



GACETA DEL CONGRESO

SENADO Y CAMARA

(Artículo 36, Ley 5a. de 1992)

IMPRENTA NACIONAL DE COLOMBIA

ISSN 0123 - 9066

AÑO XII - Nº 638

Bogotá, D. C., lunes 1º de diciembre de 2003

EDICION DE 28 PAGINAS

DIRECTORES:

EMILIO RAMON OTERO DAJUD
SECRETARIO GENERAL DEL SENADO
www.secretariassenado.gov.co

ANGELINO LIZCANO RIVERA
SECRETARIO GENERAL DE LA CAMARA
www.camararep.gov.co

RAMA LEGISLATIVA DEL PODER PUBLICO

SENADO DE LA REPUBLICA

ACTAS DE COMISION

COMISION SEXTA
CONSTITUCIONAL PERMANENTE

ACTA NUMERO 04 DE 2003

(agosto 26)

En Bogotá, D. C., a los veintiséis días del mes de agosto de 2003, siendo las diez y treinta y cuatro minutos de la mañana (10:34 a.m.), se reunieron en el recinto de la Comisión Sexta del Senado de la República, los honorables Senadores miembros de esta célula legislativa, con el fin de sesionar.

El señor Presidente de la Comisión, honorable Senador Edgar Artunduaga Sánchez, declara abierta la sesión, y ordena que se realice el llamado a lista.

Secretaria, doctora Sandra Ovalle García:

Llamado a lista.

Contestaron los siguientes honorables Senadores:

Artunduaga Sánchez Edgar
Blél Saad Vicente
Chávez Cristancho Guillermo
Estefan Upegui Carlos Alberto
Hernández Aguilera Germán
Luna Conde José Ramiro
Rodríguez Rodríguez Carlina
Sánchez Ortega José Álvaro
Sierra Grajales Luis Emilio.

La Secretaria General informa que existe quórum decisorio con la presencia de nueve Senadores.

Durante el transcurso de la Sesión se hicieron presentes los siguientes honorables Senadores:

Moreno Rojas Samuel
Mejía Marulanda María Isabel
Acosta Bendeck Gabriel.

Con la siguiente excusa justificada dejó de asistir:

Luis Alberto Gil Castillo.

Bucaramanga, agosto 26 de 2003. Doctor, Edgar Artunduaga Sánchez, Presidente Comisión Sexta, honorable Senado de la República, Bogotá.

Por medio de la presente me permito solicitar permiso por inasistencia a la Comisión Sexta el día de hoy, debido a molestias de salud que me impidieron viajar.

Para efectos de lo anterior anexaré la semana próxima la incapacidad médica respectiva.

Atentamente, *Luis Alberto Gil Castillo*, Senador de la República.

Fecha: agosto 25 de 2003

Paciente: Luis Alberto Gil Castillo

Paciente con episodio agudo de laringotraqueitis viral. Requiere incapacidad laboral por tres (3) días a partir de la fecha.

Doctor *Javier Orejarena Pinilla*, Médico y Cirujano, U. Metropolitana, R. M. 1492.

El Presidente ordena dar lectura al Orden del Día.

Secretaria:

ORDEN DEL DIA

Para la Sesión del martes 26 de agosto de 2003, a las 9:00 a.m.

I

Llamado a lista.

II

Consideración y aprobación de las siguientes Actas:

1. Acta número 40 del 26 de mayo de 2003
2. Acta número 41 del 27 de mayo de 2003
3. Acta número 42 del 28 de mayo de 2003
4. Acta número 43 del 3 de junio de 2003
5. Acta número 44 del 4 de junio de 2003
6. Acta número 45 del 5 de junio de 2003
7. Acta número 46 del 10 de junio de 2003
8. Acta número 47 del 11 de junio de 2003
9. Acta número 48 del 12 de junio de 2003
10. Acta número 49 del 19 de junio de 2003
11. Acta número 50 del 20 de junio de 2003

12. Acta número 03 del 12 de agosto de 2003

III

Citación al señor Ministro de Transporte, doctor Andrés Uriel Gallego Henao, en cumplimiento de la Proposición número 01 de 2003.

Proposición número 01 de 2003

Cítese para el 26 de agosto de 2003, al señor Ministro de Transporte, doctor Andrés Uriel Gallego Henao, para escuchar sus comentarios acerca del Proyecto de ley número 130 de 2002 Cámara, número 227 de 2003 Senado, *por la cual se hacen algunas modificaciones a la Ley 769 de 2002.*

Presentada a consideración de la Comisión Sexta por el honorable Senador Samuel Moreno Rojas, y aprobada por unanimidad en la Sesión del 12 de agosto de 2003.

Cuestionario anexo a la Proposición número 01 de 2003 - al señor Ministro de Transporte.

El Presidente sugiere reformar el Orden del Día, para agregarle la discusión en la Comisión del proyecto de ley sobre el cual se le han pedido explicaciones al señor Ministro, lo cual es sometido a consideración y es aprobado por unanimidad, según lo informa la Secretaria General.

El Presidente, somete a consideración la aprobación de las actas, aclarando que se tiene aplazada la decisión con respecto a las actas sobre la discusión del proyecto de ley de Televisión, por sugerencia del Senador Samuel Moreno Rojas, quien en su momento pidió que se aplazara su aprobación porque él quería estudiar en profundidad las actas, pero se ha esperado un mes y coincidentalmente no está. Las actas son aprobadas por unanimidad, según lo informa la Secretaria General.

Presidente:

Siguiente punto del Orden del Día.

Secretaria:

Tercero, citación al señor Ministro de Transporte, doctor Andrés Uriel Gallego Henao, en cumplimiento de la Proposición 01 de 2003.

El Presidente le concede el uso de la palabra al Senador Ponente José Álvaro Sánchez Ortega, quien explica que la Ponencia del proyecto de ley que modifica a la Ley 769 de 2002 “Código de Tránsito”, hace referencia a dos artículos en forma específica: Se trata del artículo 27 y el artículo 37. En la ponencia se están haciendo las aclaraciones al respecto, al mismo tiempo que la justificación.

Señala el Senador Sánchez Ortega, que ha habido un consenso con respecto de la necesidad de la modificación del artículo 27, Condiciones de Cambio de Servicio. Todos los vehículos que circulen por el Territorio Nacional deben someterse a las normas que sobre Tránsito Terrestre determine este código. Luego dice el párrafo primero: A partir de la fecha de expedición de la presente ley no se podrá cambiar de clase o servicio un vehículo. La idea general de esta modificación obedece a que, sobre todo en las provincias, en las regiones, existen vehículos que han sido sometidos a un proceso de particularización, para después ingresarlo al servicio público, y esta norma es absolutamente clara en el sentido de que no permite que se haga esa transición; al no permitir que se haga esa transición, se está coartando la posibilidad en esas regiones de que estos servicios particulares se conviertan al servicio público, como en el caso de las provincias con los famosos jeeps, los vehículos ya de cierta edad, a pesar de tener cierta resistencia en cuanto respecta a su capacidad operativa, se convierten en solución a los grandes problemas de transporte de estas regiones.

Yo quiero hacer referencia de que sobre esta parte, de estas modificaciones a estos artículos, ha habido algunas interpretaciones y ha habido, como es normal, concurso de intereses: La Federación Colombiana de Municipios, a través de su Director Ejecutivo, está respaldando absolutamente estos cambios que se están haciendo, estas propuestas que se están haciendo para ampliar el radio de acción y las posibilidades de que se puedan matricular los vehículos de servicio

particular a servicio público, porque ven la necesidad en ellos. Mientras tanto que Confecámaras, mediante comunicación, está cuestionando la posibilidad, alegando de que existe una saturación en el servicio público; pero yo considero necesariamente que esta saturación es en ciertos sectores de orden populoso, más que todo en orden urbano, y las zonas de provincia no tienen ninguna razón pertinente.

Explica el Senador José Álvaro Sánchez Ortega, que se plantea también la posibilidad de modificar el artículo 37, para poder importar vehículos usados, bajo unas condiciones específicas, porque esa importación de vehículos usados solamente se hace cuando son donaciones de entidades multinacionales y Gobiernos extranjeros que prestan esa colaboración, haciendo donaciones de vehículos que se utilizan mucho para el servicio público, sobre todo el servicio público domiciliario. Además en los municipios no existe la capacidad económica para adquirir ese tipo de vehículos: en el caso de las volquetas para el servicio de aseo, las volquetas para el servicio de mantenimiento y reparación de las vías, lo mismo sucede con los buses escolares, con los carros de bomberos, también con las ambulancias. Entonces existe una modalidad de todos conocida, facilitando en calidad de donación a estos municipios este tipo de vehículos, pero el nuevo Código, el 769 de 2000, establece la prohibición absoluta. Estamos diciendo, mediante una modificación de ese artículo, que se facilite la importación de estos vehículos, siempre y cuando se reúnan unos requisitos mínimos, como son la edad del vehículo, que antes tenía establecido 8 años, ahora pasa a 14 años, además de eso también su utilización y lo que es más importante, la reglamentación del estado del vehículo, que lo reglamentará el Ministerio del Transporte.

Señala también el Senador Sánchez Ortega, que se hace una ampliación, para el caso de San Andrés y Providencia se establecen también unas prioridades especiales, en el sentido de poder matricular esos vehículos desde modelos de 1998.

Afirma el Senador Álvaro Sánchez Ortega, que con el Senador Samuel Moreno, han hecho una ponencia favorable, porque es un proyecto importante y es una gran solución y en nada afecta al sistema del transporte en el país; al contrario, viene siendo una solución necesaria para efectos de poder facilitar, en primera instancia, a que algunos municipios de Colombia, dada su situación caótica de tipo económico, puedan obtener mediante el proceso de donación y mediante un control a este proceso de donación, obtener estos vehículos especiales: se amplió a volquetas, se amplió a buses, se amplió en el caso de ambulancias, en carros de bomberos, y se establecen unos términos perentorios, bajo el control estricto del Ministerio de Transporte. Y la otra parte, es en el sentido de facilitar el registro de vehículos particulares a uso público, para suplir en las zonas de provincia, esto no afecta nada la zona popular y las zonas populosas, sino solamente provincias porque vienen a suplir una necesidad permanente en cuanto respecta a la solución de los problemas de transporte de las provincias.

El Presidente le otorga el uso de la palabra a la Senadora Carlina Rodríguez Rodríguez, quien refiriéndose al señor Ministro de Transporte, le solicita explicaciones sobre el trámite del proyecto de ley, porque se pretende modificar una ley recientemente sancionada con otra ley, que apenas propone únicamente modificar 3 artículos, cuando el Ministerio de Transporte apenas está iniciando su estudio de reglamentación, incurriéndose en la inseguridad legislativa y en la inseguridad jurídica.

Agrega la Senadora Rodríguez, para hacer una reforma a la Ley 769, muy de fondo, se deben acumular las experiencias que se tienen de su aplicación, de sus demandas; ya la Corte Constitucional declaró inexecutable los artículos 98, sobre radicación de los vehículos de tracción animal, lo mismo que el artículo 133, sobre sanciones con arresto para peatones y ciclistas que incumplan la asistencia al curso formativo de capacitación. También el Senador Chávez tiene una iniciativa sobre la reforma a la 769; en la Cámara, hay la presentación de alguna modificación a algunos artículos de la 769.

Señala la Senadora Carlina Rodríguez Rodríguez, que sería mejor suspender la discusión del proyecto de ley, para hacer un estudio de

fondo sobre los artículos que vienen en tránsito en la Cámara, los que el Senador Chávez quiere proponer y sobre algunos otros artículos, donde el Ministerio, según entiendo el cuestionario, viene estudiando juiciosa y minuciosamente.

Expresa la Senadora Carlina Rodríguez Rodríguez, que debe ponérsele más seriedad al tema, ya que la ley viene siendo propuesta desde el Gobierno del Presidente Ernesto Samper Pizano; y de esta discusión participaron seriamente en la Cámara, la doctora María Isabel Mejía Marulanda y el Senador Chávez en el Senado de la República, y desde ahí aparece la separación del Ministerio de Obras Públicas en la división de Inviás y el Ministerio del Transporte. Muchas discusiones aparecieron y se presenta justamente el Código de Tránsito para el país, teniendo en cuenta los problemas de la Ley 336, donde siempre se legisla y se ha legislado a través de resoluciones permanentes, de acuerdo con los intereses de turno. A raíz de todo esto se logra una legislación que no pasa en ese Gobierno, por los serios problemas que se presentaron con la agenda legislativa. Luego en el Gobierno del Presidente Pastrana se presenta este proyecto, y se invita justamente a los transportadores de todo el país y a quienes tienen interés en el tema. Aquí en esta comisión se dieron discusiones supremamente férreas y serias frente al tema, y también frente al tema de reposición, cuando se hacía el Transmilenio y se miraba el tema de la chatarrización; y hacían presencia los diferentes transportadores humildes de la periferia, diciéndoles que cómo se les iba a quitar realmente la comida a ellos, y frente a la reposición todos coincidíamos en que la vida útil de nuestros vehículos de servicio público era de 10 años porque teníamos que ser serios, como en Estados Unidos que es hasta de 7 a 10 años. Sin embargo, interpretando y teniendo esa bondad social, la Comisión dijo: Bueno, prolonguemos la vida útil de todos estos buses y demás a 15 años porque estamos, vamos a estrenar lo que es Transmilenio y esta pobre gente pues no hace parte de este gran negocio ni de estas grandes empresas.

Afirma la Senadora Carlina Rodríguez Rodríguez, que es irresponsable seguir dando plazos de acuerdo con los intereses que van apareciendo sobre los temas del Código de Tránsito, cuando después de varias legislaturas y serias discusiones, se colocaron en su articulado términos perentorios en su reglamentación y aplicación. Agrega la Senadora, que ella no representa a ningún gremio del Transporte, legisla para el país y no tiene ningún bus, ni ningún carro, ni ningún taxi, ni ninguna empresa, ni nunca ha ido al Ministerio a hacerle un favor a alguien.

Señala la Senadora Carlina Rodríguez Rodríguez, que el artículo 27 es muy claro al expresar en su párrafo primero: "A partir de la fecha de expedición de la presente Ley no se podrá cambiar de clase o servicio un vehículo", y que no se trata de que cada vez que existan intereses, se haga una microrreforma de un artículo para sacar una microley y estar contradiciendo el principio de la ley, y por ser coautora reclama la seriedad que se tiene que dar.

Manifiesta la Senadora Carlina Rodríguez Rodríguez, que no entiende el párrafo, en el sentido de que el Ministerio del Transporte determinará un período no mayor a 6 meses, en el cual se reglamentará el cambio de servicio de particular a público. Le solicita la Senadora al señor Ministro, que mire el recorrido de la Ley 336, y mire las sendas resoluciones sobre la materia, cuando se obliga a cumplir estrictamente el Código de Tránsito para el país, y entonces se estaría abriendo un artículo más, que hay que dar 6 meses porque alguien quedó por fuera o tal vez los que están colocando algún negocio no se dieron cuenta y hasta ahora empiezan a darse cuenta de esta codificación y entonces vienen los intereses.

Expresa la Senadora Rodríguez, refiriéndose al otro tema del proyecto, que la pobreza no puede ser excusa para que los Estados Unidos o los Estados Europeos nos manden la chatarrización de ellos, en un transporte tan delicado, como es el transporte escolar, porque cuando se expidió el Código, el principio justamente, fue de tutelar la vida de los usuarios. Y no se puede entender cómo después de tener la bondad social esta Comisión y de decir que la vida útil de un vehículo en Colombia debería ser de 10 años, tutelando justamente la vida de los usuarios, y que por una bondad social se amplíe a 15 años cuando

aparecía el Transmilenio, eso no quiere decir que aquí nos tienen que llenar de chatarras, sin saber ni siquiera cuándo se va a hacer la revisión técnico-mecánica.

Menciona la Senadora Carlina Rodríguez Rodríguez, que ella ha hecho gestiones para que les regalen ambulancias a los municipios y le ha dicho al Gobierno Nacional que esas ambulancias que tienen 5 ó 7 años ya no sirven para la labor que desempeñan. En el caso de los buses, han regalado un poco de buses amarillos, que ni siquiera eran para estos terrenos, carros viejos para transportar a los jóvenes por estas carreteras de Colombia en pésimo estado. Yo sé que no podemos ser tampoco desagradecidos y que estamos en una situación de pobreza, pero tampoco mendicante.

Anota la Senadora Carlina Rodríguez Rodríguez que ella se opuso a la figura del peritazgo porque le parecía una corruptela de la revisión técnico-mecánica, donde establecían en Bogotá, 4, 5, 6 sitios de negocio y muchas veces ni los carros asistían y se les daba el visto bueno de la revisión técnico-mecánica. También se opuso seriamente a lo que eran las escuelas de enseñanza, porque en cualquier cuchitril se compraba un carro viejo y allí entonces aparecía una escuela.

Aclara la Senadora Carlina Rodríguez Rodríguez, que ella no solicita que se archive el proyecto, porque cree que los ponentes han hecho un esfuerzo, una indagación, un estudio serio, pero hay varias inquietudes sobre la reforma de la 769. Propone la Senadora que se nombre una comisión para mirar y revisar otros artículos, para buscar la acumulación de lo que existe en Cámara.

El Presidente le da la palabra al Senador Samuel Moreno Rojas, quien manifiesta que como coponente del proyecto de ley en discusión, firmó la citación para el Ministro de Transporte, para escuchar la posición del Gobierno Nacional, la cual no estaba muy clara en el transcurso de los distintos debates que se habían hecho sobre el proyecto de ley. También solicita el Senador Samuel Moreno, que antes de escuchar al señor Ministro, se lean unas comunicaciones enviadas por parte de Colfecar y la Federación Colombiana de Municipios.

El Senador Samuel Moreno Rojas, hace la observación en el sentido de que no se puede decir de manera irresponsable que se va a aumentar la vida útil de los vehículos, porque lo que se está diciendo en el artículo segundo, es que las ambulancias, buses, busetas, vehículos de bomberos, volquetas y camiones recolectores de basura necesitan 2 condiciones: Uno, que sean donados por entidades extranjeras públicas o privadas; y aparte de eso, que no superen una vida útil que se ha establecido. La comunicación de la Federación Colombiana de Municipios dice que hay unos municipios, que si no es por ese tipo de donaciones, no van a tener ninguna posibilidad de comprar ese tipo de vehículos simple y llanamente por el costo, o como lo decía el Senador Blel, hay algunos municipios que no han podido recibir una serie de donaciones porque no existe una norma tributaria, ni mucho menos una norma legal, autorizando a los municipios para recibir ese tipo de donaciones.

Agrega el Senador Samuel Moreno Rojas, que en el artículo tercero no hay ningún inconveniente sobre el tema de San Andrés, Providencia y el Archipiélago, pero en el artículo primero, leyendo la carta de Colfecar, tal vez ese sería el artículo que podría suscitar más polémica, más discusión, porque allí se está levantando prácticamente una prohibición que existe en el tema de servicio particular y servicio público; y este es además el artículo que más le interesa al Gobierno Nacional por la respuesta que ha dado a la citación, al cuestionario y la opinión.

Propone el Senador Samuel Moreno Rojas, que una vez escuchadas las intervenciones, se ponga en consideración de la Comisión el proyecto y de acuerdo con las observaciones que se han hecho, se llegue a unos acuerdos. El objetivo fundamental de la citación, en la propuesta inicial, es escuchar no solamente al Ministro, sino también a dos agremiaciones muy importantes y muy respetables ambas, que han hecho llegar a la Comisión una serie de propuestas y una serie de observaciones para la discusión de este proyecto de ley.

El Presidente le concede el uso de la palabra al Senador Luis Emilio Sierra Grajales, quien afirma que si se hubiera votado el

proyecto ocho días antes, seguramente se hubiera hundido, porque los argumentos que en aquella ocasión se esgrimieron apuntaban a que se estaba abriendo una puerta para que en el sector privado se matricularan vehículos de segunda dentro del sector público. Señala el Senador Sierra Grajales que él particularmente piensa que después de escuchar los conceptos de los diferentes Senadores, puedo afirmar en una sola frase que lo ideal es enemigo de lo bueno, ideal sería que se tuvieran los recursos para que los municipios y las entidades públicas pudieran comprar vehículos nuevos, y lo bueno es que hay donaciones a entidades públicas que hoy no tienen recursos para poder adquirirlos, por eso anuncia su voto favorable al proyecto, no sin antes hacer una observación, en torno a las donaciones de buses para transporte escolar, ya que en el país los episodios de accidentes de buses escolares conmueven a la opinión pública, de modo que yo sí le pediría un poco más de ampliación en torno al tema de la reglamentación de la vida útil que tendrían después de recibidos dichos vehículos.

Manifiesta el Senador Sierra Grajales, que otra inquietud que tiene es si se está abriendo la posibilidad también, para que los vehículos de servicio público puedan convertirse a servicio privado, porque los transportadores del servicio público, no ven la forma de modernizar su equipo si se les impide esto.

El Presidente le otorga el uso de la palabra al Senador Guillermo Chávez Cristancho, quien expresa que le parece importante la presencia del Ministro, porque es la voz autorizada de la política del Gobierno frente al tema esencialísimo que se está discutiendo, y advierte que su intervención no obedece, como alguien puede pensar, a una actitud personal, y aclara que Guillermo Chávez no tiene taxis o buses y que está defendiendo una empresa, sino que le gusta el tema del transporte y quiere especializarse jurídicamente en un sector importantísimo y definitivo de la Economía y del Desarrollo Colombiano, que le interesa en un 7.5% al Producto Interno Bruto Colombiano, que produce el mayor sector de trabajo y de empleo en Colombia y que ha estado expósito durante mucho tiempo. Además señala el Senador, que en el sector ha encontrado personas amigas, amables, gente humilde, gente trabajadora, a quien les profesa mucho afecto y mucho reconocimiento, y eso se tradujo finalmente en una votación que se dio por fuera de su departamento, que no le dio exactamente la curul, pero que sí aumentó su posibilidad electoral.

Explica el Senador Guillermo Chávez Cristancho, que las leyes no se dan únicamente para reglamentar unas situaciones, sino obedeciendo a unos principios, a unos criterios, y precisamente a eso se debe que encuentren desde la misma Constitución en adelante las obligaciones del Estado. El servicio de transporte es un servicio público esencial a cargo del Estado, ese es el principio fundamental, como aparece en la vida jurídica colombiana el servicio del transporte, y por eso es que la Constitución le determina al Legislador, al Gobierno de turno, porque a veces, los Gobiernos pretenden cambiar al Estado, el Gobierno no es sino solamente un elemento del Estado, a veces accidental o accesorio; el Estado tiene una organización constitucional a la que estamos obligados todos, señor Ministro, compañeros del Congreso, a seguir esos parámetros de la Constitución, y por eso a mí me parece que hay que tener en cuenta que el artículo 365 en nuestra Constitución determina que los servicios públicos son inherentes a la finalidad social del Estado y que es del mismo Estado, Estado, no Gobierno, asegurar la prestación eficiente de todos los habitantes en el Territorio Nacional; el mismo artículo determina que los servicios públicos serán prestados por el Estado o por particulares, pero en todo caso el Estado quiere decir Congreso, Gobierno, Sociedad, autoridades, mantendrá la regulación y control y la vigilancia de dichos servicios.

El Senador Guillermo Chávez señala que el parágrafo contradice de una manera monstruosa el precepto constitucional, al determinar que cualquier vehículo, y no se está hablando ni de San Andrés, ni de Providencia, ni de Catalina, ni de las zonas cafeteras, de los jeeps, ni de las motos, aquí se está hablando de que cualquier vehículo particular tiene 6 meses para convertirse en carro de servicio público. Cuando aquí lamentábamos alguna vez que a una cuadra del Congreso se estrelló un bus con niños por el deterioro de esos vehículos; cuando

aquí se está postulando que se tiene que hacer algo por la sobreoferta del transporte tan grande que existe y que realmente está acabando con las vías, está acabando con el medio ambiente; cuando todo ese problema de la vejez y de lo obsoleto del equipo de transporte en Colombia, y se tiene la obligación mínima de establecer unos parámetros que permitan que las circunstancias se mejoren en Colombia y por eso en el Código se estableció, como lo ha dicho la Senadora Carlina Rodríguez, como una filosofía esencialísima de ese código, prohibir el ingreso de carros particulares al servicio público nuevamente, o sea que tiene que existir un principio rector y por eso se dio el artículo 27 de manera determinante. Hay normas de normas imperativas, hay normas modificatorias, hay normas de todo orden; esta es una norma eminentemente imperativa, es un mandato esencial del Código, no es cualquier tipo de norma, es una prohibición expresa para que en Colombia ingresen los carros de servicio particular.

Según el artículo, cualquiera podría comprarse un vehículo de 30 años y ponerlo a circular entre Bogotá y Cúcuta, y con una acción de cumplimiento de esa Ley, el Ministerio tendría que habilitarlo para entrar al servicio público. Eso es lo que está permitiendo ese artículo, acabando con quienes sí cumplieron en Colombia la obligación de registrar, como lo determinaba la Ley 336, los vehículos para servicio público, especializados en servicio público, es decir, con este artículo podemos acabar toda la industria, señor Ministro del Transporte, y por eso la preocupación de Colfecar, del Consejo Superior del Transporte, de los transportadores.

Anota el Senador Guillermo Chávez Cristancho, que no cree que el pliego haya sido hecho por el Ministro, porque su asesor, Oscar David, es un hombre que entiende el Derecho y las normas no solamente de conveniencia sino de Derecho. Ahora se está tratando de hacer que las motos sean servicio público porque en la Costa como hace calor y como no hay ningún problema, entonces las motos pueden hacer servicio público, ¿dónde está la seguridad?, ¿dónde está la eficiencia?, ¿dónde está el Estado protegiendo al usuario? Porque de pronto a alguien se le ocurrió que eso tiene que ser así. Las leyes tienen que asimilar las realidades, pero tienen que llevarlas a Derecho; donde no existe el Derecho, existe es la anarquía y este artículo promueve la anarquía nuevamente en el Transporte Público Nacional.

Sobre el tema de las donaciones, el Senador Guillermo Chávez señala que ese es el desecho que viene del Exterior, porque allá no hayan qué hacer con la chatarra, lamentablemente somos pobres y a los pobres siempre se les vota lo peor; eso no está bien, eso no debería ser así, pero en gracia de discusión de las dificultades de los municipios pequeños y pobres, en vista de la benevolencia, de algunas entidades internacionales, se produjo un decreto que permite la importación de esos vehículos, existe la viabilidad de ellos, luego sí existe una norma; aquí dice Samuel Moreno que no existe, sí existe una norma, claro, y esos son casos especiales y si aquí se trata de buscar unas normas especiales, que regulen algunas situaciones que tienen que ver con la pobreza de los municipios, se puede hacer bien y no aceptando cuánta chatarra le manden al país, pues se podría establecer una norma que autorice a través del Ministerio de Gobierno, a través del Ministerio del Transporte, mediante una reglamentación sería la importación de esos vehículos, porque resulta que regalan el vehículo y hasta los 5 años es que consiguen entrar por los trámites de aduana. Entonces más bien se debe agilizar con un artículo que entren, pero que entren a cumplir parte de su vida útil en Colombia y decirles a carros de más de 15, 20 años, decirles no, muchas gracias.

