



# GACETA DEL CONGRESO

SENADO Y CAMARA

(Artículo 36, Ley 5a. de 1992)

IMPRENTA NACIONAL DE COLOMBIA

[www.imprenta.gov.co](http://www.imprenta.gov.co)

ISSN 0123 - 9066

AÑO XIII - Nº 559

Bogotá, D. C., miércoles 22 de septiembre de 2004

EDICION DE 12 PAGINAS

DIRECTORES:

EMILIO RAMON OTERO DAJUD  
SECRETARIO GENERAL DEL SENADO  
[www.secretariassenado.gov.co](http://www.secretariassenado.gov.co)

ANGELINO LIZCANO RIVERA  
SECRETARIO GENERAL DE LA CAMARA  
[www.camara.gov.co](http://www.camara.gov.co)

RAMA LEGISLATIVA DEL PODER PUBLICO

## SENADO DE LA REPUBLICA

### LEYES SANCIONADAS

## LEY 907 DE 2004

(septiembre 7)

*por medio de la cual se declara Patrimonio Cultural de la Nación el Festival Latinoamericano de Teatro, se autorizan apropiaciones presupuestales y se dictan otras disposiciones.*

El Congreso de Colombia

DECRETA:

Artículo 1°. Declárese Patrimonio Cultural de la Nación el Festival Latinoamericano de Teatro que se celebra en la ciudad de Manizales, departamento de Caldas.

Artículo 2°. La Nación, a través del Ministerio de la Cultura, contribuirá al fomento, divulgación, desarrollo y financiación de los valores culturales que se originan alrededor del Festival Latinoamericano de Teatro.

Artículo 3°. La presente ley rige a partir de la fecha de su sanción.

El Presidente del honorable Senado de la República,

*Luis Humberto Gómez Gallo.*

El Secretario General del honorable Senado de la República,

*Emilio Ramón Otero Dajud.*

La Presidenta de la honorable Cámara de Representantes,

*Zulema Jattin Corrales.*

El Secretario General de la honorable Cámara de Representantes,

*Angelino Lizcano Rivera.*

REPUBLICA DE COLOMBIA – GOBIERNO NACIONAL

Publíquese y ejecútese.

Dada en Bogotá, D. C., a 7 de septiembre de 2004.

ÁLVARO URIBE VÉLEZ

La Ministra de Cultura,

*María Consuelo Araújo Castro.*

## PROYECTOS DE LEY

### PROYECTO DE LEY NUMERO 132 DE 2004 SENADO

*por la cual se define y democratiza el subsistema de transporte terrestre masivo urbano de pasajeros y se dictan otras disposiciones.*

El Congreso de Colombia

DECRETA:

CAPITULO I

Parte general

Artículo 1°. *Objeto.* La presente ley tiene por objeto implementar los mecanismos de democratización y regular la operación y construcción

del subsistema de transporte terrestre masivo urbano de pasajeros; además, la habilitación de empresas de servicio público urbano de transporte masivo terrestre y la prestación por parte de estas de un servicio eficiente, seguro, oportuno y económico, bajo el cumplimiento de los principios rectores del transporte.

Artículo 2°. *Definiciones.* Para la aplicación e interpretación de esta ley, se tendrán en cuenta las siguientes definiciones:

a) **Transportador:** Persona natural propietaria de vehículos automotores de servicio público urbano de pasajeros;

b) **Pequeño Transportador:** Es aquel transportador propietario de uno (1) o máximo dos (2) vehículos automotores de servicio público urbano de pasajeros;

c) **Empresa Transportadora:** Persona jurídica legalmente constituida y habilitada, cuyo objeto principal sea la prestación del servicio público de transporte urbano de pasajeros;

d) **Subsistema de Transporte Urbano Masivo de Pasajeros:** Es aquel que se presta en automotores homologados de gran capacidad para transporte público urbano de pasajeros, a través de la infraestructura conformada por predios, equipos, señales, paraderos o estaciones y para el que se destinan vías especiales, bajo la responsabilidad de una empresa operadora legalmente constituida y habilitada;

e) **Rutas Alimentadoras:** Son aquellas que sirven para prestar el servicio de transporte urbano de pasajeros desde y hacia las estaciones del transporte masivo de pasajeros por las empresas legalmente constituidas y habilitadas, cuyo recorrido no podrá superar los cinco (5) kilómetros; podrá prestarse igualmente por el transporte colectivo con su parque automotor actual;

f) **Entidad Gestora:** Empresa pública, privada o mixta encargada de la gestión, organización y planeación del subsistema de transporte terrestre masivo urbano de pasajeros, bajo la modalidad de transporte terrestre automotor, en las condiciones que señalan las normas legales y las autoridades competentes.

## CAPITULO II

### Disposiciones especiales

Artículo 3°. *Selección especial de operadores.* En las diferentes fases de implementación del subsistema, los pequeños transportadores locales afectados tendrán prioridad en la adjudicación de la operación del mismo.

Los transportadores organizados en empresas de economía solidaria tendrán la segunda opción en la adjudicación de la operación del subsistema.

La tercera opción, la tendrán los demás transportadores locales, vinculados exclusivamente a empresas legalmente constituidas y habilitadas en el ente territorial donde va a funcionar el subsistema.

Artículo 4°. *Complementariedad del subsistema.* En desarrollo del literal a) numeral 1 del artículo 3° de la Ley 105 de 1993, las empresas de servicio colectivo debidamente habilitadas podrán prestar el servicio de transporte de pasajeros en las vías paralelas a las troncales y rutas alimentadoras, con el fin de que el usuario pueda tener alternatividad para su desplazamiento de acuerdo con sus necesidades y capacidad económica.

Artículo 5°. *Condiciones especiales a tener en cuenta en la adjudicación de operadores del subsistema.* Con ocasión de la democratización de la operación de este subsistema, se hace necesario establecer las siguientes condiciones especiales en la etapa de adjudicación de la operación así:

1. El parque automotor actual adecuado en su presentación y tecnomecánicamente, deberá ser tenido en cuenta para su utilización en la operación del subsistema.

2. El servicio de rutas alimentadoras deberá prestarse bajo la responsabilidad de empresas de transporte debidamente habilitadas y su recorrido en ningún caso podrá superar los cinco (5) kilómetros.

3. El Gobierno Nacional y/o los beneficiarios de la adjudicación de la licitación garantizarán que no haya sobreoferta. Para tal efecto chatarrizarán los vehículos necesarios, y los propietarios de estos recibirán el valor comercial vigente al momento de la chatarrización, cancelado de contado o en acciones del subsistema.

4. En la adjudicación de las licitaciones de la operación del subsistema de transporte masivo, los pequeños transportadores deberán ser propietarios por lo menos del cincuenta por ciento (50%) de las acciones o certificados de aportación.

## CAPITULO III

### Créditos y entidad gestora

Artículo 6°. *Líneas de crédito.* El Gobierno Nacional implementará líneas de créditos blandos para los pequeños transportadores que deseen

participar en las licitaciones, con el fin de que puedan obtener la adjudicación en la operación de:

- a) Troncales;
- b) Rutas alimentadoras, y
- c) Mantenimiento del parque automotor.

Parágrafo. El Gobierno propiciará que los pequeños transportadores sean avalados por un fondo de garantías que les permita acceder a las líneas de crédito mencionadas.

Artículo 7°. *Entidad gestora.* En desarrollo de las funciones de gestión, organización y planeación del subsistema de transporte terrestre masivo urbano de pasajeros, la entidad gestora adelantará, entre otras, las siguientes funciones:

a) Celebrar los contratos necesarios para la prestación del servicio, teniendo en cuenta especialmente el uso de combustibles que generen el mínimo impacto ambiental;

b) Garantizar que los equipos usados para la prestación del servicio brinden condiciones de seguridad, eficiencia, economía y oportunidad;

c) Colaborar con la Secretaría de Tránsito y Transporte y demás autoridades competentes, para garantizar la prestación del servicio;

d) Diseñar, programar y realizar programas de capacitación a los empresarios del transporte y demás personas vinculadas al subsistema.

## CAPITULO IV

### Tarifas

Artículo 8°. *Tarifas.* Las tarifas establecidas para los usuarios del transporte urbano colectivo de pasajeros se definirán y fijará por la autoridad competente del ente territorial y Distrito capital donde se prestará el servicio para lo cual se sujetará a la siguiente:

#### 1. ESTRUCTURA DE COSTOS:

##### 1.1 Costos variables:

- Combustible.
- Lubricantes.
- Llantas, neumáticos y protectores.
- Mantenimiento y reparaciones.
- Salarios y prestaciones sociales.
- Servicios de estación.

##### 1.2 Costos fijos:

- Garaje.
- Gastos de administración y rodamiento.
- Impuestos.
- Seguros.

##### 1.3 Costos de capital:

- Recuperación de capital.
- Rentabilidad.

Artículo 9°. *Metodología para la elaboración de los estudios de costos.* Para la elaboración de los estudios de costos que servirán de base para fijar las tarifas del transporte público municipal, distrital y/o metropolitano de pasajeros y/o mixto, se adopta la siguiente metodología:

#### 1. Parámetros de operación por clase de vehículo y nivel de servicio.

– El número de días trabajados por mes en promedio por los vehículos según los diferentes niveles de servicio.

– Número de pasajeros movilizados por mes por los vehículos de acuerdo con el nivel del servicio.

– El rendimiento del combustible y lubricantes.

– Frecuencia de cambio de las distintas partes y/o piezas que deberán ser reemplazadas.

– Kilómetros recorridos mensualmente por los vehículos de acuerdo con el nivel de servicio, día y recorrido.

Estos parámetros se deben obtener a través de un estudio, el cual debe realizarse durante tres (3) días, incluyendo un día festivo.

Si en algunas ciudades, por su tamaño o complejidad no se puede realizar el estudio al ciento por ciento (100%) de las rutas y del parque

automotor, se podrá utilizar cualquier método estadístico de muestreo aplicable a esta clase de estudios, siempre y cuando la muestra resultante sea confiable y representativa.

