se dictan otras disposiciones.*

Destacamos la honrosa designación que nos hiciera el presidente de la Comisión Tercera Constitucional de la honorable Cámara de Representantes para rendir ponencia del proyecto de ley en mención, el cual catalogamos como importante ya que se trata de autorizar una contribución parafiscal en beneficio de la Universidad del Pacífico institución pública de educación superior, que desarrolla una eficaz labor académica de investigación científica, y de transferencia tecnológica en medio de las dificultades propias que vive una de las regiones más deprimidas del país con uno de los niveles básicos insatisfechos más altos de la Nación colombiana “la región del pacífico”.

#### I. La Universidad y la región del Pacífico

Es una importante franja del litoral conformada por 32 municipios de los departamentos de Nariño, Valle del Cauca, Cauca y Chocó. Tiene una extensión de 75.000 Km<sup>2</sup>.

El 80% de la región está cubierta de bosques húmedos y tropicales, y de los 5.4 millones de hectáreas de bosque, el 47% no han sido todavía intervenidos. Se calcula que el litoral produce más del 58% de la madera aserrada que se consume en el país.

La región cuenta además con importantes parques naturales, ricos en vegetación y fauna; como los de Paramillo, Farallones, Sanquianga, Katíos, Utría, Gorgona, Munchique y las Orquídeas; posee además un importante potencial minero, cuya explotación se hace de manera irresponsable, situación que reclama una legislación y correctivos inmediatos por parte del Estado.

El aporte del pacífico a la industria de los metales preciosos alcanza el 82% del platino, 18% del oro y el 14% de la plata que se explota en el país.

De otro lado en Buenaventura está la más grande puerta a las exportaciones e importaciones del país. En 1995 se movilizaron cerca de 5 millones de toneladas de carga hacia el comercio exterior y, se calcula que para este año se movilizarán 8 millones de toneladas.

La cobertura del servicio de energía eléctrica se ha incrementado notoriamente en los últimos años, sin embargo aún es precaria y se concentra en los centros urbanos, en las pequeñas poblaciones el servicio de energía es provisto por plantas diesel.

La población total de la región del pacífico se estima en 817.000 habitantes (fuente DANE). Esta se encuentra en centros urbanos, principalmente en Buenaventura el 30% y en Tumaco el 14%.

La población de la región del pacífico está conformada por tres grupos étnicos: negros 90%, blancos 6%, indígenas 4%; de igual manera en la región se encuentran cerca de 61 resguardos que ocupan el 16% del territorio.

Los indicadores sociales de la región se encuentran en niveles inferiores a los nacionales y podemos afirmar que las necesidades básicas humanas del 70% de la población no están satisfechas.

La tasa de mortalidad infantil promedio alcanza los 110 niños por cada 1.000 nacidos, comparables con países del más bajo nivel de desarrollo del continente africano.

La educación en la región tiene problemas de cobertura y calidad. El analfabetismo de la población rural alcanza el 43% y de la urbana el 20%, las tasas de escolarización en primaria son del 60% en la zona urbana y del 41% en la zona rural, frente al 87% del promedio nacional. En secundaria la tasa de escolarización es apenas el 23%, frente al 54% del promedio nacional. En la región existen 148 colegios oficiales.

En este marco de realidad la Universidad del Pacífico que es orden nacional (creada por la Ley 65 de 1988, como un ente universitario autónomo con personería jurídica y régimen especial vinculado al Ministerio de Educación) tiene la misión de generar, transmitir y compartir el conocimiento de alta calidad

coadyuvar a la formación de una ética ciudadana y se vincule a la comunidad hacia el desarrollo sostenible y el recate de su identidad cultural

#### II. Antecedentes del proyecto de ley

Como antecedentes del proyecto de ley se encuentran los siguientes:

- Ley 77 de 1981 por la cual se crea la estampilla Pro-Universidad del Atlántico.
- Ley 26 de 1990 por la cual se crea la estampilla Pro-Universidad del Valle.
- Ley 85 de 1993 por la cual se crea la estampilla Pro-Universidad Industrial de Santander.
- Ley 122 de 1994 por la cual se crea la estampilla Pro-Universidad de Antioquia.
- Ley 426 de 1998 por la cual se crea la estampilla de las universidades de Caldas, Manizales y Tecnológica de Pereira.
- Ley 382 de 1997 por la cual se crea la estampilla Pro-Universidad de Córdoba.
- Ley 654 de 2001 por la cual se crea la estampilla Pro-Universidad del Magdalena.

#### III. Justificación

Este proyecto de ley se justifica por sí mismo; por ser de origen parlamentario de conformidad con el artículo 150 de la Constitución Política. “Corresponde al Congreso conferir atribuciones especiales a las asambleas departamentales” en concordancia del artículo 338 de la Carta Política, que permite en tiempos de paz crear contribuciones fiscales y parafiscales al Congreso Nacional, a las Asambleas Departamentales y los Concejos Distritales y Municipales de Acuerdo a la ley.

En tal sentido existe amplia jurisprudencia emanada de la Honorable Corte Constitucional que plantea entre otros aspectos: Sentencia C-191 de 1996 “Los aportes parafiscales son un método moderno de contribución ciudadana, causas sociales que tienen un límite en su recaudo y cuyo costo es mínimo para el ciudadano”.

Otros aspectos que justifican el proyecto:

- Es necesario reconocer a la educación en general, y en particular a la educación superior como un factor estratégico de desarrollo sin cuya consolidación no será posible enfrentar el cambio hacia el saber y la información como elementos de poder y competitividad.
- La Universidad es por esencia el espacio privilegiado para emprender programas de investigación y desarrollo en ciencia, tecnología y humanismo. Igualmente la Universidad es el escenario propicio para la adaptación y transferencia tecnológica, articulación y contacto permanente con los sectores productivos y de servicios.
- La Universidad del Pacífico se perfila como la institución que posibilitará el ascenso social en miles de jóvenes de estratos socioeconómicos caracterizadamente 1 y 2.
- Este proyecto redundará en la formación de profesionales altamente cualificados y contribuirá de manera acertada a acercarnos a las metas.