Agrega el Senador Chávez Cristancho, que en el caso de los Jeeps en la Zona Cafetera, más que una legalización, sería reconocer una costumbre, el cafetero se hizo al Jeep, como parte de su ciclo de producción y de llevar sus productos a las ciudades y allí existe una condición muy especial; que incluso se ha discutido muchas veces, con Juan Guillermo Angel cuando estuvo en la Comisión Sexta, con la doctora María Isabel que sabe también mucho del tema, y se planteaba, que si se exigían carros nuevos para el transporte del café, iba a traer consecuencias inclusive en el crecimiento del precio del café, como lo pronunció en su momento la Federación.

Afirma el Senador Guillermo Chávez Crisanchó, que valdría la pena darle unas facultades al Ministerio para que estudiara unos casos específicos, como el caso de la Zona Cafetera, como el caso de San Andrés, con unos parámetros de ley, pero la ley tiene que ser equitativa, la ley no puede lacerar y estar dedicada hacia determinados sectores, favoreciéndolos y desfavoreciendo a otros. Si aprobamos, esta ley, abrimos una tronera en la industria transportadora colombiana, y en 6 meses el señor Ministro se verá atiborrado de solicitudes de todo particular que se quiera convertir en servicio público, sin importar el tiempo, sin importar la edad, las condiciones, la seguridad y la eficiencia.

Le dice el Senador Guillermo Chávez Crisanchó al señor Ministro, que su intervención va a ser muy importante, porque se determinará toda una política de Gobierno, pero existe una política de la Constitución y del Código que determina que no se puede echar atrás en esa posición de mandato, que los vehículos de transporte público cumplan con la eficiencia de ser carros dedicados para eso, contruidos para eso, que ofrezcan la seguridad, que ofrezcan la eficiencia, que ofrezcan la vida de los colombianos, la tranquilidad y que contrarresten en algo el gravísimo problema de la sobreoferta en transporte, que están sufriendo todos los transportadores colombianos.

El Senador Chávez Crisanchó manifiesta que entiende que el Ministro de Transporte es un hombre que tiene muchas ocupaciones y, por ejemplo, no asistió al evento más importante que se ha hecho en la historia del transporte, y lo mismo ha sucedido en todos los Gobiernos, en el anterior Gobierno al doctor CANAL le pasaba lo mismo. Agrega el Senador que quiere ver al Ministro en Conaltaxis, donde se va a presentar el proyecto de ley de los taxistas, para darle la vida útil a los taxistas, para que la gente tenga un buen parque automotor, para que se resuelvan los problemas directamente por ellos y no sean víctimas de quienes les manejan los cupos y les hacen los negocios, etc., para darle seguridad jurídica a la parte laboral del taxista colombiano.

Expresa el Senador Guillermo Chávez, que en los otros dos artículos no hay ningún inconveniente, pero sí en abrir una tronera de 6 meses, porque dice: El Ministerio de Transporte determinará un período no mayor de 6 meses, en el cual reglamentará el cambio de servicio de particular a público de un vehículo automotor. En ningún caso se podrá cambiar de clase un vehículo automotor. A través de ese párrafo, se vuelve el servicio particular a público en Colombia.

El Presidente le da el uso de la palabra a la Senadora Carlina, para un derecho de réplica.

La Senadora Carlina Rodríguez Rodríguez, refiriéndose al señor Ministro, dice que el Código de Tránsito estableció unos términos perentorios para la reglamentación, pero que en sus respuestas, precisamente el Ministro dice que ha sido imposible cumplir dichos términos por lo reducido del tiempo, 8 meses, y segundo porque el tema requiere de todos los estudios minuciosos. Sin embargo, este es un tema que viene estudiándose hace 6, 8 años, y por primera vez se tiene el Código de Tránsito.

Agrega la Senadora Carlina Rodríguez Rodríguez, que en cuanto a las donaciones, lo barato sale caro: Si regalan 10 carros escolares, con una vida de 15, 12 ó 10 años de vida útil, se tienen que arreglar aquí, y las comunidades son pobres. El Ministro había dicho que los entes territoriales y el Estado en general atraviesan por una crisis fiscal, pero resulta más costoso reparar esos vehículos aquí. ¿Para qué seguimos trayendo carros con una vida útil de 15 años?, a pesar de la bondad social, se justificaría hasta cinco años, porque lo dice el Ministro en sus respuestas: para el Gobierno Nacional es fundamental preservar la seguridad de sus habitantes y la integridad del medio ambiente, para mejorar la calidad de vida de los colombianos.

Señala la Senadora Carlina Rodríguez Rodríguez que no entiende por qué se dice que todavía no ha habido tiempo suficiente para reglamentar, inclusive el Ministro dice que solamente se ha reglamentado parcialmente el tema de la tercera placa y vehículos antiguos y clásicos, un tema sin mayor importancia realmente para el país, pero que desde luego ofrece una reglamentación, tema al que se le han dedicado, pero no al resto de reglamentación.

Menciona también la Senadora, que ha recibido muchas inquietudes de los diferentes transportadores sobre el Código y sobre otras propuestas, lo cual sería bueno escucharlo abiertamente, para invitarlos, y hacer una reforma de fondo y sin un pensamiento tan mendicante, porque no en vano el código, que fue la inteligencia, que fue la discusión, que fue el aporte de muchos colombianos, no se puede abrir cada momento a la discusión, eso es para aplicarlo y aquí no se puede seguir diciendo que son otros 6 meses.

El Presidente le concede el uso de la palabra a la Senadora María Isabel Mejía Marulanda, quien comenta que el Código de Tránsito es la segunda Ley que se va a reformar sin estrenar, porque en la Ley del Fondo de Reposición se trabajó por dos años, que no fueron fáciles, y tampoco la han reglamentado, y el Ministro ha argumentado que es una Ley inviable, que no es posible y que hay que reformarla, eso es preocupante, porque es el tiempo del Congreso, y sobre todo son leyes, que hay que acatar y reglamentarlas, hay que trabajar sobre ellas, pero no derogando ley tras ley.

Continúa la Senadora María Isabel Mejía Marulanda, refiriéndose al tema de los camperos, diciendo que está de acuerdo con la Senadora Carlina, en que hay que sacar los vehículos que ya tienen 20 años y son un peligro, pero en el caso del Eje Cafetero, son 24.000 vehículos, y se quedarían las veredas de Risaralda, de Caldas y de Quindío sin transporte, eso no es demagogia, porque si desaparecen los jeeps, los camperos, desaparece el transporte en las veredas. Cómo no se va a tratar de implementar cualquier tipo de solución, como lo propone el Senador Chavéz, para que continúe el transporte veredal del Eje Cafetero y de las regiones aledañas, como en el Valle y en Buenaventura. Porque la gente de esas regiones no tiene cómo remplazar los jeeps, no tienen qué hacer, son 24.000 desempleados y las veredas del Eje Cafetero sin transporte. Hay que buscar una reglamentación especial.

El Presidente le otorga el uso de la palabra a la Senadora Carlina Rodríguez Rodríguez, quien aclara que no se está hablando del tema de la reposición, de la vida útil de los vehículos, tema sobre el cual hay dos proyectos, uno de materia congresual y otro del ejecutivo, y en los cuales ella es ponente.

En cuanto al servicio público de los sectores interveredales, la Senadora Carlina Rodríguez manifiesta estar de acuerdo en que hay que revisar las características socioeconómicas, la garantía y la seguridad de los equipos, y ese es un tema que no se está discutiendo.

El Presidente le concede el uso de la palabra al señor Ministro de Transporte, doctor Andrés Uriel Gallego Henao, quien manifiesta que la Ley 769 fue un esfuerzo gigantesco legislativo y gubernamental y que desde 1971 se había intentado hacer esa reforma, se logró en el año 2002 fundamentalmente, y es un hecho que el Código de Tránsito está vigente, está dictado y está difundido, pero requiere algunas cosas. El Ministerio ha tomado con mucha seriedad la reglamentación de ese código, pero la reglamentación es dispendiosa y debe ser cuidadosa, se estableció una metodología que comprende una consulta de los estándares internacionales más corrientes y accesibles de cada aspecto normativo; luego sale la determinación de las especificaciones técnicas, basada en los parámetros internacionales para cada norma; luego se establece la definición del marco legal; luego se establecen las responsabilidades y autoridades competentes; después se pasa a la definición del contenido de la norma; y luego, a través del Internet o de reuniones, se hace la consulta pública. Todas las normas expedidas y todas las que están en vía de expedición han cumplido ese trámite previo y luego se tramita la expedición. En el Internet, de las normas que se han expedido, se han recibido unas 850 observaciones escritas fundamentadas, no llamadas telefónicas siquiera, sino por Internet de los gremios, de Congresistas, de empresarios, de funcionarios, 850, y a cada una se le ha dado trámite y respuesta; y se incorpora o no se incorpora de acuerdo con el análisis que hace el grupo.

El señor Ministro de Transporte afirma que llevan en la reglamentación expedida 11 resoluciones de reglamentación, en un periodo prácticamente de diciembre a la fecha. En discusión pública y en discusión interna se tienen 14 normas prácticamente listas, la mayor parte con discusión pública, es decir, en trabajo avanzado prácticamente

hay 25 normas del reglamento, entre ellas muchas de la mayor importancia, algunas simples. Y en reglamentación en proceso, con avance importante, faltan 4. De las 29 normas se llevan esencialmente 25 y expedidas, ya vigentes, 11. Expedidas: Una, características técnicas de las salidas de emergencia. Dos, certificados de enseñanza automovilística. Tres, accesibilidad a modos de transporte de la población con discapacidades físicas, que es un avance gigantesco que exigió el reglamento, porque en Colombia, con discapacidades físicas hay más de 4 millones de personas. Cuatro, el tema de vidrios polarizados, donde las consultas fueron hasta internacionales porque aquí hay importadores de vehículos. Quinta, ubicación del número de la placa en los costados y en el techo. Sexta, ubicación, colocación, características y medidas de las vallas publicitarias y promocionales, letreros y avisos en las vías nacionales, sobre la cual, después de la consulta, se tenía lista la resolución y apareció el gremio de publicidad e hizo unas observaciones juiciosísimas, y se tuvo que cambiar, volver a colocarla en Internet, se publicó y está vigente. Séptima, registro de vehículos de entidades de derecho público. Octava, registro de vehículos de misiones diplomáticas, consulares y organismos internacionales. Novena, el tema del uso e instalación del cinturón de seguridad. Décima, vehículos clásicos y antiguos. Y once, una que ha sido vital, que es la adopción del formulario de comparendo único nacional y la codificación por sanciones.

Las 14 proyectadas, todas tienen fichas técnicas finalizadas, proyecto de resolución redactado, tienen la mayor parte de consulta en Internet; hay unas más complejas que otras, por ejemplo: El de la Licencia de Conducción, a eso se le ha trabajado por 8 meses, se tiene definido y es urgentísimo porque se vence el plazo, pero por normas nacionales tiene que estar en coordinación el documento con el de la Registraduría, para el tema de la huella dactilar, quedó por ustedes en el Código y está pendiente eso. Si alguien de la Comisión o del público, quiere información adicional de cada una de estas, se le puede mandar cuál ha sido el número de observaciones, cuáles se han respondido, cuáles se han incorporado. Para Licencia de Conducción no ha habido por parte de los técnicos del Ministerio menos de 200 reuniones, personalmente con los expertos y con gente de afuera, interesados en el tema, han sido unas 25 ó 30.

El señor Ministro de Transporte menciona las demás normas proyectadas: Una, formación técnica, tecnológica o profesional sobre el tema; Dos, centros de enseñanza automovilística. Ahí aparece también el tema de la educación no formal, manual de demarcación y señalización, es el cuatro, proyectada. Cascos de seguridad para conductores y acompañantes, cinco. La intensidad de pitos y sirenas, seis. Subasta de vehículos abandonados, en los que hay algunas diferencias de opinión con algunos organismos, siete. Dispositivos especiales de sujeción de la carga, porque es indispensable, no está todavía reglamentada, pero ya está proyectada. Transporte de carne, pescado o alimentos corruptibles, pesos y dimensiones, está en el ajuste de la consulta pública. Permisos para transportar cargas indivisibles, extrapesadas y extradimensionadas, con el que teníamos mucho problema y era fuente de corrupción, está proyectada. Modificatoria del Acuerdo 051 del 93, centros de diagnóstico automotor. Y servicio público en zonas de frontera. Catorce proyectadas, prácticamente listas, solo falta que ajusten la última información y que el despacho dé el visto bueno final.

Agrega el señor Ministro de Transporte que faltan cuatro normas complejíssimas: La placa única nacional; placas para remolques, semirremolques y similares; vehículos de tracción animal con fines turísticos; y el registro único nacional de tránsito, con el que se ha recorrido un camino gigantesco, pero con todos los tropiezos y muchos de ellos muy graves, por intereses particulares mezquinos, porque esta es una fuente de recursos muy importante.

El señor Ministro de Transporte opina sobre la estabilidad jurídica y procedimental que, dado el esfuerzo gigantesco, el esfuerzo legislativo y gubernamental para dotar a Colombia del Código de Tránsito, debe continuar la estabilidad jurídica y no se debe atentar contra ella.

Aclara el señor Ministro de Transporte que el proyecto de ley tiene origen parlamentario, los autores son: Los honorables Representantes

Luis Jairo Ibarra Obando, Carlos Ramiro Chavarro, Jorge Hernando Pedraza Gutiérrez, Luis Guillermo Jiménez Tamayo, Manuel Darío Ávila Peralta y el honorable Senador Jaime Bravo Mota. El proyecto cursó en la Cámara, allá hicieron modificaciones del proyecto original, hubo muchos estudios, algunos coinciden con las observaciones que se han planteado. El proyecto de ley tiene origen parlamentario, pero tiene un origen indirecto gubernamental, ¿dónde se origina?: La ley por perfecta que sea tiene deficiencias y esta Ley por supuesto que tiene imperfecciones y se descubrió una: Inmediatamente empezó a ser vigente el Código de Tránsito, los volqueteros específicamente y los de los yipaos específicamente que prestaban servicio público; los volqueteros de transporte de material de construcción, ladrillos, bloques, arenas, cascajo, cemento, quedaron como ilegales; y los de los yipaos en igual condición, por lo menos informal, ¿por qué?: porque lo señala claramente el Código: Sólo se puede prestar ese servicio con vehículos públicos, entonces los de los yipaos, que existen en la mayor parte de la Zona Andina, con concentración específica en el Eje Cafetero, pero también existen en otras regiones, por ejemplo en la zona de Piedemonte Llanero, en el Valle, en el mismo Santander, es casi como una cultura que se origina con los Jeeps Willys.

Aplicado el Código en el Ministerio y en la Secretaría de Transporte y Tránsito de Bogotá, hubo unas manifestaciones gigantescas, principalmente de los volqueteros, de aquí de la zona del Distrito Capital y de Municipios adyacentes, porque no pueden legalmente prestar el servicio. ¿Dónde se origina la propiedad de esas volquetas y por qué privada la placa?: Porque muchas empresas de construcción pagaron servicios o trabajos con equipamiento de ellos y ellos hasta noviembre hacían ese tipo de trabajo; y lo mismo lo de los yipaos, los yipaos son una cultura que lleva cerca de 50 años y que son vehículos de doble tracción, que en esas carreteras de montaña, e incluso en carreteras de llanura, son los únicos que penetraban, ni siquiera las escaleras, no penetraban, entonces se fueron asentando y se volvieron elementos de ese transporte, un transporte perimetral; esa es la verdad, ahí tuvo su origen este proyecto. Algunos Congresistas viendo ese fenómeno, quisieron hacer una corrección de la mejor buena voluntad, pero la aclaración que hacen aquí es totalmente válida: Si queda redactado como está, queda transitorio y no hace cambio. El artículo 27 queda exactamente igual, simplemente da un lapso para que por reglamentación del Ministerio se haga la incorporación, pero se abre un boquete, tiene toda la razón, doctor Guillermo y doctora Carlina; por ejemplo, si no ponemos cuidado, algún tipo bien avisado puede importar unas tractomulas de segunda y pedir: Cámbienos, que esto era particular, a servicio público; o el artículo tercero, podían decir: No, es que usted tiene que cambiar el registro, el Código prohíbe que se registren vehículos usados, pero vea que ya en ese proyecto de ley pasó que se pueden registrar vehículos usados; ahí se puede abrir un boquete muy grande.

Plantea el señor Ministro la pregunta: ¿Cuál es el interés del proyecto de ley?, son estos intereses, corregir si es posible el tema de los yipaos, corregir el tema de los volqueteros con placa particular, para que se les permita cambiar a pública para que sigan prestando el servicio de esos 2 sectores; eso en el artículo primero, y si tienen a bien que se corrijan esos dos y transitoriamente por un período de seis meses; y que se revise, como lo dice la doctora Carlina y lo han expresado otros, las condiciones tecnomecánicas, que se hagan por un período corto, si lo quieren por un mes o por dos meses. Segundo, que es el tercer artículo, unas condiciones que escaparon a la ley, unas regiones especiales, que ni siquiera el artículo tercero las prevé, no está legislado San Andrés y Providencia, no está legislado Leticia; allá las condiciones del transporte y del tránsito son distintas: En San Andrés se utilizan vehículos que importan de segunda, para transporte de toda índole y hay una condición ancestral, que no está considerada, ¿qué pasa si no les damos una oportunidad de legalizarlo?: Así lo que habrá es un motivo de enfrentamiento entre entes gubernamentales y la población. Otra jurisdicción es Leticia, en Leticia circulan carros de esas características y circulan vehículos del Brasil. Esos 2 sectores de la Patria no fueron tenidos en cuenta como un elemento de exclusión, y sin ser abogado, pienso que no lesiona la estabilidad jurídica, la

completa, el interés es que este Código continúe vigoroso, pero que elimine inequidades y que complete algunas cosas que hayan sido incluidas. Qué está pidiendo el proyecto de ley, un artículo adicional que incorpore unas condiciones especiales para las zonas de frontera, en las que nunca se piensa ni en la Legislación, por ejemplo la legislación de puertos excluye a San Andrés, no lo considera, y se tienen todas las dificultades con el Puerto de San Andrés por eso.

Continúa el señor Ministro de Transporte, señalando sobre el artículo discutible, que la Federación Colombiana de Municipios dice que de los 1.095 municipios, sólo como 300 tienen ambulancia y a los otros no les va a llegar. La sugerencia es que deben dejarse abiertas las puertas, pero no para la vagabundería: Si nosotros dejamos abiertas las puertas, por ejemplo a alguno le da por importar buses, que son supuestamente para colegios, los importa y dice que son donaciones y sigue armando el mercado de los buses escolares. La puerta estuvo abierta hasta el 2001, ahora que se especifiquen las edades, los destinos y las condiciones técnico-mecánicas. Bajo el punto de vista gubernamental, yo haría la sugerencia que con las restricciones juiciosas y debidas se pudiera dejar abierta la puerta, pero si ustedes en su sabiduría dicen: No, ese artículo no nos conviene, no lo recibamos; no tenemos nada que opinar, el proyecto es de iniciativa parlamentaria.

El señor Ministro de Transporte, sobre la vigencia de la ley, hace la apreciación, que todas las leyes son transitorias, y todas las leyes tienen un componente político, porque regulan las relaciones de las comunidades. Yo no fui abogado porque leí un autor antiguo, que se llamaba Sófocles, en un librito que se llamaba Antígona y ahí me encontré un párrafo lo más raro, que lo recuerdo y me voy a tomar el atrevimiento de repetírselos, decía así: “Escribe tirano las leyes que quieras, que en el corazón de los hombres hay unas leyes esas sí inmutables, escritas con tinta indeleble por los dedos invisibles de los dioses, que tú no podrás derogar”, ¿y a qué se referirá? Y entonces empecé a estudiar y a preguntarle a gente sabia y me dijeron: Hombre, esa es la Ley Natural, que es la Ley Suprema y es la Ley Eterna, todas las otras pueden ser transitorias y tienen mayor o menor nobleza, y mayor o menor jerarquía, y entonces de esa gente que yo consideraba, y todavía creo que eran sabios a los que les pregunté, creo que las Leyes se pueden mejorar y si es mejoramiento, pues engrandece más a la ley. Entonces apelo a ese concepto, hasta ahora lo he considerado válido, para solicitar que tengan la bondad de considerar estas singularidades, si es del parecer de ustedes, que además son convenientes para el país.

Anota el señor Ministro de Transporte, en cuanto a la reclamación del Senador Guillermo Chávez, que tiene toda la razón, no hay ninguna excusa por no haber asistido al Congreso de Asotrans, ni siquiera que me hayan citado simultáneamente la Comisión Sexta y Cuarta de la Cámara, pero eso no me excusa de un deber que procuraré cumplir muy juiciosa y cabalmente, en todas esas reuniones a las que me citan los gremios del transporte.

El Presidente le otorga el uso de la palabra al Senador José Álvaro Sánchez Ortega, quien afirma que le correspondió la ponencia del proyecto de ley y que no tiene ningún vínculo con los transportadores y que no le liga ningún interés distinto al que le corresponde como Senador de la República y la responsabilidad con respecto a un proyecto de ley.

Señala el Senador Sánchez Ortega, que se ha exagerado la situación, porque realmente el espíritu del proyecto es legalizar algo que se está viviendo en todo el país, no es solamente en el Eje Cafetero, es de todas partes del país, los sistemas de transporte se han convertido en informales en razón de que quien tiene un campero o tiene un vehículo cualquiera lo pone al servicio, sobre todo en las municipalidades, pero no en las partes urbanas, por eso habría que buscar un sistema para favorecer y legalizar un hecho cierto. En todas las regiones del país, no solamente Eje Cafetero sino el Eje Andino, en los Llanos, en todas partes, en el Sur y el Norte existe el sistema de transporte a través de camperos, unos los llaman yipaos, otros los llamamos camperos, y existen para efectos de cubrir unas necesidades de las comunidades, sobre todo en las partes provinciales.

Sugiere el Senador José Álvaro Sánchez, que se conforme una comisión para complementar el proyecto. Además, el Senador aclara sobre una apreciación que hizo el Ministro, sobre que de pronto algún vivo va a importar volquetas y las va a poner al servicio particular; no, porque la misma norma establece que no se puede registrar ningún vehículo de segunda, salvo la excepción de la donación, entonces no hay posibilidades, lo que se queda es la excepcionalidad en cuanto respecta en que el vehículo sea donado de una entidad o un Estado o un Gobierno amigo hacia una entidad sin ánimo de lucro del país.

Anota el Senador Álvaro Sánchez Ortega, que él comparte con el señor Ministro la tesis de que la norma y la ley no pueden ser estáticas, tienen que ser dinámicas, tienen que ajustarse a los momentos, lo que ayer era bien, hoy es regular y mañana es malo, entonces hay que ajustarlo en ese sentido y modificarlo, por eso no le asusta de que el Código de Tránsito se vaya a modificar, sin que se haya puesto en plena ejecución.

El Presidente le da el uso de la palabra al Senador Germán Hernández Aguilera, quien precisa que el artículo segundo ni siquiera habla de instituciones sin ánimo de lucro, no las menciona, habla de instituciones públicas, son 2 requisitos: Uno, que sea una donación; y segundo, que sea una institución de carácter público; pero además le da la facultad al Ministerio para que sea el Ministerio el que reglamente los criterios y las condiciones técnicas para recibir esos vehículos. Ahí valdría la pena también establecer una diferenciación, no es lo mismo recibir una ambulancia que recibir un carro de bomberos, seguramente que una ambulancia donada ha tenido mucho más rodamiento, más trabajo que el de un carro de bomberos que permanece parado y de vez en cuando lo mueven, y ese artículo vale la pena aprobarlo.

Agrega el Senador Germán Hernández Aguilera, que está de acuerdo en principio con el proyecto, desde luego teniendo en cuenta las recomendaciones del Senador Chávez, para tratar de no abrir un boquete y que en el futuro de pronto se cometan indelicadezas a través de esa ley.

En cuanto al artículo primero, el Senador Hernández señala que no es el Eje Cafetero, es todo el país, donde hay una zona de colonización, hay camperos y esa historia la iniciaron los Willys, posteriormente la continuaron los Uaz, los Carpatí, los Aro. ¿Son los vehículos ideales? Sí, de pronto es un problema de tipo cultural, pero más que cultural es una necesidad, son carros de doble tracción, todo el Llano se ha colonizado y todas las zonas: el piedemonte araucano, el piedemonte de Casanare se ha colonizado con los camperos; y así la ley sea de tipo general, hay que entrar a reglamentar e incorporar a estos vehículos, que son los que están prestando un gran servicio precisamente a donde no llega el Estado, a donde no llega el transporte organizado. No se aceptaría de ninguna manera que en Villavicencio vayan a habilitar unos carros de segunda, cuando hay unas empresas serias prestando ese servicio con muy buenos equipos, o seguramente desde aquí hasta Granada o de aquí a Cúcuta o a Cali; pero en zonas de colonización, donde lo único que hay son esos camperos, hay que entrar a reglamentar la prestación del servicio por parte de esos vehículos, y es obvio, el campero más barato vale como 50 millones de pesos, ¿quién va a invertir 50 millones de pesos en un campero, para transportar a unos campesinos a unas trochas? Nadie. El proceso es muy sencillo: Alguien compra un carro y cuando se envejece, lo vende y el que lo compra en 10 ó 15 millones de pesos, lo repotencia, lo repara para trabajar, porque nadie va a invertir 50 ó 60 millones de pesos para hacer expresos o para hacer transporte rural y acabar un carro nuevo en unas trochas, y ahí está la explicación de por qué los camperos.

Sugiere el Senador Hernández Aguilera, que se establezca para zonas rurales o municipios de menos de 40.000 ó 50.000 habitantes, pero con mucha claridad y que presten sus servicios, ahora que clasificaron las vías en primarias, secundarias y terciarias. En esos pequeños pueblos, el que tiene un campero, termina de transportador, termina con su carro haciendo los expresos, termina sirviendo de ambulancia, termina sirviéndole a toda la comunidad.

El Presidente le concede el uso de la palabra al Senador Vicente Blal Saad, quien manifiesta estar de acuerdo con el Senador Germán

Hernández, en el sentido de aplazar la discusión, con el fin de mejorar un poco el tiempo de vida útil de esos vehículos; y nombrar una subcomisión, con el fin de darle viabilidad al proyecto, que es de suma importancia para todos los sectores de la producción en el Territorio Nacional.

