



GACETA DEL CONGRESO

SENADO Y CAMARA

(Artículo 36, Ley 5a. de 1992)

IMPRENTA NACIONAL DE COLOMBIA

www.imprenta.gov.co

ISSN 0123 - 9066

AÑO XV - Nº 80

Bogotá, D. C., viernes 21 de abril de 2006

EDICION DE 20 PAGINAS

DIRECTORES:

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

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

RAMA LEGISLATIVA DEL PODER PUBLICO

SENADO DE LA REPUBLICA

PROYECTOS DE LEY

PROYECTO DE LEY NUMERO 261 DE 2006 SENADO

por la cual se modifica la Ley 51 de 1983.

El Congreso de la República de Colombia

DECRETA:

Artículo 1°. Todos los trabajadores, tanto del sector público como del sector privado, tienen derecho al descanso remunerado en los siguientes días de fiesta de carácter civil o religioso: 1° de enero, 1° de mayo, 20 de julio, 7 de agosto, 12 de octubre, 11 de noviembre, 8 de diciembre y 25 de diciembre; además de los días Jueves y Viernes Santos.

Artículo 2°. La remuneración correspondiente al descanso en los días festivos se liquidará como para el descanso dominical, pero sin que haya lugar a descuento alguno por falta al trabajo.

Artículo 3°. La presente ley rige a partir de su promulgación y deroga todas las leyes que le sean contrarias.

Del honorable Congresista,

José Eduardo Hernández Hernández,
Senador de la República.

EXPOSICION DE MOTIVOS

La Constitución derogada establecía que Dios era la fuente Suprema de toda autoridad y que la religión Católica, Apostólica y Romana era la de la Nación. Tales Referencias fueron eliminadas por el preámbulo de la Constitución de 1991; en este; los delegatarios invocan la protección de Dios pero no le confieren ningún atributo como fuente de autoridad o de dignidad, ni establecen ninguna referencia a una religión específica. Por ello la referencia que se mantuvo no establece la prevalecía de ningún credo religioso, ni siquiera de tipo monoteísta; se trata entonces de la invocación a un Dios compatible con la pluralidad de creencias religiosas. Por ello, al invocar la protección de Dios, los constituyentes no consagraron un Estado confesional, sino que simplemente quisieron expresar que las creencias religiosas constituían un valor constitucional protegido.

Pluralismo Religioso dentro del Estado Laico

La Constitución de 1991 establece el carácter pluralista del Estado Social de Derecho colombiano, del cual el pluralismo religioso es uno de los componentes más importantes. Igualmente, la Carta excluye cual-

quier forma de confesionalismo y consagra la plena libertad religiosa y el tratamiento igualitario de todas las confesiones religiosas, puesto que la invocación a la protección de Dios, que se hace en el preámbulo, tiene un carácter general y no referido a una iglesia en particular. Esto implica entonces que en el ordenamiento constitucional colombiano, hay una separación entre el Estado y las iglesias porque el Estado es laico; en efecto, esa estricta neutralidad del Estado en materia religiosa es la única forma de que los poderes públicos aseguren el pluralismo y la coexistencia igualitaria y la autonomía de las distintas confesiones religiosas.

Un Estado que se define como ontológicamente pluralista en materia religiosa y que además reconoce la igualdad entre todas las religiones no puede al mismo tiempo consagrar una religión oficial o establecer la preeminencia jurídica de ciertos credos religiosos. Es por consiguiente un Estado laico. Admitir otra interpretación sería incurrir en una contradicción lógica. Por ello no era necesario que hubiese norma expresa sobre la laicidad del Estado. El país no puede ser consagrado, de manera oficial, a una determinada religión, incluso si esta es la mayoritaria del pueblo, por cuanto los preceptos constitucionales confieren a las congregaciones religiosas la garantía de que su fe tiene igual valor ante el Estado, sin importar sus orígenes, tradiciones y contenido. Las definiciones constitucionales sobre la estructura del Estado, y en este caso particular, sobre la laicidad del Estado y la igualdad entre las confesiones religiosas, no pueden ser alteradas por los poderes constituidos, sino por el propio constituyente. Pero ello no significa que estos poderes no puedan tomar decisiones, con base en el predominio de las mayorías, en otros campos, puesto que ello es inherente a la dinámica democrática.