Tabulada y procesada la información recolectada durante los tres (3) días, se procederá a establecer los parámetros de operación que conforman la estructura de costos.

2. PARQUE AUTOMOTOR:

2.1 Determinar el total del parque automotor que opera dentro de la jurisdicción, estableciendo como mínimo clase, marca, modelo, placa y capacidad del vehículo.

2.2 Establecer el vehículo o vehículos tipo o más representativo para elaborar la estructura de costos.

3. RUTAS AUTORIZADAS

Determinar el total de las rutas legalmente autorizadas a las empresas, estableciendo como mínimo: Empresa autorizada, acto administrativo, ruta autorizada, distancia de la ruta, tiempo promedio de la ruta y tipo de vehículo autorizado.

4. INVESTIGACION DE PRECIOS Y RENDIMIENTO O FRECUENCIA DE CAMBIO DE LOS INSUMOS

Para desarrollar este punto se requiere realizar encuestas en:

- Estaciones de servicio.
- Distribuidores de llantas.
- Almacenes distribuidores de repuestos.
- Talleres automotores.
- Concesionarios de vehículos.
- Empresas de transporte.
- Oficinas de tránsito municipal.

5. Elaboración de la estructura de costos y cálculo de la tarifa técnica

Con base en la investigación de los precios de los insumos y sus respectivas frecuencias de cambio o rendimientos, así como los parámetros obtenidos mediante estudio técnico, se procederá a conformar la estructura de costos así:

5.1 Costos variables:

5.1.1 Combustible:

$$\begin{aligned} & \text{\$/galón} \\ \$\text{km} &= \frac{\text{\$/galón}}{\text{km/galón}}; & \$\text{mes} &= (\text{\$/km}) \times (\text{km/mes}); \\ & \text{\$/mes} \\ \$\text{pasajero} &= \frac{\text{\$/mes}}{\text{pasajeros/mes}} \end{aligned}$$

5.1.2 Lubricantes:

$$\begin{aligned} & \text{Valor de cada cuarto} \times \text{Número de cuartos} \\ \text{Aceite motor: } \$\text{km} &= \frac{\text{Valor de cada cuarto} \times \text{Número de cuartos}}{\text{Frecuencia de cambio}} \\ & \text{Valor de cada cuarto} \times \text{Número de cuartos} \\ \text{Aceite caja: } \$\text{km} &= \frac{\text{Valor de cada cuarto} \times \text{Número de cuartos}}{\text{Frecuencia de cambio}} \\ & \text{Valor de cada cuarto} \times \text{Número de unidades} \\ \text{Filtros: } \$\text{km} &= \frac{\text{Valor de cada cuarto} \times \text{Número de unidades}}{\text{Frecuencia de cambio}} \end{aligned}$$

El valor total \$/km por el rubro de lubricantes se obtiene de la suma de los valores \$/km de cada ítem mencionado y el valor \$/mes resulta de

multiplicar \$/km por kilómetros recorridos en el mes. A su vez, el valor \$/pasajero se obtiene dividiendo el valor mensual entre el número de pasajeros movilizados al mes.

5.1.3 Llantas:

$$\text{Llantas: } \$\text{km} = \frac{\text{Valor unidad} \times \text{Número de unidades}}{\text{Frecuencia de cambio}}$$

$$\text{Neumáticos: } \$\text{km} = \frac{\text{Valor unidad} \times \text{Número de unidades}}{\text{Frecuencia de cambio}}$$

$$\text{Protectores: } \$\text{km} = \frac{\text{Valor unidad} \times \text{Número de unidades}}{\text{Frecuencia de cambio}}$$

$$\text{Montallantas: } \$\text{km} = \frac{\text{Valor cada servicio} \times \text{Número de servicios durante vida útil}}{\text{Frecuencia de cambio de las llantas}}$$

El valor total \$/km por el rubro de llantas se obtiene de la suma de los valores \$/km de cada ítem mencionado y el valor \$/mes resulta de multiplicar \$/km por kilómetros recorridos en el mes. A su vez, el valor \$/pasajero se obtiene dividiendo el valor mensual entre el número de pasajeros movilizados al mes.

5.1.4 Salarios y prestaciones:

$$\text{Salarios y prestaciones: } \$\text{km} = \frac{\text{Salario del conductor} + \text{Carga prestacional mensual}}{\text{Kilómetros recorridos mes}}$$

$$\$ \text{pasajero} = \frac{\text{Salario del conductor} + \text{Carga prestacional mensual}}{\text{Kilómetros recorridos mes}}$$

5.1.5 Mantenimiento:

El valor \$/km correspondiente a este rubro resulta de aplicar un modelo matemático a la matriz de mantenimiento compuesta por las partes, piezas o repuestos, frecuencia de cambio y precios de los mismos del vehículo tipo que se está analizando.

El valor total \$/km es la sumatoria del valor de cada repuesto sumado al valor de la mano de obra por instalación o reparación, dividido por la respectiva frecuencia de cambio.

El valor \$/mes resulta de multiplicar el valor total \$/km por kilómetros recorridos en el mes. A su vez, el valor \$/pasajero se obtiene dividiendo el valor mensual entre el número de pasajeros movilizados al mes.

6.1.6 Servicios de estación:

$$\text{Lavado general: } \$\text{km} = \frac{\text{Valor servicio}}{\text{Frecuencia del servicio prestado en km}}$$

$$\text{Petrolizada: } \$\text{km} = \frac{\text{Valor servicio}}{\text{Frecuencia del servicio prestado en km}}$$



Valor servicio

Lavada motor: \$/km =

Frecuencia del servicio prestado en km

Valor servicio

Engrase: \$/km =

Frecuencia del servicio prestado en km

Valor servicio

Lavado parcial o aseo: \$/km =

Frecuencia del servicio prestado en km

El valor total \$/km por el rubro de servicios de estación se obtiene de la suma de los valores \$/km de cada ítem mencionado y el valor \$/mes resulta de multiplicar \$/km por kilómetros recorridos en el mes. A su vez, el valor \$/pasajero se obtiene dividiendo el valor mensual entre el número de pasajeros movilizados al mes.

6.2 Costos fijos:

Canon mensual

5.2.1 Garaje: \$/km =

Kilómetros recorridos en el mes

Valor mensual

5.2.2 Impuestos: \$/km =

Kilómetros recorridos en el mes

Valor mensual

5.2.3 Administración: \$/km =

Kilómetros recorridos en el mes

Valor mensual

5.2.4 Seguros: \$/km =

Kilómetros recorridos en el mes

El valor \$/mes para cada rubro resulta de multiplicar \$/km por kilómetros recorridos en el mes. A su vez, el valor \$/pasajero se obtiene dividiendo el valor mensual entre el número de pasajeros movilizados al mes.

5.3 Costo de capital:

Para determinar este rubro se aplica la siguiente fórmula:

n

(Va x (1 + r) x r) – (Vs x r)

CK anual =

n

(1 + r) – 1

Donde:  
CK: Costo de capital.  
Va. Valor comercial del vehículo para el año de estudio.  
n: Vida útil del vehículo (20 años).  
Vs. Valor de salvamento: 30% del Va.

1 + k

r: Tasa de interés real =  - 1

1 + f

k: Tasa promedio anual de colocación.  
f: Tasa promedio anual de inflación.

El costo de capital anual se divide por doce (12) meses, obteniéndose así el costo mensual.  
Este valor se puede presentar clasificándolo en recuperación de capital y rentabilidad así:  
 $R = Va \times 0.70 \times r$   
 $RC = CK - R$   
Donde:  
R: Rentabilidad  
RC: Recuperación de capital  
La base para la fijación de las tarifas en la jurisdicción será:  
Para el caso del transporte colectivo, la sumatoria de los \$/pasajero de los costos variables, costos fijos y costos de capital.

Artículo 10. *Modelo de gestión para la fijación de las tarifas.* El modelo de gestión para la fijación de las tarifas de transporte público colectivo e individual de pasajeros y mixto será:

1. La tarifa técnica para los vehículos de transporte público colectivo urbano debe ser la resultante de la aplicación de la estructura determinada en el artículo 8 y de la metodología establecida en el artículo 9° del presente.
2. La tarifa técnica será actualizada semestralmente en los meses de febrero y agosto de cada año, de acuerdo con los resultados del estudio de costos de la canasta de transporte.
3. En el momento en que la tarifa técnica alcance una variación positiva mayor o igual a \$50.00 en relación con la tarifa vigente, la administración distrital autorizará un incremento en \$100.00 a la tarifa del nivel de servicio correspondiente (Decreto 586/2000).
- Parágrafo. Las posibles objeciones fundamentadas que presenten los transportadores deberán ser tenidas en cuenta.

CAPITULO V

Derechos y deberes de los usuarios

Artículo 11. *Derechos.* El usuario del subsistema de transporte masivo urbano de pasajeros gozará de los derechos propios que le confiere la Constitución Nacional, la ley, la jurisprudencia constitucional y para el Distrito Capital lo contenido en el Decreto-ley 1421 de 1993 y su Código de Policía.

Igualmente, deberán implementarse sistemas de información adecuados para que los usuarios puedan conocer con facilidad todo lo relacionado con la contratación, administración, operación, sistema de tarifas y mecanismos de reclamos conducentes a la mejoría de la calidad del servicio.

Artículo 12. *Deberes.* El usuario tiene el deber de pagar la tarifa establecida por la autoridad competente para la utilización del servicio, de comportarse adecuadamente de acuerdo con las normas establecidas por los entes territoriales para tal fin, de garantizar el cuidado y protección de los bienes que integran el subsistema de transporte masivo y colectivo urbano de pasajeros, y las demás relacionadas con la reglamentación especial que establezca el subsistema.

Artículo 13. *Defensor del Usuario.* Créase la figura del Defensor del Usuario del Subsistema de Transporte Masivo Urbano de Pasajeros, cuyas funciones principales serán las de atender adecuadamente los reclamos de los usuarios, ponerlos a la mayor brevedad posible en conocimiento de la autoridad competente y velar por la correcta y efectiva calidad del servicio.