#### IV. Destinación de los recursos de la estampilla

Conforme a la Ley 633 de 2000 (Reforma Tributaria), en su artículo 95 y el Plan de Desarrollo de la Institución de Educación Superior, los recursos de la estampilla se invertirán en:

- A. 40% para la terminación de la Ciudadela Universitaria, la cual redundará en la implementación de nuevas carreras y la ampliación de cupos educativos para no menos de 3.000 nuevos.
- B. El 20% se destinará para la adquisición de laboratorios en Química, Microbiología, Biotecnología, Geotecnia e Hidráulica, entre otros.
- C. El 20% se invertirá en investigación científica y transferencia tecnológica.
- D. El 10% se invertirá en pasivo pensional.
- E. El restante 10% se apropiará para futuras ampliaciones y para generar mayor cubrimiento con nuevos programas de extensión educativa a otros importantes municipios de la región.

Proponemos el siguiente texto de ley:

**PROYECTO DE LEY NUMERO 182 DE 2001**

*por medio de la cual se autoriza a la Asamblea Departamental del Valle del Cauca para ordenar la emisión de la estampilla Pro-Universidad del Pacífico y se dictan otras disposiciones.*

El Congreso de Colombia

DECRETA:

Artículo 1°. Autorízase a la Asamblea Departamental de Valle del Cauca para que ordene la emisión de la estampilla Pro-Universidad del Pacífico.

Artículo 2°. La tarifa establecida para el cobro de la estampilla no podrá exceder el 2% de la valor a gravar.

Artículo 3°. El monto de la estampilla que se establece será hasta por la suma de cincuenta mil millones de pesos (\$50.000.000.000) a pesos constantes de 2001.

Artículo 4°. Facúltase al Concejo de Buenaventura y a los Concejos Municipales para que hagan obligatorio el uso de la estampilla.

Artículo 5°. El control fiscal de los recursos provenientes en cumplimiento de la ley, estarán a cargo de la Contraloría del Departamento del Valle y de las contralorías municipales.

Artículo 6°. 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 1°. En desarrollo de la presente ley será llevada a conocimiento del Gobierno Nacional a través del Ministerio de Hacienda y Crédito Público.

Artículo 7°. La presente ley rige a partir de la fecha de su promulgación y deroga todas las disposiciones que le sean contrarias.

Honorables Congresistas proponemos dar primer debate al Proyecto de ley número 182 de 2001 Cámara, "por medio de la cual se autoriza a la Asamblea Departamental del Valle del Cauca para ordenar la emisión de la estampilla Pro-Universidad del Pacífico y se dictan otras disposiciones".

*Emith Montilla Echavarría, Santiago Castro, José Arlén Carvajal M.,*  
Representantes a la Cámara.

\* \* \*

**PONENCIA PARA PRIMER DEBATE****AL PROYECTO DE LEY NUMERO 201 DE 2001 CAMARA**

*por medio de la cual se expiden normas sobre sistema de transporte masivo.*

Bogotá, D. C., junio 12 de 2001

Doctora

MARIA TERESA URIBE BENT

Presidenta

Comisión Sexta Constitucional Permanente

Honorable Cámara de Representantes.

En cumplimiento de la honrosa designación que nos hiciera la mesa directiva de la Comisión y dentro del plazo concedido, en concordancia con las normas legales, nos permitimos rendir informe de ponencia para primer debate al Proyecto de ley número 201 de 2001 Cámara, "por medio de la cual se expiden normas sobre sistema de transporte masivo".

A la consideración de la honorable Cámara de Representantes fue presentado el proyecto de ley "por medio de la cual se expiden normas sobre transporte masivo", cuya importancia quiero resaltar.

Desde 1970, cuando se reorganizó la estructura de la administración nacional y se creó el Instituto Nacional del Transporte, no ha existido un cuerpo coherente de normas que permitan organizar el sistema de transporte público en las grandes ciudades. Fue apenas en 1989 cuando empezamos a hablar de transporte masivo para solucionar los problemas de movilización de personas en las grandes ciudades, iniciativa que surge por el crecimiento poblacional de Bogotá, Medellín, Cali, Bucaramanga y Barranquilla.

La movilización de personas se hace más difícil en la medida que cada usuario desea que los equipos le presten un servicio puerta a puerta, obligando a las autoridades a generar una gran cantidad de rutas y a permitir el ingreso de parque automotor que ha congestionado de manera alarmante las ciudades.

Cada ente territorial tiene sus peculiaridades y en los casos especiales de Medellín, que construyó el metro, y de Bogotá, que construyó transmilenio, se

establecieron sistemas de transporte que no tienen una regulación legal específica.

Cada ciudad organizó el sistema que más llamaba la atención de las autoridades y para el cual tenía capacidad de financiación. Estos dos casos puntuales tienen, que llamar la atención del Congreso para que expida normas claras que permitan regular para todas las ciudades sistemas de transporte masivo, de acuerdo con las necesidades que reflejen los estudios correspondientes.

Algunos artículos de la Ley 86 de 1989 y otros de la Ley 105 de 1993, se refieren tangencialmente al transporte masivo, lo que demuestra la urgente necesidad de un conjunto normativo adecuado.

En el proyecto como ustedes pueden ver se invocan algunos principios generales que sirven como mecanismos de interpretación de las normas, de manera que cuando a los intérpretes de las mismas se les presente alguna dificultad puedan acudir a los principios para resolver las dudas y darle a la aplicación al caso concreto una salida que se ajuste al criterio del legislador y a la situación específica.

El principio sustancial es la seguridad que se debe ofrecer a los usuarios, acompañado de comodidad y eficiencia para que los medios utilizados por el sistema se adecuen a las necesidades de los pasajeros.

Es también importante que los sistemas de transporte masivo del futuro mejoren las condiciones ambientales, en la medida que se elimina la contaminación y se mejoran las condiciones de movilización de las personas hacia sus hogares y hacia el lugar de trabajo.

Otro principio de gran importancia es el uso de combustibles limpios, y la utilización adecuada de la infraestructura vial.

El proyecto contempla normas reguladoras para la constitución de las empresas, el capital social mínimo y la obligatoriedad de que este tipo de sistemas esté precedido de un estudio técnico y económico que demuestre la viabilidad del proyecto y la permanencia en el tiempo.