El Presidente, le otorga el uso de la palabra al Senador Carlos Alberto Estefan Upegui, quien expone que no se trata de un complemento, sino de un remiendo para trabajar sobre un aspecto puramente coloquial, como el que se plantea en esa región, se está hablando de convertir vehículos privados en públicos o particulares en públicos, realmente la explicación que ha dado el Ministro nos ubica exactamente en el punto concreto hacia dónde debe dirigirse la modificación de la ley, y es el de las volquetas y de los vehículos de transporte campesino, como son los jeeps; cualquier otra interpretación daría pie a una aplicación inadecuada de la reforma que se plantea en la ley. Pero con relación a los jeeps, no es raro encontrar modelos 48 y modelos 50, que no se puede dejar al desgaste natural la renovación del parque automotor simplemente, sino que se debe establecer, en esa comisión que se plantea, una gradualización en el cambio de estos vehículos por otros más modernos. No entrar definitivamente a auspiciar un cambio de los 24.000 o de los 26.000 que pueden haber, porque sería absolutamente traumático, pero sí gradualizar y poner condiciones para que poco a poco se vaya renovando el parque automotor en las zonas rurales.

El Presidente le da el uso de la palabra al Senador Samuel Moreno Rojas, quien aclara que no se va a votar el proyecto, que las propuestas han enriquecido y concentrado la atención en 2 ó 3 puntos fundamentales, pero que sí se cree la subcomisión, para incluir el proyecto de ley en la próxima sesión.

El Presidente manifiesta no estar de acuerdo con el nombramiento de comisiones que le quiten el juego obligatorio y legal que tienen los ponentes.

La Senadora María Isabel Mejía Marulanda, interviene para un punto de orden, anotando, que según la Reforma Política, para poder votar un proyecto, hay que anunciarlo previamente la discusión y la votación del proyecto en la próxima sesión.

El Presidente asegura que quince días antes se sometió a consideración y que no es pertinente precipitar una votación y más bien permitir que los ponentes estudien, cambien y modifiquen. El Presidente invita al Representante Ibarra, uno de los autores, para que muy brevemente dé su opinión.

El honorable Representante Luis Jairo Ibarra, manifiesta que prefiere reservar su intervención para la próxima sesión.

El Presidente le concede el uso de la palabra al Senador Guillermo Chávez Cristancho, quien les aconseja a los Ponentes que la norma se debe colocar por vía de excepción: La regla general es la prohibición, la excepción, por vía de excepción se determinen los casos específicos.

Agrega el Senador Chávez Cristancho, que hay muchos taxis que se tienen que morir de viejos completamente, porque no les permiten volverse privados para utilizarlos en la casa, para el mercado. Entonces les propone a los señores Ponentes que reciban esa inquietud, a ver si se puede incluir la norma de más bien sacar carros de servicio público a particular.

El Presidente le otorga el uso de la palabra a la Senadora Carlina Rodríguez Rodríguez, quien le dice al señor Ministro, que frente a la reforma del artículo 27 no se pueden dar más plazos perentorios de ninguna calidad, porque se va a volver un problema gravísimo en el país. En cuanto al artículo 37, está bien que se tenga la grandeza de recibir los carros regalados, pero hasta 5 años de servicio, porque quince años es una burla, es un atropello contra el país, contra la vida; el Ministro ha mencionado con mucha seriedad la obligación que tiene el Estado de tutelar la vida de las personas.

El Presidente anuncia que el proyecto estudiado se votará como primer punto del Orden del Día en la Sesión del 9 de septiembre. Siendo las doce y cincuenta minutos de la tarde, el Presidente levanta la sesión.

El Presidente,

Edgar Artunduaga Sánchez.

El Vicepresidente,

Luis Emilio Sierra Grajales.

La Secretaria General,

Sandra Ovalle García.

Auto de Sustanciacion

En los términos anteriores fue aprobada el Acta número 04 de la sesión del día 26 de agosto de 2003, que consta de 22 folios.

De acuerdo con la Ley del Reglamento se firma el anterior auto, a los veintiocho (28) días del mes de octubre de 2003.

El Presidente,

Edgar Artunduaga Sánchez.

El Vicepresidente,

Luis Emilio Sierra Grajales.

La Secretaria General,

Sandra Ovalle García.

* * *

COMISION SEXTA

CONSTITUCIONAL PERMANENTE

ACTA NUMERO 05 DE 2003

(septiembre 9)

En Bogotá, D. C., a los nueve días del mes de septiembre de 2003, siendo las diez y cuarenta y cinco minutos de la mañana (10:45 a.m.), se reunieron en el recinto de la Comisión Sexta del Senado de la República, los honorables Senadores miembros de esta célula legislativa, con el fin de sesionar.

El señor Presidente de la Comisión, honorable Senador Edgar Artunduaga Sánchez, declara abierta la sesión, y ordena que se realice el llamado a lista.

Secretaria General, doctora Sandra Ovalle García:

Llamado a lista:

Contestaron los siguientes honorables Senadores:

Artunduaga Sánchez Edgar
Estefan Upegui Carlos Alberto
Hernández Aguilera Germán
Moreno Rojas Samuel
Muvdi Aranguena Pedro M.
Sánchez Ortega José Álvaro.

La Secretaria General informa que existe quórum deliberatorio con la presencia de seis Senadores.

Durante el transcurso de la Sesión se hicieron presentes los siguientes honorables Senadores:

Acosta Bendeck Gabriel
Chávez Cristancho Guillermo
Gil Castillo Luis Alberto
Luna Conde José Ramiro
Mejía Marulanda María Isabel
Sierra Grajales Luis Emilio.

Con la siguiente excusa justificada dejó de asistir la honorable Senadora Carlina Rodríguez Rodríguez:

Bogotá, D. C., martes 9 de septiembre de 2003. Doctor Edgar Artunduaga Sánchez, Presidente Comisión Sexta, honorable Senado de la República, Despacho.

Apreciado Presidente: Comedidamente solicito por su digno conducto se excuse mi inasistencia a la sesión del día de hoy.

Razones de salud, me impiden participar de los importantes temas a tratar en el Orden del Día programado, rogando se estudie la posibilidad de someter a discusión la proposición que refleja mi pensamiento expuesto en la sesión anterior sobre la misma materia.

Atentamente, Carlina Rodríguez Rodríguez, Senadora de la República.

El Presidente solicita que se dé lectura al Orden del Día.

Secretaria:

ORDEN DEL DIA

Para la Sesión del martes 9 de septiembre de 2003, a las 10:00 a.m.

I

Llamado a lista.

II

Discusión de la Ponencia para Primer Debate del Proyecto de ley 130 de 2002 Cámara, 227 de 2003 Senado, por la cual se hacen algunas modificaciones a la Ley 769 de 2002. Ponentes: honorables Senadores Samuel Moreno Rojas, José Álvaro Sánchez Ortega.

III

Lo que propongan los honorables Senadores

El Presidente le concede el uso de la palabra al Senador Samuel Moreno Rojas, quien señala que en la última sesión se decidió aplazar la votación del articulado y se dio un tiempo de dos semanas para que los ponentes trajeran unas proposiciones substitutivas, lo cual se desarrolló mediante un trabajo bastante intenso con los asesores del señor Ministro de Transporte, y así en dichas propuestas se recogieron las observaciones que se hicieron en el día del debate del proyecto, es decir, no solamente atendiendo las observaciones del Gobierno Nacional, sino también de algunos gremios, de la Federación de Municipios y también observaciones de varios Senadores de la República.

El Presidente le concede el uso de la palabra al Senador José Álvaro Sánchez Ortega, quien manifiesta no estar seguro que la proposición de la Ponencia para Primer Debate haya sido ya aprobada en la sesión anterior, ya que recuerda que cuando vino el Ministro de Transporte, en el Orden del Día sólo estaba el cuestionario planteado en la Proposición de citación.

El Presidente le solicita a la señora Secretaria la aclaración respectiva.

La Secretaria explica que en la sesión del doce de agosto, cuando estaba en el Orden del Día el proyecto de ley, se aprobó la proposición final del informe de Ponencia para Primer Debate.

El Presidente aclara que ya se había aprobado la proposición y que en la reunión última, con base en esa aprobación, se decidió estudiar el proyecto que no se había incluido en el Orden del Día, pero se sometió a consideración de la Comisión, que votó mayoritariamente por la inclusión, sin embargo, por las circunstancias que ocurrieron, se aplazó la discusión del proyecto.

El Senador José Álvaro Sánchez Ortega menciona que el proyecto de ley en estudio es procedente de la Cámara de Representantes, y es autoría del honorable Senador Jaime Bravo Mota y los honorables Representantes Luis Jairo Ibarra, Carlos Ramiro Chavarro, Jorge Hernández Pedraza, Luis Guillermo Jiménez y Manuel Darío Ávila. Este Proyecto, además de ser de autoría del Congreso, tiene que ver también con la intervención del Ministerio del Transporte, en cabeza de su Ministro, porque ha sido discutido con ellos, y además se hizo una citación al Ministro de Transporte, para efectos de que respondiera un cuestionario adelantado o presentado por la Senadora Carlina Rodríguez y por el Senador Samuel Moreno, y vino el Ministro y dio las explicaciones respectivas a ese cuestionario.

También señala el Senador Álvaro Sánchez Ortega, que como coordinador de ponentes, con el ánimo de poder acertar y llegar a la mejor conclusión en colaboración con el Ministerio, en varias oportunidades trató de comunicarse con el Ministro de Transporte y no fue posible, lo cual era el compromiso, de acuerdo con lo que se había hablado ocho días antes, en el sentido de estudiar una solución para darle viabilidad al proyecto de ley. No fue posible encontrar al Ministro, y así mismo tampoco con los asesores, aun insistiendo muchas veces, por lo cual optó por no seguir bajando de rango para evitar que aparte de no conseguir la audiencia, le contestaran mal.

Expresa el Senador Álvaro Sánchez, que con respecto al argumento de la inestabilidad jurídica que se presenta en el caso de modificar la Ley 769, Código Nacional de Tránsito, cuando solamente lleva apenas 8 meses de expedida, él tiene el concepto que las normas deben ser dinámicas, deben ser actuantes, no pueden quedarse en el tiempo y en el espacio, deben ajustarse a las necesidades, lo cual es el caso de las modificaciones a los artículos 37 y 27 del Código, porque son las respuestas a una necesidad urgente de legalizar a la gente que están trabajando.

Con respecto a la otra preocupación de los Senadores, en el sentido de que se abría la posibilidad de que se inundara el mercado de vehículos usados, el Senador Álvaro Sánchez Ortega opina que la misma norma establece para el caso de los vehículos usados, que la importación de estos tiene dos aspectos totalmente determinantes, que taponan la posibilidad que les preocupa a los Senadores en mención: Primero, los vehículos usados que se van a traer son de donación de entidades y de particulares, pero vienen con la exclusiva destinación para ser entregados a entes oficiales, a municipios, a departamentos; entonces no hay ninguna posibilidad abierta de que puede haber importación de vehículos usados distintos a esa funcionalidad, vienen directamente destinados a que tienen que ser para entes oficiales, el artículo lo dice claramente al respecto.

Explica el Senador Sánchez Ortega, que el actual Código dice en su artículo 37, párrafo primero: De ninguna manera se podrá hacer un registro inicial de un vehículo usado. Ahí se cierra totalmente la posibilidad, y ¿quiénes son los afectados, por la imposibilidad de registro de vehículos usados?

El Presidente, le concede una interpelación al Senador Germán Hernández Aguilera, quien precisa que en la última sesión se designaron a los mismos ponentes, para que llegaran a un acuerdo con el Ministerio del Transporte, con respecto a algunos problemas de redacción, que había en cuanto a lo atinente al articulado.

Continúa el Senador José Álvaro Sánchez Ortega, afirmando que en la sesión pasada lo único que se hizo fue dar respuesta a un cuestionario.

El Presidente, para ordenar el debate, en primera instancia somete a consideración el Orden del Día, siendo aprobado por unanimidad, según lo informa la Secretaria General.

Posteriormente el **Presidente** plantea que el Senador Sánchez deja entrever la duda de si el trámite ha sido correcto y si la aprobación de la proposición con que termina el informe fue aprobada debidamente en la sesión anterior, y por ende, para despejar dudas, somete a consideración de la Comisión Sexta la proposición con que termina el informe de ponencia del proyecto en referencia.

Secretaria:

Proposición

Dése Primer Debate al Proyecto de ley 130 de 2002 Cámara, 227 de 2003 Senado, “por la cual se hacen algunas modificaciones a la Ley 769 de 2002”.

El Presidente, somete a votación la proposición, siendo aprobada por unanimidad, según lo informa la Secretaria General.

El Presidente ordena continuar con la discusión del articulado.

El Senador José Álvaro Sánchez Ortega le solicita a la Comisión que se declare sesión informal, para escuchar al representante de la Asociación de Camperos, como también a los señores de Coltrans, quien en 5 minutos, en forma sucinta, quieren dirigirse a los honorables Senadores, con el fin de expresar sus angustias y sus preocupaciones.

El Senador Samuel Moreno Rojas, apoya la solicitud del Senador Sánchez Ortega, y adiciona la intervención del representante de Colfecar.

El Presidente somete a consideración de la Comisión la declaratoria de sesión informal, la cual es aprobada por unanimidad, según lo informa la Secretaria General.

El Presidente le otorga el uso de la palabra, por un tiempo máximo de 5 minutos, al Presidente de Colfecar.

Presidente Colfecar, doctor Jaime Sorzano Serrano:

Primero, para expresar nuestra inquietud en el sentido de que después de tantos años de que los vehículos tipo volqueta y tipo jeep han podido ejercer su derecho al trabajo, se presente este debate. La verdad es que todas las leyes del Transporte, los marcos estatutarios, establecen 2 tipos de servicio en Colombia, que son el servicio particular y el servicio público: El servicio particular está catalogado como aquel donde un vehículo y una carga son de propiedad del dueño de los 2 medios, del medio de transporte y de la carga a transportar, lo que no entra en esa esfera es servicio público de transporte, por principio todo el transporte debe ser público. Dos connotaciones importantes: Habilitarse como empresa ante el Ministerio del ramo, a través de una empresa de transporte y con vehículos de servicio público, es decir, matriculados con placa de servicio público; pero resulta que toda ley tiene su excepción y el Gobierno Nacional, el Ministerio de Transporte tiene la facultad de regular y de reglamentar las excepciones a las leyes generales y desde hace mucho tiempo existe el Decreto 2044 de 1988, que establece las condiciones en que se puede abstraer del servicio público y prestar ciertos servicios específicos, cuando no es posible acceder al servicio público, zonas de muy difícil acceso a las empresas de transporte, etc., etc. Ese Decreto 2044 de 1988 establece de manera meridiana los casos en que se puede prestar un servicio directamente, es decir, apelando directamente al propietario del vehículo, no a través de una empresa de servicio público. Nosotros estamos totalmente convencidos de que puede ampliarse el Decreto 2044, que es un decreto del Presidente de la República, estableciendo no solamente los casos en que puede prestarse el servicio directamente, sino en vehículos de placas de servicio particular, es decir, no sería necesario abrir el boquete para que miles de vehículos, que no sabemos cuáles son, entren a engrosar el parque automotor de servicio público, suficientemente sobresaturado.

En este momento los vehículos tipo C2, que son a los que hacemos referencia, donde están las volquetas, por ejemplo, están utilizados en el servicio público en el 38% y en el servicio particular en el 17%; hay 54.017 vehículos C2 en el servicio público y 57.778 en el servicio particular; la mayor sobreoferta en el servicio de transporte particular o público en Colombia se da en vehículos tipo C2. Todos sabemos que la sobreoferta crea depresión de fletes, crea informalidad y crea unas condiciones muy complicadas para acceder a la prestación del servicio público, entonces nosotros lo que estamos proponiendo es: No abramos el boquete de cambio de servicio particular a público, permitámosle eso sí el derecho al trabajo a todos los que tienen sus vehículos con placa particular, como los jeeps y las volquetas, pero es que eso se puede permitir sin necesidad de hacer el cambio del Código de Tránsito, simplemente ampliando el Decreto 2044 del 88, que dice: El ganado menor en pie, aves, peces y productos, que a continuación se relacionan en forma enunciativa por sus singulares características de producción y acarreo, podrán movilizarse mediante contratación directa entre el usuario y el propietario del vehículo de servicio público o su representante. Animales, ganado menor en pie, productos de origen animal, huevos, leche cruda, pasteurizada, empaques y recipientes usados, envases, tambores, etc. Productos elaborados, cerveza, gaseosa y panela. Productos del agro: Aquellos cuyo origen se dan en el campo con destino a un centro urbano, excepto el café y productos procesados. Materiales de construcción: Ladrillo, teja de barro, piedra, grava, arena, tierra, yeso, balastro, mármol y madera. Derivados del petróleo: Gas propano, kerosén.

El Presidente le da el uso de la palabra al señor Luis Alberto Agudelo, de Asocamprecol.

Representante Asocamprecol, doctor Luis Alberto Agudelo:

El gremio de camperos de Colombia en este momento tiene una gran preocupación, ya que a partir de enero del próximo año saldrían del servicio el 80% de los camperos, que están prestando el servicio público en regiones rurales y regiones suburbanas de ciudades como Cali, Bogotá, Medellín y Bucaramanga. El Decreto 170 del 2001, firmado también por el Presidente, tumba el decreto que dice el señor de Colfecar, y dice que los camperos de servicio particular que están

prestando un servicio público de transporte de pasajeros, en empresas debidamente constituidas y habilitadas, tienen plazo hasta el 31 de diciembre de 2003 para cambiar por servicio público. Bueno, ese mismo año, en noviembre de 2001, sale también un decreto firmado por el Presidente, el 2556, donde los camperos de servicio público que ya cumplieron su ciclo de vida útil, deben salir inmediatamente del servicio; no habla específicamente de camperos, habla de servicio colectivo de pasajeros, entre ellos están incluidos los camperos, que prestan un servicio mixto de carga y pasajeros; entonces prácticamente con esos 2 decretos saldría el 80% de los camperos a nivel nacional.

Tengo para decirles de que nosotros representamos empresas debidamente constituidas y habilitadas; en el momento no nos oponemos a la reposición de equipo, nosotros ante el Ministerio lo hemos expresado, de que la problemática es que en el mercado nacional no hay un campero que nosotros podamos acceder a él, es decir, vamos a ir a buscar un crédito a la Chevrolet, a la Mazda, para reponer nuestro equipo y modernizar el servicio, para prestar un mejor servicio a la comunidad. Entonces estamos en ese dilema: ¿Qué hacemos en enero? ¿Qué va a pasar con nuestras familias en primer lugar?, primero pensamos en nosotros. También hay que pensar en la comunidad, ¿no? ¿En qué tipo de servicio el Gobierno les va a prestar el servicio a esas comunidades rurales y esas comunidades de ladera de varias ciudades? También les quiero expresar que en la última reunión con el asistente del Ministro de Transporte, le propusimos que se gestionara un campero nacional, por medio del Ministerio se convocara a las ensambladoras y se hiciera un campero nacional, que cumpliera ciertos requisitos para nosotros poder reponer esos equipos, ustedes saben que en el Eje Cafetero tenemos actualmente camperos Willys del 50, 52, 53, que necesariamente tenemos que irlos reponiendo, ir modernizando el servicio, para prestar un mejor servicio a la comunidad por seguridad de todos.

El Gobierno Nacional, por intermedio de estos decretos nos está obligando a buscar en el mercado un campero, ya surgió una oferta de la Beijing, que es chino, pero nosotros la hemos rechazado porque hay situaciones muy concretas. El campero Willys llegó hasta el año 80 y a partir de esa fecha no ingresaron al país camperos nacionales para prestar un servicio público. Hay camperos de lujo, sí, pero no hay homologados para prestar un servicio público, después llegaron los camperos Bellini, llegaron los camperos Aro Carpati, rumanos, los camperos Uaz rusos, los cuales no tienen repuestos en el mercado. Los transportadores que accedieron a estos créditos de estos vehículos, prácticamente fracasaron, algunos quedaron hasta sin casa porque empeñaron sus casas para conseguir un vehículo de estos y al año se quedaron sin nada, porque estos camperos no tienen repuestos en el mercado y no sirvieron para la topografía nacional. Por esta razón yo quiero que por favor no nos obliguen, de pronto en un momento determinado, a comprar estos camperos porque estaríamos saliendo del mercado inmediatamente, no podríamos acceder a ellos.

El Presidente le concede el uso de la palabra al señor Hernando Mora de Coltran, Transportadores de carga.

Representante Coltran, señor Hernando Mora:

Vengo en representación de los transportadores de carga, llámese volquetas, camiones, furgones y camionetas, a nivel Bogotá y Municipios aledaños. La situación de nosotros en la actualidad se presenta por la mala información que vino para este cambio de servicio, que aunque fue reglamentado, nunca fue lo suficientemente claro en establecer que el transporte público es el que genera o deriva el sustento de cada uno, con vehículos que han sido creados y originados para esta clase de servicio, porque una volqueta o un camión nacieron para esa clase de servicio. Las reglamentaciones del Gobierno pues han venido cambiando esta situación y nosotros hemos ido averiguando en las dependencias, a nivel del país, en todas las oficinas, por el cambio de servicio y no es obligatorio. ¿Qué sucede? Vienen unos operativos en marzo de 2003 y se llevan de 250 a 300 vehículos por transportar cualquier clase de materiales, tierra, arena, escombros, y es un trabajo que ha venido desempeñando toda esta clase de vehículos. Nosotros solicitamos que se nos conserve el

derecho al trabajo, y por reglamentaciones lo hagamos, si vemos que bien conocemos nosotros la ley, está reglamentada incluso desde la Ley 173 del año 91, que hace la diferenciación del cambio de servicio o del servicio particular a público; en esta reglamentación, como nombra el Decreto 2044 del 88, viene definiendo la Ley 173 de 1991, la diferenciación de cambio del servicio y viene la Ley 336 del 96, que ratifica el cambio de servicio para todo tipo de vehículo, para el cambio de servicio en la prestación de particular o de público, entonces por qué hoy, ocho años de diferencia entre estas leyes hacen una ratificación y hoy a sumas, cuentas más, cuentas menos, 20 años, vamos a asumírnos con un cambio de estos decretos, y que vemos que de todas maneras la reglamentación o las leyes por Secretaría de Tránsito avasallan a nuestros vehículos, recogiendo a patios y recogiendo a unos pagos inaccesibles para nosotros.

De igual manera en el transporte de nosotros, en la situación en que nos encontramos y que se encuentra el país, nosotros no tenemos la accesibilidad a conseguir un vehículo nuevo porque el costo de una volqueta no más, está en un promedio de 150 millones de pesos, todos tendríamos que venir a cambiar esta clase de vehículos; y así mismo, las tarifas de los fletes, cuando se encuentra ahora que tenemos una accesibilidad a la clase media baja, vendría a incrementarse en un 100, 200% porque con estos vehículos realmente nosotros hacemos acceso a las clases sociales medias y bajas y desfavorecidas, generando con toda esta clase de vehículos realmente progreso y desarrollo, bienestar para nuestro país y para nuestras familias, y derivando el sustento de todos y de cada uno de nuestros hijos y familias, y deberes que tenemos u obligaciones cada uno con nuestra situación.

Total, nosotros no somos esquivos a la renovación del parque automotor o a encaminarse a un fondo de reposición, en el cual por medio de reglamentaciones del Gobierno, por medio de las instituciones que correspondan, nos encaminen de una manera fácil, accesible, de acuerdo al aporte social de cada uno de nosotros, que hemos sido los transportadores, que hemos estado siendo desfavorecidos y que vemos con bastante preocupación; y solicitamos a ustedes que se estudie y se haga la aprobación de estos vehículos, porque no hemos venido trayendo vehículos de otras partes ni de ningún sitio para matricular, sino son vehículos que han nacido para esto, son vehículos que han sido repotenciados y han sido modificados en todos sus aspectos.

El Presidente le otorga el uso de la palabra al señor Luis Fernando Arbeláez, Representante de los Bomberos.

Representante de los bomberos, señor Luis Fernando Arbeláez:

En calidad de Coordinador Nacional del Sistema de Bomberos, quiero expresar que es preocupante para los bomberos la situación, dado que por la Ley 322 de 1996 se creó el Sistema Nacional de Bomberos de Colombia y, según el artículo segundo, es un servicio público esencial a cargo del Estado y en el momento el Estado realmente nos ha dejado huérfanos. Nuestros ingresos son 800 millones de pesos al año para 350 cuerpos de bomberos en el país, de los cuales solo 18 cuerpos de bomberos son oficiales, es decir, a cargo de los municipios, principalmente capitales y algunos pueblos que los han tenido, y sin embargo en una forma muy incipiente, porque hay muchos alcaldes que están cometiendo peculado y están cometiendo una arbitrariedad con la comunidad, porque no están cumpliendo realmente con la Ley y con su función como alcaldes, porque no están asumiendo la responsabilidad total sobre los costos de los cuerpos de bomberos en cada municipio; y a nivel nacional en todos los cuerpos de bomberos voluntarios, los alcaldes tampoco están contratando, aduciendo que no tienen dinero, a pesar de que la misma Ley dio la forma para que todos contrataran y pudieran implementar algunos ingresos adicionales por catastro, por demarcación, por tránsito, por telefonía móvil, pero al momento un gran porcentaje de alcaldes no están cumpliendo.

Es así como los bomberos de Colombia estamos recibiendo unos vehículos de donación tanto del Reino Unido, a través del Fondo Nacional de Calamidades, del Sistema Nacional de Prevención y Atención y Desastres, y hay vehículos que realmente sobrepasan los quince y los veinte años, pero son vehículos totalmente repotenciados.

Los vehículos de bomberos son vehículos especializados, en los cuales en promedio un vehículo pequeño sale a un costo de 250 millones de pesos y otros vehículos de mayor calado son de 500, 1.000 millones de pesos. Pregunto yo, honorables Senadores, con 800 millones de pesos de ingresos al año, por concepto del 1% de la prima de seguro contra incendios, ¿qué podemos hacer nosotros para responderle a la comunidad? Todos sabemos que cuando hay una calamidad, siempre preguntan: ¿Dónde están los bomberos? Los bomberos acudimos a más del 90% o inclusive el 95% de accidentes de tránsito a lo largo y ancho del país, trabajamos incansablemente en una forma voluntaria, donde, me pregunto yo, donde el Gobierno o el Estado tuviera que pagarnos a todos los bomberos de Colombia, ¿en qué estaríamos en esta crisis económica en que andamos? Es así que señores Senadores, nos preocupa la antigüedad de los vehículos: En el momento, para este fin de año, por donación de los Bomberos Voluntarios de Japón nos llegan 20 vehículos donados; esos vehículos pueden sobrepasar los veinte años, pero son vehículos 1A, repotenciados, pero la preocupación nuestra no está ahí sino en que los vehículos no nos los están matriculando porque son vehículos ya usados; y hay otra inquietud, las compañías de seguro, así sean las del Estado, como la Previsora, no nos aseguran los vehículos de bomberos que porque son vehículos de alto riesgo, es decir, estamos a la merced de proteger la comunidad, pero el patrimonio ni ninguna de nuestras actividades son protegidas. En el momento, gracias a una Ley de la República, la modificación de la Ley de Orden Público, votaron el seguro de accidentes bomberil, como para mediocompensar a todas las entidades de socorro que trabajamos en beneficio del país, pero eso no basta, necesitamos el apoyo decidido de ustedes señores Senadores, en el aspecto de que no nos vayan a trancar, a que podamos matricular los vehículos de bomberos y a que puedan entrar vehículos de más de quince años e inclusive veinte. Por acá tengo unos vehículos que han ingresado al país recientemente y los modelos y las características: Por ejemplo tengo un vehículo de Roldanillo, Valle, 1963, un Mercedes Benz; tengo de Ansermanuevo, Valle, un Mitsubishi del Japón, 1988; Alcalá, Valle, una máquina Mayirus, modelo 1972, esta máquina la mandaron de Alemania, dándole instrucción a los bomberos de cómo manejar ese vehículo, un vehículo 1A, repotenciado, con responsabilidad toda de la localidad de Eldor; en Cartago, Valle, hay una máquina también Mayirus sin matricular. En Buenaventura, Valle, llegó una máquina 1984, marca Isuzu; Mitsubishi 1994, en Candelaria, Valle; en El Cairo, Valle, hay una Mayirus 1955; para el Águila, Valle, llegó una 1981, también japonesa; en Restrepo, Valle, otra Japonesa Mitsubishi 1988; Villa Gorgona, corregimiento de Candelaria, Valle, una modelo 80, capacidad de mil galones, en perfecto estado; en Marsarzal hay una modelo 70, así mismo las ambulancias. Como también tengo para decirles que en el momento los bomberos dentro de la Ley de Peajes quedamos excluidos, y en el momento nos está tocando pagar los peajes, que es una cosa injusta, se le dieron exenciones a la Defensa Civil, a la Cruz Roja, al Ejército y a todos, menos a los Bomberos, que es algo que ya precisamente hablé en el Ministerio de Transporte, para que nos apoyen a hacer una nueva modificación a la ley de peajes, para que podamos, en atención de los accidentes, hacer algo en beneficio de la comunidad.