Parágrafo 1°. El Defensor del Usuario del Subsistema de Transporte Masivo Urbano de pasajeros se designará por parte del Alcalde de cada municipio o distrito, de terna que presentarán las asociaciones de usuarios de este servicio conformadas en cada ente territorial.

Parágrafo 2°. Facúltase a los alcaldes municipales y distritales donde se implemente el subsistema de transporte masivo urbano de pasajeros, para que en el término no mayor de seis (6) meses dispongan los mecanismos necesarios para la puesta en marcha de esta figura.

Artículo 14. *Facultades especiales.* Facúltase al Gobierno Nacional para que en el término no mayor de seis (6) meses, reglamente lo concerniente a los artículos 3°, 4°, 5°, 6° y 7° de la presente ley.

Artículo 15. *Vigencia.* La presente ley rige a partir de la fecha de su promulgación, y deroga todas las disposiciones que le sean contrarias.

*Octavio Benjumea Acosta,*  
Representante a la Cámara.

**EXPOSICION DE MOTIVOS**

El objetivo principal del presente proyecto de ley es implementar los mecanismos de democratización y regular la operación y construcción del subsistema de transporte masivo urbano de pasajeros.

Consecuente con ello, se precisan algunas definiciones que permiten una mejor interpretación de la ley, tales como transportador, pequeño transportador, empresa transportadora, subsistema de transporte urbano masivo de pasajeros, rutas alimentadoras y entidad gestora.

Igualmente, y como columna vertebral del proyecto, en el articulado se contempla una selección especial de operadores, de tal forma que los afectados, vale decir, los pequeños transportadores locales, tengan prioridad, la primera opción, de manera que tengan oportunidades reales y materiales de participar en las licitaciones y adjudicaciones de la operación del subsistema; la segunda opción la tendrán los transportadores organizados en empresas de economía solidaria; y la tercera opción todos los demás transportadores locales vinculados a empresas con su radio de acción donde operará el subsistema.

Con estas medidas se evitaría que foráneos desplacen a los transportadores que por años han prestado al país una actividad tan valiosa e importante como la transportadora, destacándose en ellos que, aun en las precarias condiciones económicas en que quedaron luego de la implementación del subsistema, sigan prestando su actividad de manera eficiente, aun con una tarifa deficitaria, políticamente fijada por las autoridades competentes.

Sin embargo, para que la participación que se reclama en este proyecto no siga siendo una utopía y un saludo a la bandera, el Gobierno Nacional debe darles la mano a los pequeños transportadores, debe mostrar ese “corazón grande” que tanto pregona, tener en cuenta que el sector de los pequeños transportadores reclama con justicia que se les permita continuar con su fuente de sustento, pues no es marginándolos de la actividad y propiciando su ruina como se solucionan los problemas de movilidad de los colombianos, desconociendo la importantísima gestión desarrollada. Ellos merecen y necesitan apoyo para salir adelante, razón de peso para pretender con este proyecto de ley que el Gobierno implemente líneas de créditos blandos que permitan hacer realidad los sueños a estos pequeños transportadores y concretar la oportunidad real de ser beneficiarios de las adjudicaciones de la operación del subsistema. En resumidas cuentas, que se les concedan créditos para participar en las licitaciones y adjudicación de la operación del subsistema, es una necesidad apremiante y para ello los pequeños transportadores deben ser avalados por un fondo de garantías.

Sin oportunidades de créditos la participación no podrá ser posible y la fuente de sustento de la cual viven miles de familias estará condenada a desaparecer y a engrosar las filas de los desempleados y de colombianos arruinados.

Es hora de que el Congreso legisle con un alto sentido social, pues aunque en apariencia se estaría haciendo para un determinado sector, la realidad es bien diferente, si tenemos en cuenta que la empresa transportadora genera empleo y recursos económicos para millones de familias que directa e indirectamente están vinculadas con la actividad.

Por otro lado, el proyecto contempla que las empresas de servicio colectivo, debidamente habilitadas, puedan prestar sus servicios de transporte de pasajeros en las vías paralelas a las troncales y rutas alimentadoras, dándole alternatividad al usuario para que escoja el servicio de transporte en el cual se quieran desplazar de acuerdo con sus necesidades y capacidad económica. Pues vemos con gran preocupación cómo, en algunos sectores de la capital, sus habitantes han tenido que acudir a las autoridades competentes para que les devuelvan las rutas de transporte colectivo urbano de pasajeros, ante la imposibilidad de obtener un eficiente y oportuno servicio por parte del transporte masivo existente. Que sea el usuario quien determine y decida cómo y en qué condiciones desea transportarse, permitamos entonces con este proyecto de ley que las empresas de servicio colectivo presten tan importante servicio,

evitando el monopolio prohibido por la Constitución Política Colombiana.

Es oportuno señalar y precisar, en este proyecto de ley, quién puede ser la entidad gestora, a fin de no seguir confundiendo al ente encargado de la administración del subsistema, llámese empresa o entidad pública, privada o mixta, con los operadores del mismo.

El Capítulo IV del proyecto contempla lo relacionado con las tarifas, al respecto queremos señalar que es apremiante aprovechar el trámite de este proyecto para convertir en ley de la República las disposiciones vigentes que sobre la materia están contenidas en le Resolución número 4350 expedida por el Ministerio del Transporte el 31 de diciembre de 1998, “por la cual se establece la metodología para la elaboración de los estudios de costos que sirven de base para la fijación de las tarifas del transporte público municipal, distrital y/o metropolitano de pasajeros y/o mixto” y el Decreto número 533 del 30 de diciembre de 2002, “por el cual se establece el modelo de gestión tarifario para el servicio público colectivo de pasajeros y mixto, y se deroga el Decreto 586 del 19 de julio de 2000”. La razón principal para hacerlo obedece a la imperiosa necesidad de poner fin a las arbitrariedades e injusticias cometidas en algunas ciudades del país, por las autoridades de tránsito en la aprobación de las tarifas, caso evidente en la capital, donde se han establecido las mismas, con base en estudios técnicos absurdos realizados por una prestante universidad, hecho lamentable y principal causa de la ruina de muchos transportadores.

Sustentemos lo expuesto con los siguientes cuadros:

**Tarifas fijadas por STT.**

| Marzo 2004      |              |               |               |
|-----------------|--------------|---------------|---------------|
| Modelo          | Año          | Cantidad      | Porcentaje %  |
| Busetas         | 1998 – Ant.  | 6.098         | 84.53         |
| Busetas         | 1998         | 124           | 1.72          |
| Busetas         | 1999 – Post. | 1.116         | 15.47         |
| <b>Subtotal</b> |              | <b>7.214</b>  | <b>100.00</b> |
|                 |              |               |               |
| Bus             | 1998 – Ant.  | 5.038         | 64.10         |
| Bus             | 1998         | 117           | 1.49          |
| Bus             | 1999 – Post. | 2.822         | 35.90         |
| Subtotal        |              | 7.860         | 100.00        |
| <b>TOTAL</b>    |              | <b>15.074</b> |               |

En este cuadro se confirma, que sólo se aprobó aumento al 15.47% de los buses y al 35.90% de las busetas de modelos 1999 y posteriores, y que se sigue aplicando la filosofía de exterminio para los transportadores más débiles económicamente, 1998 y anteriores, que no tuvieron aumento tarifario como ha ocurrido en varias oportunidades.

De otra parte, cotejando los estudios elaborados y publicados por la Secretaría de Tránsito y Transporte en julio 2003 y febrero 2004, detectamos que disminuyeron los costos así:

| Items                         | Estudio STT<br>Julio 2003 | Estudio STT<br>Febrero 2004 | Diferencia |
|-------------------------------|---------------------------|-----------------------------|------------|
| Llantas                       | 629.583.04                | 602.127.36                  | 27.410.68  |
| Seguros                       | 574.690.30                | 310.113.75                  | 264.576.55 |
| Factor de calidad             | 274.323                   | 178.310                     | 96.013     |
| Rentabilidad                  | 593.629.92                | 308.686.81                  | 284.953.11 |
| Costo mensual<br>de operación | 8.057.686.70              | 7.608.890.54                | 448.796.16 |

Reiteramos la importancia de que la ley determine clara, minuciosa y expresamente la estructura de costos, los parámetros y metodología para la elaboración de los estudios como se inició con la expedición de los Decretos 1787 de 1990, 533 de 2002 y la Resolución 4350 de 1998.

El proyecto regula, además, los derechos y deberes de los usuarios. Para ello autoriza crear la figura del Defensor del Usuario del subsistema de transporte terrestre masivo urbano de pasajeros, cuya función será la de atender adecuadamente los reclamos de los usuarios, tramitarlos por



conducto de la autoridad competente y velar por la correcta y efectiva calidad del servicio.

Por último se conceden unas facultades al Gobierno Nacional para que en un término no mayor a seis (6) meses reglamente los artículos que lo requieren.

Teniendo en cuenta los planteamientos antes esbozados, solicito respetuosamente a los honorables miembros del Congreso, dar trámite positivo a esta iniciativa.

*Octavio Benjumea Acosta,*  
Representante a la Cámara.

SENADO DE LA REPUBLICA  
SECRETARIA GENERAL

Tramitación de Leyes

Bogotá, D. C., septiembre 20 de 2004

Señor Presidente:

Con el fin de que se proceda a repartir el Proyecto de ley número 132 de 2004 Senado, *por la cual se define y democratiza el subsistema de transporte terrestre masivo urbano de pasajeros y se dictan otras disposiciones*, me permito pasar a su despacho el expediente de la mencionada iniciativa que fue presentada en el día de hoy ante Secretaría General. La materia de que trata el mencionado proyecto de ley es competencia de la Comisión Sexta Constitucional Permanente, de conformidad con las disposiciones reglamentarias y de ley.