El Estado no es persona religiosa, no tiene fe, es laico por razones de orden lógico-jurídicas y políticas.

En estas condiciones la violación de la libertad e igualdad religiosa lesiona el artículo 188 Superior; adicionalmente no puede desconocerse el principio de imparcialidad de la función administrativa consagrado en el artículo 209 Constitucional, que establece para el Estado la obligación de proteger y reconocer la diversidad étnica y cultural".

También, en cuanto a las relaciones del Estado con la religión, el Constituyente de 1991, produjo transformaciones notables en el Ordenamiento Jurídico constitucional del país. La adopción del principio de igualdad de todas las confesiones religiosas o iglesias ante la ley.

Así la Asamblea Constituyente aprobó la fórmula del artículo 19 que estableció la igualdad entre las religiones, excluyendo entonces la preeminencia de cualquier confesión religiosa sobre las otras. Así, en el respectivo informe-ponencia, el Constituyente Diego Uribe Vargas dijo:

“Dentro del nuevo ordenamiento constitucional, la consagración de la libertad de conciencia representa uno de los aspectos fundamentales. Ello se complementa con el derecho de cada persona de profesar libremente su religión en forma individual o colectiva. Las palabras “todas las confesiones religiosas e iglesias son igualmente libres ante la ley”, expresan la diferencia fundamental con el texto de la Constitución vigente, en el cual se hace referencia a la moral cristiana y a la restricción que de ella se derive. El haber desaparecido del preámbulo de la Carta, que fuera aprobado en el plebiscito de 1957, el carácter oficial de la religión católica, da paso a la plena igualdad entre religiones e iglesias. Lo cual se traduce en la libertad de cultos”.

Por consiguiente, el carácter más extendido de una determinada religión no implica que esta pueda recibir un tratamiento privilegiado de parte del Estado, por cuanto la Constitución de 1991 ha conferido igual valor jurídico a todas las confesiones religiosas, independientemente de la cantidad de creyentes que esta tenga. Se trata de una igualdad de derecho, o igualdad por nivelación o equiparación, con el fin de preservar el pluralismo y proteger a las minorías religiosas.

Con estas determinaciones el Estado colombiano pasó de ser un Estado confesional, a ser un Estado laico. En cuanto al asunto que hoy tratamos, esto significa que tanto el Jefe del Estado como los congresistas, deben asumir una actitud de imparcialidad ante las distintas confesiones e iglesias y que todas las personas gozarán de los mismos derechos, libertades y oportunidades, sin que contra ellas pueda producirse ninguna discriminación, por razones de religión, entre otras razones. Titulares del derecho a la igualdad religiosa, son pues todas las personas. Esto significa que cada una de ellas, y cada iglesia a la cual pertenezcan, cuentan con la garantía constitucional consistente en que su respectiva fe, es tan valiosa para el Estado, como la de las demás personas y confesiones, como antes se anotó.

Por su parte la CORTE CONSTITUCIONAL, cuando al referirse al derecho a la libertad de cultos, señaló:

“El debate (en la Asamblea Constituyente) sobre este derecho giró en torno a la igualdad de religiones e iglesias ante la ley, ya que un sector buscó proteger constitucionalmente a la Iglesia Católica, mientras que otros consideraron que debía establecerse la igualdad religiosa...”

El Constituyente de 1991 optó por garantizar la igualdad entre las diferentes religiones e iglesias y liberalizar la libertad de cultos, sin consagrar límites constitucionales expresos a su ejercicio...

La laicidad del Estado se desprende entonces del conjunto de valores, principios y derechos contenidos en la Constitución. En efecto, un Estado que se define como ontológicamente pluralista en materia religiosa y que además reconoce la igualdad entre todas las religiones (C. P. arts. 1º y 19) no puede al mismo tiempo consagrar una religión oficial o establecer la preeminencia jurídica de ciertos credos religiosos. Es por consiguiente un Estado laico. Admitir otra interpretación sería incurrir en una contradicción lógica. Por ello no era necesario que hubiese norma expresa sobre la laicidad del Estado ya que, como lo señaló el Constituyente Horacio Serpa Uribe, la referencia de que ninguna confesión tendría el carácter de estatal hubiese sido necesaria con el preámbulo de la Constitución de 1886 que contenía el reconocimiento de la religión católica, pero “si eso va a ser eliminado y no hay cláusulas en la Carta que otorguen privilegios a la religión católica podría suprimirse esa referencia”.