El transporte podrá ser municipal, distrital, metropolitano o departamental, según el nivel de participación de las entidades territoriales.

Cuando la Nación concorra a la financiación de este tipo de proyectos debe vigilarse en forma técnica su inversión y el aporte otorgado tendrá que darle una representación proporcional en los órganos de dirección y administración se gradúan los aportes que dan derecho a reembolso y aquellos que no generan obligación de reembolso a cargo de las entidades territoriales. Pero, también, se autoriza a la Nación para financiar totalmente un proyecto de transporte masivo, caso en el cual se suscribirán con la entidad territorial los convenios que sean necesarios para la administración del sistema.

La vigilancia de las inversiones de la Nación estará a cargo de un interventor, escogido mediante concurso público a fin de que esté pendiente de la viabilidad del sistema y de garantizar el pago de los recursos invertidos en el proyecto.

Para la construcción de la infraestructura urbana se permite el uso o destinación de áreas que hagan parte del espacio público, pues simplemente cambia su uso de área de recreación o de disfrute visual a vía pública, y se permite que la financiación la hagan particulares o que se haga mediante inversión extranjera especial no sometida a impuestos de ninguna naturaleza.

Se regula con claridad que la contratación de sistemas de transporte masivo y la celebración de contratos de obra se hará por el sistema de licitación pública para darle transparencia a los procedimientos de selección de los contratistas.

Igualmente se precisa que la vigilancia estará a cargo de la Superintendencia de Puertos y Transporte, entidad que cumple funciones de inspección, vigilancia y control por delegación del Presidente de la República, conforme a la Constitución Política.

Esta ley es muy necesaria en los actuales momentos pues las ciudades que no tienen sistemas de transporte masivo querrán imitar las experiencias de Medellín y Bogotá, sin contar con una legislación clara al respecto.

Por las razones expuestas anteriormente estamos modificando este proyecto de ley que hoy nos permitimos presentar y proponer a la Comisión Sexta Constitucional permanente le dé primer debate al Proyecto de ley número 201 de 2001 Cámara, "por medio de la cual se expiden normas sobre sistema de transporte masivo".

De los honorables Representantes,

*María Clemencia Vélez Gálvez, Alonso Acosta Ossio, Gustavo López Córtes, Plinio Edilberto Olano B.,*

Representantes.

**PLIEGO DE MODIFICACIONES****AL PROYECTO DE LEY NUMERO 201 DE 2001 CAMARA**

*por medio de la cual se expiden normas sobre sistema de transporte masivo.*

Artículo 1°. Queda igual.

Artículo 2°. Queda igual.

Artículo 3°. Queda igual.

Artículo 4°. Se modifica:

**Artículo 4°. Los entes territoriales, con el concurso de los transportadores, podrán crear empresas para la prestación del servicio de transporte masivo, y adoptarán cualquiera de los tipos de sociedades regulados por el Código de Comercio.**

Artículo 5°. Queda igual.

Artículo 6°. Queda igual.

Artículo 7°. Se le agrega párrafo.

**Artículo 7°.** La empresa que se organice para prestar el servicio de transporte público masivo deberá obtener autorización del Alcalde o Gobernador según el territorio donde vaya a operar, previo el cumplimiento de los siguientes requisitos generales:

1. Certificado de existencia y representación vigente en el que se determine que dentro de su objeto social desarrolla la industria del transporte.

2. Información sobre la estructura organizacional, técnica y operativa, relacionando el personal que empleará.

3. Descripción del equipo, diseño y colores.

4. Información financiera para establecer que la empresa garantizará su operación y viabilidad por lo menos durante cinco (5) años

5. Cumplir con los requisitos que se le hayan exigido en el pliego de condiciones de la licitación pública para acceder al servicio.

6. Constituir garantía de cumplimiento del proyecto ofrecido.

Parágrafo. Por decisión de los socios, la administración de la sociedad puede ser ejercida por el ente territorial, caso para el cual no será necesario el cumplimiento de los numerales 5 y 6 del presente artículo

Artículo 8°. Queda igual.

Artículo 9°. Se modifica:

**Artículo 9°.** Las autorizaciones para el uso del suelo las expedirá el Concejo Municipal.

Las autorizaciones de operación las dará el Alcalde municipal, en caso de que los socios determinen sacar a licitación pública la operación de la empresa, en su pliego de condiciones establecerán los requisitos necesarios para garantizar la viabilidad de la empresa por lo menos durante cinco (5) años.

Artículo 10. Queda igual.

Artículo 11. Queda igual.

Artículo 12. Queda igual.

Artículo 13. Queda igual.

Artículo 14. Queda igual.

Artículo 15. Se modifica:

**Artículo 15.** Para la construcción de la infraestructura de proyectos de transporte masivo podrán destinarse áreas especiales del suelo urbano que hagan parte del espacio público de la ciudad. Si dichas áreas no fueren suficientes, podrán expropiarse otras siguiendo los trámites establecidos en la ley y en el Código de Procedimiento Civil, para lo cual dichos proyectos se declaran de utilidad pública e interés social.

Artículo 16. Queda igual.

Artículo 17. Queda igual.

Artículo 18. Se cambia la palabra "partir" por "dividir":

**Artículo 18.** En todos los casos de construcción de infraestructura para sistemas de transporte masivo, para su operación, mantenimiento y administración, se celebrará contrato de concesión previo el trámite de licitación pública.

En los contratos para la construcción de infraestructura financiada con recursos de la nación o de las entidades territoriales la adjudicación del contrato de obra pública se hará previo el trámite de la licitación pública.

En ningún caso las entidades licitantes podrán dividir el objeto de los contratos para eludir la licitación.

Artículo 19. Queda igual.

Artículo 20. Se suprime el último párrafo.

**Artículo 20.** El control y vigilancia de los sistemas de transporte masivo se hará por la Superintendencia de Puertos y Transporte.

Quienes violen las obligaciones establecidas en los contratos de concesión y en las normas de transporte masivo vigente serán sancionados con multas sucesivas hasta de 700 salarios mínimos legales mensuales vigentes mediante el procedimiento establecido en el Decreto 01 de 1984 o normas que lo modifiquen.

Artículo 21. Queda igual.

Artículo 22. Queda igual.

Artículo 23. Queda igual.