El Presidente solicita verificar la exclusión de los bomberos, porque la intención de la Comisión en su momento fue la de incluir a los bomberos también y no se tenían motivos para excluirlos.

El Representante de los bomberos reitera que habló con los asesores del Ministro y quedaron en ver cómo se hacía el trabajo para incluirlos.

El Presidente le da el uso de la palabra al Senador Samuel Moreno Rojas, quien comenta que se reunió con algunos miembros del equipo asesor del Ministro de Transporte, con el fin de recoger las observaciones y las inquietudes que manifestó el Ministro hace dos semanas, cuando en una citación se le preguntó al Gobierno Nacional cuál era la posición que tenía frente al tema.

Explica el Senador Samuel Moreno Rojas que en el artículo primero, la posibilidad de permitir el cambio de servicio de particular a público quedaba demasiado abierta, muy general; y el Ministro

manifestó, que la razón de permitir ese cambio se debía a que los vehículos tipo volqueta o tipo camperos iban a quedar excluidos de la posibilidad de prestar servicio público.

Agrega el Senador Moreno Rojas, con respecto a la presentación del doctor Sorzano, que quiere dejar claro que el Gobierno ha reiterado, tanto en la redacción de algunas sustitutivas, como en el foro que se hizo hace dos semanas, que si no existe una autorización expresa por parte de la ley, ellos no pueden a través de un Decreto Reglamentario autorizar el cambio de servicio. Si se quiere permitir el cambio, se tiene que aprobar, y si ya la decisión de la Comisión de manera mayoritaria es simplemente no aceptar el cambio y dejar el parágrafo primero del artículo 27 de la Ley 769 como está, que dice que a partir de la fecha de expedición de la presente ley no se podrá cambiar de clase o servicio un vehículo, pues esa es una decisión de la Comisión.

El Senador Samuel Moreno Rojas lee la proposición sustitutiva del parágrafo del artículo primero: El Ministerio de Transporte determinará en un período no mayor de 6 meses, en el cual se permitirá el cambio de servicio de particular a público de los vehículos tipo volqueta y campero. En ningún caso se podrá cambiar de clase un vehículo automotor. Esa es una redacción que recogería las observaciones del Gobierno Nacional, las observaciones de algunos miembros y evita lo que hablaba el Presidente del Colfecar, de pronto una confusión, que es demasiado general, de qué tipos de vehículos se podrían, cuáles no, y eso es mejor, entre más preciso, entre más restrictivo, entre más expedito y expreso quede en la Ley, es mucho mejor, para evitar después en la reglamentación que eso se vuelva un desorden, como se había presentado en casos anteriores.

Entonces si quiere, Presidente, pongamos en consideración el artículo primero, con la propuesta de la ponencia, la sustitutiva que se ha presentado y obviamente si hay algunas adiciones, que se tenga la posibilidad de iniciar la discusión y la aprobación del artículo primero.

El Presidente le da la palabra al Senador Guillermo Chávez Cristancho, quien manifiesta que se sorprendió con el proyecto de ley en estudio, porque el Código establece un principio genérico: Ningún carro particular puede prestar servicio público; eso es una cosa determinante, una norma imperativa, es toda una política, es toda una filosofía que se desarrolla en todo el código, que rompe el esquema anterior, rompe el esquema inclusive en el que se abarcó el sistema de transporte en la Ley 336; es un código que establece un principio rector que le da seguridad, estabilidad y le da la opción al transporte colombiano a que se desenvuelva y se desarrolle con alguna estabilidad, fue un redimir, un sector industrial muy importante de Colombianos que están invirtiendo y trabajando en el transporte, y que necesitan que la ley les proteja que ellos son los autorizados para prestar el servicio público de transporte.

Agrega el Senador Guillermo Chávez Cristancho, que entiende que hay unas excepciones que antes se previeron con el muy buen criterio de darle al Decreto 2044 del 88 unos parámetros, dentro de los cuales el Gobierno se movía para decir cuáles eran las excepciones; pero ese decreto no funciona en este esquema jurídico, no funciona sencillamente porque es un decreto-ley, que como su título lo dice, decreto-ley, tiene su origen en una Ley, que no es el nuevo código, luego se requiere un instrumento jurídico que le permita al código, y por supuesto tiene que ser una norma de igual carácter, un artículo modificatorio de la ley, que le permita tener asidero para poder buscar esa excepción, es decir, que la inseguridad jurídica también había caído a quienes ejercen labor de transporte en jeeps y en volquetas, estaban en el aire, es decir, en este momento la aplicación del Código hace que se paren en toda Colombia las volquetas y los jeeps, en ninguna parte existe excepción; hoy vigente el nuevo código, no existe la posibilidad de que puedan seguir transitando y prestando servicio de transporte estos vehículos, cualquier autoridad puede parar esos vehículos y puede acabar con el sistema de vida de muchos colombianos.

Opina el Senador Chávez Cristancho, que la ley es loable, pero queda una preocupación en el sentido de que el tema también queda muy genérico: Si la norma queda así, quiere decir que todos los jeeps y todas las volquetas pueden prestar servicio público. Se tienen que dar

unas determinaciones más específicas, tiene que ser en aquellos lugares en donde las empresas de servicio público no pueden llegar: Sectores inaccesibles, sectores campesinos, sectores agrarios, a donde el que hace el transporte normal, regulado por el Estado, quien cumple con las normas y tiene sus vehículos para servicio público, no lo puede prestar; es por vía de excepción. Entonces está planteado el artículo con muy buen juicio para las volquetas y los jeeps, pero se deja abierto el espacio de que puede ser cualquier jeep o cualquier volqueta; y sencillamente, por ejemplo, el servicio de taxis lo pueden prestar los jeeps; tranquilamente todo el que tenga un jeep puede pedir que le autoricen servicio público si queda así. Por lo tanto hay que pulir un poco más la propuesta, en el sentido de darle unos parámetros, la ley es genérica, la ley no es específica, no es casuista, por supuesto, démosle unos parámetros al Ministerio, para que el Ministerio, dentro de esa reglamentación de los 6 meses, determine cuáles son los casos específicos, a fin de no seguir haciendo el boquete.

Sugiere el Senador Guillermo Chávez Cristancho, que de acuerdo con la exposición que había presentado en la sesión anterior, se permita que los vehículos de servicio público pasen a particulares, a fin de empezar a vencer la sobreoferta; no es justo que por ejemplo los taxistas tengan que chatarrizar su carro y ni siquiera reciban una indemnización y pierdan 2 ó 3 millones de pesos; que pueden vender su carro a particular, una vez que cumplió su servicio de tipo taxi. Una reposición sería, por ejemplo en taxis, sería aquella que permite no solamente el ahorro durante un tiempo, sino que adicional a eso tenga el taxista la posibilidad de vender su vehículo, así sea en poco, para completar y comprar su carro nuevo, por ejemplo. Entonces esa sería toda una política de desarrollo de reposición.

El Presidente le otorga el uso de la palabra al Senador José Álvaro Sánchez Ortega, quien señala que hay dos proposiciones sustitutivas que están en manos de la Secretaría. Sobre la propuesta del doctor Samuel, que dice que está convenida con el Ministerio, dice que se haga solamente con los camperos y las volquetas. Yo me hago una pregunta y los invito a que nos preguntemos todos: ¿Qué pasa entonces con los vehículos de carga de tipo liviano, las 350, las camionetas y los furgones, que hacen servicio público?, porque servicio público no es solamente el que está afiliado, ¿quién no ha utilizado una camioneta para el trasteo? Entonces ¿qué se va a hacer con esos vehículos también?

Afirma el Senador Sánchez Ortega, que el espíritu primordial del proyecto de ley es tratar de legalizar la informalidad para poderla reglamentar. Colfecar hace una acotación muy importante, la cantidad de carros de servicio público, de este tipo de camionetas, son 57.778 más que las de servicio público. Entonces la propuesta es que se tengan en cuenta para ese artículo, las camionetas y los furgones, para que puedan legalizarse.

El Presidente interviene para aclarar que hay dos proposiciones sustitutivas y que se está discutiendo la primera, por lo tanto sugiere recoger las inquietudes del Senador coponente Sánchez, y entre todos hacer una sustitutiva que resulte conveniente para el país.

El Senador José Álvaro Sánchez Ortega hace la acotación, que le parece importante no darle todo el tiempo del mundo al Ministerio para que reglamente.

El Presidente le da el uso de la palabra al Senador Samuel Moreno Rojas, quien lee la propuesta del Senador Álvaro Sánchez: “El Ministerio de Transporte expedirá en un período no mayor de 90 días, contados a partir de la expedición de la presente ley y por un período no mayor a 6 meses, el reglamento por medio del cual se autoriza el cambio de servicio de particular a público de un vehículo automotor. En ningún caso se podrá cambiar de clase un vehículo automotor”.

Explica el Senador Samuel Moreno Rojas, que esa proposición es muy similar a la que tenían, donde se hacía una discriminación, porque así quedaría demasiado general, demasiado amplio, aquí cualquier vehículo podría pasar de un servicio particular a un servicio público, y en el caso concreto, en el caso absolutamente necesario de las volquetas y de los camperos, si no se hace una modificación, simple y

llanamente a finales del año, como lo dice el Senador Chávez en su intervención, tienen que salir de las calles. Entonces en la propuesta se dice que hay 6 meses en los cuales se deben dar los parámetros y autorizar que un vehículo tipo campero o tipo volqueta cambie de particular a público, no más, ahí se acabó; el que no hizo ese cambio, el que no cumplió con las condiciones de las observaciones del Senador Chávez ya, hasta ahí llegó; es darle la oportunidad a esas personas, que no la tienen en virtud del nuevo Código de Tránsito, que establezcan la posibilidad de cambiarse a ese servicio público. Esa es la diferencia entre la propuesta del Senador Sánchez, donde está demasiado general, que era precisamente la propuesta inicial, la que se había firmado por los dos en la ponencia que está radicada, y por eso es necesario circunscribirla específicamente al tipo de vehículo, con las condiciones que se requiere, en un término no mayor de 6 meses, no para que el Ministerio reglamente, como dice aquí, no, en 6 meses las personas o los propietarios o aquellos dueños de esos vehículos que tuvieron la posibilidad de cambiar el servicio, listo, hasta ahí quedamos. Pasados los 6 meses, ya sí no hay ninguna oportunidad y entonces pues quedaría vigente ya la prohibición expresa.

El Presidente le concede el uso de la palabra al Senador Luis Emilio Sierra Grajales, quien opina que el propósito del artículo es muy loable y sobre todo para la Zona Cafetera es de urgente necesidad su aprobación, pero está de acuerdo con lo expresado por el Senador Samuel Moreno, que se estipule un plazo para hacer el tránsito de vehículo privado a público en el caso concreto de jeeps y de volquetas; sin embargo, si no se ha reglamentado por parte del Ministerio, ¿cómo se va a hacer ese tránsito? Si no se le da un término fijo al Ministerio para que haga la reglamentación, es posible que los 6 meses que se les den se les va a ir sin que puedan hacer absolutamente nada.

El Presidente le otorga el uso de la palabra al Senador Samuel Moreno Rojas, quien lee la redacción: El Ministerio de Transporte determinará un período no mayor de 6 meses, en el cual se permitirá el cambio de servicio particular a público de los vehículos tipo volqueta y campero. Ahí está claramente establecido que el plazo no puede superar los 6 meses para la autorización.

El Presidente le da el uso de la palabra al Senador José Álvaro Sánchez Ortega quien señala que el Ministerio tiene 6 meses para poner en ejecución el proceso de cambio de vehículo particular a público; pero la pregunta y la preocupación es ¿cuánto tiempo se va a tomar el Ministerio en hacer esa reglamentación?, ¿6 meses?, ¿un año o dos años? Entonces lo que se quiere es obligar al Ministerio para que dentro de 6 meses tenga que hacer la reglamentación y en la reglamentación estará también el tiempo, para efectos de hacer la afiliación.

El Presidente le concede el uso de la palabra al Senador José Ramiro Luna Conde, quien anota que la redacción lo que está diciendo es que hay un período de 6 meses para reglamentar, en la redacción original, pero de ahí en adelante queda abierto para siempre; es lo que uno entiende cuando lee el párrafo. Entonces la única duda que hay, es que queda abierto el tiempo para que el Ministerio reglamente en la redacción suya, es decir en la redacción ya hay un período fijo de 6 meses para que se haga el cambio de privado a público, pero queda abierto el período de reglamentación que se le debe dar al Ministerio. Entonces simplemente puede ser, decir que el Ministerio reglamente en un período de 6 meses o en 6 meses reglamente la ejecución, es decir, combinar las dos.

El Presidente le otorga el uso de la palabra al Senador Samuel Moreno Rojas, quien plantea una nueva redacción: El Ministerio de Transporte determinará un período no mayor de 6 meses, en el cual se permitirá el cambio de servicio de particular a público de los vehículos tipo volqueta y campero. Dicha reglamentación deberá ser expedida dentro de los 30 días siguientes a la expedición de la presente Ley. En ningún caso se podrá cambiar de clase un vehículo automotor.

El Presidente le da el uso de la palabra al Senador Guillermo Chávez Cristancho, quien propone un texto, que más o menos recoge las inquietudes genéricas de cómo debe el Ministerio reglamentar este tipo de cambio de servicio, el párrafo del artículo diría: El Ministerio

de Transporte tendrá un período no mayor de 6 meses, en el que se reglamentarán los casos en los que se permite el cambio de servicio de particular a público de los vehículos tipo volqueta, campero y similares, que presten hoy servicio público de transporte por las siguientes consideraciones:

Explica el Senador Chávez Cristancho que la norma no pretende decirle al Ministerio que tiene 6 meses para hacer eso; la norma lo que le está diciendo es que tiene 6 meses para reglamentar la excepción. La excepción es permanente, la excepción no es para que a los meses ya no exista nada que modificar; la excepción es para que el Ministerio durante los 6 meses, a la vigencia de la ley, tenga el espacio suficiente para examinar casos como los que tiene que ver con la Zona del Café, con las personas que hacen trasteos, con aquellas zonas donde no llega el servicio público de transporte. Durante esos 6 meses el Gobierno se reúne con esos gremios, estudia la reglamentación y la saca, bajo las siguientes consideraciones:

1. Por ser zonas rurales de difícil acceso para el servicio de carga y pasajeros por parte de empresas debidamente habilitadas por el Ministerio del Transporte.

2. Por tratarse de un servicio que no es debidamente atendido por empresas habilitadas para este tipo de transporte. (El caso de los trasteos; aquí se dio la costumbre de que alguien ponía una camioneta y era el que hacía los trasteos, entonces no existen empresas que presten esos servicios. Cuando los suple otra, entonces tiene que entrarse a reglamentar de qué manera pueden funcionar ellos).

3. En el caso de transporte de materiales que por sus características requieren un tipo de transporte especial. (Los químicos, por ejemplo, hay carros que no pueden transportar químicos, no consiguen cómo transportar químicos; las drogas refrigeradas requieren de un tipo especial de vehículo. Entonces en esos casos, para eso fue que se hizo entre otras cosas el decreto del 88).

4. Para la conversión de carros de servicio público tipo taxis para convertirse en carros particulares. (Saquemos más bien del sector público al privado porque está sobresaturada la oferta de transporte público, en el caso del tipo de los taxis; eso le permite al taxista sacar su carro y tener forma de devengar de otra manera.)

El Presidente sugiere que se pongan de acuerdo los Senadores Moreno y Chávez en la proposición sustitutiva, con el fin de proceder a votarla inmediatamente.

El Senador Samuel Moreno Rojas expresa que no tiene ninguna objeción en las consideraciones, pero insiste en aclarar la fijación de un plazo, no a la reglamentación, sino a la implementación de la reglamentación. En ese sentido se podría decir lo siguiente: Establecer las observaciones del Senador Sánchez, del Senador Luna, establecerle un plazo a la reglamentación, igual del Senador Sierra, es decir: El Ministerio de Transporte determinará un período no mayor de 6 meses, en el cual se permitirá el cambio del servicio de particular a público. Se le da un plazo para la reglamentación, pueden ser 30 ó 60 días, y se ponen entonces en consideración las consideraciones que debe tener el Ministerio para la reglamentación.

El Presidente le da el uso de la palabra al Senador Luis Emilio Sierra Grajales, quien explica que una cosa es el plazo de reglamentación, que no puede ser de 6 meses, debe ser una cosa más operativa, 30, 60 días, y otro es el plazo de la implementación, que debe hacerse de manera rápida.

El Senador Luis Emilio Sierra Grajales manifiesta que le preocupa la propuesta del Senador Chávez, de meter otro ingrediente, que no es sólo el paso de privado a público, sino de público a privado, en el caso de los taxis. Ese es un tema que incluso es objeto de un proyecto de ley que el Senador Guillermo Chávez acaba de presentar y es más prudente tocarlo allí y no en este proyecto. Además también surge la pregunta de cuáles son los vehículos similares, no ocurra que se termine metiendo a las famosas zorras. Por lo tanto, para ordenar el debate, es mejor saber qué se va a votar, si se ponen de acuerdo los 2 ponentes y el Senador Chávez, o si se le da un plazo para la semana siguiente, para discutir, analizar, y mirar la posición del Ministerio en estos temas.

El Presidente le concede el uso de la palabra a la Senadora María Isabel Mejía Marulanda, quien anota que la preocupación de los camperos es muy grande, pero se ha hablado de camperos en la zona rural solamente, y por ejemplo Quebrada Blanca es suburbana y donde se tiene más injerencia de camperos, es en los barrios marginados, por ejemplo en Pereira, por eso la sugerencia es incluir la palabra suburbana y rural, para que así se puedan incluir todos los sectores.

El Presidente le otorga el uso de la palabra al Senador Guillermo Chávez Cristancho, quien le dice al Senador Sierra, que no le gusta el término “nos quiere meter” que él empleó cuando hizo la apreciación sobre los taxis. Explica el Senador Chávez que él ha presentado cuatro proyectos de ley, que tienen que ver con el transporte en general, y en ese proyecto de ley se incluye una necesidad sentida y urgente del sector transportador taxis, porque le están chatarrizando los carros y quedan muertos económicamente; se requiere entonces ese tipo de normas. Entonces no se está metiendo nada, lo que sucede es que se está haciendo la modificación del Código en el cambio de tipo de servicio, y por qué no aprovechar que ya esto lleva 3 debates, para responder urgentemente a una necesidad sentida de un sector de unas 150.000 familias, que tienen el problema de que tienen que acabar con su carro. Se le acabó la vida al pobre taxista y se le acabó el carro también, y no tiene nada que hacer porque la Ley no le permite ni siquiera sacarlo para que haga las vueltas de la casa.

El Senador Chávez le pide al Senador Sierra, que se compadezca con un sector importante de la Economía, con unos pobres colombianos que tienen problemas, así como nos estamos compadeciendo con los de los camperos y las volquetas y los trasteos, y les hagamos esa bondad.

El Presidente le concede al Senador Sierra Grajales un derecho a réplica.

El Senador Luis Emilio Sierra Grajales, asegura que él no se está oponiendo a que los taxis que ya han cumplido su período de vida puedan, como lo propone el proyecto de ley presentado por el Senador Chávez, convertirse al sector privado; lo que manifestó con mucho respeto, es que el Senador Chávez quiere incluir en este proyecto ya una iniciativa que él mismo había presentado y del cual le ha correspondido hacer la Ponencia, y si la Comisión lo quiere hacer, está en todo su derecho, pero por economía legislativa dice aquí acertadamente el Senador Germán Hernández, en ese caso no se tendría necesidad de rendir ponencia.

El Presidente le da el uso de la palabra al Senador Samuel Moreno Rojas, quien le da lectura al artículo primero: Parágrafo. El Ministerio de Transporte determinará un período no mayor de 6 meses, en el cual se permitirá el cambio de servicio de particular a público de los vehículos tipo volqueta y campero. El Ministerio de Transporte tendrá 60 días para reglamentar dicho cambio de servicio, teniendo en cuenta las siguientes consideraciones:

1. Por ser zonas rurales o suburbanas de difícil acceso para el servicio de carga y pasajeros de parte de empresas habilitadas por el Ministerio de Transporte.

2. Por tratarse de un servicio que no es debidamente atendido por empresas habilitadas para ese tipo de transporte.

3. En el caso de transporte de materiales, que por sus características requieran un tipo especial de vehículos.

4. Para la conversión de carros de servicio público tipo taxis para convertirse en carros de servicio particular.

En ningún caso se podrá cambiar de clase un vehículo automotor.

El Presidente le concede el uso de la palabra al Senador José Álvaro Sánchez Ortega, quien señala que se había hablado del caso de los vehículos de carga, de los furgones y de los camioncitos de transporte y de trasteos; y en el artículo han quedado por fuera, porque no se tuvo en cuenta la propuesta del Senador Chávez, que incluyó la palabra “similares”.

El Senador Samuel Moreno Rojas dice que no lo incluyó por la observación que hizo el Senador Sierra, porque el término “similares”

queda demasiado amplio. Pero el caso del Senador Sánchez está incluido en el numeral tercero: En el caso de transporte de materiales.

El Presidente le otorga el uso de la palabra al Senador Guillermo Chávez Cristancho, quien opina que “similares” cabe muy bien si queda adscrito a las consideraciones que están ahí expresas, entonces hay que hacer ese ajuste.

El Presidente le da el uso de la palabra al Senador Samuel Moreno Rojas, quien da lectura nuevamente al artículo primero: Parágrafo. El Ministerio de Transporte determinará un período no mayor de 6 meses, en el cual se permitirá el cambio de servicio de particular a público de los vehículos tipo volqueta, camperos y similares de carga. El Ministerio de Transporte reglamentará dicho cambio de servicio, teniendo en cuenta las siguientes consideraciones:

1. Por ser zonas rurales o suburbanas de difícil acceso para el servicio de carga y pasajeros de parte de empresas habilitadas por el Ministerio de Transporte.

2. Por tratarse de un servicio que no es debidamente atendido por empresas habilitadas para ese tipo de transporte.

3. En el caso de transporte de materiales, que por sus características requieran un tipo especial de vehículos.

4. Para la conversión de carros de servicio público tipo taxis para convertirse en carros de servicio particular.

En ningún caso se podrá cambiar de clase un vehículo automotor.

El Presidente le concede el uso de la palabra al Senador José Ramiro Luna Conde, quien le pregunta al Senador Chávez, si en el punto cuarto de las consideraciones, del cambio de servicio público de taxis a servicio privado, aunque lo va a reglamentar el Ministerio, ¿no queda muy amplio en el sentido de que se puede comprar un taxi hoy y pasado mañana cambiarlo a particular? ¿No sería mejor de pronto colocar allí un requisito de tiempo de servicio mínimo de ese taxi, que se pretende pasar a privado?

El Senador Guillermo Chávez Cristancho le recuerda al Senador Ramiro Luna que los taxis no tienen vida útil, porque no está determinada ni está reglamentada, por lo tanto no se pueden establecer unos términos. Además plantea un ejemplo: Si yo quiero comprar un taxi, consigo el taxi, y el día de mañana lo quiero convertir en particular porque es mi plata, yo lo debo hacer, y yo tengo el derecho y el Estado tiene que respaldarme eso, es más, debe auspiciarme eso para yo desaturar el parque automotor y poderle permitir a quien sí quiere hacer taxi, que lo haga. Entonces no importa en cualquier momento, usted compra un taxi, lo pone a funcionar y si quiere convertirlo en particular para entregárselo a un hijo, bien lo puede hacer, ¿por qué tiene que seguir taxi hasta que se muera el taxi? Esa es la norma que existe. La norma que estamos nosotros proponiendo es que usted taxista, para sacar un poquitico la sobreoferta, pueda sacar su carro en cualquier momento.

Además el Senador Guillermo Chávez Cristancho, le propone al Senador Samuel Moreno, que no meta el tema en la reglamentación, sino que sea una norma llana aparte, para ayudar a que se saquen a particulares los carros públicos.

El Presidente le otorga el uso de la palabra al Senador Luis Emilio Sierra Grajales, quien manifiesta estar de acuerdo con la observación del Senador Luna, porque si lo que se estaría buscando es disminuir la oferta de taxis, y evitar la chatarrización, para poderlos pasar al sector privado, debe tener un mínimo de años de uso, como lo propone el Senador Luna, por una razón muy elemental: El costo de un vehículo de servicio público es muy inferior al de uno privado, entiendo que es como un 40% menos, entonces va a ser muy fácil para la gente comprar un taxi, que sale bien barato, y al día siguiente lo puede pasar al sector privado. No estoy hablando del cupo, estoy hablando del valor del vehículo; probablemente por el valor de cupo tenga razón el Senador Chávez.

El Presidente le da el uso de la palabra al Senador José Ramiro Luna Conde, quien opina que el cambio de servicio público a particular para los taxis no cabría como parágrafo de un parágrafo, cuando mucho tendría que hacerse otro parágrafo, porque es una

consideración que está hablando de algo completamente diferente al tema al que hace referencia el parágrafo.

El Senador Guillermo Chávez Cristancho expresa estar de acuerdo con el Senador Luna, y plantea que sea un parágrafo segundo.

El Presidente le solicita al Senador Moreno Rojas, que lea como quedaría el artículo finalmente.