Un aspecto abandonado: La productividad

Analizar la presente ley, nos exige determinar algunas precisiones contemporáneas al concepto de productividad, concepto que se ve amenazado y deslegitimado con el calendario colombiano, pues mientras se precisa la necesidad de garantizar el pluralismo religioso y el sentido de representatividad religiosa en torno al patrimonio histórico y cultural

que ha ejercido la religión católica en Colombia y demás países latinoamericanos; se está dejando de lado la revisión concienzuda y pertinente del peso económico que conlleva el descanso por 17 días, sin incluir el descanso que por ley se han ganado los trabajadores colombianos.

Con este proyecto de ley no se pretende castigar a millones de colombianos, lo que se pretende es dotar a la economía nacional de una medida racional y proporcional a la media latinoamericana y hasta mundial, donde se supere en muchas formas nuestra economía primaria y tal vez artesanal.

Para analizar este concepto valdría la pena determinar ¿qué es la productividad?: Existen diferentes definiciones en torno a este concepto ya que se ha transformado con el tiempo; sin embargo, en términos generales, la productividad es un indicador que refleja qué tan bien se están usando los recursos de una economía en la producción de bienes y servicios. Así pues, una definición común de la productividad es la que la refiere como una relación entre recursos utilizados y productos obtenidos y denota la eficiencia con la cual los recursos –humanos, capital, conocimientos, energía, etc.– son usados para producir bienes y servicios en el mercado.

En períodos pasados se pensaba que la productividad dependía de los factores trabajo y capital, sin embargo, actualmente se sabe que existe un gran número de factores que afectan su comportamiento. Entre ellos se destacan las inversiones, la razón capital/trabajo, la investigación y desarrollo científico tecnológico, la utilización de la capacidad instalada, las leyes y normas gubernamentales, las características de la maquinaria y equipo, los costos de los energéticos, la calidad de los recursos humanos, los sindicatos, etc. Cabe señalar que –en términos generales– existen dos formas de medición de la productividad: Por un lado están las mediciones parciales que relacionan la producción con un insumo (trabajo, o capital); y por el otro, están las mediciones multifactoriales que relacionan la producción con un índice ponderado de los diferentes insumos utilizados.

La importancia que ha adquirido el concepto de productividad en el contexto actual, se debe a la necesidad que tienen los países de utilizar lo más eficiente y racional posible de los recursos productivos, además de la relación que guarda con el bienestar de la población, en particular sobre los niveles de ingreso real y empleo.

En tales circunstancias, las causas que explican el incremento de la productividad, están: Por un lado, las que se refieren a los cambios en los recursos como horas trabajadas, composición por edades y sexo, nivel de educación, salud, nivel de esfuerzo debido a la duración de la jornada laboral, etc., y por otra parte, las modificaciones que introducen los cambios en la tecnología y en la función de producción, como: Las mejoras en la asignación de los recursos, economías de escala, investigación y desarrollo, etc.”.

Es a partir de estas hipótesis y teorías económicas que reafirmamos la importancia que tiene la continuidad laboral en el pleno desarrollo de la capacidad instalada tanto en maquinaria como en personal, en muchas empresas que piden a mejorar en la competitividad ad portas de la firma de un Tratado de Libre Comercio, que nos exige más conexión y dinamismo de la economía nacional para la lucha de libre mercado que garantizará la equiparidad entre la oferta y la demanda.

Este planteamiento se sustenta en el artículo 6º del Pacto Internacional de Derechos Económicos, Sociales y Culturales, de Naciones Unidas, donde se establece como obligación del Estado de adoptar las pertinentes medidas normativas (legislativas, administrativas y judiciales), económicas y psicológicas para garantizar plenamente el derecho al trabajo.

Desde esta perspectiva la legislación actual en Colombia lesiona el libre desarrollo de la capacidad productiva del país en tanto limita el desempeño productivo de miles de empresas en todo el territorio nacional, y en todas las ramas de producción.