Artículo 24. Se suprime el término "podrá" antepuesto a la palabra percibir.

**Artículo 24.** La entidad territorial percibirá porcentajes de participación por la operación del sistema, la explotación de la publicidad, la instalación de establecimientos de comercio o cualquiera otra actividad rentable dentro de las áreas de funcionamiento del sistema.

Artículo 25. Queda igual.

Artículo 26. Queda igual.

Artículo 27. Queda igual.

*María Clemencia Vélez Gálvez, Alonso Acosta Ossio, Gustavo López Córtes, Plinio Edilberto Olano B.,*

Representantes.

**TEXTO PROPUESTO PARA PRIMER DEBATE****AL PROYECTO DE LEY NUMERO 201 DE 2001 CAMARA**

*por medio de la cual se expiden normas sobre sistema de transporte masivo.*

El Congreso de la República

DECRETA:

CAPITULO I

**Principios Generales**

Artículo 1°. La política sobre sistemas de transporte público masivo de pasajeros deberá orientarse a la prestación de un servicio que permita el crecimiento ordenado de las ciudades y el uso racional del suelo urbano, con base en los siguientes principios:

1. Garantizar a todos los habitantes del territorio donde funciona el sistema un transporte seguro, cómodo y eficiente.

2. Buscar que entre la población el uso del transporte particular sea un elemento complementario y no principal para la movilización.

3. Disminuir la accidentalidad con el uso de corredores viales especializados de transporte público masivo.

4. Mejorar las condiciones ambientales de las entidades territoriales que construyan o estimulen el uso de medios de transporte público masivo.

5. Procurar que los usuarios disminuyan los tiempos de viaje desde sus viviendas hasta los lugares de trabajo o esparcimiento.

6. Ahorrar recursos, concentrando la oferta de los mismos mediante el uso de economías de escala en el transporte público masivo de pasajeros.

7. Mejorar la eficiencia en el uso de la infraestructura vial, mediante la regulación adecuada del tránsito y el transporte.

8. Promover la masificación del transporte público con el empleo de equipos con tecnología de punta para el uso y ahorro de combustibles y para el aprovechamiento racional del espacio público.

Artículo 2°. Para efectos de la presente ley se define como sistema de transporte público masivo de pasajeros el conjunto de predios, equipos, señales, paraderos, estaciones, elementos e infraestructura vial utilizados para satisfacer la demanda de transporte en un área urbana, Distrital, Metropolitana o Departamental, por cualquier modo de transporte, incluyendo la movilización sobre rieles.

Artículo 3°. El área de influencia de un sistema de transporte masivo estará comprendida dentro del territorio del Municipio, Distrito, Área Metropolitana o Departamento.

Si los municipios que están unidos por un sistema de transporte masivo pertenecen a varios departamentos se denominará área de transporte masivo especial. En este caso los alcaldes de los municipios respectivos suscribirán un contrato interadministrativo donde especificarán el objeto, los derechos y obligaciones de las partes y quién llevará la representación legal para los efectos del contrato. Los usos del suelo los autorizarán los respectivos concejos municipales.

## CAPITULO II

### Organización de empresas

Artículo 4°. Los entes territoriales, con el concurso de los transportadores, podrán crear empresas para la prestación del servicio de transporte masivo, y adoptarán cualquiera de los tipos de sociedades regulados por el Código de Comercio.

Artículo 5°. Las empresas deberán tener un capital social mínimo de cincuenta mil (50.000) salarios mínimos legales mensuales vigentes, disponer de los equipos necesarios para atender la demanda de acuerdo con los estudios realizados, tener una estructura administrativa y técnica suficiente para operar y adoptar un plan de capacitación adecuado para sus motoristas y el personal de servicio.

Artículo 6°. El servicio podrá prestarse en equipos de lujo o en equipos corrientes que garanticen un costo accesible a los usuarios. Los estudios determinarán el valor de las tarifas de acuerdo con los costos fijos y variables del mismo.

La tarifa se fijará por la autoridad territorial competente exclusivamente con base en los estudios técnicos y económicos y solamente podrá modificarse en los períodos establecidos en tales estudios.

Artículo 7°. La empresa que se organice para prestar el servicio de transporte público masivo deberá obtener autorización del Alcalde o Gobernador según el territorio donde vaya a operar, previo el cumplimiento de los siguientes requisitos generales:

1. Certificado de existencia y representación vigente en el que se determine que dentro de su objeto social desarrolla la industria del transporte.
2. Información sobre la estructura organizacional, técnica y operativa, relacionando el personal que empleará.
3. Descripción del equipo, diseño y colores.
4. Información financiera para establecer que la empresa garantizará su operación y viabilidad por lo menos durante cinco (5) años.
5. Cumplir con los requisitos que se le hayan exigido en el pliego de condiciones de la licitación pública para acceder al servicio.
6. Constituir garantía de cumplimiento del proyecto ofrecido.

Parágrafo. Por decisión de los socios, la administración de la sociedad puede ser ejercida por el ente territorial, caso para el cual no será necesario el cumplimiento de los numerales 5 y 6 del presente artículo.

## CAPITULO III

### Transporte público masivo municipal

Artículo 8°. Es el que se presta en el territorio del municipio respectivo, incluyendo parte del área rural si técnicamente fuere viable.

Artículo 9°. Las autorizaciones para el uso del suelo las expedirá el Concejo Municipal.

Las autorizaciones de operación las dará el Alcalde Municipal, en caso de que los socios determinen sacar a licitación pública la operación de la empresa, en su pliego de condiciones establecerán los requisitos necesarios para garantizar la viabilidad de la empresa por lo menos durante cinco (5) años.

## CAPITULO IV

### Transporte público masivo distrital, metropolitano y departamental

Artículo 10. Es el que se presta en la respectiva entidad territorial cuando el servicio comprende dos o más municipios.

Artículo 11. Las autorizaciones sobre usos del suelo las dará el Concejo Distrital, la Junta Metropolitana o la Asamblea Departamental. Las autorizaciones de operación las dará el Alcalde o Gobernador según el caso, previo el trámite de una licitación pública en cuyo pliego de condiciones se determinarán los requisitos necesarios para garantizar la viabilidad de la empresa por lo menos durante cinco (5) años.