El Secretario General del honorable Senado de la República,

*Emilio Otero Dajud.*

PRESIDENCIA DEL HONORABLE  
SENADO DE LA REPUBLICA

Bogotá, D. C., septiembre 20 de 2004

De conformidad con el informe de Secretaría General, dese por repartido el proyecto de ley de la referencia a la Comisión Sexta Constitucional y envíese copia del mismo a la Imprenta Nacional con el fin de que sea publicado en la ***Gaceta del Congreso***.

Cumplase.

El Presidente del honorable Senado de la República,

*Luis Humberto Gómez Gallo.*

El Secretario General del honorable Senado de la República,

*Emilio Otero Dajud.*

SENADO DE LA REPUBLICA

Secretaría General

(artículos 139 y ss. Ley 5ª de 1992)

El día 20 del mes de septiembre del año 2004 se radicó en este Despacho el Proyecto de ley número 132 con todos y cada uno de los requisitos constitucionales y legales, por el honorable Representante *Octavio Benjumea*.

El Secretario General,

*Emilio Otero Dajud.*

## PONENCIAS

### PONENCIA PARA PRIMER DEBATE

#### AL PROYECTO DE LEY NUMERO 88 DE 2004 SENADO

*“por medio de la cual se aprueba el Estatuto Migratorio Permanente”*, entre Colombia y Ecuador, firmado en Bogotá, el veinticuatro (24) de agosto de dos mil (2000).

Bogotá, D. C., septiembre 21 de 2004

Doctor

MANUEL RAMIRO VELÁSQUEZ ARROYAVE

Presidente Comisión Segunda

Honorable Senado de la República

Ciudad

Respetado doctor:

Con el fin de dar cumplimiento al encargo hecho por la Mesa Directiva de la Comisión Segunda del honorable Senado de la República, nos permitimos rendir ponencia para primer debate del Proyecto de ley número 88 de 2004 Senado, *“por medio de la cual se aprueba el Estatuto Migratorio Permanente”*, entre Colombia y Ecuador, firmado en Bogotá, el veinticuatro (24) de agosto de dos mil (2000).

#### Consideraciones generales

El Gobierno Nacional con el fin de buscar un mejor bienestar para nuestros connacionales radicados en la República del Ecuador procedió en el mes de agosto del año dos mil (2000) a suscribir un instrumento bilateral denominado “Estatuto Migratorio Permanente”. En tal sentido se establecieron dos grupos de trabajo compuestos por los Secretarios Ejecutivos y los Embajadores acreditados, con el fin de preparar los documentos de trabajo necesarios que permitan promover el perfeccionamiento del Régimen de Tránsito de Personas entre ambos países.

El Estatuto es un acuerdo en materia migratoria complementario del Convenio sobre Libre Tránsito de Personas, Vehículos, Embarcaciones Marítimas y Aeronaves suscrito en la ciudad de Esmeraldas-Ecuador en

el año de 1990, también conocido como el Reglamento de Tránsito Transfronterizo Aéreo y Terrestre Ecuatoriano-Colombiano.

Lo que se pretende con la ratificación del citado instrumento internacional es que el Gobierno pueda contar con una herramienta adicional para defender los derechos de nuestros migrantes en el Ecuador, en especial para aquella población desprotegida que no puede acceder a las autoridades a defender sus derechos por encontrarse en situación migratoria irregular.

Como ha sido planteado de manera detallada en varias oportunidades, en los actuales momentos es necesario y conveniente la aprobación por parte del Congreso Nacional de este instrumento, ya que las medidas y normas dictadas en nuestro país han venido siendo de tal amplitud que beneficiaron a los ciudadanos ecuatorianos residentes legal o irregularmente en Colombia, razón por la cual se requiere un instrumento que le permita al Gobierno ecuatoriano obrar de conformidad.

Es conveniente resaltar que la aplicación de este acuerdo no va en ningún momento en detrimento o va a producir desplazamiento de mano de obra colombiana, a favor de los nacionales ecuatorianos, por cuanto esta materia está regulada a través de otros mecanismos tanto internos como internacionales.

“El Estatuto Migratorio Permanente” cuenta ya con la aprobación del Parlamento ecuatoriano y es una reafirmación de los lazos comunes con nuestros hermanos ecuatorianos, debido a que nuestro progreso es interdependiente y el bienestar del uno es también el mejor porvenir del otro. Además, nos permite compartir nuestro camino hacia el progreso y justicia social, comprometiéndonos con el fortalecimiento de la democracia y el desarrollo social y económico, como pilares fundamentales para la construcción de sociedades más equitativas en América Latina.

#### Contenido del proyecto

El Estatuto Migratorio Permanente consta de un preámbulo en el cual se aclara que este convenio es un complemento a los convenios celebrados entre Colombia y Ecuador, como son el Reglamento de Tránsito

Transfronterizo Aéreo y Terrestre Ecuatoriano-Colombiano, así como los convenios sobre migrantes indocumentados suscritos en los últimos 30 años.

En la primera parte del Estatuto se habla acerca de la Migración Temporal hasta por un término de 180 días en un año para desarrollar actividades como comercio itinerante, deporte, cultura, tratamiento médico, estudio. Si el término de estadía supera los 180 días en un mismo año calendario, deberán solicitar la correspondiente Visa prevista en la legislación de casa país. Se establece la posibilidad de que los nacionales de los dos países puedan realizar trabajos temporales, de carácter agrícola, ganadero, petrolero, de la construcción o similares por un período de hasta 90 días, prorrogables por un período igual y por una sola vez en un año calendario. Si el período es superior a la prórroga dentro de la Zona de Integración Fronteriza deberán tener contrato formal y solicitar la visa correspondiente.

En la segunda parte se habla de la Migración Permanente, cuya categoría será de carácter indefinido y tendrá prioridad. Esta categoría se perderá si hay ausencia del territorio por más de tres años continuos. A esta categoría se pueden acoger quienes no registren antecedentes penales mediante la presentación del certificado de antecedentes judiciales o récord policial según el país de origen.

La tercera parte del Estatuto trae el Sistema de Seguridad Social cuya obligación de afiliación es inminente para el empleador, con la presentación del documento nacional de identidad del empleado. Igual obligación tienen los trabajadores independientes.

En la cuarta parte del Estatuto se establece la Protección y Asistencia en el sentido de que el migrante tendrá los mismos derechos, garantías y obligaciones civiles que el nacional. Lo incluirán en los programas de alfabetización para adultos y menores y se le prestarán todas las facilidades para que legalice su situación en el país receptor.

La quinta parte trae unas disposiciones generales en el sentido de que las visas que se expidan de acuerdo con este Convenio se harán extensivas, en calidad de beneficiarios, al cónyuge o compañero permanente reconocido, a los hijos menores de 18 años y a los ascendientes en línea directa.

Y la última parte (sexta) trae la vigencia del Convenio, la cual es a partir de la fecha en que las Partes se notifiquen el cumplimiento de sus requisitos internos. Tendrá vigencia indefinida y podrá ser denunciado por cualquiera de las partes con doce meses de anticipación a través de notificación expresa por vía diplomática.

Por las consideraciones anteriormente expuestas tanto en las consideraciones generales como en el análisis sobre el contenido del proyecto y teniendo en cuenta que el Gobierno considera de vital importancia el Estatuto para el bienestar de nuestros connacionales, presentamos a consideración de la honorable Comisión Segunda del Senado, la siguiente proposición:

#### **Proposición**

Dese primer debate al Proyecto de ley número 88 de 2004 Senado, *“por medio de la cual se aprueba el Estatuto Migratorio Permanente”*, entre Colombia y Ecuador, firmado en Bogotá, el veinticuatro (24) de agosto de dos mil (2000).

Del señor Presidente

*Jimmy Chamorro Cruz, Francisco Murgueitio Restrepo,*  
Senadores Ponentes.

\* \* \*

#### **PONENCIA PARA PRIMER DEBATE**

#### **AL PROYECTO DE LEY NUMERO 107 DE 2004 SENADO**

*por la cual se modifica la Ley 232 de 1995 y se dictan normas para el funcionamiento de los establecimientos de comercio.*

Bogotá, D. C., 21 de septiembre de 2004

Doctor

JUAN FERNANDO CRISTO BUSTOS

Presidente

Comisión Primera

Honorable Senado de la República

Ciudad

Referencia: Ponencia para primer debate al Proyecto de ley número 107 de 2004 Senado, *por la cual se modifica la Ley 232 de 1995 y se dictan normas para el funcionamiento de los establecimientos de comercio.*

Procedemos a rendir ponencia para primer debate al proyecto de ley de la referencia con los siguientes argumentos:

El conflicto de normas que plantea la propuesta del Senador José Ignacio Meza Betancur, se puede sintetizar en los siguientes términos:

1. El Decreto 2150 de 1995 expedido en ejercicio de facultades extraordinarias contempló en su artículo 46 la prohibición de exigir licencias de funcionamiento para abrir o explotar un establecimiento de comercio y en su artículo 47 señaló los requisitos que deben cumplir tales establecimientos para poder funcionar:

**“Artículo 47. Requisitos especiales.** A partir de la vigencia del presente decreto, los establecimientos a que se refiere el artículo anterior sólo deberán:

1. Cumplir con todas las normas referentes al uso del suelo, intensidad auditiva, horario, ubicación y destinación expedidos por la entidad competente del respectivo municipio.

2. Cumplir con las condiciones sanitarias y ambientales según el caso descritas por la ley.

3. Cumplir con las normas vigentes en materia de seguridad.

4. Cancelar los derechos de autor previstos en la ley, si en el establecimiento se ejecutaran obras musicales causantes de dichos pagos.

5. Obtener y mantener vigente la matrícula mercantil, tratándose de establecimientos de comercio.

6. Cancelar los impuestos de carácter distrital y municipal.

Dicho decreto fue expedido el 5 de diciembre del año 1995.

El 26 de diciembre del mismo año (1995) se expidió la Ley 232 “Por medio de la cual se dictan normas para el funcionamiento de los establecimientos comerciales”. Esta ley en su artículo 2º señala requisitos parecidos a los del Decreto 2150 de 1995, pero no consagra el completado en el numeral 6 del referido artículo 47: “6. Cancelar los impuestos de carácter distrital y municipal”.