Festivos en América

Determinar a Colombia como el país de los puentes festivos no es un despropósito, sino una reafirmación de la exageración en la determinación

de festivos, que convierten los traslados de celebraciones religiosas en fechas para descansar, sin que se acerque al fin último de ellas, como es la expresión de la religiosidad de un pueblo.

Si bien en Colombia, como en el mundo católico, estas fiestas responden a una necesidad profunda de los pueblos por expresar la devoción religiosa, en la actualidad se desconoce o se desvirtúa el sentido último que concede el respeto a la celebración, y veo con preocupación la percepción de influencia de la institucionalidad religiosa en la determinación de la cultura, legislación y orden social colombiano.

Por otro lado, cuando hablamos de la media latinoamericana, observamos cómo la mayoría de los países de América con quienes compartimos la cultura religiosa heredada de la hispanidad, no exceden su potestad de garantizar la idiosincrasia religiosa del pueblo colombiano.

Bajo este planteamiento observamos como países hermanos y de identidad cultural y social muy estrecha, como: Bolivia, con 8 festividades; Panamá, con 10 festividades; Venezuela, con 10 festividades, Perú, con 10 festividades; y Ecuador, con 13 festividades; es decir, que guardan una medida proporcional entre las creencias religiosas y la conveniencia social y económica de establecer festivos que sean sentidos y percibidos de manera esencial para la gran mayoría de la población que profesa la fe católica.

Por último, hay que determinar que el presente proyecto de ley no pretende desconocer la institucionalidad de la religión católica en Colombia, ni prohibir la conmemoración de las fiestas religiosas a los fieles; porque en últimas, como bien lo expresaba el padre Marco Antonio Montero, perteneciente a la Conferencia Episcopal, “el traslado a los días lunes no es el reemplazo de la celebración litúrgica”.

Por los siguientes motivos presentamos a consideración de los respetados Congresistas el anterior proyecto de ley.

Del honorable Congresista,

José Eduardo Hernández Hernández,
Senador de la República.

PROYECTO DE LEY NUMERO 261 DE 2006 SENADO

por la cual se modifica la Ley 51 de 1983.

Iniciativa, contenido y objetivo principal del proyecto

La iniciativa legislativa es presentada en el seno del Senado de la República, con el fin de modificar la Ley 51 de 1983, conocida como la Ley Emiliani, con el fin de eliminar los festivos católicos del calendario nacional y de la legislación colombiana, con respecto al traslado de las celebraciones religiosas o los días lunes, considerados como festivos.

Conscientes de la enorme importancia en la productividad en el país, consideramos que los días festivos en la actualidad no reflejan el grado de creencia, claridad católica y el objetivo eclesial, para los cuales la Santa Sede los evocó para la celebración religiosa. Por otro lado, su único cometido es favorecer a pequeños sectores económicos como el hotelero, quienes ven en la norma una oportunidad para aumentar sus ingresos; sin embargo, la norma tiene en la otra cara a la inmensa cantidad de empresarios, comerciantes y la gran cantidad de personas dedicadas a la venta directa o sector informal, que precisan en la medida una razón más de descanso, sin un lucro existente.

Afirmamos que el descanso no puede ser una manifestación fehaciente de celebración litúrgica, pues la mayoría de los trabajadores católicos colombianos desconocen el sentido religioso que posee la fiesta católica, que da lugar al lunes festivo.

Aceptamos los señalamientos que al defender la Ley Emiliani, analizan que los lunes festivos católicos no significan la obligación para ningún colombiano de practicar esas confesiones de la fe, o de no practicarlas; pero en un sentido incluyente y participativo, por qué no privilegiar las fiestas sagradas de las demás comunidades religiosas.

Es así que desde una visión global y heterogénea abandonamos la

idea de permitir la improductividad en el territorio colombiano, en tiempos donde el mundo globalizado exige la competitividad, que se ve interrumpida con un sinnúmero de festivos que arbitrariamente han logrado institucionalizar y legalizar; además la situación económica actual exige un mayor aprovechamiento del tiempo económicamente activo, para beneficiar a un sinnúmero de personas dedicadas al comercio y la industria en general.