## CAPITULO V

### Financiación del sistema de transporte masivo

Artículo 12. La Nación podrá concurrir a la financiación de los sistemas de transporte masivo de pasajeros, garantizando que su aporte le otorgue una representación proporcional en los órganos de dirección y administración de las empresas encargadas de la operación.

Artículo 13. Cuando el aporte no supere el 20% del costo del proyecto, la inversión podrá hacerse conforme a los principios de coordinación, concurrencia y subsidiariedad y no habrá reembolso de los recursos invertidos.

La Nación podrá financiar totalmente un proyecto de transporte masivo cuando disponga de los recursos necesarios. En este caso se suscribirá un convenio con las autoridades de las entidades territoriales respectivas donde se establecerá la forma como se administrará el sistema y se fijarán parámetros para garantizar su viabilidad y el reembolso de los recursos invertidos.

Artículo 14. La Nación podrá otorgar garantía a los créditos externos o internos contratados por las entidades territoriales que desarrollen sistemas de servicio público de transporte masivo de pasajeros cuando estas hayan pignorado a su favor rentas en cuantía suficiente que cubran el pago de por lo menos el 80% del servicio de la deuda total del proyecto.

En estos casos la Nación nombrará un interventor para el proyecto, escogido mediante concurso público, para vigilar las inversiones y garantizar que se están aplicando controles administrativos razonables para hacer viable el sistema y garantizar el pago de los recursos invertidos en el proyecto.

## CAPITULO VI

### Infraestructura de proyectos de transporte masivo

Artículo 15. Para la construcción de la infraestructura de proyectos de transporte masivo podrán destinarse áreas especiales del suelo urbano que hagan parte del espacio público de la ciudad. Si dichas áreas no fueren suficientes, podrán expropiarse otras siguiendo los trámites establecidos en la ley y en el Código de Procedimiento Civil, para lo cual dichos proyectos se declaren de utilidad pública e interés social.

Artículo 16. La infraestructura podrá ser financiada por la entidad territorial, por los particulares, o por la Nación previa la celebración de contratos o convenios donde se determinen las obligaciones de las partes firmantes de los mismos.

Artículo 17. Para la financiación de la infraestructura y para la operación y administración de sistemas de transporte masivo podrá el Gobierno Nacional autorizar inversión extranjera especial, para lo cual se determinarán los requisitos en los acuerdos celebrados de Gobierno a Gobierno. Esta inversión no estará sometida a impuestos de ninguna naturaleza.

## CAPITULO VII

### Contratación por concesión

Artículo 18. En todos los casos de construcción de infraestructura para sistemas de transporte masivo, para su operación, mantenimiento y administración, se celebrará contrato de concesión previo el trámite de licitación pública.

En los contratos para la construcción de infraestructura financiada con recursos de la Nación o de las entidades territoriales la adjudicación del contrato de obra pública se hará previo el trámite de la licitación pública.

En ningún caso las entidades licitantes podrán dividir el objeto de los contratos para eludir la licitación.

Artículo 19. La concesión será convocada por la autoridad competente de la entidad donde operará el sistema.

Los particulares podrán ofrecer concesiones para construir, operar, mantener y administrar sistemas de transporte masivo previo el cumplimiento de lo establecido en el parágrafo 2°, numeral 5, del artículo 32 de la Ley 80 de 1993. La decisión negativa se tomará mediante resolución motivada donde se expliquen claramente las razones de la inconveniencia de la oferta.

## CAPITULO VIII

### Vigilancia y control

Artículo 20. El control y vigilancia de los sistema de transporte masivo se hará por la Superintendencia de Puertos y Transporte.

Quienes violen las obligaciones establecidas en los contratos de concesión y en las normas de transporte masivo vigente serán sancionados con multas sucesivas hasta de 700 salarios mínimos legales mensuales vigentes mediante

el procedimiento establecido en el Decreto 01 de 1984 o normas que lo modifiquen.

#### CAPITULO IX

##### Disposiciones finales

Artículo 21. El número de pasajeros que podrá llevar una unidad del sistema de transporte masivo será aquel que determine la ficha técnica de homologación aprobada por el Ministerio de Transporte.

Artículo 22. La empresa que opere el sistema de transporte masivo constituirá los seguros de responsabilidad contractual, y extracontractual que garanticen el pago de los perjuicios generados por su actividad, conforme a lo previsto en los pliegos de condiciones de la licitación.

Artículo 23. La empresa que opere el transporte masivo deberá garantizar la vigilancia adecuada para que se respeten la vida, honra y bienes de los usuarios.

Artículo 24. La entidad territorial percibirá porcentajes de participación por la operación del sistema, la explotación de la publicidad, la instalación de establecimientos de comercio o cualquiera otra actividad rentable dentro de las áreas de funcionamiento del sistema.

Artículo 25. Las normas de la Ley 80 de 1993, o aquellas que la modifiquen o adicionen, y sus decretos reglamentarios se aplicarán a las actuaciones contractuales previstas en la presente ley.

Artículo 26. Las empresas de transporte masivo constituidas antes de la vigencia de la presente ley, deberán ajustarse a las disposiciones aquí contenidas para continuar con su operación.

Artículo 27. La presente ley rige a partir de la fecha de su promulgación.

\* \* \*

#### TEXTO DEFINITIVO

#### AL PROYECTO DE LEY NUMERO 214 DE 2001

**Aprobado en primer debate Comisión Segunda Constitucional Permanente, por la cual se dictan normas para el registro y abanderamiento de naves y artefactos navales dedicados al transporte marítimo y a la pesca comercial y/o industrial.**

El Congreso de Colombia

DECRETA:

#### TITULO I

##### DISPOSICIONES GENERALES

Artículo 1°. *Definiciones para la aplicación de la presente ley.* Las expresiones utilizadas en esta ley para efectos de su aplicación, tendrán el significado que a continuación se determina:

**Armador Propietario:** La persona natural o jurídica, que aparece como propietario en el registro de buques.

**Artefacto Naval:** Es la construcción flotante, que carece de propulsión propia, que opera en el medio marino, auxiliar o no de la navegación. En el evento de que ese artefacto naval se destine al transporte con el apoyo de una nave, se entenderá el conjunto como una misma unidad de transporte.