Honorable Senador Samuel Moreno Rojas:

Parágrafo. El Ministerio de Transporte determinará un período no mayor de 6 meses, en el cual se permitirá el cambio de servicio de particular a público de los vehículos tipo volqueta, camperos y similares de carga. El Ministerio de Transporte reglamentará, en un término de 60 días a partir de la promulgación de la presente Ley, el cambio de servicio de particular a público, teniendo en cuenta las siguientes consideraciones:

1. Por ser zonas rurales o suburbanas de difícil acceso para el servicio de carga y pasajeros por parte de empresas habilitadas por el Ministerio de Transporte.

2. Por tratarse de un servicio que no es debidamente atendido por empresas habilitadas para ese tipo de transporte.

3. En el caso de transporte de materiales, que por sus características requieran un tipo especial de vehículos.

En ningún caso se podrá cambiar de clase un vehículo automotor.

El Ministerio igualmente, en los términos fijados en este artículo, permitirá el cambio de servicio público tipo taxi para convertirse en vehículos de servicio particular.

Con la venia del Presidente, el Senador Luis Emilio Sierra Grajales señala que en la forma como está redactado, los términos de implementación y de reglamentación estarían prácticamente dejando 4 meses solamente para que se implemente y no es lo que se ha querido. Lo que se está diciendo es: Después de hecha la reglamentación, que se demora 60 días, tendrán 6 meses para hacer la implementación, que es otra cosa mucho más grande.

El Senador Samuel Moreno Rojas explica que se quitaría que el término de los 60 días es dentro de esos 6 meses: 6 meses primero y el término sería 60 días, sin decir que se incluyen dentro de los 6 meses. Es decir, el Gobierno tendría 60 días para reglamentar y 6 meses para implementar después de la reglamentación, exactamente.

El Presidente somete a aprobación el artículo leído, con la observación hecha, siendo aprobado según lo informa la Secretaria General.

El Senador Luis Emilio Sierra Grajales, dice que debe incluirse la edad mínima de los vehículos taxis para cambiarlos.

El Presidente somete a consideración la reapertura del artículo primero, lo cual es aprobado por unanimidad.

El Presidente le otorga el uso de la palabra al Senador Luis Emilio Sierra Grajales, quien plantea que debe tenerse en cuenta la sugerencia que hizo el Senador Luna, que se haga un parágrafo aparte para el caso de los taxis y se incluya la fecha mínima, que se debe expresar por parte de la Comisión y no dejarlo para que lo haga el Ministerio.

El Senador **Guillermo Chávez Cristancho** manifiesta estar de acuerdo y sugiere que el término sea de cinco años para evitar cualquier suspicacia y que sea en un parágrafo aparte, para evitar las suspicacias.

El Presidente propone que se apruebe el artículo por partes.

El Senador **Samuel Moreno Rojas** sugiere que se apruebe el parágrafo primero, que dice: El Ministerio de Transporte determinará un período no mayor de 6 meses, en el cual se permitirá el cambio de servicio de particular a público de los vehículos tipo volqueta, camperos y similares de carga. El Ministerio de Transporte reglamentará en un término de 60 días, a partir de la promulgación de la presente ley, el cambio de servicio de particular a público, teniendo en cuenta las siguientes consideraciones:

1. Por ser zonas rurales o suburbanas de difícil acceso para el servicio de carga y pasajeros por parte de empresas habilitadas por el Ministerio de Transporte.

2. Por tratarse de un servicio que no es debidamente atendido por empresas habilitadas para ese tipo de transporte.

3. En el caso de transporte de materiales, que por sus características requieran un tipo especial de vehículos.

En ningún caso se podrá cambiar de clase un vehículo automotor.

El Presidente somete a votación el parágrafo primero, siendo aprobado por unanimidad, según lo informa la Secretaria General.

El Senador Samuel Moreno Rojas lee el parágrafo segundo: El Ministerio de Transporte, dentro de los términos establecidos en el presente artículo, permitirá el cambio de vehículos de servicio público tipo taxi para convertirse en vehículos de servicio particular.

El Senador Luis Emilio Sierra Grajales, afirma que hasta ahí el parágrafo va muy bien, pero falta el término, que puede ser de 5 ó 10 años, pero no hay elementos de juicio, por lo cual es bueno escuchar al Ministerio de Transporte, porque se trata de un ingrediente nuevo, que se está incluyendo y quisiera saber qué puedan opinar los expertos en torno al tema, porque hay muchos factores de orden económico, social, y es mejor tener más herramientas para poder expresar un concepto.

El Presidente le da el uso de la palabra al Senador José Álvaro Sánchez Ortega, quien opina que si el espíritu del parágrafo es evitar la mala utilización por parte de algunas personas que quieran comprar vehículo, a través del proceso de vehículo de servicio público, entonces ojalá se le pudiera poner más años, 10 ó 15 años, porque el espíritu de la norma es tratar de evitar que vivos utilicen este sistema de compra de vehículos económicos de servicio público, para luego convertirlos en servicio privado.

El Senador Guillermo Chávez Cristancho explica que cuando habla de cinco años, es de acuerdo con lo que han dicho los expertos y los productores de los vehículos que se utilizan para taxi, en cuanto a que la vida útil es de 5 años; sin embargo hay un antecedente jurídico y es el decreto que determina que para prestar servicio taxi, la vida útil es de 5 años también.

El Presidente le concede el uso de la palabra al Senador Luis Emilio Sierra Grajales, quien agrega que el cupo no muere con el taxi, el cupo también es negociable, entonces no es cierto que el carro cuando se vende, se vende con el cupo; no, el cupo también es un valor que se puede negociar. Manifiesta entonces el Senador, que no está de acuerdo que por economía legislativa se incluya el tema en el proyecto de ley, además porque se ha llegado a un punto álgido, que es sobre la edad que deben tener esos vehículos taxis para poder pasarse al privado, y en este momento no se cuenta con elementos de juicio.

El Presidente le otorga el uso de la palabra al Senador Guillermo Chávez Cristancho, quien explica que el proyecto de ley de su autoría, cuya Ponencia le ha correspondido al Senador Sierra, tiene que ver es con la necesidad de establecer un sistema de reposición de equipos, y un ingrediente último para que el taxista pueda reponer su equipo es que tenga la posibilidad, además del fondo de reposición del que allí se habla, de vender su carro, convertirlo en particular y venderlo, para conseguir con esos recursos la posibilidad de reponer el equipo nuevo; es solamente un elemento, no es el elemento esencial. Como es un elemento de urgencia hoy y ya existe un avance en la ley, y por la unidad de materia que establece la Constitución Colombiana, donde estamos hablando de condiciones de cambio de servicio, cabe perfectamente ese tema y lo redimimos rápidamente. No existen parámetros en la Ley 105, ni en la 336, van 10 años sin que el Ministerio entre a reglamentar la vida útil de los vehículos; no ha podido el Ministerio con todos los estudios y con todas las cosas reglamentar y una cosa piensan los productores, otra los vendedores, otra los comercializadores, otra la gran fuerza que se ha creado alrededor especialmente de los que tienen expectativas de legalizar vehículos piratas; es muy complicado entrar a eso, entonces no se haría esa ley nunca.

El Presidente le da el uso de la palabra al Senador Luis Emilio Sierra Grajales, quien aclara que no se está oponiendo a ningún proyecto de ley del Senador Chávez, e incluso manifestó que quería

tocar el tema por parecerle importante. Pero otra cosa es decir irresponsablemente: Cualquier taxi puede pasarse al sector privado. Hay que buscarle unos términos, una edad; han dicho de 5 años, pero no hay los elementos de juicio, pueden ser 8, pueden ser 10, no sé, o dejar que más bien sea del Ministerio el que lo reglamente.

El Presidente le concede el uso de la palabra al Senador Guillermo Chávez Cristancho, quien sugiere que para efectos de la edad del vehículo, el Ministerio hará la correspondiente reglamentación.

El Presidente le otorga el uso de la palabra al Senador Samuel Moreno Rojas, quien explica que sería un párrafo nuevo, porque revisando la ley, hay un párrafo segundo que habla sobre los vehículos antiguos, entonces el párrafo nuevo sería el tercero del artículo. Párrafo nuevo: En los términos establecidos en el presente artículo, el Ministerio de Transporte reglamentará el cambio de servicio público tipo taxi a servicio particular.

El Presidente somete a consideración el párrafo leído, siendo aprobado por unanimidad, según lo informa la Secretaria General.

El Presidente pide continuar con el artículo segundo.

El Senador Samuel Moreno Rojas, con respecto al párrafo del artículo 37 de la Ley 769, explica que se estableció en la sesión pasada que el término de los 15 años era excesivo, entonces diría lo siguiente: Párrafo: De ninguna manera se podrá hacer un registro inicial de un vehículo usado, excepto cuando se trate de ambulancias, buses, busetas, vehículos de bomberos, volquetas, camiones recolectores de basuras u otro tipo de vehículos que permitan prestar servicios públicos domiciliarios, siempre y cuando estos sean donados por entidades extranjeras públicas o privadas y que no tengan una vida de servicio superior a 10 años, a cualquier entidad territorial o entidades públicas nacionales y territoriales. El Ministerio de Transporte reglamentará en un término no mayor de 90 días, posteriores a la sanción de esta ley, los criterios y las condiciones técnicas en las que se podrán recibir estos vehículos para garantizar la seguridad y operatividad, así como las limitaciones para su uso.

Explica también el Senador Moreno Rojas, que como había un artículo tercero que habla es del registro de vehículos usados para el tema de San Andrés y del Departamento del Amazonas vaya entonces en el mismo artículo segundo, en un inciso segundo que diría: En los casos de los departamentos de San Andrés, Providencia y Santa Catalina y del Amazonas se podrá realizar el registro inicial de vehículos usados ante el organismo de tránsito respectivo, a partir de los modelos 1998 en adelante.

El Presidente le otorga el uso de la palabra al Senador José Álvaro Sánchez Ortega, quien manifiesta su preocupación por el tiempo útil del vehículo, porque cree que las entidades internacionales no se ajusten totalmente a ese tiempo útil de los 10 años, y propone que se coloque 14 años, y de acuerdo con lo que se escuchó para el caso exacto, preciso y documentado, de los bomberos, amerita ponerle una excepcionalidad, porque una máquina de bomberos, dada su utilización, tiene un mayor tiempo de duración, y no se puede cortar de un solo tajo la posibilidad de tener donaciones de máquinas de bomberos, para efectos de poder suplir las necesidades de los municipios.

El Presidente le da el uso de la palabra al Senador Luis Emilio Sierra Grajales, quien avala la propuesta del Senador Sánchez, argumentando que el uso que se le da a las máquinas de bomberos es realmente poco y en 10 años es un vehículo que está sumamente bueno y que puede permanecer hasta la edad incluso de los 15 años, y se pueden establecer 2 edades: Una de 15 para esos vehículos y de 10, como ha quedado señalado en el artículo, para los otros. Adicionalmente, el Senador Sierra Grajales sugiere tener en cuenta en el inciso, la situación relativa a las zonas de frontera como Guajira y Amazonas, que no están incluidas, y que es una petición del Ministerio de Transporte.

El Presidente le concede el uso de la palabra al Senador José Ramiro Luna Conde, quien señala que para el caso de las ambulancias, sucede lo contrario a la apreciación que se hace sobre las máquinas de bomberos, ya que las ambulancias actualmente deben tener unos

equipos científicos, de monitoreo cardiaco, desfibriladores, etc., que puedan permitir prestar un servicio eficiente a las comunidades, pero por ser donaciones, los municipios terminan simplemente con una camioneta que sube y baja de un pueblo al hospital más cercano y cuando tienen 5 u 8 años de servicio, ya el servicio que presta es bien deficiente y en el peor de los casos se pone en riesgo la vida del paciente que va siendo transportado. Por lo tanto, el Senador Luna Conde propone que para el caso específico de las ambulancias se rebajará el tiempo para que fueran ambulancias que realmente sirvieran, y además que se aproveche para considerar también ampliar el tipo de vehículos, como por ejemplo donaciones de maquinaria para obras públicas y maquinarias para trabajo de labores agrícolas.

El Presidente le otorga el uso de la palabra al Senador Luis Emilio Sierra Grajales, quien da lectura a un aparte del documento enviado por el Ministerio de Transporte, que dice: El Ministerio de Transporte le solicita respetuosamente al honorable Congreso, hacer extensiva la medida a las demás zonas de frontera, dado que especialmente en los departamentos de la Guajira y Amazonas existe un volumen considerable de vehículos en internación temporal que requieren un tratamiento especial para su tránsito.

El Presidente le da el uso de la palabra al Senador Samuel Moreno Rojas, quien explica que el artículo 37 establece una prohibición expresa de hacer un registro inicial de un vehículo usado, y que la modificación que se está haciendo es permitir ese registro inicial, siempre y cuando se cumplan unas condiciones: que sea una donación de una entidad nacional o extranjera, que vaya a una entidad territorial, llámese municipio o departamento, y además que ese vehículo que se ha donado, no supere una edad; esas son las 3 condiciones. Pero en el momento de hablar que hay que bajarle la edad a las ambulancias, hay que subirle la edad a los bomberos, eso es muy difícil poder hacerlo, cuando ya se está haciendo excepción, entonces se estaría haciendo excepción a la excepción que se está modificando por esta ley. En cambio, no hay ningún inconveniente en que el Departamento del Amazonas y el Departamento de la Guajira estén, pero sí mantendría la posición de los 10 años.

El Presidente le concede el uso de la palabra al Senador José Álvaro Sánchez Ortega, quien anota que también se debe colocar otra condición y es que la entidad que recibe el vehículo debe utilizarlo mínimo 10 años también, porque si no lo recibe, mañana lo vende, y además insiste en que se dejen los diez años, pero para las máquinas de bomberos subirle a 25 años.

El Presidente le otorga el uso de la palabra al Senador Luis Emilio Sierra Grajales, quien opina que no se puede dejar 10 años para ambulancias y 15 para bomberos, y no hay ningún problema en establecer dos edades.

El Presidente le da el uso de la palabra al Senador José Álvaro Sánchez Ortega, quien propone que para el caso del Departamento de San Andrés, Providencia y Santa Catalina y los demás, se pueda realizar el registro inicial de vehículos usados ante el organismo de tránsito departamental, siempre y cuando los modelos no superen los 5 años de antigüedad, contados a partir de la fecha del registro.

El Presidente cierra la discusión y somete a consideración el inciso primero del artículo segundo, con la edad de diez años, lo cual es aprobado por la mayoría de los Senadores presentes en la Comisión, según lo informa la Secretaria General.

El Presidente le concede el uso de la palabra al Senador Samuel Moreno Rojas, quien lee el inciso segundo del artículo segundo: En los casos de los departamentos de San Andrés, Providencia y Santa Catalina, del Amazonas y de la Guajira se podrá realizar el registro inicial de vehículos usados ante el organismo de tránsito respectivo, a partir de los modelos 1998 en adelante.

El Presidente le otorga el uso de la palabra al Senador José Álvaro Sánchez Ortega, quien señala que si se dice que desde 1998 se pueden registrar los vehículos, dentro de 10 años todavía se estarían inscribiendo vehículos de 1998, entonces la modificación que se plantea es que sean 5 años de antigüedad al momento de inscripción.

El Presidente plantea a consideración la propuesta del Senador Moreno y anuncia que si es derrotada se estudiará la del Senador Sánchez.

El Senador **Samuel Moreno Rojas** lee el inciso segundo: En los casos de los departamentos de San Andrés, Providencia y Santa Catalina, del Amazonas y de la Guajira se podrá realizar el registro inicial de vehículos usados ante el organismo de tránsito respectivo, a partir de los modelos 1998 en adelante.

El Presidente somete a votación el inciso leído por el Senador Samuel Moreno Rojas, siendo aprobado por diez votos a favor, según lo informa la Secretaria General.

El Senador Samuel Moreno Rojas explica que el artículo tercero pasó a ser el inciso segundo del artículo segundo y por lo tanto el nuevo artículo tercero es el de la vigencia: La presente Ley rige a partir de su promulgación.

El Presidente somete a consideración el artículo tercero, siendo aprobado por unanimidad, según lo informa la Secretaria General.

Presidente:

Título de la ley.

Honorable Senador Samuel Moreno Rojas:

Por la cual se hacen algunas modificaciones a la Ley 769 de 2002.

Presidente:

¿Aprueban el título?

Secretaria:

Ha sido aprobado, señor Presidente.

Presidente:

¿Quiere la Comisión que sea ley de la República?

Secretaria:

Sí lo quiere, señor Presidente.

El Presidente nombra a los mismos ponentes para segundo debate, y solicita continuar con el punto de las proposiciones.

Secretaria:

Proposición

Cítese a la señora Ministra de Educación, doctora María Cecilia Vélez White; al Ministro de Hacienda y Crédito Público, doctor Alberto Carrasquilla Barrera, y al Director de Planeación Nacional, doctor Santiago Montenegro, para que respondan el siguiente cuestionario.

El Presidente explica que el cuestionario tiene que ver con la situación de la Universidad Industrial de Santander.

El Senador Samuel Moreno Rojas solicita ser citante de dicho debate, al igual que el Senador Guillermo Chávez Cristancho, lo cual es aceptado por el autor de la Proposición, que es el Senador Edgar Artunduaga Sánchez.

El Presidente somete a aprobación la proposición leída, siendo aprobada por unanimidad, según lo informa la Secretaria General.

El Presidente, siendo la una y media de la tarde, levanta la sesión e invita a los Senadores de la Comisión para el foro del día jueves sobre Derechos de Autor.

El Presidente,

Edgar Artunduaga Sánchez.

El Vicepresidente,

Luis Emilio Sierra Grajales.

La Secretaria General,

Sandra Ovalle García.

Auto de Sustanciación

En los términos anteriores fue aprobada el Acta número 05 de la sesión del día 9 de septiembre de 2003, que consta de 28 folios.

De acuerdo con la Ley del Reglamento se firma el anterior auto, a los cuatro (4) días del mes de noviembre de 2003.

El Presidente,

Edgar Artunduaga Sánchez.

El Vicepresidente,

Luis Emilio Sierra Grajales.

La Secretaria General,

Sandra Ovalle García.

* * *

COMISION SEXTA CONSTITUCIONAL PERMANENTE ACTA NUMERO 06 DE 2003 (septiembre 11)

En Bogotá, D. C., a los once días del mes de septiembre de 2003, siendo las diez y treinta y siete minutos de la mañana (10:37 a.m.), se reunieron en el recinto de la Plenaria del Senado de la República los honorables Senadores miembros de la Comisión Sexta, con el fin de realizar un Foro sobre el Proyecto de ley número 41 de 2003 Cámara “Por medio de la cual se crea el régimen tarifario para la ejecución pública de la música”.

El señor Presidente de la Comisión, honorable Senador Edgar Artunduaga Sánchez, declara abierto el Foro, y solicita que se dé lectura al Orden del Día.

Secretaria General, doctora Sandra Ovalle García:

ORDEN DEL DIA

Para el Foro del jueves 11 de septiembre de 2003, a las 9:00 a.m.

I

Apertura del Foro en cabeza del señor Presidente de la Comisión Sexta, honorable Senador Edgar Artunduaga

II

Intervención del honorable Senador Carlos Alberto Estefan Upegui

III

Intervención de los invitados

El Presidente explica que el tema central es el Proyecto de ley número 41 de 2003, que hace curso en la Cámara de Representantes, “por la cual se crea el régimen tarifario para la ejecución pública de la música”, de autoría de la Senadora Leonor Serrano de Camargo y el Citante al foro es el Senador Carlos Alberto Estefan Upegui, de la Capital Musical de Colombia, a quien el Presidente concede el uso de la palabra.

El Senador Carlos Alberto Estefan Upegui explica que el origen del foro es el Proyecto de ley 041, que cursa en la Comisión Sexta de la Cámara de Representantes y cuya autora es la Senadora Leonor Serrano de Camargo. El proyecto apunta a establecer el régimen tarifario para la ejecución pública de la música en Colombia y tiene como antecedentes de orden normativo la Ley 23 de 1982, la Ley 44 de 1983, la Decisión Andina 351 de 1983 y una Ley que fue declarada inexecutable por vicios de procedimiento, como fue la Ley 719 del 2001, pero de la cual se inspira entonces lo que tiene que ver con la concertación de las tarifas, la proporcionalidad de las tarifas y al mismo tiempo lo que está relacionado con la aplicación de esos dineros a través de las organizaciones competentes, como son Sayco y Acinpro.

Agrega el Senador Carlos Estefan Upegui, que el proyecto plantea en esencia lo pertinente al recaudo, lo que tiene que ver con algunas quejas que han sido formuladas por los dueños de establecimientos públicos en razón de las altas tarifas, según ellos, que por ese concepto se está cobrando por la falta de una aplicación justa de la norma, en el sentido de que hay establecimientos que no deberían pagar lo que se les está cobrando; pero también hay otros establecimientos que no están pagando lo que deben pagar y por esa razón se hace referencia a la proporcionalidad y a la definición de unas escalas tarifarias, de acuerdo con una clasificación. Pero el proyecto no tendría sentido por el simple hecho de responder a unas expectativas que se ciernen en torno al recaudo, si al mismo tiempo no se hiciera extensivo el análisis

a la aplicación, al debido uso que debe hacerse o que tiene que hacerse de los recursos, y en ese aspecto entran entonces a participar los autores, los compositores, los intérpretes hacia donde va dirigido el sentido filosófico, la inspiración propia de la norma.

Señala también el Senador Estefan Upegui que así como se está promoviendo un debate que haga justicia en el recaudo, debe complementarse el debate con una exposición acerca de la adecuada utilización que se hace de esos recursos, por parte de las entidades Sayco y Acinpro.

Afirma el Senador Carlos Estefan, que el foro se trata de un homenaje a la Música Colombia, y que como Senador asume a motu proprio, una vocería que interpreta la voluntad, el querer de los autores, de los compositores, de los intérpretes y de los artistas colombianos, porque le ha correspondido hacer un planteamiento muy concreto sobre el proyecto, que tiende a resolver también una inquietud de los tenderos y de los usuarios y en general de la música, pero la idea es conciliar, equilibrar y hacer justicia para que en el fondo realmente la conclusión a que se llegue es que los que tienen que pagar paguen lo que deben pagar, pero al mismo tiempo que esos dineros lleguen a manos de las personas que realmente lo necesitan y en condiciones de justicia.

Explica el Senador Estefan Upegui que el presente foro fue antecedido por otro foro que se realizó el 5 de agosto, donde prácticamente la conclusión central a la que se llegó era que se hiciera otro foro, porque prácticamente quedó faltando un componente adicional, que es el de conocer las expectativas, las inconformidades, los planteamientos de los artistas, de los compositores, de los autores, de los intérpretes.

El Senador Carlos Alberto Estefan Upegui expresa que la Ley 719 fue declarada inexecutable por estar afectada por vicios de procedimiento; y la Corte Constitucional, por medio de la Sentencia 975 de octubre del 2002, la declaró inexecutable porque allí entraron a considerarse aspectos concernientes a la propiedad intelectual, no teniendo competencia para esos efectos la Comisión Sexta. Pero se ha retomado buena parte de esa Ley, porque si bien la inexecutable se da por esas circunstancias, en este momento se han eliminado los aspectos que condujeron a la Corte a llegar a ese despacho. Este proyecto, elaborado por la Senadora Leonor Serrano de Camargo, se elaboró como consecuencia de las reiteradas quejas de parte del gremio de los comerciantes por la falta de regulación en el tema de tarifas, por el cobro de la utilización de Derechos de Autor que hacen las sociedades de gestión colectiva. El presente proyecto de ley tiene como objeto establecer los parámetros que se deben tener en cuenta en el momento de fijar las tarifas a cobrar, por parte de las sociedades de gestión colectiva de Derechos de Autor, sin desproteger a los autores. No se puede interpretar la Ley de manera desequilibrada o sesgada, sin que se tenga presente toda esta serie de inquietudes que surgirán de este foro de parte de los autores, compositores e intérpretes, y por supuesto regulando un cobro justo y proporcional para cada uno de los usuarios; así mismo para tener como principios rectores la proporcionalidad, la transparencia, la publicidad y la concertación.

Agrega el Senador Estefan Upegui que en términos generales el foro invita a que el debate se ordene de la siguiente forma: Sobre los principios rectores, sobre la determinación de la tarifa y en general sobre la forma como dicha tarifa se irá a aplicar a través de los procedimientos consignados; y que el proyecto se complemente también, y esto será tarea de los ponentes, en lo concerniente al resultado de este foro y que recoge la opinión de los autores, los compositores y los intérpretes.

El Senador Carlos Estefan plantea el siguiente interrogante: ¿Cuáles son los principios rectores sobre los cuales versa el proyecto?: El principio de la proporcionalidad: Las tarifas para la ejecución pública de la música se cobrarán proporcionalmente a los usuarios, teniendo en cuenta el uso y además la actividad comercial. Viene el principio de la transparencia: Lo que es transparente es de público conocimiento, es decir, que la fijación de las tarifas cobradas por la ejecución de la música deberán establecerse de manera clara y de amplio conocimiento,

siguiendo los conceptos contemplados en la presente Ley. El principio de la publicidad, concomitante con el anterior, indica que las sociedades de gestión colectiva, es decir, Sayco y Acinpro, de los Derechos de Autor, o en su defecto el Ministerio del Interior, o quien haga sus veces, deberán dar a conocer las tarifas a cobrar durante el año calendario, a través de un medio de amplia circulación nacional. No hay nada tapado, lo que se busca es una amplia divulgación, que haya concertación, que haya justicia, que haya proporcionalidad.

Explica el Senador Carlos Alberto Estefan Upegui que se tendrá en cuenta la actividad comercial, por ejemplo si son bares, si son clubes, cafeterías, restaurantes o tiendas, el uso de la obra, es decir, con el volumen que se utilice y el tiempo de uso que se le da a la música porque esto está indicando intensidad y frecuencia, que lógicamente coincide con la clase de negocio porque no es lo mismo tener un radio en una tienda, para distraer a quien en ese momento se ocupa del público, como tener una discoteca, que es para el público y sin la cual seguramente nadie asistiría a ella; el volumen, la intensidad, el tiempo y las características del negocio. Pero también es interesante que en este análisis se contemple la importancia de la obra en el negocio: Hay obras que le dan valor agregado al negocio, hay obras que guardan una estrecha correlación con el tipo de negocio y que gracias al éxito de la obra el negocio progresa; pero también de los recursos que le genere la obra musical o fonográfica, en términos generales, o las ejecuciones artísticas que se van a ver reflejadas en su estado de pérdidas y ganancias, en su balance, en sus utilidades, pues es un propósito también que la ley contempla porque si hay alguien que teniendo un establecimiento, se va a enriquecer a costa de estar impulsando y promoviendo obras musicales, qué justo es entonces pensar que de esa gran participación en las utilidades, también se le dé un porcentaje a los autores y a los compositores, que conducen al éxito a ese empresario.