El proyecto de ley se compone de tres (3) artículos, incluyendo el de vigencias.

Aspectos jurídicos del proyecto de ley (Legalidad)

Dentro del preámbulo de la nueva Carta Constitucional de 1991, se abandona las pretensiones de su predecesora, en tanto que se establece al Estado colombiano como Laico y Pluralista Religioso; a diferencia de la Constitución de 1886 la cual pone al Estado en manos del Sagrado Corazón de Jesús; sin embargo, invoca la protección de Dios para asegurar las cualidades y principios rectores de la sociedad colombiana.

A su vez la Carta Constitucional en su artículo 18, <garantiza> la libertad de conciencia. Nadie será molestado por razón de sus convicciones o creencias ni compelido a revelarlas ni obligado a actuar contra su conciencia.

Artículo 19. Se garantiza la libertad de cultos. Toda persona tiene derecho a profesar libremente su religión y a difundirla en forma individual o colectiva.

Todas las confesiones religiosas e iglesias son igualmente libres ante la ley.

Artículo 37. Toda parte del pueblo puede reunirse y manifestarse pública y pacíficamente. Sólo la ley podrá establecer de manera expresa los casos en los cuales se podrá limitar el ejercicio de este derecho.

Por su parte describe dentro del capítulo que habla de la función administrativa:

Artículo 209. La función administrativa está al servicio de los intereses generales y se desarrolla con fundamento en los principios de igualdad, moralidad, eficacia, economía, celeridad, imparcialidad y publicidad, mediante la descentralización, la delegación y la desconcentración de funciones.

Las autoridades administrativas deben coordinar sus actuaciones para el adecuado cumplimiento de los fines del Estado. La administración pública, en todos sus órdenes, tendrá un control interno que se ejercerá en los términos que señale la ley.

Por otro lado, dentro del Código Sustantivo del Trabajo, y su modificación expresa en la Ley 51 de 1983, por la cual se traslada el descanso remunerado de algunos días festivos dice:

Artículo 1°. Todos los trabajadores, tanto del sector público como del sector privado, tienen derecho al descanso remunerado en los siguientes días de fiesta de carácter civil o religioso: 1° de enero, 19 de marzo, 1° de mayo, 29 de junio, 20 de julio, 7 de agosto, 15 de agosto, 12 de octubre, 1° de noviembre, 11 de noviembre, 8 de diciembre, y 25 de diciembre; además de los días Jueves y Viernes Santos, Ascensión de Señor, Corpus Cristi y Sagrado Corazón de Jesús.

2°. Pero el descanso remunerado del 6 de enero, 19 de marzo, 29 de junio, 15 de agosto, 12 de octubre, 1° de noviembre, 11 de noviembre, Ascensión del Señor, Corpus Christi y Sagrado Corazón de Jesús cuando no caigan en día lunes se trasladarán al lunes siguiente a dicho día.

3°. Las prestaciones y derechos que para el trabajador origina el trabajo en los días festivos, se reconocerán en relación al día de descanso remunerado establecido en el inciso anterior.

Artículo 2°. La remuneración correspondiente al descanso en los días festivos se liquidará como para el descanso dominical, pero sin que haya lugar a descuento alguno por falta al trabajo (...).

Así mismo, con la modificación de la Ley 51 de 1983 (Ley Emiliani), se modifica la Ley 37 de 1905, con respecto al Concordato celebrado con

la Santa Sede y la autorización al Poder Ejecutivo; la Ley 35 de 1939, por la cual se establece el descanso remunerado de los trabajadores en algunos días de fiesta; y la Ley 6ª de 1945, por la cual se dictan algunas disposiciones sobre convenciones de trabajo, asociaciones profesionales, conflictos colectivos y jurisdicción especial del trabajo.

SENADO DE LA REPUBLICA

SECRETARIA

Tramitación de Leyes

Bogotá, D. C., 19 de abril de 2006

Señor Presidente:

Con el fin de que se proceda a repartir el Proyecto de ley número 261 de 2006 Senado, por la cual se modifica la Ley 51 de 1983, 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 Séptima 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., 19 de abril de 2006

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

Cumplase.

La Presidenta del honorable Senado de la República,

Claudia Blum de Barberi.