**Barco, Buque o Nave:** Toda construcción flotante con medios de propulsión propios destinada a la navegación por agua, que se utiliza en el comercio para el transporte de carga o pasajeros o de ambos, incluyendo los barcos pesqueros comerciales e industriales. Se excluyen específicamente las naves deportivas de cualquier tamaño.

**Barco Pesquero:** Nave utilizada para la pesca comercial y/o industrial, principalmente en aguas internacionales, y para el acarreo del producto de la pesca a puerto de descargue.

**Fletamento a Casco Desnudo:** Es el contrato de arrendamiento válido y debidamente registrado de un buque, por tiempo determinado, en virtud del cual el arrendatario tiene la posesión y el control pleno del buque, incluido el derecho a contratar al capitán y a la tripulación por el período del arrendamiento.

**Registro:** Diligencia mediante la cual la Autoridad Marítima Nacional inscribe en el Libro de Registro las naves y artefactos navales autorizados para enarbolar la bandera colombiana, así como, todos los actos, documentos y contratos relacionados con los mismos.

**Matrícula:** Es el Acto Administrativo mediante el cual la Autoridad Marítima Nacional certifica que una nave o artefacto naval autorizado ha sido inscrito en el Libro de Registro correspondiente, de conformidad con el Código de Comercio.

**Transporte Marítimo:** Es el traslado de un lugar a otro, por vía marítima, de carga, separada o conjuntamente, utilizando una nave o artefacto naval.

**Tripulantes:** El conjunto de personas embarcadas, destinadas a atender todos los servicios de la nave y provistas de sus respectivas licencias de navegación.

#### TITULO II

#### DEL REGISTRO DE NAVES Y ARTEFACTOS NAVALES

##### CAPITULO I

##### Disposiciones Generales

Artículo 2°. La presente ley será aplicable a las personas naturales o jurídicas que figuren como propietarias en el registro de naves, artefactos navales o naves tipo remolcador de bandera nacional dedicados al transporte marítimo y a la pesca comercial y/o industrial.

Artículo 3°. La matrícula de una nave o artefacto naval será cancelado por la Dirección General Marítima cuando exista alguna de las causales señaladas en el artículo 1457 del Código de Comercio y, además, por las siguientes causales:

a) Por embarcar, transportar o desembarcar armas de guerra y municiones para su servicio, sin autorización del Gobierno otorgada por el Ministerio de Defensa Nacional;

b) Por embarcar, transportar o desembarcar desechos tóxicos, peligrosos o radiactivos, sin permiso de la autoridad competente respectiva, y

c) Por embarcar, transportar o desembarcar sustancias cuya venta, uso o consumo, estén prohibidos en el territorio nacional.

Artículo 4°. Las naves y artefactos navales colombianas se individualizan en el orden interno y para todos los efectos legales, por su nombre, número, puerto de registro y tonelaje de arqueo.

Artículo 5°. El nombre de la nave o artefacto naval no puede ser igual al de otra nave o artefacto registrado. A tal efecto, la reglamentación regulará la imposición, uso y cese de dicho elemento de individualización.

Artículo 6°. El número de registro de una nave o artefacto naval es el de inscripción en el registro correspondiente.

Artículo 7°. La Dirección General Marítima otorgará a toda nave o artefacto naval que se inscriba en el registro, un Certificado de Registro provisional o definitivo en el que conste el nombre de la nave o artefacto naval, el de su armador propietario, el número de registro, el servicio para el cual está autorizado y la medida de los arqueos bruto y neto, así como los demás datos contenidos en el folio de su inscripción.

Artículo 8°. El arqueo de las naves y artefactos navales se efectúa por la Dirección General Marítima, de acuerdo con las normas vigentes o las que las modifiquen o adicionen.

Artículo 9°. Toda nave o artefacto naval de matrícula colombiana debe izar en lugar visible el pabellón nacional y llevará su nombre marcado en cada lado de la proa, en la popa y en lugares destacados de los costados de la caseta de gobierno. En la popa llevará además, el nombre del puerto de registro. Lo anterior, sin perjuicio de lo que dispongan los tratados, convenios, acuerdos y prácticas, celebrados o acogidos por el país, para tal efecto.

Artículo 10. Ninguna nave o artefacto naval podrá embarcar o desembarcar materiales nucleares o radiactivos sin la autorización del Ministerio de Minas y Energía y del Ministerio de Defensa Nacional.

Parágrafo. En los barcos pesqueros se prohíbe transportar materiales nucleares o radiactivos, así como sus desechos o fuentes en desuso.

Artículo 11. La compra, venta e hipoteca de naves y artefactos navales, no requerirá de permiso o autorización alguna.

#### CAPITULO II

##### De las naves y actos objeto del registro

Artículo 12. Serán objeto del presente registro las naves, artefactos navales y naves de tipo remolcador dedicados al transporte marítimo, así como a la pesca comercial y/o industrial.

Artículo 13. Serán también objeto de registro, los siguientes actos: la compra y venta de naves y artefactos navales, así como aquellos que se encuentren en construcción, su hipoteca, sus gravámenes y embargos, su arrendamiento financiero y su fletamento a casco desnudo.

Artículo 14. Las garantías marítimas de las naves y artefactos navales a los cuales se refiere la presente ley, se registrarán preferencialmente por la Decisión 487 del Acuerdo de Cartagena sobre Garantías Marítimas (Hipoteca Naval y Privilegios Marítimos) y Embargo Preventivo de Buques, y subsidiariamente por los Convenios y tratados internacionales que rijan la materia.

Artículo 15. En el registro se especificará, como mínimo, el nombre y la dirección de la persona a favor de la cual se haya constituido la hipoteca o el gravamen, o el hecho de que haya sido constituida para garantizar obligaciones al portador, el importe máximo garantizado o si ese importe se especificare en el documento de constitución de la hipoteca o del gravamen, y la fecha y otras circunstancias que determinen su rango respecto de otras hipotecas y gravámenes inscritos.

### CAPITULO III

#### De los requisitos y la forma de efectuar el registro

Artículo 16. La compra y venta de naves y artefactos navales, así como aquellos que se encuentren en construcción, su hipoteca, sus gravámenes y embargos, deberán elevarse a escritura pública, su arrendamiento financiero, fletamento a casco desnudo, deberán protocolizarse, previa las autenticaciones y legalizaciones consulares del caso.