Menciona el Senador Estefan Upegui, que para la fijación de la tarifa el proyecto contempla una clasificación por modalidades: Modalidad alta, media y baja; y lógicamente la modalidad alta tiene que ver con las que utilicen con mayor frecuencia e intensidad las obras, interpretaciones, ejecuciones artísticas o producciones fonográficas, es el caso de las salas de baile, discotecas, minitecas, tabernas, moteles, salas de billar, salas de atracciones, parques de atracciones, ferias, circos, clubes sociales, canchas de tejo, gimnasios, plazas de toros, coliseos, galleras, casinos, bares, cantinas, grilles, whiskerías, agencias de modelaje, etc., que dependen en un altísimo porcentaje de que la música suene y de que la presentación artística sea parte esencial de su negocio. La modalidad media: En la que se encuentran aquellos usuarios que por su actividad comercial, tengan una utilización con mediana frecuencia o intensidad; aquí tienen que ver, restaurantes, ventas de comida, salones de onces, de té, de café, cafeterías, loncherías, fuentes de soda, heladerías, hoteles, casas de huéspedes, residencias, etc. Y una modalidad baja: En esta modalidad se encuentran aquellos usuarios que hacen uso menor, en cuanto a frecuencia e intensidad de las obras, y de donde proviene casi que en esencia la queja o la expresión de inconformidad que da nacimiento y origen a esta iniciativa, que son por ejemplo las ventas de granos, de vegetales, panaderías, las salsamentarias o supermercados, donde prácticamente la música pues no tiene una intensidad de uso ni tiene tanto que ver con la venta del producto.

Señala el Senador Carlos Alberto Estefan Upegui que clasificados los usuarios en las 3 modalidades anteriormente expuestas, se plantea que también se tengan en cuenta los ingresos, porque si un negocio es exitoso gracias a la música, pues igualmente exitosa es la música y entonces aquí habrá una distribución compartida de manera proporcional, no exagerada ni mucho menos injusta, de lo que significa la aplicación de la tarifa, dependiendo de los ingresos obtenidos.

Expone el Senador Estefan Upegui que hay un paso previo a la fijación de las tarifas y es la conciliación, la concertación, donde para fijar las tarifas a cobrar por parte de las sociedades de gestión colectiva se intentará una concertación entre los usuarios y estas, de los tenderos, los dueños de las discotecas, los restaurantes y esas sociedades que por ley también están dotadas de facultades y condiciones para negociar en

torno a la concertación, no es dictatorialmente ni a las malas que hay que cobrar estas platas, sino en torno a un proceso de concertación, de conciliación, con altura, con buenos modales, con discreción y con análisis objetivo y sereno de lo que se está haciendo. Las sociedades de gestión colectiva de Derechos de Autor presentarán una propuesta del régimen tarifario a cobrar, para la utilización de los Derechos de Autor y conexos, que deberá ser registrado en la Dirección Nacional de Derechos de Autor, adscrita al Ministerio del Interior, ¿y por qué al Ministerio?, me lo preguntan. Pues obviamente interpreta la presencia de una instancia que se presume, y debe serlo así, neutral, que ejerza una veeduría, un arbitraje, que le garantice o le dé confianza a las partes, porque no puede haber una concertación sin que de por medio haya un árbitro, una persona o una institución que modere, que supervise y que vigile que se hagan las cosas bien.

Las sociedades de gestión colectiva de Derechos de Autor presentarán una propuesta entonces del régimen tributario hoy a cobrar a la Dirección Nacional de Derechos de Autor, adscrita al Ministerio del Interior, y una vez radicada la propuesta de parte de estas sociedades de gestión colectiva, la Dirección Nacional de Derechos de Autor invitará a las partes a iniciar la concertación y dispondrá de un término de 10 meses.

Señala el Senador Carlos Estefan que con respecto a ese plazo ya hay otra serie de inquietudes. ¿Entonces qué va a pasar durante esos 10 meses, mientras se ponen de acuerdo? Entonces no se va a recaudar y hay que encontrar una salida. Esos 10 meses, contados a partir de la fecha en que se inicia la concertación entre las partes, determinarán en qué momento se convierten esas tarifas en una decisión de obligatorio cumplimiento; si vencido ese plazo las partes no hubieren llegado a un acuerdo, estas deberán comunicar tal circunstancia al Ministerio, que de hecho a través de la Dirección anteriormente anotada lo habrá conocido, dentro de los 3 días hábiles siguientes y en tal circunstancia el Ministerio del Interior, como sucede cuando el Estado le corresponde actuar en favor de la comunidad y para dirimir este tipo de situaciones, podrá convocar a las partes a una audiencia de conciliación, que se llevará a cabo dentro de los 15 días hábiles siguientes en la misma Dirección Nacional de Derechos de Autor. Al no llegarse a un acuerdo en la conciliación, la Dirección de Derechos de Autor realizará un acta, estableciendo que no hubo acuerdo entre las partes y procederá a informarle el hecho al Ministerio del Interior, o quien haga sus veces, a los 2 días siguientes de realizada la conciliación, notificándole al Ministerio del Interior que procederá a fijar las tarifas, teniendo en cuenta los criterios y disposiciones establecidas en la presente Ley y dentro de un término de 60 días. Fijadas las tarifas, entonces debe hacerse una divulgación profusa; las sociedades de gestión colectiva y las organizaciones o asociaciones de usuarios, o en su defecto el Ministerio del Interior, o quien haga sus veces, deberán publicarlas en los 15 días siguientes, en un medio de amplia circulación nacional.

Anota el Senador Carlos Alberto Estefan Upegui, que en el fondo, el proyecto pretende darle orden, justicia, proporcionalidad, agotar la instancia de concertación; y que es un proyecto sencillo que apunta a resolver problemas de organización y al mismo tiempo a responder a las expectativas de muchos de los usuarios que en este momento se sienten golpeados injustamente.

El Presidente de acuerdo con el orden de inscripción, le concede el uso de la palabra al Presidente de Sayco, doctor Alberto Urrego Eljach.

Presidente de Sayco:

Hoy quiero por medio de este foro televisado, mostrarle al país el corazón de Sayco, demostrándole a la Nación que durante estos últimos 8 años toda la información que se habla de Sayco son verdades a medias, o mentiras, o información manipulada, que termina siendo igualmente mentira, esto con ocasión del proyecto de ley presentado por la Senadora Leonor Serrano de Camargo, que es en beneficio exclusivo de los usuarios y en perjuicio total de los compositores e intérpretes, dueños de las obras musicales, de las cuales en el foro pasado el Presidente de esta Comisión, Senador de la República, Edgar Artunduaga, decía: Con las que bailamos y nos deleitamos generación tras generación en nuestra bella Colombia. Dios es tan grande, que hoy

me permite empezar a hacer realidad un sueño. Durante estos últimos 6 años en cada sitio donde llegaba, siempre escuchaba frases en contra de Sayco; con paciencia y argumentos reales explicaba a la persona o personas que estuvieran allí lo falso de tales aseveraciones, convenciéndolas al final de mi disertación, pero me desesperaba buscando la forma de no seguir refiriendo la misma historia, sintiendo en carne propia lo injusta que es la opinión de la Nación con la Sayco actual.

En primer lugar, no somos Sayco Acinpro, somos Sayco y Acinpro; Sayco es la Sociedad de Autores y Compositores de Colombia, que también agrupa al gremio de los editores de música, y Acinpro es la Asociación Colombiana de Intérpretes y Productores de Fonograma. Tenemos una entidad que nos recauda en los establecimientos públicos el uso de una propiedad privada, que son nuestras obras musicales, llamada ORSA; pero estos no son los únicos derechos que nosotros recaudamos, recaudamos ejecución en vivo, el uso de nuestras obras musicales en Radio y Televisión y las nuevas utilidades de ellas, como los ring tones, música incidental, TV Cables, parabólicas, etc. No es verdad que en Sayco se distribuya a dedo, como están pretendiendo muchas personas, que a costillas de los catálogos que en verdad manejamos en esta sociedad, que son nacionales e internacionales, hacer sociedades paralelas, donde sencillamente va en detrimento del autor e intérprete que en verdad suena en nuestra Colombia. Por Ley la información de Sayco la captamos en los establecimientos públicos y espectáculos en vivo por medio de planillas, medios magnéticos, y con esta información, basada en lo que suena, se le cancela a cada compositor, por ejemplo: Al Maestro Pepito Pérez le sonó una obra en los Carnavales de Barranquilla el año pasado, bailamos, por decir, un título e interpretada por alguien que en los Carnavales de Barranquilla es un gran intérprete, el Maestro Dolsey Gutiérrez, pero al Maestro Iván Ovalle, aquí presente, le sonó una obra a nivel nacional, interpretada por Iván Villazón, titulada el Payaso de la Esquina, a nivel nacional, y entonces al Maestro Pepito Pérez le llega una liquidación de 700.000 pesos y al Maestro Iván Ovalle le llega una liquidación de 10 millones de pesos. Pregunto: ¿Tiene el Maestro Pepito Pérez que estar inconforme con el recaudo de él, si la obra de él sólo sonó en Carnavales y la del Maestro Iván Ovalle sonó a nivel nacional? Ya que no todo lo que nace de un compositor lo consolida al tiempo, aquí llega un tema álgido, honorables Senadores: Hay obras que perduran a través del tiempo, pero no suenan con la misma intensidad en el mismo tiempo, a no ser el caso del Maestro Escalona o el Maestro Emiliano Zuleta y como ellos, unos pocos más, quien el Artista Carlos Vives les regrabó una obra, volvieron y sonaron, y sonaron no esta vez a nivel nacional, sino a nivel mundial y tengan la seguridad que Sayco recaudó y canceló los derechos debidos de esas obras.

Pregunto: ¿Por qué no se legisla y se busca valorar el trabajo de esos autores y/o compositores, obligando a la prensa radial y televisada a programar con mayor frecuencia esas páginas de oro, joyas de nuestra cultura, por lo menos 3 ó 4 veces diarias? En Colombia hay suficientes obras que ameritan lo dicho, como la Casa en el Aire, la Piragua, la Gota Fría, el Camino de la Vida, la Manta en el Hombro, Matilde Lina, Ay mi Llanura, Llamada, Al Sur, Carmen de Bolívar, La Pollera Colorada, y como las anteriores miles de obras más. No sólo eso, sino que protejamos nuestra música y con ello nuestro patrimonio cultural, obligando a lo anterior por Ley; hoy se dice que un 25% de la programación debe ser música colombiana, esto se cumple en algunos casos. Hagamos una Ley donde se obligue a colocar el 50% de la programación de música compuesta e interpretada por colombianos, y esto no es una locura, o se nos olvida lo que es la música colombiana, compuesta e interpretada por colombianos, o nos parece poco el hecho de que artistas colombianos acaben de conseguir 7 premios Grammy. La forma como se promueve actualmente nuestra música va en detrimento del compositor colombiano, como lo explicara en su momento nuestro Gerente General, quien está a cargo de la disertación sobre la parte administrativa y que desde que él asumió la gerencia hasta el día de hoy, en Sayco uno más uno son dos.

La Cultura no es una creación estatal, pero el Estado sí es un producto cultural, y fíjense cómo es de irónico todo esto: después de

80 años de la muerte de un compositor, el Estado convierte ese bien intangible pero privado en uso de dominio público, es decir, de ahí en adelante ninguno de los descendientes de un compositor podrá usufructuar su obra; y ahora se pretende no solo ponernos el precio a nuestro bien, sino que si la concertación al cabo de un año no llega a ningún lado, la Dirección Nación del Derecho de Autor impone la tarifa, que en ningún caso puede ser superior a la que hace un año existía, la congelan. Por allí hay otro proyecto en la Comisión Primera, y este avalado por 10 honorables Representantes, quienes tienen un corazón más dadivoso para con lo ajeno, le añaden a la congelación de la tarifa el IPC. Lo más triste es que algunos usuarios, que usan en grado menor nuestra música, la aparente causa de estos proyectos, tras de ellos están los grandes usuarios que esperan que se cometa el desacierto de aprobar tamaño despropósito, para utilizar la cultura de no pago que existe en nuestro país.

El Senador Carlos Estefan tuvo la gentileza de invitarnos a su oficina y sin tener la guardia arriba, nos permitió al señor Gerente General, doctor Jairo Enrique Ruge; al Maestro Iván Ovalle, aquí presente y a este servidor exponerle nuestros puntos de vista sobre dicho proyecto; además nos pidió que le habláramos de Sayco, lo cual hicimos, y si no lo convencimos, tenemos la seguridad de haber sembrado una semilla de mostaza en tierra buena. Pero sabe Senador, después de salir de su oficina nos encontramos con un honorable Representante a la Cámara, amigo del Maestro Iván Ovalle, al que abordamos, y al preguntarnos qué hacíamos en el Congreso de la República, le dijimos que había unos proyectos tarifarios en trámite, y que queríamos que nos escuchara y nos apoyara, y nos dijo que conocía muy bien sobre el tema de estos proyectos y que esos impuestos eran demasiado altos; por Dios, estos no son impuestos, son derechos. Quiera Dios que hoy todos los Senadores y Representantes de la Cámara, y sus asesores, estén pendientes de este foro porque hoy más que nunca necesitamos el apoyo de todos ustedes, pero con el conocimiento del corazón de Sayco, que es nuestra verdad.

Voy a dar un ejemplo de lo que pretende hacer este proyecto de ley, incluso el que ya está radicado en la Comisión Primera: Es como el que llega a un sitio a comprar un pollo, lo compra y se lo come, y luego pide la cuenta, y dice: Ese precio está muy alto. Entonces se crea un proyecto de ley para que concilien el que se come el pollo y el que está vendiendo el pollo. Al cabo de 10 meses, entonces meten al órgano de vigilancia para que haga una conciliación de esa tarifa, y a los 2 meses después, si no se llega a ningún acuerdo, le dice ese ente: Mire, el precio es lo que tenía ese pollo hace un año; pero aún así, para el caso del proyecto de ley de la Comisión Primera, le agregan el IPC, pero aún más grave, este señor que se come ese pollo puede ir al día siguiente a seguir comiéndose los pollos durante un año, eso es lo que quieren hacer con nuestra música exactamente.

Sayco el año pasado recaudó 11.000 millones de pesos, pero por Ley Sayco utiliza para gastos de funcionamiento el 30%, el año pasado fue el índice del 25%, también por Ley igualmente se utiliza el 10% de este recaudo para bienestar social, es lo único que tenemos para hacer beneficio para nuestros socios, y les juro que lo hacemos bien, y el 60% de esa distribución se reparte entre los socios nacionales y extranjeros, porque tenemos socios extranjeros. Nosotros tenemos acuerdos con sociedades de gestión similar a nivel mundial, por mencionar: Estados Unidos, México, Venezuela, Brasil, España, que son las que más escuchamos del exterior.

Con relación a los derechos al trabajo y a la seguridad social, la obligación del Estado radica en dedicarle, dentro de sus posibilidades económicas y financieras, los recursos necesarios para su satisfacción; en nuestro caso jamás se ha hecho y nosotros somos trabajadores del Arte, somos trabajadores de la Cultura del Estado, nosotros enriquecemos a otras naciones con nuestra voz, amén de la nuestra, con las obras artísticas musicales, producto de nuestra inteligencia, y como somos Cultura, somos fundamento de esta Democracia. Es así como Sayco desde 1994 ha asumido una obligación que es del Estado y le hemos brindado hasta hoy Seguridad Social a nuestros autores y/o compositores y a su grupo familiar, y digo hasta hoy porque ahora se

nos quiere obligar a cotizar pensión, como si los autores fueran trabajadores de Sayco, y la verdad es que no lo son, y sólo le pedimos al Gobierno que asuma esa obligación en parte, permitiéndonos seguir dándole atención en Salud a nuestros socios y a su grupo familiar en la forma de cotizar sobre un salario mínimo legal vigente y riesgos profesionales.

En Sayco, a través del Departamento de Bienestar Social, tenemos otros programas para beneficio de nuestros afiliados: Tenemos un programa de reconocimiento económico, el cual consiste en darle al autor y/o compositor, cuya obra musical haya sido reconocida a través del tiempo, una especie de remuneración vitalicia que oscila entre 350.000 pesos y 1'500.000 pesos; si hay alguna duda sobre esto, tengo la lista de los 40 beneficiados con las respectivas sumas de reconocimiento económico que reciben. También hay un programa de bonificación, que básicamente es para aquellos autores y/o compositores que tengan registrada en la sociedad 40 obras musicales o más y tengan mínimo 60 años, a ellos se les otorga medio salario mínimo legal vigente; hay 90 personas incluidas en este programa. Se hacen anticipos a socios, los cuales no generan interés alguno, se les cancela los servicios mortuorios en el 100% al socio y el 75% a su cónyuge o compañera; además se hacen auxilios por salud porque muchas veces un compositor tiene 6 meses de incapacidad, y sólo trabaja con la música, y nosotros durante esos 6 meses les damos para que se mantengan ellos y no tenga necesidad su familia.

Quiero definir bienes intangibles del Patrimonio Cultural: Son el conjunto de formas de Cultura tradicional y popular o folklórica, es decir, las obras colectivas que emanan de una cultura y se basan en la tradición. Así, honorables Congresistas, Ministro y señor Presidente, tengo la seguridad de que Dios los ha colocado en el lugar que están, para que actúen sabiamente a través de la Ley, así como me ha colocado a mí en esta honorífica Presidencia de Sayco, para mostrarle al país el corazón de nosotros los autores y/o compositores e intérpretes.

El Presidente le pide a la Secretaria General continuar con el siguiente participante inscrito.

Secretaria:

El doctor Carlos Díaz, Vicepresidente de la Federación Internacional de Músicos.

Vicepresidente Federación Internacional de Músicos, doctor Carlos Díaz:

En el foro del pasado 5 de agosto, sobre esta misma materia, las organizaciones que tengo el honor de representar, Adecol, la Asociación de Artistas de la Música en Colombia, y la Federación Internacional de los Músicos presentamos una ponencia relacionada con: Uno, la propiedad intelectual de los creadores musicales y sus intérpretes o ejecutantes como instrumento de desarrollo humano; dos, las sociedades de gestión colectiva de estos titulares como agente de desarrollo de la Cultura; tres, el régimen tarifario para la ejecución pública de la música, contemplando allí la participación democrática de los actores sociales involucrados, mediante la constitución de una mesa de diálogo social; la distinción entre aportación creativa y aportación económica o mediática de los titulares y los industriales de la música; exclusiones del Derecho Patrimonial, planteado en el Capítulo Quinto del proyecto de ley; y seis, recomendaciones para el proyecto de ley. Hoy un mes después, al repensar la temática y escuchar el ponente, al doctor Carlos Alberto Estefan Upegui, nos preocupa profundamente varios aspectos tales como: Uno, que las personas involucradas en el tema del pago de los derechos de la ejecución pública de la música en nuestro país no estén representadas en el foro, especialmente aquellos grandes utilizadores de la obra, la interpretación o ejecución y de las producciones fonográficas, es decir, los establecimientos de primera categoría de esta modalidad, por cuanto las tarifas establecidas en Colombia para estos casos se hicieron desde el año de 1946, hace casi 60 años, donde se contempla la primera, la segunda, la tercera y la cuarta categoría de establecimientos públicos. Hoy al escuchar esa especialísima intervención del ponente, el doctor Carlos Alberto, yo quisiera contarle a esta Mesa Directiva y evidentemente a la audiencia de la Televisión, a nuestros usuarios, que son nuestros clientes,

nosotros como músicos, creadores e intérpretes y ejecutantes somos respetuosos de las personas que nos pagan los sagrados Derechos del Autor, y en Colombia aparece una reglamentación de tarifas: Tenemos una primera categoría, que bien lo mencionaba el Senador, son aquellos grandes establecimientos, quienes en este momento pagan alrededor de 4 salarios mínimos al año, esa es la concertación que tenemos con ellos; y en esa misma categoría tenemos establecimientos que explotan la música, como es por ejemplo un bar o una discoteca, que está al lado de una universidad, donde los chicos van a bailar y a escuchar música, y esos establecimientos públicos pagan el 80% del salario mínimo mensual, es decir que esos establecimientos están pagando doscientos ochenta y pico mil de pesos al año, como quien dice, 737 pesos diarios, y con ellos fijamos esa tarifa y la conciliamos basados en lo que vale una cerveza a diario, 1.400 pesos multiplicado por 4 días de la semana, multiplicado por las 4 semanas nos da esa situación; así, honorables Senadores, que nuestras tarifas están reglamentadas.

Tenemos una segunda categoría de pequeños usuarios de la música y tenemos la tercera y cuarta categoría, que es el Caballo de Troya, donde se habla que abusamos con las tiendas y con las misceláneas, etc., etc. No Senadores, cuando nosotros llegamos a la tercera y cuarta categoría de estos establecimientos, lo hacemos como fomento a la música; hay cafeterías donde tienen dotación importante de la música en su establecimiento y nos pagan 70 ó 96.000 pesos al año, y los pagan con todo respeto y con gran cariño.

Nos preocupan profundamente los 10 meses de plazo a concertar, debemos entender que el derecho de la ejecución pública en esta situación es más bien cuantitativo y no cualitativo: Cuando nosotros inducimos a un sector de que se demore 10 meses en no pagarnos el Derecho de Autor y llegar de pronto a una conciliación o a un proceso judicial, simplemente entraríamos en la ruina. El título del proyecto de ley “por la cual se crea el régimen tarifario para la ejecución pública de la música” viola de entrada el derecho patrimonial del autor, contemplado en la legislación colombiana, cuando dice que este derecho se causa desde el momento en que la obra o producción susceptible de estimación económica, cualquiera que sea su finalidad, se divulgue por cualquier forma o modo de expresión, sin analizar tampoco que el tema de la concertación de tarifas, usuarios utilizadores y titulares del derecho se contempla en la Ley 23 de 1982 y hace 21 años la venimos perfeccionando, es decir, y en los años 80 aparecen unas tarifas supletorias, establecidas por la Dirección Nacional del Derecho de Autor y algunas veces aplicadas. También el proyecto de ley amenaza el aspecto moral y hasta los derechos humanos de los creadores artísticos musicales y de sus intérpretes o ejecutantes, cuando en el artículo 1, Objeto, dice: “Las tarifas a cobrar por parte de las sociedades de gestión colectiva, o en su defecto el Ministerio del Interior o quien hace sus veces...”, es algo demencial. Hay que entender que el derecho patrimonial del autor musical y de sus intérpretes o ejecutantes viene a convertirse en una parte del salario integral de estos seres humanos.

En Colombia un poco más del 86% de esta población artística, de los derechos patrimoniales del Autor, no recibimos ni siquiera el equivalente a un salario mínimo mensual vigente, establecido por el Gobierno Nacional, es decir, que aquí reafirmamos lo que nos dice la ciudadanía: Nosotros trabajamos por amor al arte. Cuando yo me encuentro con el Maestro Marco Rayo o con Alberto Fernández, le digo: Maestro, y usted fuera de componer y de cantar, ¿trabaja? Eso se llama trabajar por el amor al arte. Si se tiene en cuenta que el poder legislativo colombiano viene insistiendo desde mediados del año 2001, en meternos la mano al bolsillo para sacarnos lo que no tenemos a los titulares del arte de la música, por otra parte sembrando la cultura de enfrentarnos con nuestro pueblo, en el sentido de insistir en que la población no escuche música porque este derecho es muy oneroso, o sea, coadyuvando al odio de la música y más bien dinamizando la violación e irrespeto a lo ajeno, qué bueno sería, honorables Parlamentarios, legislar para formalizar el estatuto laboral del artista en Colombia, siendo que Colombia es el único país suramericano que no protege a los artistas dentro de la legislación laboral. Si los artistas

tuviésemos una legislación laboral para nuestro derecho al trabajo, casi que renunciaríamos en parte del derecho a la ejecución pública porque esto no nos representa ninguna situación, por eso los países industrializados, y a veces se viene a esta discusión, no aplican el recaudo de los derechos de autor en este tipo de establecimientos de tercera y cuarta categoría, porque los titulares de la música están apoyados en su legislación del régimen laboral.

Por estos días de campaña electoral partidista algunos candidatos a concejales y ediles en el Distrito de Bogotá escriben en sus programas de actividad, con letras fijas en mayúscula y bien moldeadas, escriben: En este partido político trabajamos en defensa del comercio en general, no al pago del derecho autoral de Sayco Acinpro, por el monstruoso robo contra el patrimonio familiar y comercial. ¿Será que esto nace del proyecto de ley que hoy estamos discutiendo y analizando? En sana democracia, y ya para terminar, tenemos confianza que los planteamientos de nuestras organizaciones del gremio artístico en estos foros sean tenidas en cuenta, y estamos a la disposición para sentarnos a la mesa del diálogo social y negociar nuestros justos derechos. El derecho de autor y de los artistas de la música no es en este momento capricho de nosotros ni tampoco tiene una dimensión de categoría; humildemente nosotros dentro de la Federación Internacional de Música nos la pasamos en la mesa de diálogo social de la Organización Mundial del Comercio, la OMC, nos la pasamos sentados en las negociaciones del ALCA, negociamos dentro del G3, dentro del Nafta, dentro del Mercosur, dentro del Pacto Andino y por eso nos sentimos capacitados y nos sentimos reconsiderados para negociar con nuestro propio público de la utilización de las obras, que son nuestros usuarios.

El Presidente, menciona que el Presidente de Fenalco, el señor Sabas Pretelt de la Vega, ha dicho que no puede concurrir porque tenía un compromiso anterior, pero en su comunicación deja de presente lo siguiente: la metodología utilizada para el cobro por la ejecución pública de música es un tema de capital importancia para el comercio organizado y la racionalización que se logre a favor de reducir el valor de los dineros a pagar por este concepto beneficiaría de manera importante a los comerciantes, sin perjuicio de la importante contribución que supone la labor de los autores y compositores en nuestro país.

El Presidente invita a la audiencia a que participen con sus opiniones o con sus preguntas sobre el tema motivo de discusión, por vía electrónica a través de la página www.artunduaga.com, o llamando a las oficinas del Senador Estefan o de los miembros de la Comisión Sexta del Senado y de la Cámara, por donde será tramitado el proyecto. Luego, el Presidente le otorga el uso de la palabra al Maestro Rafael Escalona.

Maestro Rafael Escalona:

Yo voy a ser muy lacónico, muy rápido: fui Presidente de la Sociedad de Compositores 8 años, no tengo muertos tapados; con mucho orgullo, mi gerente, el doctor Díaz, que me supo guiar a cumplir una misión de confianza que los compositores de Colombia depositaron en mí. Seguramente ustedes dirán: Bueno, el tipo está bien vestido, es mucha plata que se gana como compositor; pero le hago saber que la corbata me la regaló Milena y de pronto hasta estoy debiendo la ropa. A mí me parece que este proyecto de ley, sin ser yo un jurista, debe socavarnos no solo las entrañas jurídicas, sino la conciencia de todos. Dése usted cuenta con quién están peleando: Las grandes empresas, el Hotel Tequendama, Avianca, contra un pobre compositor. Seguramente al Gerente actual de Sayco, y a la Directiva, no le gustaría que yo dijera que si yo viviera de la música, no viviría, y entonces ustedes creen que Jorge Villamil, que el Maestro José Barros, que el Maestro Escalona, se ganan 500 millones de pesos en el año. Ningún 500 millones de pesos en el año, ni siquiera 15 millones, pero no porque Sayco se los robe, sino por la piratería que tenemos.