De manera que podemos entender que la ley derogó el requisito y en consecuencia hoy día los establecimientos de comercio pueden funcionar aun cuando sus propietarios no cancelen dichos impuestos.

2. Ante la evidencia anterior, toman fuerza los argumentos que el autor de la propuesta invoca, para restablecer el requisito derogado, en la exposición de motivos de la cual tomamos el siguiente aparte:

“No contemplando como requisito obligatorio el pago de los impuestos municipales, por lo que de esta manera se perjudica a los municipios y distritos, para poder exigir el pago y como consecuencia el cierre de aquellos establecimientos donde sus propietarios no cumplen con este requisito especial que favorece a los entes territoriales, de acuerdo a lo contemplado en el artículo 4º de la Ley 232 de 1995, donde se consagró un procedimiento que faculta a los municipios para llegar como última consecuencia al cierre de los establecimientos que no reúnan o cumplan con las obligaciones descritas en el artículo 2º de la ley en cuestión.

De acuerdo con lo expuesto, la propuesta va dirigida en el sentido de que se consagre como requisito especial u obligación para el ejercicio de la actividad comercial y de los establecimientos abiertos o no al público, el pago de los impuestos municipales y distritales y como consecuencia de esta observancia por parte del contribuyente moroso, se pueda llegar al cierre del establecimiento de comercio de la siguiente manera, sin perjuicio del cobro de la deuda por jurisdicción coactiva y del procedimiento establecido por la inobservancia de los demás requisitos obligatorios consagrados en la Ley 232 de 1995, siendo este procedimiento especial por el incumplimiento en el pago de los impuestos”.

3. Sin embargo, consideramos que no es necesario cambiar o repetir con algunas adiciones el resto del articulado de la ley que nos parece fue bien estudiada en el Congreso y tiene una lógica y una estructura que vale la pena conservar. En este sentido consideramos que la propuesta



puede limitarse a agregar tres literales en el artículo 2º de la Ley 232 de 1995 que digan:

“f) Cancelar los impuestos de carácter distrital y municipal en todo momento;

g) Si el contribuyente es arrendatario del local comercial donde realiza la actividad deberá presentar copia del contrato de arrendamiento informando en este, el nombre del arrendador;

h) Cumplir con las normas vigentes en materia de seguridad pública”.

4. Respecto de la propuesta contenida en el artículo 6º, del Senador José Ignacio Meza Betancur, nos parece inconveniente que el arrendador pueda exigir al arrendatario, mensualmente, certificación del pago de los impuestos de Industria y Comercio y de Avisos y Tableros, porque esa es tarea que corresponde a las autoridades y no a los particulares y puede generar conflictos y distorsiones en la estricta relación contractual de tales sujetos.

### Proposición

Por las anteriores consideraciones, respetuosamente nos permitimos proponer a la Comisión Primera del honorable Senado de la República que apruebe la siguiente proposición:

De acuerdo con el Pliego de Modificaciones que se adjunta, dese primer debate al Proyecto de ley número 107 de 2004 Senado, *por la cual se modifica la Ley 232 de 1995 y se dictan normas para el funcionamiento de los establecimientos de comercio*.

Cordialmente,

Héctor Helí Rojas Jiménez,  
Senador Ponente.

### PLIEGO DE MODIFICACIONES

#### AL PROYECTO DE LEY NUMERO 107 DE 2004 SENADO

*por la cual se modifica la Ley 232 de 1995 y se dictan normas para el funcionamiento de los establecimientos de comercio.*

El Congreso de Colombia

DECRETA:

Artículo 1º. El artículo 2º de la Ley 232 de 1995 quedará así:

**Artículo 2º.** No obstante lo dispuesto en el artículo anterior, es obligatorio para el ejercicio del comercio que los establecimientos abiertos al público reúnan los siguientes requisitos:

a) Cumplir con todas las normas referentes al uso del suelo, intensidad auditiva, horario, ubicación y destinación expedida por la autoridad competente del respectivo municipio. Las personas interesadas podrán solicitar la expedición del concepto de las mismas a la entidad de planeación o quien haga sus veces en la jurisdicción municipal o distrital respectiva;

b) Cumplir con las condiciones sanitarias descritas por la Ley 9ª de 1979 y demás normas vigentes sobre la materia;

c) Para aquellos establecimientos donde se ejecuten públicamente obras musicales causante de pago por derechos de autor, se les exigirá los comprobantes de pago expedidos por la autoridad legalmente reconocida, de acuerdo con lo dispuesto por la Ley 23 de 1982 y demás normas complementarias;

d) Tener matrícula mercantil vigente de la Cámara de Comercio de la respectiva jurisdicción;

e) Comunicar en las respectivas oficinas de planeación o quien haga sus veces de la entidad territorial correspondiente, la apertura del establecimiento;

f) Cancelar los impuestos de carácter distrital y municipal en todo momento;

g) Si el contribuyente es arrendatario del local comercial donde realiza la actividad deberá presentar copia del contrato de arrendamiento informando en este el nombre del arrendador;

h) Cumplir con las normas vigentes en materia de seguridad pública.

Artículo 2º. La presente ley rige a partir de la fecha de su promulgación y deroga todas aquellas disposiciones que le sean contrarias.

Héctor Helí Rojas Jiménez,  
Senador Ponente.

### PONENCIA PARA PRIMER DEBATE

#### AL PROYECTO DE LEY NUMERO 09 DE 2003 CAMARA, 250 DE 2004 SENADO

*por la cual se modifica el parágrafo del artículo 9º de la Ley 580 del 15 de mayo de 2000.*

Honorables Senadores:

Tengo el honor de rendir Ponencia para Primer Debate al “**Proyecto de ley número 09 de 2003 Cámara, 250 de 2004 Senado, por la cual se modifica el parágrafo del artículo 9º de la Ley 580 del 15 de mayo de 2000.**”

Como muy bien lo señala la señora Ministra, doctora María Consuelo Araújo, autora del proyecto en la respectiva Exposición de Motivos, “El Ministerio de Cultura comparte plenamente el espíritu de la Ley 580 de 2000 cual es permitir el acceso gratuito de los ciudadanos a los museos en todo el territorio nacional como una manera de fortalecer los lazos entre la sociedad y sus valores, costumbres, hábitos y manifestaciones artísticas que dan cuenta de nuestra identidad cultural.

Para dar cumplimiento a la misma, la totalidad de los museos oficiales ha abierto sus puertas gratuitamente al público visitante durante un mes al año en un periodo comprendido entre el 15 de julio y el 15 de agosto”.

Este esfuerzo extraordinario, desde el punto de vista económico, de los museos, centros culturales y monumentos nacionales, sin embargo, no arroja los mejores resultados, como rédito social, debido a que, en materia de asistencia, no registran resultados ampliamente satisfactorios.

En contraste con este balance, el Programa “Siga esta es su Casa” de la Alcaldía Mayor de Bogotá, D. C., que se realiza desde 1999, presenta muy importantes resultados, que muestran la gran utilidad social de esta modalidad de aplicación de la ley que se propone reformar. Para tales efectos es importante considerar los datos que registra el Ministerio de Cultura de la manera siguiente:

- En el mes de la Patria, julio 15 – agosto, años 2000, 2001 y 2002, entraron gratuitamente 30.078 personas al Museo Nacional de Colombia.

- La entrada gratuita de estas 30.078 personas (costo de cada boleta: \$2.000.00) significó una disminución en los ingresos de la institución **sesenta millones ciento cincuenta y seis mil pesos (\$60.156.000.00) moneda corriente.**

- En los mismos años, los últimos domingos de cada mes, ingresaron a esta institución, sin pagar la entrada, 59.577, mediante el Programa “Siga esta es su Casa”, con ingresos no percibidos por este concepto de **ciento diecinueve millones ciento cincuenta y cuatro mil pesos (\$119.154.000.00) moneda corriente.**

- Idéntica situación se registra en museos tan importantes como la Quinta de Bolívar, 20 de julio de 1810, Iglesia Santa Clara y Arte Colonial, a los cuales ingresaron 51.992 personas, en los años mencionados, y se dejaron de percibir **setenta y siete millones novecientos ochenta y ocho mil pesos (\$77.988.000.00) moneda corriente** con un costo por boleta de entrada de \$1.500.00 por persona.

- A las anteriores instituciones ingresaron, periodo 2001-2002, boleta \$1.500.00 por persona, el Programa “Siga esta es su Casa”, 77.769 personas, con una suma no recibida de **ciento dieciséis millones seiscientos cincuenta y tres mil quinientos pesos (\$116.653.500.00) moneda corriente.**

Estas instituciones son visitadas los últimos domingos de cada mes, en el Programa “Siga esta es su Casa”, básicamente por los sectores de población de menores ingresos económicos, lo cual constituye el más importante logro del objetivo perseguido por la Ley 580 de 2000.

De esta forma se prueba que la política del programa de visitas gratuitas a los museos durante los últimos domingos de cada mes arroja resultados más positivos desde el punto de vista social, considerando, en primer término, el espíritu del legislador orientado hacia la interpretación de la cultura, como un derecho inalienable de todos los habitantes de nuestra Nación, y, de manera especial, de la población con mayor depresión económica.

Es claro que las visitas gratuitas que ordena la Ley en el Mes de la Patria, con tan altruistas fines, no logran los objetivos previstos en su integridad porque de acuerdo con el informe del Ministerio de Cultura, entre semana se dan las situaciones siguientes:



- a) El flujo de público se concentra en entidades educativas públicas y privadas de educación básica primaria, secundaria y educación superior;
- b) Abundan los grupos de tercera edad, exentos del pago de la boleta de entrada;
- c) Se produce un importante flujo de turistas nacionales e internacionales, en su mayoría con capacidad de pago, y
- d) Ingresan visitantes sin pagar en cumplimiento de acuerdos interinstitucionales.

Por otra parte, los ciudadanos de escasos recursos solo encuentran un período cada año para acceder gratuitamente a los diferentes museos, monumentos y centros culturales. Durante 11 meses del año ven restringida esta posibilidad y de igual manera nunca pueden disfrutar y acceder a los diferentes eventos especiales, exposiciones y demás actividades adicionales o extraordinarias que se llevan a cabo durante ese lapso de tiempo.