Artículo 17. Para el registro provisional de naves y artefactos navales, los armadores o sus representantes elevarán, vía telefax, personalmente, o por conducto de apoderado, solicitud de registro a la Capitanía de Puerto o a la Dirección General Marítima, indicando:

- a) El nombre de la nave o artefacto naval;
- b) Nombre y la nacionalidad previa de la nave o artefacto naval, en caso de ser usada;
- c) Nombre y dirección del propietario;
- d) La eslora, manga y puntal de diseño;
- e) Constructor, fecha y lugar de construcción;
- f) Calado máximo;
- g) Número de puentes y mástiles;
- h) Tonelaje de Registro Bruto, Neto y Peso Muerto;
- i) Material del casco;
- j) Número de motores, número de cilindros y clase de propulsión y potencia propulsora en K.W. así como el fabricante de los motores;
- k) Velocidad de la nave;
- l) Servicio al cual se propone destinarla.

Artículo 18. La solicitud de registro de que trata el artículo anterior, deberá ir acompañada de los siguientes documentos:

- a) Certificado de navegabilidad y seguridad de la Sociedad Internacional de Clasificación reconocida por la autoridad marítima nacional, o en su defecto, los certificados expedidos por la Dirección General Marítima, si corresponde;
- b) Certificado de cancelación del registro anterior, si se trata de una nave o artefacto naval usado;
- c) El recibo de pago por los derechos al registro provisional;
- d) Copia de la escritura de compra o de la escritura de protocolización del instrumento de compra, si corresponde;
- e) Constancia de entrega material de la nave o artefacto naval si no se encontrare en el instrumento de compra;
- f) Póliza de garantía por contaminación a favor de la Nación colombiana, por la suma previamente fijada por la Dirección General Marítima - Ministerio de Defensa Nacional, según la clase, el porte, y el servicio al cual se destinará la nave o artefacto naval;
- g) Certificación de iniciación de trámite para la expedición del Certificado de Carencia de Informes por Tráfico de Estupefacientes, expedida por la Dirección Nacional de Estupefacientes;
- h) Licencia para el acceso a las bandas de frecuencias atribuidas al servicio móvil marítimo y la asignación de las letras de llamadas, expedidas por el Ministerio de Comunicaciones.

Artículo 19. Recibida en forma completa la documentación listada en el artículo anterior, la Dirección General Marítima expedirá dentro de los ocho (8) días hábiles siguientes la matrícula de registro provisional. La documentación para el registro definitivo debe ser remitida dentro de los seis (6) meses siguientes a la expedición de la misma.

Artículo 20. Para el registro definitivo de la nave o artefacto naval, deberá remitirse, en documentación original y/o autenticada, según el caso:

- a) Una (1) copia de la escritura de compra, para su registro en la Capitanía de Puerto o la Dirección General Marítima, si corresponde;
- b) Constancia de entrega material de la nave o artefacto naval si no se encontrare en el instrumento de compra;
- c) Certificado de cancelación del registro anterior, si se trata de una nave o artefacto naval o usado;
- d) Póliza de garantía por contaminación a favor de la Nación colombiana, por la suma previamente fijada por la Dirección General Marítima, según la clase, el porte, y el servicio al cual se destinará la nave o artefacto naval;
- e) Recibo de pago del derecho de registro provisional o definitivo;
- f) Tres (3) fotografías a color de la nave o artefacto naval de costado de 4x6 cms., en las cuales se vea claramente el nombre de la misma;
- g) Tres (3) fotografías de la nave o artefacto naval (proa, popa y costado) de 15x16 centímetros;
- h) Si se trata de persona jurídica, su certificado de existencia y representación legal expedido por la Cámara de Comercio de su domicilio social, cuya fecha de expedición no sea superior a tres (3) meses;
- i) Los certificados de navegabilidad y seguridad de la nave vigentes, expedidos por la Autoridad Marítima o por una Sociedad Internacional de Clasificación reconocida;
- j) Licencia para el acceso a las bandas de frecuencias atribuidas al servicio móvil marítimo y la asignación de las letras de llamadas, expedidas por el Ministerio de Comunicaciones;
- k) Certificado de Carencia de Informes por Tráfico de Estupefacientes, expedido por la Dirección Nacional de Estupefacientes.

Artículo 21. Recibida en forma completa la documentación listada en el artículo anterior, la Dirección General Marítima expedirá dentro de los ocho (8) días hábiles siguientes la matrícula de registro definitivo.

Artículo 22. La Licencia para el acceso a las bandas de frecuencias atribuidas al servicio móvil marítimo y la asignación de las letras de llamadas, serán expedidas por el Ministerio de Comunicaciones en un término máximo de quince (15) días calendario, contado a partir de la presentación de la solicitud con el lleno de los requisitos legales vigentes.

Parágrafo. Para la expedición de la licencia de que trata este artículo se deberá presentar constancia del inicio del trámite del certificado de carencia de informes por tráfico de estupefacientes expedido por la Dirección Nacional de Estupefacientes con fin específico.

Artículo 23. La Dirección Nacional de Estupefacientes al recibir la solicitud debidamente diligenciada del Certificado de Carencia de Informes por Tráfico de Estupefacientes, para registrar y abanderar una nave o artefacto naval en Colombia, expedirá en un término no mayor a quince (15) días calendario, una certificación en la cual indique que ha iniciado el trámite, con base en la cual la Dirección General Marítima podrá efectuar el registro provisional de la nave o artefacto naval.

Una vez la Dirección Nacional de Estupefacientes expida el Certificado de Carencia de Informes por Tráfico de Estupefacientes, la Dirección General Marítima podrá efectuar el registro definitivo de la nave o artefacto naval. En caso de que la Dirección Nacional de Estupefacientes se abstenga de expedir el certificado, así lo comunicará a la Dirección General Marítima, con el fin de que se cancele el registro provisional que se encuentre vigente.

Artículo 24. La nave o artefacto naval se entenderá matriculada en Colombia bien sea por el registro provisional o definitivo. En ambos casos, la nave o artefacto naval adquiere el derecho de enarbolar el pabellón colombiano y se elimina la patente de navegación.