Decíamos que este proyecto de ley en vez de amparar a los que no debe amparar, ampara a los que bañan a Colombia de alegría desde la Guajira hasta la Amazonas, al compositor, desde el más brillante hasta el más humilde, y yo no puedo inmiscuirme en esos asuntos electoreros, sobre todo cuando viene una elección y como el pobre compositor no

tiene sino el voto suyo y de su hijo, y las grandes empresas sí las tienen. Con todo el respeto, señor Presidente, señores Senadores, yo les pido que se haga justicia.

El Presidente le solicita a la Secretaria General que continúe con los compositores, con los autores, y con los músicos que se han inscrito.

Secretaria:

Por el orden de inscripción sigue el compositor Iván Ovalle.

Maestro Iván Ovalle:

Yo sí tengo que hablar claro y conciso en este sentido: Rechazo, en nombre de 3.715 compositores que existen afiliados a Sayco en Colombia, en nombre de todos mis colegas, rechazo de plano este proyecto de ley que atenta contra la propiedad privada, y esa propiedad privada como lo es el derecho de autor, la propiedad intelectual del compositor, del creador de música en Colombia, lo rechazo porque realmente está fuera del contexto en cuanto a la propiedad privada. Fíjese que la Constitución Nacional, en el artículo 58, establece lo siguiente: Se garantiza la propiedad privada y los demás derechos adquiridos, con arreglo a las leyes civiles, los cuales no pueden ser desconocidas ni vulneradas por leyes posteriores. Esto es una Ley posterior que intenta vulnerar ese derecho y esa propiedad privada del creador en Colombia. Simplemente llega ahí mi protesta, yo creo que después de tantas luchas que hemos tenido durante más de veinte años, inclusive con el desaparecido Luis Carlos Galán Sarmiento, que nos ayudó a que la Ley del Derecho de Autor se pudiera plasmar y fuera a proteger un derecho privado, una propiedad privada.

Secretaria:

Sigue el Compositor Víctor Manuel García.

Compositor Víctor Manuel García:

Soy compositor de la mayoría de canciones de Claudia de Colombia, y soy uno de los dolientes de la problemática y los problemas que nos traería esta Ley a nosotros los compositores, pero quiero hacerle una pequeña interpelación al Maestro Escalona; el Maestro Escalona, que es una persona de un palmarés grande en este país como compositor, cuyas obras han transpuesto los linderos de la Patria, que fue sembrador de algodón. Entonces yo le haría una pregunta: ¿De qué está viviendo ahora o de qué ha vivido el Maestro Escalona en todo este tiempo hasta ahora? Yo pienso que decir que de la música no vive, de la música se vive y se vive muy dignamente, siempre y cuando se cumplan las leyes y los usuarios de la música paguen lo que les corresponde. Yo considero que vivo de la música como viven muy dignamente muchas personas en muchos países desarrollados del Mundo, donde sí reconocen lo que generamos y lo que nosotros debemos recibir como gestores de Cultura de este país. Yo creo que en lugar de estar mirando esta cuestión de las tarifas, que ya se está tratando de solucionar por parte de los directivos de nuestro país, de nuestra sociedad, Sayco, deberíamos mirar la manera de cómo le vamos a dar a los artistas Seguridad Social. Todos los países desarrollados del Mundo han dado Seguridad Social porque consideran que los artistas somos patrimonio cultural de nuestros países; entonces yo sí estoy de verdad muy complacido en que se hayan tocado estos temas, pero este foro debería promover otro foro más, para tratar de lograr Seguridad Social que es lo más importante, y ese 10% que maneja Sayco se podría utilizar en otras cosas también, en pro de nosotros los compositores.

El Presidente le da el uso de la palabra al Senador Carlos Alberto Estefan Upegui, quien señala que ha habido un exceso de prevención por parte de Sayco, en cabeza del doctor Alberto Urrego, y a su vez por parte del doctor Ovalle, como si no hubiera habido una reunión previa de trabajo, donde se concertó adecuadamente el procedimiento a utilizar, en el análisis detallado de cada uno de los componentes del proyecto de ley, porque si se hizo un segundo foro, precisamente lo que se busca es hacer justicia y si se hace justicia a solicitud de los tenderos, buscando la concertación, la proporcionalidad, también se está haciendo justicia en un proyecto de ley, cuando se insinúa en uno de sus apartes, de manera muy clara, que también se le dé una participación en las utilidades de dicho negocio a los

compositores, autores, intérpretes. Pero es que han ido surgiendo, en la medida en que se ha hecho uso de la palabra, animadversiones contra el proyecto, cuando precisamente la convocatoria conduce a enriquecerlo, no necesariamente para atropellarlo, sino para mejorarlo, ni para sembrar prevenciones en torno a lo que podría ser una reacción airada de todo el país, porque hay que defender a los autores y compositores, estando yo a la vanguardia de esa misma defensa, como lo he planteado en mi intervención inicial.

Estoy de acuerdo con Víctor Manuel García, cuando habla de que hay que revisar la distribución de los recursos que se recaudan, de tal manera que se les brinde Seguridad Social a los autores, a los compositores y a los intérpretes. Y yo voy más allá, no se trata de escudar lo que puede ser una expresión de inconformidad de muchos autores, compositores e intérpretes sobre la forma como se administran estos recursos, ubicándose en el lindero de los que atacan el proyecto, sino más bien en entrar a considerar aspectos que puedan mejorarlo en razón de hacer justicia tanto para los usuarios como para los mismos autores, compositores e intérpretes. La justicia empieza por hacer una revisión cuidadosa, a manera de una veeduría de los mismos autores, compositores e intérpretes de lo que se está haciendo al interior de Sayco con esos recursos, de tal forma que haya una asignación justa y proporcional, y además de eso se complementen todos los trabajos en torno a las inquietudes que les asisten a este gran conglomerado que nos llega al sentimiento patrio, a todos los colombianos, y particularmente a nosotros como promotores de este foro.

Secretaria General:

El compositor Eloy Díaz.

Compositor Eloy Díaz:

Hace aproximadamente 22 años soy socio de Sayco, y he sido de los más humildes y soy consciente, para decirle a ciertos maestros de mi categoría, que de pronto no engendramos mucho, que no es lo mismo quien pega un éxito nacional a quien pega un éxito regional, y que debemos ser muy justos con nuestra sociedad de autores y compositores, con los gerentes y presidentes que los ha habido honestos, pulcros y capaces, como Carlos Díaz, como los que tenemos actualmente el doctor Ruge, el Maestro Urrego; pero lo que es triste es, y como dijo el doctor Carlos Díaz, en vísperas electorales se cocinen, se traigan estos casos, para buscar más un apoyo de momento que la sensatez.

Sin embargo, en este caso yo les voy a decir con todo el corazón a los directivos, a los que mandan en Sayco, a nuestros representantes, pongámonos en los zapatos de los usuarios también. Es cierta la queja de aquel gremio de los tenderos, el caso de los negocios pequeños, yo lo viví siendo un empleado raso de Sayco y un humilde compositor, y es cierto, pero también es cierto que ahí en ese sitio es donde más se marca la corrupción, con culpabilidad de las mismas autoridades civiles, las autoridades de policía sobre todo, porque donde nos dicen que no ponen sino un radiecito para escuchar música y para esto y para otro, pase usted a las 9, 10 de la noche, y encuentra la "remesa de niñas" y el negocio de vagabundería, y eso es en todo Colombia, desde Leticia hasta La Guajira; entonces ahí es donde tenemos nosotros que darnos cuenta de esos pequeños usuarios de la música, quiénes realmente tienen toda la razón para que nuestra sociedad, nuestra entidad ORSA, Organización Sayco Acinpro, sepa cómo va a cobrar. Y lo que ustedes decían es muy cierto, hay gente que no está pagando lo que debe pagar y hay gente que está pagando lo que no debe, de manera que en ese caso yo les pido que haya mucha sensatez, muchas sensibilidad; y decirle al doctor Sabas Pretelt de la Vega desde acá, por esa interesante nota que envió, que lo de nosotros no es una contribución, no es una limosna, es un derecho, lo de nosotros no es un impuesto del Estado, lo de nosotros es un salario, son unos honorarios profesionales que nos merecemos, que cada uno cobra por su trabajo.

Le pido a los honorables Senadores, como dijo el doctor Carlos Díaz, que mejor retiren ese proyecto si no se llega a un acuerdo, porque no es el Estado el que debe imponer nuestro precio, somos nosotros los dueños de la mercancía y quien no quiera pagar, que no nos escuche simplemente; el que quiera escuchar nuestra música, que la pague, quien quiera oírnos cantar y que sigan bailando por todo el país, que

nos paguen. Nosotros no propasarnos tampoco, no entrar en el negocio de la mafia, en ese negocio del light, del boom, porque estaba cobrando 10 pesos, ya mañana cobro 500.000; seamos sensatos los artistas también, sean sensatos nuestros representantes, nuestros ejecutivos, a quienes les hemos depositado ese trabajo, y que sean sensatos nuestros representantes del pueblo.

El Presidente le concede el uso de la palabra a la compositora Sandra Milena, quien manifiesta que la autoría del compositor es la base de identidad cultural en nuestro país, la música nos mece desde que nacemos y nos despide cuando abandonamos este mundo; pero el artista no solamente vive del aplauso, el artista es un trabajador del Arte y no solamente vive él sino su entorno familiar. Esa es una inquietud que siempre nos ha sacudido a nivel interno y da tristeza que en este momento muchos de los artistas tengan que acudir a otras actividades, cuando la música es una de las grandes industrias del Mundo, y en Colombia la gran mayoría de autores, compositores, intérpretes vocales e instrumentales tengan que acudir a otras actividades porque no pueden generarse su sustento básico, con lo que saben hacer: Música, Arte.

En este momento un nutrido equipo de artistas y directivos de estas entidades, como es en este caso Sayco, a la cual pertenezco como socia y ahora como directiva, estamos comprometidos en sacar adelante una propuesta social y cultural, en ningún sentido demagógica, al contrario, el hacer presencia en la economía, en hacer presencia en la cotidianidad de nuestro país, no sólo por el hecho de que nos llamen artistas, sino porque hacemos parte de una sociedad colombiana y somos quizás los embajadores, junto con el deporte, más representativos a nivel mundial. Yo me pregunto: Si estamos tan desprotegidos los artistas, si no contamos en este momento con leyes que nos protejan de manera integral y si es a través de nuestras entidades, en el caso de Sayco, que es una entidad que tiene más de 56 años, en el caso de Adecol, que tiene más de 50 años, que no son entidades nacidas de la noche a la mañana, entidades de mucha trayectoria, entidades fuertes, que queremos sacar adelante y que queremos irle aportando. Queremos los artistas a través de nuestras entidades, y me refiero igualmente a Acinpro, hacer cosas por nuestros socios, afiliados o como los llamemos, hacer una labor social, cultural, para el desarrollo, para el fortalecimiento de los artistas, porque no contamos con otros medios; y si se nos limita a través de unas leyes, donde se empieza a coaccionarnos, a limitarnos unos ingresos con los cuales podemos nosotros desarrollar nuestras propuestas, yo me pregunto entonces cómo podemos nosotros trabajar.

En este momento Sayco está trabajando en un proyecto nuevo, quiere fortalecer unas áreas de nivel societario, he estado hablando con su Presidente y está muy comprometido en hacerlo, y los demás miembros de la junta directiva, pero si a Sayco le limitan su ingresos, cómo los puede desarrollar, que el artista no solamente reciba sus liquidaciones, sino su bienestar social en campos mucho más amplios. Yo sé que el doctor Díaz en Adecol está haciendo otro tanto, que Acinpro pretende hacerlo igualmente en lo suyo, porque también soy socia de Acinpro. Definitivamente valdría la pena que los usuarios de Colombia se enteraran un poquito más a fondo de los que los artistas colombianos queremos hacer y la confianza que tenemos a través de nuestras entidades de hacer cosas, mientras podemos ayudarnos con otros proyectos que queremos realizar, para poder fortalecer no solamente el que se nos acepte como artistas, el que se nos aplauda en un escenario, se nos recuerde a través de una canción, sino que nosotros como artistas podamos llegar a la vejez y decir con orgullo: Le hemos dado mucho a nuestro país, pero hemos recibido de nuestro país lo mismo. Valdría la pena que eso se analizara en este momento; me preocupan las limitantes económicas que pueden representar para las entidades porque si no tenemos recursos, entonces cómo podemos nosotros trabajar.

Secretaria:

El doctor Jorge Garrido.

Doctor Jorge Garrido:

Yo soy abogado especializado en Gerencia y Gestión Cultural de la Universidad Colegio Mayor de Nuestra Señora del Rosario, de esta

ciudad de Bogotá; estoy acá con ocasión de un proyecto que se llama “Disidentes de Sayco”, encabezado por un compositor muy conocido en el ámbito de la música popular en Colombia, que se llama Luis Alberto Posada. Antes de entrar en materia, quisiera hablarles de lo que es una cultura de pago: entendiéndolo que el Derecho de Autor es un producto cultural intangible que requiere de un manejo experto y habilidoso en su cobranza, necesita de dos soportes para la creación de esa cultura de pago: El primero es una transparencia, una ecuanimidad en la cobranza de ese derecho al usuario; y el segundo soporte es una distribución equitativa para los compositores, para los intérpretes, para todos los titulares del derecho de esas prerrogativas. Antes de entrar en lo que es mi proyecto, obviamente Disidentes de Sayco expresa muy bien lo que nosotros queremos significar, les voy a hablar un poco de mi experiencia en la organización Sayco - Acinpro: Yo fui durante cerca de 18 años ejecutivo importante de esa entidad, como quiera que fui el fundador de la sucursal del Eje Cafetero, con sede en Pereira, del Occidente del país, con sede en la ciudad de Cali, y por los últimos 12 años de mi gestión en esa entidad me desempeñé como director de esta ciudad, aquí en Bogotá; yo conocí a fondo las técnicas de cobranzas que se me encomendaron aplicar para poder recaudar el derecho, yo obviamente era un subalterno y estaba aplicando esa serie de técnicas de cobranza. Primero les diremos que el comienzo fue ciertamente empírico, como lo son aún muchos de sus procedimientos, porque la razón de que actualmente haya enorme disparidad tarifaria obedece a que muchos o todos los directores de zona del Valle del Cauca, de la ciudad de Bogotá, de la ciudad de Barranquilla se dejaba a su buen criterio o a su mayor o menor habilidad en la aplicación o imposición de tarifas, es así como por ejemplo ustedes ven discotecas de la ciudad de Cali pagando 2 millones y medio de pesos y hasta tres y creo que hasta cuatro, mientras que en esta ciudad de Bogotá un millón de pesos.

Este documento, para información de ustedes, está firmado de puño y letra por parte del Director Ejecutivo y del asesor jurídico de la organización Sayco-Acinpro, fechado del 1º de abril de 2002, es una especie de manual de instrucciones para cada uno de los directores regionales; es más o menos un decálogo de cómo violar los derechos de las personas que son usuarias y no usuarias de la música, solamente les voy a hablar de 2 ejemplos, para no extenderme: Primero de ellos, esta cuenta de cobro, llamada internamente en la organización Sayco-Acinpro “Liquidación”, esta es la cuenta que se le envía a los usuarios, donde se lee exactamente en la casilla de observaciones: Cancele oportunamente los derechos de autor y evítese sanciones. Las autoridades municipales y de Policía verificarán su pago, tarifa concertada. Sucede que esta tarifa concertada, esta frase aquí ubicada, se escribe en el momento en que la liquidación se elabora en las oficinas de la organización Sayco-Acinpro, y es lógico entender que hasta ese momento el usuario de la música no ha sido verdaderamente partícipe de la supuesta tarifa concertada que decía aquí; sin embargo, se la envían así. No sé si eso tenga relación directa con una de las instrucciones que el Director Ejecutivo Carlos Vasco envía acá y que dice exactamente lo mismo, es decir, ordena que en el espacio de observaciones del documento de liquidación y cuando el usuario se acerque a nuestras oficinas, se haga la anotación que la tarifa fue concertada y el nombre de quien la elaboró. Parece ser que la orden se tergiversó, en el sentido de que ya se pone tarifa concertada, antes de, siquiera, ser protagonista el usuario en el momento en que le llega la cuenta, es decir, realmente no es concertada, la persona corre y paga; si paga evidentemente es tarifa concertada porque aceptó lo que aquí estaba escrito, aparentemente; y si no paga pues evidentemente, como en este caso ocurre, se puede hacer una denuncia porque hasta este momento nadie ha concertado esta tarifa.

La segunda parte es una frase contenida acá, que dice: Que en vista que la Ley 719, hay que considerar que en el momento de ser expedido este documento, estaba todavía vigente la Ley 719, dice el Gerente de Sayco-Acinpro, que en vista de que la Ley 719 trae como tarifa específica la pagada el año anterior más el IPC, que ante la insistencia del usuario, escúchese la frase, de pagar únicamente con el incremento del IPC, se le aplique tal incremento. Yo le hago una pregunta a todo el pueblo colombiano: ¿Y si el usuario no insiste, entonces se le aplica

no lo que ordena la ley, sino lo que dice Sayco-Acinpro? Afortunadamente me salió tres días después, no sé qué hubiera pasado porque yo realmente no estaba nunca de acuerdo con las cosas que allí sucedían y es una de las circunstancias que aquí me tienen.

Realmente quiero hablar de lo que sucedió aquí en la ciudad de Bogotá, en el año 91: Un gremio de Barranquilla se quejó por el abuso que se venía realizando de la cobranza en esa ciudad, que no se aplicaban las tarifas sino de manera unilateral por parte de Sayco-Acinpro, se investigó la situación y la organización Sayco-Acinpro fue sancionada por la Alcaldía Mayor de Bogotá, entre otras causales, no estaban negociando las tarifas, las estaban imponiendo unilateralmente, le estaban cobrando Derechos de Autor a personas que ni siquiera estaban utilizando la música, obraban mediante intimidación y amenaza. Yo no estoy obrando apresuradamente, en el sentido de utilizar palabras que no estén contenidas en el resultado de la investigación que condujo a la sanción de Sayco-Acinpro en el año 91. Yo quiero manifestarle a ustedes que la Alcaldía Mayor de la ciudad de Bogotá tiene importante participación en este momento, como no lo ha tenido, porque es de extrañar que un ente tan importante como Sayco-Acinpro, que recauda alrededor de 10.000 millones de pesos al año, hablo de la organización, no de Sayco ni de Acinpro individualmente consideradas, esa entidad no es bien vigilada por parte del ente que debe vigilarlo, que es la Alcaldía Mayor de la ciudad de Bogotá. Este decálogo de cómo violar los derechos de los usuarios, demuestra que esa violación, que esas quejas, que han traído como consecuencia este proyecto de ley, realmente no son una política aislada de parte de un Director de Sayco-Acinpro, sino que es una política nacional porque este documento no me lo inventé yo, fue firmado por el Director Ejecutivo de esa entidad.

Yo quisiera traer, antes de entrar en el proyecto, a definirlo, lo que es el proyecto, hay una frase del filósofo francés Michelle Foucault, decía Foucault que los secretos, que aquel conocimiento especializado, de cual solamente conocen 3 ó 4 personas o un grupo de personas, se convierten en poder y ese es el poder que están ejerciendo las entidades de gestión colectivas; como nada más unos pocos conocen, entonces se aprovechan de los usuarios. Aquí decía el Director Nacional del Derecho de Autor, en el foro del 5 de agosto, que no conocía en sus casi 20 años de Director de la Dirección Nacional del Derecho de Autor una sola demanda en contra de Sayco-Acinpro; yo supe de la inconformidad, yo trabajé 18 años allá, la gente sollozaba, la gente se quejaba; es cierto, en algunas ocasiones se concertaba porque tampoco hay que negar eso; pero hay una cosa que desconoce el Director Nacional del Derecho de Autor, ahorita que yo estaba en el campo de la asesoría de establecimientos abiertos al público, desconocen, que aunque parezca sorprendente, lo que dice el Código de Comercio, con relación con el Código Civil acerca de la constitución de apoderados judiciales en cada domicilio o en cada ciudad, donde se tenga constituida una empresa, pues debe haber un apoderado para que la persona que se sienta vulnerada con la cobranza del derecho, pueda demandar. Yo trabajé 18 años en Sayco-Acinpro, no hay ningún apoderado en ninguna ciudad que no sea Bogotá, la persona que esté inconforme en Bucaramanga, tiene que conseguir un abogado para que demande a Sayco - Acinpro y le controvierta, le cuestione la cobranza de ese derecho aquí en Bogotá. ¿Qué hace una persona cuando le están cobrando 80.000 pesos injustamente? Para evitarse el problema va y paga, por que cómo va a conseguir un abogado en Bogotá que demande a Sayco-Acinpro.

Héctor Fabio Martínez, Luis Alberto Posada, Helmedo Arango y Gabriel Echeverri, 4 grandes compositores del Norte del Valle, todos ellos exitosos a nivel de radiodifusión, hemos decidido salir a cobrar el derecho en toda Colombia y vamos a asesorar a la gran cantidad de establecimientos que se sientan inconformes con el pago del derecho, para que nosotros les demos ese servicio jurídico, para evitar esa cobranza, porque legalmente es posible. Hay muchos casos en donde se está cobrando, que realmente las personas no tienen por qué entrar a cancelar.

Yo quisiera hablar acerca de la situación de Sayco y Acinpro, Sayco no es de Sayco, yo respeto mucho la opinión de los compositores aquí.

Sayco es de los editores, que devengan el 33% de lo que está produciendo Sayco, el 43% se va para el exterior y escasamente un 24%, sin deducir gastos, le está quedando al compositor. ¿Por qué ha hecho esto Posada, y lo estamos haciendo nosotros? Mejor que le quede alguna cosa al compositor, yo les pongo un ejemplo: En Acinpro, Acinpro es una entidad que recauda 6.000 millones de pesos al año; ¿cómo es posible que a Luis Alberto Posada escasamente le estén dando millón y medio? A usted Maestro Agudelo, me consta, por los listados que tengo de Acinpro, que le dieron 2 millones y medio en el año 2001, siendo usted ampliamente radiodifundido. Y yo les pregunto, eso es del 2001, a Shakira, que fue la que más recibió, le dieron 12 millones de pesos, Darío Gómez, 6 millones de pesos; y yo le pregunto, usted señor Arredondo, que es el Presidente actualmente de Acinpro, si usted no se rebajó el sueldo de su antecesor, que sé que era superior a los 15 millones de pesos, me parece muy bien que usted esté bien remunerado, pero yo pregunto: Oscar Agudelo, Darío Gómez, Luis Alberto Posada son personas que a diario están contribuyendo a enaltecer la cultura del pueblo colombiano, hacen derramar un lágrima a cualquier colombiano de alegría, de entusiasmo, está contribuyendo, y es una persona que escasamente está recibiendo ese dinero.

Finalmente quisiera denunciar algunas irregularidades en Sayco: Hemos dicho al Gerente que hemos descubierto unos recibos en el Eje Cafetero, donde no nos consta que haya irregularidades relacionadas con hurtos, no señor, pero queremos averiguarlo, ¿cómo es posible que Sayco, y yo denuncié ante el Congreso de la República, esté expidiendo recibos en blanco para una presentación en público? Ni siquiera como procedimiento contable generalmente aceptado es una situación que se pueda en determinado momento convalidar por parte de un contador. Tengo recibos que nos gustaría que Sayco aclarara, que usted, señor Gerente de Sayco, no me ha querido aclarar desde la semana pasada que le pedí los fax; ¿cómo es posible que haya recibos provisionales en recibos de caja menor? Usted que entiende de contabilidad, señor Eduardo Mejía, que trabaja en Sayco-Acinpro, cómo es posible recibos de caja por 5 millones, por 4 millones y medio, ingresaron en la caja; eso es lo que necesitamos los músicos que ustedes nos aclaren, porque mientras se expidan este tipo de documentos, es una situación que va a en contra finalmente del Autor colombiano. Finalmente les quiero decir, parecería que las entidades de gestión, no se engañen señores compositores, necesitan una ley que entre en crisis porque entrando en crisis es que realmente puede el compositor decir: Si nosotros somos los creadores, los que estamos generando la plata, pues nosotros necesitamos que nuestras familias devenguen, necesitamos que los dineros entren a nuestro bolsillo, porque el dinero está entrando es en los altísimos sueldos en favor de los directivos. Una frase para terminar: Tanto dinero que se produce por parte de las asociaciones de gestión colectiva, cerca de 21.000 millones de pesos en todo el país a lo largo de un año, y con el dinero de ustedes se están creando grandes privilegios, y pueden decir que son grandes gestores de empleo, generan empleo pero no reciben todo el dinero que deberían recibir porque se lo merecen.

El Presidente le pide a la Secretaria General continuar con el siguiente inscrito, anunciando entonces al doctor Jairo Enrique Ruge, Gerente de Sayco.

Gerente Sayco, doctor Jairo Enrique Ruge:

Lamentablemente, el mismo doctor Garrido lo dijo, fundador, ideólogo, promotor de estrategias para el recaudo durante 18 años. Qué rico que usted dentro de la institución, doctor Garrido, hubiera ocupado su tiempo para que todo ese tipo de irregularidades, que acaba de denunciar aquí, no se presentaran, qué rico que estando adentro se generen soluciones y no después por resentimientos personales salgamos a tratar de corregirlos afuera, eso es deprimente, eso no es ético, eso es una falta de moral a la profesión que usted ejerce.

Estamos en la discusión sobre un proyecto de ley, para ilustrar un poco a los colombianos. La posición institucional de los compositores aquí presentes es suplicarle a la autora o a los ponentes del proyecto que lo retiren, porque no lo compartimos, porque es un proyecto que agrede la propiedad privada del Derecho de Autor, porque no es justo que el

Gobierno pase a legislar sobre cuánto vale la utilización de una obra musical, que es una propiedad privada intelectual, y el proyecto lo tiene así. Hay cosas positivas del proyecto, por ejemplo, que se regularicen las tarifas, que no se cometan los desaciertos que se pueden en un momento dado presentar, pero para esos estamos dispuestos a hacerlo, a revisarlo, pero para eso no es necesario una ley, eso lo podemos hacer con la misma Dirección Nacional de Derecho de Autor, porque es muy curioso que aquí en un debate de estos no se le dé la oportunidad a la Dirección Nacional de Derecho de Autor, Unidad Administrativa Especial del Ministerio del Interior. No vino, para que diga cuántas visitas de inspección y vigilancia le hace a Sayco durante el año. Nosotros a la Dirección Nacional de Derechos de Autor tenemos que rendirle cuentas de todo, porque ellos tienen esa función, pero curiosamente al Delegado del Estado, se le invitó pero no vino, pero ese es el interlocutor válido para que el Estado sepa si estamos o no haciendo las cosas bien.