Paralelamente puede afirmarse que el periodo establecido como “Mes de la Patria”, entre el 15 de julio y el 15 de agosto de cada año, coincide con períodos vacacionales o con los primeros días de iniciación de actividades en la mayoría de los centros educativos del país, y por lo tanto no se facilita el desarrollo de programas de intercambios con dichos centros.

Por todas estas razones consideramos que es de gran utilidad modificar el parágrafo del artículo 9° de la Ley 580 de 2000, de manera que en adelante se ordene la entrada gratuita a los museos oficiales del país durante los últimos domingos de cada mes del año y se suprima la entrada gratuita a los mismos museos del 15 de julio al 15 de agosto de cada año.

Considerando las reflexiones antecedentes, me permito someter a vuestra ilustrada consideración la siguiente

#### **Proposición**

Dese primer debate sin modificaciones, al **Proyecto de ley número 09 de 2003 Cámara, 250 de 2004 Senado**, por la cual se modifica el parágrafo del artículo 9° de la Ley 580 del 15 de mayo de 2000.

Honorables Senadores,

*Ernesto Zuluaga Ramírez,*  
Senador de la República.

#### **TEXTO PROPUESTO PARA PRIMER DEBATE AL PROYECTO DE LEY NUMERO 09 DE 2003 CAMARA, 250 DE 2004 SENADO**

*por la cual se modifica el parágrafo del artículo 9° de la Ley 580 del 15 de mayo de 2000.*

El Congreso de Colombia

DECRETA:

Artículo 1°. El parágrafo del artículo 9° de la Ley 580 de 2000, quedará así:

Los Museos, Monumentos Nacionales y Centros Culturales, permitirán el ingreso gratuito a sus instalaciones el último domingo de cada mes, así como el 20 de julio y el 7 de agosto de cada año.

Artículo 2°. La presente ley rige a partir de la fecha de su publicación. De los honorables Senadores,

*Ernesto Zuluaga Ramírez,*  
Senador de la República.

\* \* \*

#### **PONENCIA PARA SEGUNDO DEBATE AL PROYECTO DE LEY NUMERO 214 DE 2004 SENADO**

*por la cual se modifica el artículo 9° de la Ley 397 de 1997 en materia de patrimonio cultural sumergido.*

Honorables Senadores:

Cumplimos con la responsabilidad que nos ha asignado la Presidencia del Senado de la República de conformidad con la Ley 5ª de 1992, con lo cual pasamos a rendir ponencia favorable para que se dé segundo debate en la Plenaria del Senado de la República al Proyecto de ley número 214 de 2004 Senado, *por la cual se modifica el artículo 9° de la*

*Ley 397 de 1997 en materia de patrimonio cultural sumergido*, y cuyo contenido fue aprobado ya en la Comisión Sexta de esta Corporación al término de la pasada legislatura.

Como ya se ha destacado en el trámite de esta iniciativa en la Comisión Sexta del Senado de la República y procede reiterarlo, el proyecto de ley sometido a trámite legislativo se dirige esencialmente a estructurar y hacer viables, dentro de los límites constitucionales claramente establecidos para este patrimonio, mecanismos contractuales y financieros que promuevan la asociación del Estado con los inversionistas privados y especialistas, a efectos de emprender proyectos y megaproyectos de exploración y rescate de naufragios suficientemente explorados e identificados, de modo que garantice los derechos culturales de la Nación colombiana y de la colectividad universal a gozar del conocimiento y contacto con ese patrimonio durante varios siglos sumergido en nuestros territorios marítimos, la apropiación del conocimiento científico y arqueológico por los expertos y, por supuesto, necesarios medios de recuperación y utilidad económica para los inversionistas privados y para el propio Estado dentro de un contexto real y universalmente identificado que favorece la explotación de las infraestructuras culturales y la promoción del turismo cultural.

Consideramos por eso que esta iniciativa gubernamental concilia de manera acertada el exacerbado debate entre protectores culturales y legítimos visionarios de negocios marinos.

En efecto, la recuperación de esta riqueza nacional, demanda una estructura consistente y viable que cree modos de remuneración y recuperación frente a los cuantiosos recursos económicos que deberán invertir el Estado y los contratistas particulares, mediante proyectos visionarios de intrincado nivel financiero, jurídico y administrativo y esquemas similares a los que se utilizan en las concesiones de infraestructura, pero impone también, como lo destacan los artículos 63 y 72 de la Constitución Política y los fallos de las altas Cortes, preservar el patrimonio arqueológico y cultural que pertenece a la Nación colombiana de cualquier pretensión de subasta o repartición a la usanza antigua.

Cada proyecto científico de esta naturaleza implica concertar diversidad de materias internacionales, jurídicas nacionales e internacionales, políticas y culturales. La delimitación de las áreas marinas sobre las que los Estados ejercen soberanía, los componentes y requerimientos técnicos en equipos y recursos humanos especializados, las proyecciones financieras de inversión y retorno económico, las condiciones espaciales y extensas áreas en las que pueden estar ubicados los naufragios que se deterioran, remueven y entierran con el paso del tiempo, los peligros reales de saqueo, los componentes arqueológicos son algunos de los elementos que deberán ser conciliados en los proyectos que en el futuro se adelanten.

Como se destacó en el debate llevado a cabo ya en la Comisión Sexta del Senado de la República, históricamente muchas fabulaciones se han creado respecto de la existencia de naufragios en los territorios marítimos colombianos, así como sobre su ubicación, contenidos y valor (diversos interesados afirman por ejemplo que los contenidos del Galeón San José podría alcanzar entre tres mil y una decena de miles de millones de dólares si adelantaran avalúos y subastas), sin que hasta hoy efectivamente existan comprobaciones empíricas.

Por el contrario el único legado que nos queda en la actualidad, tras diversas legislaciones parciales dictadas de tiempo atrás, cada una de ellas sobre preconceptos o estructuras de sus antecedentes (Decretos 12 de 1984, 2324 de 1984, Ley 26 de 1986, artículo 9° de la Ley 397 de 1997) es una multimillonaria demanda de una firma extranjera contra la Nación e infinidad de litigios administrativos sobre permisos y actos expedidos en el pasado con escaso control o finalidad consistente.

Según informes de la Unesco y de la Convención Internacional para la Protección del Patrimonio Cultural Subacuático, en el mundo podría haber cerca de un millón de naufragios de todas las épocas. En Colombia estos podrían llegar a mil.

A todos nos asiste por igual un ánimo de identificar, recuperar y dejar para el conocimiento de la colectividad nacional y universal todos o algunos de esos importantes acervos culturales e históricos, ubicados en el suelo o subsuelo marinos de aguas interiores, en el mar territorial, la plataforma continental o la zona económica exclusiva, delimitaciones

geográficas todas que hacen parte de conformidad con el artículo 101 de la Constitución Política, de los territorios dentro de los cuales el país ejerce jurisdicción, derechos de explotación y soberanía, también señalados en las Leyes 9ª de 1961, aprobatoria de la Convención sobre la Plataforma Continental, suscrita en Ginebra el 29 de abril de 1958, y 10 de 1978.

En este propósito común es claro que debemos garantizar una visión real que garantice negocios viables entre el Estado y los particulares, pero es a la vez incuestionable que no podrán repartirse los bienes rescatados que tengan carácter arqueológico y cultural. Insistir en esta última posibilidad como única manera de promover la asociación de los particulares resulta evidentemente inconstitucional.

Precisamente por ello la honorable Corte Constitucional mediante el Fallo C-474 de 2003 señaló la propiedad nacional del patrimonio cultural sumergido y reiteró su inalienabilidad, imprescriptibilidad e inembargabilidad en la forma prevista por los artículos 63 y 72 de la Constitución Política, por lo que destacó al referirse a la exequibilidad condicionada del actual artículo 9º de la Ley 397 de 1997, Ley General de Cultura que: “10. Conforme a lo anterior, un bien que integra el patrimonio arqueológico y cultural de la Nación, al ser inalienable, no puede ser negociado, ni vendido, ni donado, ni permutado. Por consiguiente, si la expresión acusada autorizara la transferencia de los particulares, a título de recompensa, de bienes que integran ese patrimonio, entonces sería inexecutable”.

El contenido de esta iniciativa es consistente con los señalados propósitos, así:

**Artículo 1º.** Se dirige a proporcionar suficiente claridad sobre el alcance del denominado patrimonio cultural sumergido. En el artículo 9º actual de la Ley 397 no es clara la relación entre el carácter histórico o arqueológico de los bienes sumergidos y el denominado en general “Patrimonio Cultural Sumergido”. Los efectos de uno u otro carácter (histórico, o arqueológico) son diferentes, a tiempo que no todo bien sumergido puede considerarse patrimonio cultural. Se señala esa relación y sus efectos, disponiéndose con claridad las zonas en las que se encuentra el patrimonio cultural sumergido y cuál es su contenido, entendiéndose que este se constituye exclusivamente por los bienes de cualquier naturaleza que tengan carácter de interés cultural o carácter arqueológico.

Se reitera que el Patrimonio Cultural Sumergido es inalienable, imprescriptible e inembargable y pertenece a la Nación y se puntualiza, que los hundimientos y naufragios que no hayan cumplido 100 años a partir de la ocurrencia del hecho, se regulan, no por esta ley, sino por las normas del Código de Comercio y Código Civil (art. 710 y concordantes) en cuanto a su salvamento, y por las demás normas nacionales e internacionales aplicables.

**Numeral 1.** Establece un marco preciso de definiciones, entendidas como el conjunto de actividades que pueden ser desarrolladas técnica y jurídicamente sobre el patrimonio cultural sumergido. Se trata de definiciones propias de esta ley (exploración, identificación, recuperación y explotación) dentro de las que por supuesto se proyectan las actividades usuales relativas al manejo del patrimonio arqueológico como, la prospección, exploración, excavación, planes especiales de protección y, en general el conjunto de actividades y técnicas arqueológicas que allí deben tenerse en cuenta.