Artículo 25. Para el registro provisional y definitivo de artefactos navales usados y para las naves y artefactos navales construidos en Colombia, se les exigirá únicamente los anteriores requisitos, según les sean aplicables.

### TITULO III

#### DE LA SEGURIDAD DE LAS NAVES Y ARTEFACTOS NAVALES

Artículo 26. Las naves y artefactos navales deben reunir las condiciones de seguridad previstas en la ley, en los convenios internacionales y en las reglamentaciones que expida la Dirección General Marítima.

Artículo 27. Las condiciones de seguridad de las naves y artefactos navales a que se refiere el artículo anterior, se determinarán de acuerdo con la naturaleza y finalidad de los servicios que presten y de la navegación que efectúen, así como de conformidad con las normas internacionales que rigen la materia.

Artículo 28. El registro de naves y artefactos navales no requerirá de nueva inspección de los mismos, si éstos poseen certificados vigentes de seguridad y tonelaje emitidos por una sociedad internacional de clasificación reconocida y aceptada por la autoridad marítima nacional. Para el registro definitivo de la nave o artefacto naval, se exigirá un nuevo juego de certificados a nombre de la Dirección General Marítima, siempre y cuando hayan perdido vigencia.

Artículo 29. Los certificados de seguridad hacen parte de los documentos exigidos a las naves y artefactos navales y deben ser presentados cuando la Dirección General Marítima los solicite.

El vencimiento de los certificados de seguridad implica para la nave o artefacto naval la prohibición de navegar y de prestar los servicios a los cuales está destinado. La Capitanía de Puerto no expedirá zarpe sin la presentación de los certificados vigentes.

TITULO IV

DE LOS TRIBUTOS, TASAS Y DEMAS DERECHOS

Artículo 30. Los contratos de fletamento, afiliación o de vinculación de los barcos pesqueros o de transporte marítimo registrados en Colombia, suscritos por empresas domiciliadas en territorio colombiano, no causarán impuesto de timbre.

Artículo 31. La obligación de pago del contrato de fletamento de que trata el artículo anterior, podrá realizarse en especie o en dinero.

Artículo 32. Las naves y artefactos navales dedicados al transporte marítimo y a la pesca comercial y/o industrial, que se vayan a registrar y abanderar en Colombia, estarán excluidos del impuesto a las ventas -IVA-.

TITULO V

DE LA TRIPULACION DE LAS NAVES Y ARTEFACTOS NAVALES

Artículo 33. El número de tripulantes de nacionalidad colombiana de las naves que trata la presente ley, se determinará de conformidad con el artículo 74 del Código Sustantivo del Trabajo.

Artículo 34. Cuando no hubiere suficiente número de personal capacitado o idóneo de nacionalidad colombiana la Capitanía de Puerto autorizará a los armadores, la contratación de personal de otras nacionalidades. Para estos efectos, la Capitanía de Puerto llevará un registro especial de los tripulantes de cualquier nacionalidad que soliciten su inscripción, previa comprobación de su identidad, experiencia, certificaciones, títulos y demás elementos que acrediten su idoneidad, para consideración de los armadores.

Artículo 35. En los barcos pesqueros colombianos y en los extranjeros afiliados o fletados por empresas procesadoras domiciliadas en Colombia, dedicados a la captura de especies transzonales y altamente migratorias, el porcentaje de tripulación colombiana será mínimo el 10% de la tripulación. Lo anterior, mientras se cuenta con suficiente personal capacitado o idóneo para este tipo de pesca.

Artículo 36. Para la contratación de los tripulantes inscritos, se observarán los requisitos previstos en las regulaciones de la Organización Marítima Internacional, OMI, y en las disposiciones nacionales sobre la materia.

Artículo 37. Los tripulantes extranjeros inscritos en el registro especial de tripulantes, y exclusivamente para el tránsito de! embarque o desembarque de la nave o artefacto naval a la cual se encuentran vinculados, gozarán de libre movilización en territorio colombiano, para lo cual las autoridades migratorias otorgarán, de conformidad con las normas vigentes, el libre tránsito por un periodo máximo de quince (15) días.

Artículo 38. El contrato de trabajo de los tripulantes de las naves o artefactos navales se registrará por la legislación laboral del país en, el cual se suscriba el respectivo contrato.

Artículo 39. El castellano deberá usarse obligatoriamente en las órdenes de mando verbales y escritas y del servicio de la nave o artefacto naval y en las anotaciones libros o documentos exigidos.

Artículo 40. La presente ley rige a partir de la fecha de su promulgación y deroga todas las disposiciones que le sean contrarias.

El texto transcrito fue aprobado en primer debate en sesión ordinaria del día treinta y uno (31) de mayo de dos mil uno (2001).

Presidente.

*José Gentil Palacios Urquiza,*

Vicepresidente.

*Jhony Aparicio Ramírez,*

Ponente.

*Benjamín Higuera Rivera,*

Secretario General Comisión II.

*Hugo Alberto Velasco R.,*

CONTENIDO

Gaceta número 307-Viernes 15 de junio de 2001  
CAMARA DE REPRESENTANTES

PONENCIAS

	Págs.
Ponencia para Primer Debate al Proyecto de ley número 164 de 2001 Cámara, por la cual se adiciona el parágrafo 4° en el artículo 1° de la Ley 89 de diciembre de 1988. ....	1
Ponencia para Primer Debate al Proyecto de ley número 182 de 2001 Cámara, por medio de la cual se autoriza a la Asamblea Departamental del Valle del Cauca para ordenar la emisión de la estampilla Pro-Universidad del Pacífico y se dictan otras disposiciones. ....	1
Ponencia para Primer Debate, pliego de modificaciones y texto propuesto al Proyecto de ley número 201 de 2001 Cámara, por medio de la cual se expiden normas sobre sistema de transporte masivo. ....	3
Texto Definitivo al Proyecto de ley número 214 de 2001, aprobado en primer debate Comisión Segunda Constitucional Permanente, por la cual se dictan normas para el registro y abanderamiento de naves y artefactos navales dedicados al transporte marítimo y a la pesca comercial y/o industrial. ....	6