Voy a mostrar unas cifras de la plata que recaudamos, cómo se reparte, para tratar de llegar a algunas soluciones. En los últimos años, lamentablemente no nos ayuda mucho esto, pero lo que queremos mostrar aquí es que en el último año 2002 hicimos distribuciones por el valor de 7.581 millones de pesos. ¿Cómo se distribuyen esos dineros? Esos dineros se distribuyen entre obras nacionales y entre obras extranjeras; las obras nacionales se le cancelaron en el año 2000 a autores nacionales en un número de 2.079 autores y en un número de 9.759 a autores o titulares extranjeros; en el 2001, en las distribuciones de los dineros, participaron 2.149 autores nacionales y 11.224 autores extranjeros; y en el año 2002 participaron 2.334 compositores nacionales y 14.960 compositores extranjeros. ¿Cuál es la primera conclusión que se puede sacar aquí? ¿Qué sería interesante que un proyecto de ley tuviera incorporado? El fomento y promulgar por qué los medios de comunicación, por qué las cadenas radiales como RCN y Caracol, Olímpica, etc., utilicen la música colombiana, utilicen la música del Maestro Escalona, quien acaba de decir que recibe de Sayco muy poca plata, pero es que la plata hay que distribuirla entre la gente que suena, entre Shakira, entre Carlos Vives, en fin, entre los que suenan. El Maestro Escalona es una gran gloria colombiana, Estercita Forero es una gran gloria colombiana, el Maestro Villamil, José Barros; para ellos creamos un sistema de pagos mensuales con el 10%, que se ha explicado aquí, que oscila entre el 1.500.000 pesos mensual a un salario mínimo legal vigente, y en ese programa tenemos aproximadamente 137 compositores. ¿Para qué se hizo ese programa, Senador Artunduaga? Para subsanar lamentablemente lo que los medios de comunicación utilizan en la radio, música extranjera; aquí está demostrado, ahí están las cifras: A 14.000 extranjeros se les mandó la plata, mientras que nacionales solo participaron 2.000. Porque esa es la realidad de la utilización de la música en Colombia, nosotros no podemos distribuir a dedo, sería lo maravilloso recaudar la plata y decir: Tenemos 3.115 compositores nacionales, dividámosles y démosles a todos en partes iguales, pero eso no lo aceptan personas como Wilfran* Castillo, que es uno de los compositores más importantes que tiene la Sociedad, como el señor César Escola, argentino, pero socio de Sayco, quien hace la música para los programas de Televisión, quienes reciben setenta.

Es que aquí viene el señor y habla que el Maestro Agudelo no recibe, pero es que el Maestro Agudelo es mucho más intérprete que compositor, señor Garrido, acuérdesse, el Maestro Agudelo como intérprete deberá recibir lo que debe recibir, pero como compositor no tiene mucha obra, respetando el talante y la trayectoria y todo lo que tiene el Maestro Agudelo. Aquí hay gente que en un año o en tres años han recibido desde 700 millones de pesos hacia abajo. Sayco no se queda con la plata, Sayco la distribuye; entonces qué rico que se promoviera un proyecto de ley que incentive la utilización de la música nacional, qué rico que se promueva un proyecto de ley que incremente la penalidad de la piratería y haga el delito no excarcelable; con el fenómeno de la piratería hoy en día, de 10 unidades vendidas, 7 son piratas, pero sobre eso no se legisla. Qué rico que se dijera: Oiga, la Radio y la Televisión que paguen lo justo, mientras que por establecimientos públicos recaudamos en un año 4.000 millones de pesos, la Televisión sólo nos

paga 500 millones de pesos por Derechos de Autor el año pasado y en este momento, bajo el ala de este proyecto, no hemos podido concertar la negociación para el presente año de tarifas, porque la Televisión quiere pagar lo que quiere pagar, lo que ellos creen que vale el Derecho de Autor, y nosotros estamos empeñados en que paguen lo que deben pagar.

Sobre el proyecto, muy bueno lo de la modalidad, la intensidad alta, baja, media de música, pero lamentablemente se vuelve inocuo ese proyecto de ley y todas esas variables las hace obsoletas, cuando dice: En caso de que las asociaciones de autores o de gestión colectiva y los usuarios de la música, ejemplos, Asomedios, Fenalcar, Acotiedades, Cotelco, etc., no se pongan de acuerdo, tendrán 10 meses para ponerse de acuerdo y mientras tanto usen la música de manera gratuita, y si pasados los 10 meses no se ponen de acuerdo, notifiquen al Gobierno, y el Gobierno a través de la Dirección Nacional de Derechos de Autor le dará 2 meses más para que se pongan de acuerdo, y si no se ponen de acuerdo, entonces las tarifas las fijará el Gobierno y no podrán ser distintas a las que venía pagando el usuario, o sea que las congelan. Primero, usurpa el derecho en una propiedad privada de fijar sus tarifas; y segundo, congelan las tarifas.

El Presidente lee una comunicación de la Unión Colombiana de Empresas Publicitarias, que dice que será necesario definir los que resulten coherentes con el grado de utilización de la obra y su significancia y magnitud, en la medida en que los comerciales en los que se utilizan obras protegidas, que generan el pago de derechos, tiene particularidades visibles que afectan el criterio fundamental de remuneración por la explotación económica de la creación.

El Presidente le solicita a la Secretaria General continuar con el siguiente inscrito, anunciando entonces al doctor Carlos Manuel Arredondo, Gerente de Acinpro.

Gerente de Acinpro, doctor Carlos Manuel Arredondo:

Este es un tema sensible para el país que se desarrolla y muestra su amor por su terruño y por sus habitantes en la medida en que protege su Cultura. su Cultura es la expresión de su alma, como lo decía ahora poéticamente el Maestro Escalona y como lo han dicho todos los compositores que me han antecedido. No creo que aquí se pueda hablar de ataques personales, pero yo creo que en la vida uno es amo de lo que calla y esclavo de lo que dice; simplemente le quiero contar al país que el video de esta intervención, de quien me antecedió, va a ser aportado como nueva prueba ante el Consejo Superior de la Judicatura, donde hay una denuncia por falta evidente a la ética, concretamente al Decreto 196 de 1991, que rige el ejercicio de la Profesión de Abogado, y que en uno de sus mandatos dice que es falta a la ética sancionable, con suspensión o revocación de la tarjeta profesional, el servir alternativamente intereses opuestos. Hasta ahí quiero referirme a esa intervención.

El proyecto que nos ocupa tiene en realidad unas intenciones loables, va a organizar lo referente al pago de los derechos que debe hacer quien utiliza la obra musical; esa obra musical está comprendida, como ya aquí se ha dicho con anterioridad, dentro de la propiedad privada y la protección que nuestra Constitución da a esa propiedad privada. Pues bien, es que esa propiedad, así lo llamemos uno de los derechos inmateriales, hace parte del patrimonio del creador y del intérprete de esa obra, y es muy claro que quien utilice una propiedad privada ajena, protegida por nuestra Constitución, debe obtener la utilización del titular de ese derecho, o sea, del propietario, y debe pagar, por disposición expresa de nuestra legislación nacional y de los tratados internacionales, por la utilización de esa propiedad, en este caso, la propiedad de la obra musical, o sea, la titularidad de los Derechos de Autor. Desde 1886 se empezó a hablar de los Derechos de Autor y es que esto no es gratuito, es que es la creación intelectual la que se protege, no solamente es la música, también está en los libros, y si no que lo diga nuestro premio novel García Márquez, que cada que edita un libro, a los dos días ya lo están vendiendo pirata en los semáforos. Esa propiedad intelectual se ha convertido en la seguridad social de sus titulares, a través de dos sociedades que en Colombia se llaman Sayco, Sociedad de Autores y Compositores, y Acinpro, Sociedad Colombiana de Intérpretes y Productores; ya acá se han dado

cifras, los honorables Parlamentarios tuvieron la oportunidad de recibir en días pasados de Acinpro un informe, como también lo recibió la Dirección Nacional de Derecho de Autor, entidad que con lujo de competencia ejerce control sobre estas sociedades.

No es que no haya sido invitada, fue precisamente invitada al foro por el Senador Estefan y están presentes acá los funcionarios de la Dirección; no es que hayan desechado la invitación o haya tomado con irresponsabilidad el proyecto, entiendo inclusive que ya la Dirección tiene un estudio del proyecto y va a enviar a sus ponentes su expresión, su concepto sobre la viabilidad y la constitucionalidad, el ceñimiento de ese proyecto a los tratados internacionales. Esperamos que ese concepto de la Dirección, que no conocemos, pero que sabemos que es sesudo y concienzudo, como el que más, sirva de base para el trámite de este proyecto. En este momento estamos reviviendo prácticamente la Ley 719, con las correcciones que nos expresó el Senador Estefan; pues bien, esa Ley 719 es importante aclarar que fue declarada inconstitucional por asuntos de trámite, porque la Corte Constitucional cuando recibe una demanda de una Ley, de cualquier ciudadano que la puede presentar, y como la recibió de nuestras sociedades, lo primero que estudia es el trámite y si en el trámite, es decir, en vicios de forma, hubo errores, no se ocupa del fondo de la ley; pero la ley también fue demandada por vicios de fondo, pero como la encontraron inconstitucional por vicios de trámite, hasta ahí llegó el estudio de la Corte Constitucional.

Quiero simplemente leer una parte del documento enviado por los señores Ministros del Interior, de Comercio Exterior y de Relaciones Exteriores, del Gobierno pasado, con relación al Proyecto 719, dice con relación al artículo primero, en lo referente que si no hay concertación, se va para un tribunal de arbitramento o una conciliación, y ahora la conciliación de este proyecto la está enviando a la Dirección Nacional de Derechos de Autor, dice: Con relación al artículo primero es preciso señalar que teniendo en cuenta la naturaleza de los mecanismos alternativos de solución de conflictos, como lo es el arbitraje, en este caso la conciliación, los mismos son en esencia voluntarios, como quiera que son las partes quienes de manera espontánea y sin apremio deciden someter sus diferencias a un tercero, cuya decisión de antemano aceptan como de obligatorio acatamiento. Por lo tanto, una disposición que de manera obligatoria establece la instauración de un tribunal de arbitramento va en contravía de la naturaleza misma de la institución y deviene además inexecutable al desconocer el Canon 116 Superior, el cual prevé en su inciso final que la función excepcional y transitoria de administrar Justicia por parte de los particulares, en este caso ya dejémoslo ahí, porque en este caso ya va a la Dirección, que es un organismo oficial.

Luego habla de la exoneración de ciertos establecimientos; les quiero decir que la ley es general, las excepciones de la Ley son taxativas y están contempladas en esos convenios internacionales, en esos tratados, en la Decisión 351 del Acuerdo de Cartagena, que entre otras cosas trae una norma que dice que ninguna autoridad podrá autorizar el uso de la obra en contra de la voluntad del autor, y aquí se está utilizando, como ya lo dijeron los antecesores, por doce meses. Sin embargo, Senador Estefan, entiendo que la intención del proyecto es regular esto y por eso acepto que las sociedades de gestión deban publicar sus tarifas mediante el registro de las mismas, para que los usuarios sepan a qué atenerse, en la Dirección Nacional de Derechos de Autor, para efectos de publicidad; eso es sano y es importante y me parece muy loable y creo que es aceptable en el proyecto; pero con estas excepciones dice: Así las cosas, el citado artículo del proyecto de ley no se ajusta a la regla que viene de mencionarse, yo le voy a hacer entrega de este documento al Senador, toda vez que por una parte no plantea una excepción a la regla general, sino que por el contrario convierte la exoneración en regla general porque dice que hay unos establecimientos que no pagarán, ¿cuáles no pagarán? Adicionalmente no se limita a determinados casos especiales, ya que establece una excepción en función de un aspecto puramente subjetivo, en donde es claro que su actividad comercial no requiera de la música para su funcionamiento y no en función de una actividad concreta.

El Presidente le otorga el uso de la palabra al doctor Ariel Armel.

Doctor Ariel Armel:

En la sociedad de consumo de hoy no solamente podemos hablar de consumidores de productos y de servicios, los hay de Salud, de Educación, de Vivienda, de Transporte, de Recreación, de Medio Ambiente, de Arte, de Cultura, de ideas, de Democracia, de Música; por eso tenemos glorias en nuestras regiones y glorias en nuestras naciones que son nuestros compositores y autores, nuestra máxima gloria aquí presente, que enorgullece a todos sus compatriotas; el Maestro Rafael Escalona es una muestra brillante de este ejemplo. Ellos, los autores y compositores, necesitan que el Estado, que la Nación les reconozca precisamente ese gran fruto del trabajo que enorgullece a toda la gente que vibra al escuchar sus canciones y degustar sus notas, pero esa justicia tiene que hacerse de manera equilibrada: Los establecimientos comerciales no pueden cargarle al consumidor todo el peso de lo que deben pagar en reconocimiento a sus autores, ¿por qué? Porque el establecimiento comercial está capturando la atención de los consumidores, precisamente entregándoles la posibilidad de que escuchen unas notas musicales bastante gratas al oído de quienes frecuenten esos establecimientos. Ese servicio que está prestando el establecimiento, adicionalmente, es para atraer a los consumidores; en la medida en que el establecimiento le entregue una música mejor y más selecta, más consumidores lo visitarán, pero no debe afectar ese servicio el costo de los productos o de los servicios que se expenden o se prestan en esos establecimientos. La carga pues no debe estar en el consumidor, sino debe asumirla el establecimiento porque si lo hace bien, tendrá mayor demanda, tendrá mayor visita por parte de los consumidores, que irán a buscar una música buena, una música selecta, una música que les alegra el espíritu.

La Confederación de Consumidores elogia este proyecto y los elogia a ustedes por el gran servicio que le están haciendo a la Patria y por la justicia que deben hacerle a los compositores colombianos, naturalmente teniendo en cuenta en equilibrio las obligaciones y los derechos de quienes ejercen el comercio, para que haya un equilibrio total en beneficio de todos.

El Presidente le da el uso de la palabra al Senador Guillermo Chávez Cristancho, quien expresa que es lamentable la situación final de los artistas, de los compositores y la falta de coherencia del Estado para defender sus derechos, y en eso se tiene que culpar primero que todo a ellos mismos en el Congreso, pero legislar sobre la forma de recaudar derechos y que esos derechos sean debidamente recaudados y debidamente distribuidos no es fácil.

Mi aporte en este importante foro es sugerirle a la doctora Leonor Camargo y al doctor Estefan, que este tipo de normas se deben hacer muy sujetas a lo que se hace con las normas tributarias, para que sean efectivas, para que permitan una eficacia en el cobro de los recursos, que esos recursos sean debidamente recaudados y sean debidamente llegados a sus legítimos destinatarios, que son los autores y los compositores. Si no se hace nitidez en el cobro, por ejemplo en la fuente en donde se recauda, y claramente en la ley determinamos quiénes son los obligados a pagar esos derechos, claramente seguimos en este galimatías tan difícil, en el que todo aquel que porque simplemente quiera ambientar una tienda, tenga que pagar unos derechos, de los cuales la ley no tiene por qué obligarlo; es que se está cayendo en un absurdo, y es cobrarle a quien no debe pagar y no hacerle llegar lo pagado a quien tiene el derecho a cobrar; tenemos que apuntar a hacer una ley seria. Yo lo que entiendo es que la defensa constitucional de los derechos de autor, que debe ser protegida por el Estado, magnífico que se apoyen las asociaciones, magnífico lo de Acinpro, lo de Sayco, magnífico, pero es una obligación del Estado recaudar esos derechos debidamente y hacerlos llegar a quienes les corresponde recaudar los beneficios de esos derechos, por lo tanto hay que hacer nitidez y claridad de cuáles son los obligados a pagar esos derechos.

Así muy rápidamente leyendo el proyecto de ley, aparecen por ejemplo como obligados los moteles; yo no pienso que la función esencial de los moteles en Colombia sea la explotación de la música, y ojo con una cosa, señores Artistas y Compositores: Ni tanto que

queme el santo, ni poco que no lo alumbre. Es necesario que las composiciones y los artistas se escuchen, no aislemos con este tipo de normas la promoción, el conocimiento y la difusión de los autores y artistas colombianos, precisamente ahuyentados por esto; luego se requiere que también esa parte de promoción del artista, de promoción del autor de una obra, sea reconocida por los medios de comunicación y por otro tipo de actividades que se desarrollan en el comercio en Colombia. Por lo tanto a mí me parece que hay que apuntar a hacer una ley que se asemeje mucho al régimen tributario, que le dé nitidez a la fuente de donde se recaudan esos derechos, esos recursos, la manera como se van a receptor y como van a llegar, y a qué proyecto de acción, de verdad de beneficio para los autores y compositores, deben llegar esos recursos.

El Presidente le concede el uso de la palabra al siguiente participante inscrito, el doctor Manuel Antonio Páez de Ugecol.

Representante Ugecol, doctor Manuel Antonio Páez:

Es para mí un honor llevar el nombre de la Unión General de Comerciantes Detallistas de Colombia, Ugecol, y dejar a su consideración nuestro punto de vista en este foro; solicitamos a ustedes respetuosamente que sean tenidas en cuenta en el momento de reglamentar la ley, que hace referencia a los Derechos de Autor y de Propiedad Intelectual. Destacamos la labor que vienen realizando las organizaciones que los representan y exaltamos la labor de los artistas, autores colombianos, que en muchas ocasiones son los voceros, son los embajadores y quienes han dado gloria a nuestro país en Colombia y en el exterior. Queremos que los autores y compositores reciban de las organizaciones que los representan lo que les corresponde por sus autorías, pero el reconocimiento tiene que hacerse por las personas o empresas que se lucran de esas autorías y no por humildes tenderos o quienes instalan un negocio para sobrevivir, y que muchas veces se confunde de que ellos tienen la obligación de pagar estos derechos, que en nada le acrecientan sus ventas, en nada se benefician. Entonces es el momento de buscar una razón lógica, ir de verdad a cobrarle estas autorías a quienes verdaderamente se lucran, a las grandes compañías y a las grandes empresas, que estos derechos de autoría son la materia prima, sin lugar a equívocos, para buscar que su negocio sea lucrativo. Basado en lo anterior, pedimos se reglamente de una vez por todas esta ley, dejando claramente qué es ejecución y qué es proyección pública.

El Presidente le otorga el uso de la palabra al señor Nicolás Nossa, de la Unión Nacional de Toreros.

Representante Unión Nacional de Toreros, señor Nicolás Nossa:

Nos toca solicitar que en ese proyecto, si es que pasa, y aspiramos a que no, se haga claridad sobre los escenarios taurinos y tenemos que ser abogados del diablo porque en la medida en que los costos taurinos se graven, tendríamos que entrar en confrontación con nuestros compañeros artistas y decir que no se presenten más, y jamás será esa nuestra intención; y por otro lado, nos veríamos abocados a que los empresarios, los reales dueños del negocio, rebajen nuestros honorarios para pagar este derecho porque casi siempre la cuerda se revienta por la parte más débil. A las plazas de toros se les clasifica en la modalidad alta y creo que no hay la suficiente información al momento de colocar estos escenarios allí y será materia de que se revise: Una cosa son las temporadas grandes, otra cosa son esas plazas pequeñas, que ayudó a construir la ponente de este proyecto, cuando era gobernadora de Cundinamarca; otra cosa es el gran negocio y otra cosa son los pueblos o las plazas, donde los artistas y los toreros tenemos la posibilidad de sobrevivir; eso por una parte. De otro lado, nuestra presencia aquí obedece a respaldar irrestrictamente a las entidades que representan los intereses de nuestros compañeros, los artistas; creemos, y lo señalaba el Senador Chávez, que se legisle de una vez por todas en favor de los artistas, y por otro lado, unos colegas suyos legislan otra cosa, entonces como que no hay unanimidad en cómo debemos manejar muchas cosas y así se maneja el país. Nosotros creemos que se está buscando el ahogado río arriba, aquí está de presente, y con carne y hueso, los artistas en la defensa de sus derechos y de sus intereses; unos compañeros tenderos, y estamos totalmente de acuerdo, como dijimos en nuestra intervención pasada, nos da pena y tristeza de

que un instrumento que nos dio el Estado hoy esté en controversia, pero es a nosotros a los que nos corresponde darnos la pela internamente y ya hemos hablado con los compañeros de Sayco y consideramos que en ese sentido no va a haber ningún inconveniente, pero uno lo que encuentra aquí es que los verdaderos dueños del negocio no están presentes.

El Presidente le concede el uso de la palabra al último participante inscrito.

Representante Fundación Musical de Colombia, señora Doris Morela de Castro:

Represento a una fundación cultural sin ánimo de lucro, que desde hace 18 años se dedica completamente a rendir homenaje a nuestra manera, con amor, con cariño a todos nuestros artistas y compositores, a través de la realización del homenaje nacional a la música colombiana, desde hace 10 años, con el Concurso Nacional de Duetos, que cada año se celebra en homenaje muy especial de uno de los compositores de la música colombiana. Hemos tenido nosotros, entre otros, al Maestro Escalona varias veces en Ibagué, al Maestro Jorge Villamil, los más grandes artistas, y quisiéramos invitarlos absolutamente a todos, el año entrante, el homenaje será al Maestro Héctor Ochoa. Sinceramente la participación es como una reflexión, hemos tenido magníficas relaciones con Sayco porque nuestra relación y nuestro trabajo está realmente dirigido a los artistas y compositores, y no podría ser de otra manera, es decir, cuando con tanto respeto y dignidad los tratamos y los recibimos con todo el corazón en Ibagué, entonces simplemente una reflexión frente a las entidades, a los trabajadores de la cultura, nosotros en Ibagué oímos quejas profundas, y lo hemos sentido nosotros también, la angustia cada año cuando hacemos un concierto en el Teatro Colón y cuando hacemos el homenaje en Ibagué, hay que concertar, y logramos concertar con Sayco, pero no todo mundo tiene esa facilidad y la pregunta de nosotros es, y no la hemos escuchado, nada referente a estas entidades sin ánimo de lucro, que sin un peso, casi siempre quedamos debiendo hasta el alma y hay que hacer otro evento para poder cubrir, eso lo llevamos con dignidad y no lo contamos al país, pero realmente nadie va a decir que nosotros los trabajadores de la Cultura, que las entidades, como el Festival Nacional de la Música Colombiana, y creo que todos los festivales de esta índole en el país, ganamos, nos lucramos, explotamos la música; les rendimos honores, le damos una manifestación muy grande, vuelvo y lo repito.

Entonces es muy bueno que se reflexione por parte de todos ustedes los artistas y de las entidades que manejan eso, de la Comisión que está trabajando respecto a este proyecto: qué pasa con las entidades sin ánimo de lucro, con toda esta cantidad de concursos y festivales, que no tenemos otra dedicación sino rendirle el homenaje a esa música colombiana, defenderla, tratar por todos los medios de comunicación que se sienta la presencia de la música, que no es fácil cuando se trata de la música colombiana andina, tal vez el vallenato, tal vez porque ha tenido grandes exponentes, pero muy difícil es manejar la música colombiana. De tal manera que esos recursos, que con tanto esfuerzo se logran captar cada año, en un evento, pues es para suplir los gastos y entonces ahí viene de que uno va a Sayco: Comprendan, hagamos una alianza, yo vivo proponiéndoles alianzas, de tal manera que sólo la alianza del corazón, del colombianismo, de todo este amor por la música.

El Presidente le otorga el uso de la palabra para finalizar, al Senador Carlos Alberto Estefan Upegui, quien manifiesta su satisfacción con el avance que se ha ido logrando en el estudio del proyecto, en la medida en que la contribución de los dos foros le ha ido dando absoluta claridad a cada uno de los puntos allí tratados. Esto no es un decreto que debe regir a fuerza de ley, sino más bien, por el contrario, es un proyecto que debe analizarse y estudiarse con la concurrencia de todos, entendiéndose que mi posición, por sugerencia igualmente de la Senadora Leonor Serrano de Camargo, es el de hacer el equilibrio entre las partes y no atropellar a ninguna de las partes. Cuando hablamos de proporcionalidad, estamos haciendo justicia, cuando hablamos de concertación, estamos haciendo justicia y cuando les decimos, oígame bien, en uno de los parámetros de la ley, que hay

que darle participación con base en los réditos del negocio, con base en las utilidades del negocio, a los autores, compositores e intérpretes, estamos haciendo justicia, porque si el negocio ha funcionado gracias a la música, es también importante que las finanzas de quienes lo han auspiciado y lo han promovido a través de la música, también tengan participación de ese éxito. Es la oportunidad entonces para plantear una ley, que en el marco de este proyecto proteja al artista, que por lo menos brinde seguridad social, que al mismo tiempo hay que insistir en que este no es un proyecto para limitar los ingresos, sino para que pague el que tiene que pagar y pague en la proporción adecuada. Se propondría entonces que se legisle para que a la música colombiana se le dé prioridad sobre la música de otros países, dentro del marco constitucional obviamente y dentro de las leyes del mercado, y de la misma forma para que se promocióne a los artistas y a los compositores colombianos. Hay otros temas, casi que daría para hacer infinidad de foros, pero en la medida en que se vayan concretando estos puntos, las instancias correspondientes de índole legislativa y comercial se irán encargando de evacuarlas, por eso mis compañeros de Senado y Cámara, que tendrán bajo su responsabilidad rendir ponencia, obviamente se irán a servir muchísimo de lo que aquí se ha dicho, pero es que queda pendiente la ley contra la Piratería, queda pendiente el impacto del Internet en el intercambio informal y no comercial de las obras musicales, pero en esencia lo que sí quiero es que quede claro a toda la teleaudiencia nacional, a todos los asistentes, que como lo dijo el Presidente de Acinpro, el proyecto de ley tiene intereses loables. Muchas gracias.

El Presidente manifiesta su interés en que los invitados y los televidentes hayan quedado satisfechos, sobre todo por el avance, por la discusión, por el espíritu democrático y respetuoso con el que se está debatiendo el tema. Anuncia también el Presidente que se trataba del último foro convocado por el Senado de la República. Reitera el Presidente, que quienes quieran enviar sus comunicaciones, constancias e informes, pueden hacerlo a la Secretaría de la Comisión Sexta del Senado o a la Secretaría de la Comisión Sexta de la Cámara, donde se va a cocinar el proyecto, para servirlo a la Plenaria, que dará la última

definición al respecto. Finalmente levanta la sesión siendo la una de la tarde.

El Presidente,
Edgar Artunduaga Sánchez.

El Vicepresidente,
Luis Emilio Sierra Grajales.

La Secretaria General,
Sandra Ovalle García.

Auto de Sustanciación

En los términos anteriores fue aprobada el Acta número 06 de la sesión del día 11 de septiembre de 2003, que consta de 32 folios.

De acuerdo con la Ley del Reglamento se firma el anterior auto, a los diecinueve (19) días del mes de noviembre de 2003.

El Presidente,
Edgar Artunduaga Sánchez.

El Vicepresidente,
Luis Emilio Sierra Grajales.

La Secretaria General,
Sandra Ovalle García.

CONTENIDO

Gaceta número 638-Lunes 1º de diciembre de 2003

SENADO DE LA REPUBLICA

Págs.

ACTAS DE COMISION

Comisión Sexta Constitucional Permanente

| | |
|---|----|
| Acta número 04 de 2003, agosto 26 | 1 |
| Acta número 05 de 2003, septiembre 9 | 8 |
| Acta número 06 de 2003, septiembre 11 | 17 |