Cualquiera de estas actividades podrá desarrollarse sólo mediante contrato con el Estado, con lo cual se elimina y se da claridad frente al difuso sistema de autorizaciones y permisos que existía en el pasado.

**Numeral 2.** Establece las modalidades bajo las cuales se efectuarán las declaratorias administrativas necesarias para determinar si los bienes sumergidos en los territorios marítimos ya indicados tienen carácter de interés cultural o arqueológico, y si en consecuencia constituyen patrimonio cultural sumergido, o si por el contrario carecen de uno u otro carácter y por ello son simplemente bienes náufragos no constitutivos de patrimonio y por lo tanto regidos por las disposiciones comerciales e internacionales sobre salvamentos.

Corresponde al Ministerio de Cultura declarar ese carácter de interés cultural o arqueológico o hacerlo negativamente en la forma ya prevista en la Ley 397 de 1997, declaratoria que puede realizarse en cualquier momento.

Sobre los elementos recuperados que el Ministerio de Cultura declare mediante acto motivado que no tienen carácter de interés cultural, o conceptúe técnicamente que no tienen carácter arqueológico, se podrá decidir en la forma que se señale en el respectivo contrato y de acuerdo con la valoración que podrá ser efectuada por peritos.

Los bienes del patrimonio arqueológico están definidos ya, por su parte, en el artículo 6º de la Ley 397 de 1997 y en diversos tratados internacionales aprobados por el país: *Ley 14 de 1936, Tratado sobre la protección de muebles de valor histórico; Ley 36 de 1936, Pacto Roerich para la protección de las Instituciones Artísticas y Científicas y Monumentos Históricos; Ley 45 de 1983, Convención para la Protección del Patrimonio Mundial, Cultural y Natural; Ley 63 de 1986, Convención sobre medidas para prohibir e impedir la importación, la exportación y la transferencia de propiedad ilícita de bienes culturales; Ley 16 de 1992, Convenio con Perú para la protección, conservación y recuperación de bienes arqueológicos, históricos y culturales; Ley 587 de 2000, Convenio con Ecuador para la recuperación y devolución de bienes culturales robados; Decisión 460 de 1999 de la Comunidad Andina, sobre la protección y recuperación de bienes culturales del patrimonio arqueológico, histórico, etnológico, paleontológico y artístico.*

**Numeral 3.** El artículo propuesto indica que los actos sobre este patrimonio requieren autorización previa mediante contrato, inclusive de concesión, de acuerdo con la Ley 80 de 1993 ó las normas que la sustituyan.

Dado que se pretende la realización de proyectos integrales de exploración unidos a la recuperación y explotación de estos bienes por particulares o por el Estado, se suprime la institución de la denuncia y lo atinente al porcentaje que correspondía al denunciante, pues bajo el esquema propuesto quien explore adquiere el derecho a explotar; y el valor de estos contratos, remunerados por el Estado o concesionados, será el que se derive de la estructuración técnica y financiera de cada proyecto.

La Corte Constitucional señaló precisiones incuestionables en el sentido de que en ningún caso el pago puede realizarse con los bienes materiales del patrimonio cultural sumergido. Por eso se establece como viable el pago retributivo de las actividades de exploración, identificación y rescate del patrimonio cultural sumergido, o en general de cualquier clase de actividad de investigación o intervención de bienes arqueológicos o culturales que se realicen por encargo del Estado y lo es también el hecho de que los particulares contratistas exploten el patrimonio cultural sumergido (infraestructuras culturales, derechos de concesión en la explotación de estas infraestructuras, derechos de televisión, derechos autorales de las investigaciones, disposición de bienes que o tienen contenido arqueológico o cultural, entre otras) sin que sea viable enajenar o afectar de cualquier modo los bienes que tengan valor arqueológico o cultural.

Se reserva en todo caso la potestad de que el Ministerio de Cultura suscriba convenios con entidades estatales, sin que estas puedan subcontratar, y se permite dar prioridad a los contratos con gobiernos o entidades gubernamentales que estén en capacidad de desarrollar tales actividades.

Adicionalmente, cuando los particulares acrediten que cuentan con capacidad técnica, económica y el suficiente conocimiento histórico para la realización de estas actividades pueden solicitar al Ministerio de Cultura la apertura del respectivo proceso contractual con el derecho a participar con el reconocimiento de un puntaje adicional.

En virtud de los aspectos técnicos y de defensa que están implícitos en esta clase de acciones, se prevé que la Dirección General Marítima, Dimar, hará parte del comité técnico del proceso contractual y participará en la supervisión de los contratos.

**Numeral 4.** Define los lineamientos contractuales básicos o mínimos, entre otros la necesidad de contar con cronogramas estrictos, la necesidad de contar con interventorías técnicas, legales y financieras apropiadas y otros pormenores ambientales allí previstos.

Facultativamente, la remuneración se podrá establecer atendiendo rangos preestablecidos en la ley, calculados sobre el valor bruto de las especies náufragos que no tengan carácter cultural o arqueológico y que por lo tanto no sean consideradas como patrimonio cultural sumergido.



Los porcentajes inicialmente propuestos por el Gobierno Nacional fueron ampliados en perspectiva de atraer personas especializadas en esta clase de actividades.

**Numeral 5.** Puntualiza que los métodos utilizados para la exploración, identificación, rescate o explotación del Patrimonio Cultural Sumergido acordes con los mandatos arqueológicos nacionales e internacionales.

**Numeral 6.** Establece un sistema sancionatorio frente a las personas que efectúen o pretendan efectuar actos en violación de la ley propuesta, alcanzándose un monto de multa hasta de 10.000 salarios mínimos legales mensuales vigentes, sin perjuicio de las acciones penales o de las competencias sancionatorias de otras entidades.

**Numeral 7.** Contempla la reorganización de la Comisión Asesora de Antigüedades Náufragas creada por el Decreto 29 de 1984.

**Artículo 2°.** Señala la vigencia de la ley y la característica que esta tiene de regular en forma integral el patrimonio cultural sumergido de manera que modifica en su totalidad el artículo 9 de la Ley 397 de 1997.

Por las anteriores consideraciones elevamos a vuestra ilustrada consideración la siguiente

#### Proposición

Dese segundo debate al Proyecto de ley número 214 de 2004 Senado, *por la cual se modifica el artículo 9° de la Ley 397 de 1997 en materia de patrimonio cultural sumergido*, sin modificaciones respecto del texto aprobado en la Comisión Sexta del Senado de la República.

Honorables Senadores, vuestros comisionados y representantes ponentes:

*María Isabel Mejía Marulanda, Germán Hernández, Vicente Blel Saad.*

#### TEXTO DEFINITIVO

#### AL PROYECTO DE LEY NUMERO 214 DE 2004 SENADO

**Aprobado en primer debate en la Comisión Sexta del Senado de la República, en las sesiones del 8 y 9 de junio de 2004, por la cual se modifica el artículo 9° de la Ley 397 de 1997 en materia de patrimonio cultural sumergido.**

El Congreso de Colombia

#### DECRETA:

Artículo 1°. Modifícase el artículo 9° de la Ley 397 de 1997, el cual quedará así:

“**Artículo 9°. Del Patrimonio Cultural Sumergido.** Constituyen Patrimonio Cultural Sumergido los elementos o conjuntos de elementos con carácter de interés cultural o arqueológico como las ciudades o cementerios de grupos humanos desaparecidos, restos humanos, las especies náufragas constituidas por las naves o artefactos navales y su dotación, y demás elementos yacentes dentro de estas, o diseminados en el fondo del mar, que se encuentren en el suelo o subsuelo marinos de las aguas interiores, el mar territorial, la plataforma continental o zona económica exclusiva, ríos o lagunas, cualquiera que sea su naturaleza o estado y la causa del hundimiento, naufragio o echazón. Los restos o partes de embarcaciones, dotaciones o elementos que se encuentren en circunstancias similares, también tienen el carácter de patrimonio cultural sumergido.

El Patrimonio Cultural Sumergido es inalienable, imprescriptible e inembargable y pertenece a la Nación.

Los hundimientos, naufragios o echazones que no hayan cumplido 100 años a partir de la ocurrencia del hecho, se regulan por las normas del Código de Comercio y Código Civil (art. 710 y concordantes) en cuanto a su salvamento, y por las demás normas nacionales e internacionales aplicables.

#### 1. Para los efectos previstos en esta ley, se entiende por:

1.1 *Exploración.* Toda acción que se desarrolle in situ para la búsqueda y localización de los elementos que se presumen Patrimonio Cultural Sumergido, sea cualquiera el método que se utilice para esto, bien con exploración personal, naves sumergibles o no, o cualquier otro sistema o recurso especializado o tecnológico.

1.2 *Identificación.* Toda acción material que se realice sobre los elementos que se presumen Patrimonio Cultural Sumergido y que tengan como finalidad identificar los elementos sumergidos, su origen histórico y su importancia cultural, siempre y cuando no se realice sobre ellos remoción, alteración o modificación de las condiciones físicas en que se hallen, siempre y cuando las operaciones se adelanten con el cuidado arqueológico necesario.

1.3 *Recuperación.* Toda acción material que se realice sobre el Patrimonio Cultural Sumergido, que tenga como finalidad el cambio en la ubicación de los elementos que lo constituyen, su remoción, o cualquier otra modificación de sus condiciones físicas o del contexto donde se hallen, encaminada a conservarlos y adecuarlos para su uso in situ, o con el propósito de extraerlos a la superficie.

1.4 *Explotación.* Actividades a través de las cuales los elementos del Patrimonio Cultural Sumergido recuperado generan ingresos económicos mediante la exhibición, divulgación al público, in situ o en infraestructuras culturales, como museos, museos marinos o cualquier clase de establecimiento cultural. La información recogida durante las etapas de exploración, identificación intervención y recuperación, incluidos los derechos de filmación, grabación y demás semejantes, podrá ser parte de la explotación económica y formar parte de la remuneración del contratista que realice estas actividades.

Cualquier actividad de exploración, identificación, recuperación o explotación sobre el Patrimonio Cultural Sumergido debe ser previamente autorizada mediante contrato en la forma prevista en esta ley.

#### 2. Sistema de declaratorias y conceptos respecto del Patrimonio Cultural Sumergido

Corresponde al Ministerio de Cultura declarar mediante acto motivado, el carácter de interés cultural, o conceptuar técnicamente sobre el carácter arqueológico de los elementos que se hallen en las circunstancias descritas en el inciso primero del artículo 9° de esta ley o conceptuar que aquellos no contienen uno u otro carácter, y por lo tanto no pertenecen al Patrimonio Cultural Sumergido. Esta declaratoria o concepto podrá realizarse en cualquier momento anterior a la exploración o inclusive con posterioridad a la recuperación de los elementos.

Hasta tanto se emita cualquiera de las declaratorias o conceptos previstos en el inciso anterior, los cuales podrán ser generales o específicos respecto de elementos determinados o conjuntos de estos, los elementos que se encuentren en las condiciones señaladas en el primer inciso del artículo 9° se presumen Patrimonio Cultural Sumergido. En consecuencia no se podrá realizar sobre los mismos ninguna exploración, identificación, recuperación o explotación, sin que medie contrato en la forma prevista en esta ley.

Sobre los elementos recuperados que el Ministerio de Cultura declare mediante acto motivado que no tienen carácter de interés cultural, o conceptúe técnicamente que no tienen carácter arqueológico, se podrá decidir su empleo o destino en la forma como se señale en el respectivo contrato y de acuerdo con la valoración correspondiente que deberá ser efectuada por peritos a solicitud del Ministerio de Cultura.

3. **Contratos para actividades sobre patrimonio cultural sumergido.** Toda acto de exploración, identificación, recuperación, o explotación del Patrimonio Cultural Sumergido por parte de cualquier persona natural o jurídica, nacional o extranjera, requiere autorización previa mediante contrato, inclusive de concesión, de acuerdo con la Ley 80 de 1993 ó las normas que la sustituyan o modifiquen. **En todo caso,** el Ministerio de Cultura podrá suscribir convenios **interadministrativos** con entidades estatales, dirigidos al desarrollo de actividades relacionadas con el Patrimonio Cultural Sumergido. **La entidad vinculada mediante convenio interadministrativo no podrá subcontratar la ejecución de las actividades.**

Adicionalmente, cuando los particulares acrediten que cuentan con capacidad técnica, económica y el suficiente conocimiento histórico para la recuperación de elementos del Patrimonio Cultural Sumergido y manifiesten su interés de realizar las actividades para tal fin, podrán solicitar al Ministerio de Cultura la apertura del respectivo proceso de contratación y tendrán derecho a participar con el reconocimiento de un puntaje adicional, siempre y cuando la autoridad pública considere pertinente iniciar el proceso de contratación.

En la contratación de actividades relacionadas con el Patrimonio Cultural Sumergido se podrá preferir la contratación que se realice con otros gobiernos o entidades gubernamentales que estén en capacidad de desarrollar tales actividades.

Los contratos a que hace referencia este artículo se celebrarán a nombre de la Nación por el Ministerio de Cultura. La Dirección General Marítima, Dimar, hará parte del comité técnico del proceso contractual y participará en la supervisión de los contratos.

Las personas o entidades que pretendan celebrar contratos o convenios con el Ministerio de Cultura relacionadas con el patrimonio cultural sumergido deberán cumplir las disposiciones vigentes en relación con el desarrollo de actividades marítimas en aguas jurisdiccionales colombianas.

Para efectos de la celebración de contratos o convenios, el Gobierno delimitará las áreas sobre las que pueden realizarse procesos de contratación. Todos los datos sobre coordenadas y en general sobre la ubicación material de los elementos del Patrimonio Cultural Sumergido tendrá carácter reservado. Esta disposición es extensiva a la información que sobre la materia reposa actualmente en las entidades competentes.

Ninguna denuncia de patrimonio cultural sumergido realizada con anterioridad a la vigencia de esta ley conferirá derecho alguno para realizar actividades de exploración, identificación, recuperación o explotación.

**4. Lineamientos contractuales.** Los contratos relacionados con el Patrimonio Cultural Sumergido deben seguir los siguientes lineamientos mínimos, **sin perjuicio de los que se pacten en el respectivo contrato:**

4.1 Deberán contener un cronograma y **plazo** de actividades mínimas a realizar por el contratista y la condición de terminación **por parte del Ministerio de Cultura**, si estos no se cumplen.

4.2 Se deberá incluir **los riesgos que asume el contratista**, la posible remuneración o compensación del contratista por su labor, **el monto de los costos que se reconocerán**, teniendo en cuenta entre otros aspectos, la dificultad técnica, las condiciones océano-atmosféricas del área objeto de contratación, las técnicas a utilizar, los equipos tecnológicos con que se ejecutaría, la transferencia de tecnología y la importancia cultural y arqueológica del Patrimonio Cultural Sumergido. **Del mismo modo deberá contemplarse el sistema de interventoría, seguimiento y control que se utilizará en los aspectos legales, financieros, arqueológicos, técnicos y demás que se estime necesario.**

4.3 **Deberán atenderse todos los requerimientos en materia de licencias y planes de manejo ambiental y contar con las autorizaciones de la entidad competente en el orden territorial o nacional, según el caso.**

4.4 La remuneración se podrá establecer atendiendo los siguientes rangos, calculados sobre el valor bruto de las especies náufragas que no tengan carácter cultural o arqueológico:

4.4.1 Entre 0 y 350.000 salarios mínimos legales mensuales, el **40%** del valor bruto de las especies náufragas rescatadas, que no tengan carácter cultural o arqueológico.

4.4.2 Entre 350.001 y 710.000 salarios mínimos legales mensuales, el **25%** del valor bruto de las especies náufragas rescatadas, que no tengan carácter cultural o arqueológico.

4.4.3 Entre 710.001 y 3.550.000 salarios mínimos legales mensuales, el **20%** del valor bruto de las especies náufragas rescatadas, que no tengan carácter cultural o arqueológico.

4.4.4 Más de 3.550.001 salarios mínimos legales mensuales, el **15%** del valor bruto de las especies náufragas rescatadas, que no tengan carácter cultural o arqueológico.

**5. Métodos utilizables sobre el patrimonio cultural sumergido.** Los métodos utilizados para la exploración, identificación, rescate o explotación y remoción del Patrimonio Cultural Sumergido deben evitar su destrucción, **y contar con la supervisión de arqueólogos y técnicos especializados en la materia**, con el fin de preservar la información cultural del mismo y causar el menor deterioro posible dentro de técnicas arqueológicas. Salvo lo señalado en la presente ley, la información producida durante cualquiera de estas actividades será propiedad de la Nación.

6. Cualquier persona natural o jurídica nacional o extranjera que efectúe o pretenda efectuar actos de exploración, identificación, recuperación o explotación en violación de estas normas, sin perjuicio de las acciones penales relacionadas con la apropiación o daño de bienes públicos o de las sanciones que imponga la Dirección General Marítima, Dimar, en lo relacionado con el desarrollo de las actividades bajo su control, será sancionada por el Ministerio de Cultura, mediante resolución motivada con multas hasta de diez mil (10.000) salarios mínimos legales mensuales. Tales personas naturales o jurídicas, sus representantes legales y directores quedarán impedidos para contratar cualquier exploración, identificación, recuperación o explotación de que trata esta ley.

7. El Gobierno Nacional establecerá la composición y funciones de la Comisión Asesora de Antigüedades Náufragas creada por el Decreto 29 de 1984.

Artículo 2°. *Vigencia y derogatorias.* La presente ley rige a partir de la fecha de su promulgación, regula de manera integral el manejo del Patrimonio Cultural Sumergido y modifica el artículo 9° de la Ley 397 de 1997.

*Germán Hernández Aguilera, Vicente Blél Saad,*  
honorables Senadores de la República.

CONTENIDO

|                                                                                                                                                                                                                                                 |       |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------|
| Gaceta número 559-Miércoles 22 de septiembre de 2004                                                                                                                                                                                            |       |
| SENADO DE LA REPÚBLICA                                                                                                                                                                                                                          |       |
|                                                                                                                                                                                                                                                 | Págs. |
| LEYES SANCIONADAS                                                                                                                                                                                                                               |       |
| Ley 907 de 2004, por medio de la cual se declara Patrimonio Cultural de la Nación el Festival Latinoamericano de Teatro, se autorizan apropiaciones presupuestales y se dictan otras disposiciones. ....                                        | 1     |
| PROYECTOS DE LEY                                                                                                                                                                                                                                |       |
| Proyecto de ley número 132 de 2004 Senado, por la cual se define y democratiza el subsistema de transporte terrestre masivo urbano de pasajeros y se dictan otras disposiciones. ....                                                           | 1     |
| PONENCIAS                                                                                                                                                                                                                                       |       |
| Ponencia para primer debate al Proyecto de ley número 88 de 2004 Senado, por medio de la cual se aprueba el Estatuto Migratorio Permanente, entre Colombia y Ecuador, firmado en Bogotá, el veinticuatro (24) de agosto de dos mil (2000). .... | 6     |
| Ponencia para primer debate y Pliego de modificaciones al Proyecto de ley número 107 de 2004 Senado, por la cual se modifica la Ley 232 de 1995 y se dictan normas para el funcionamiento de los establecimientos de comercio. ....             | 7     |
| Ponencia para primer debate y Texto propuesto al Proyecto de ley número 09 de 2003 Cámara, 250 de 2004 Senado, por la cual se modifica el parágrafo del artículo 9° de la Ley 580 del 15 de mayo de 2000. ....                                  | 8     |
| Ponencia para segundo debate y Texto definitivo al Proyecto de ley número 214 de 2004 Senado, por la cual se modifica el artículo 9° de la Ley 397 de 1997 en materia de patrimonio cultural sumergido. ...                                     | 9     |