El Secretario General del honorable Senado de la República,

Emilio Otero Dajud.

PONENCIAS

PONENCIA PARA PRIMER DEBATE AL PROYECTO DE LEY NUMERO 192 DE 2005 SENADO

por la cual se autoriza al Banco de la República para reestructurar y condonar parcialmente una deuda del Banco Central de Honduras.

Bogotá, D. C.,

Doctor

JUAN MANUEL LOPEZ CABRALES

Presidente

Comisión Tercera Constitucional Permanente

Honorable Senado de la República

E. S. D.

Referencia: Ponencia para primer debate del Proyecto de ley número 192 de 2005 Senado, por la cual se autoriza al Banco de la República para reestructurar y condonar parcialmente una deuda del Banco Central de Honduras.

Honorable Presidente:

En cumplimiento de la honrosa designación que la Mesa Directiva de la Comisión Tercera del honorable Senado de la República me hiciera, previo estudio y evaluación del proyecto presentado por el Gobierno Nacional, me permito rendir ponencia para primer debate al proyecto de la referencia, el cual fue presentado por el Gobierno Nacional a consideración del Congreso de la República.

Propósito del proyecto

El proyecto de ley presentado por el Gobierno Nacional busca obtener la autorización del honorable Congreso de la República para facilitar una operación financiera que permita una reducción en el monto de la deuda que tiene el Banco Central de Honduras con el Banco de la República, dentro del marco de la Iniciativa para los Países Pobres Altamente Endeudados (HIPC por sus siglas en inglés) acordada en 1996 por la comunidad internacional, incluida la Asamblea de Gobernadores del Banco Mundial y el Fondo Monetario Internacional, teniendo en cuenta los antecedentes que a continuación se exponen.

1. La deuda del Banco Central de Honduras

La deuda del Banco Central de Honduras con el Banco de la República tuvo su origen en un Convenio de Compensación y de Crédito Recíproco celebrado el 16 de junio de 1977 entre los bancos centrales miembros de la Cámara de Compensación Centroamericana (Nicaragua, Honduras, Guatemala, El Salvador y Costa Rica) y el Banco de la República.

El mencionado convenio tenía por objeto establecer un mecanismo de compensación y crédito recíproco entre los bancos centrales miembros de dicha cámara de compensación y el Banco de la República, mediante el cual se otorgaban líneas de financiamiento recíprocas para facilitar el pago de los saldos que resultaran a cargo de cualquiera de los bancos centrales por la realización de operaciones de comercio exterior entre personas jurídicas o naturales de los mismos países. Para tal efecto se estableció un período de compensación o cruce de cuentas semestral, a realizarse en junio y diciembre de cada año, en el que cada banco participante debía pagar los saldos a su cargo resultantes de la compensación.

El Banco Central de Honduras no atendió oportunamente el pago de la compensación celebrada en junio de 1988, la cual canceló en enero de 1989. Posteriormente tuvo dificultades en la atención oportuna del saldo de la compensación de diciembre de 1988 y solicitó al Banco de la República la aprobación de un plan de financiamiento para cancelar el saldo pendiente, que ascendía a US\$4 millones, el cual se redujo en US\$1 millón como consecuencia de un abono efectuado en 1989. Para el pago del saldo restante (US\$3 millones), la Junta Directiva del Banco de la República concedió un plazo de tres meses (hasta mayo de 1989) con el cobro de una tasa de interés de Prime más dos (2) puntos. Así mismo, la Junta Directiva del Banco de la República determinó que el incumplimiento en uno de los tres pagos mensuales o de cualquier compensación extraordinaria que se presentara en dicho período conduciría a denunciar el convenio.

El 28 de abril de 1989 el Banco de la República solicitó al Banco Central de Honduras el pago de una compensación extraordinaria de US\$590.475,64, el cual no fue atendido. En la misma fecha tampoco había sido cancelada la segunda cuota del saldo pendiente, que venció en abril de ese mismo año. Estas circunstancias condujeron a que el 10 de mayo de 1989 el Banco de la República informara al Banco Central de Honduras la terminación del Convenio de Compensación y de Crédito Recíproco.

A 31 de octubre de 1993 en los estados financieros del Banco de la República se registraba en la cuenta Compensaciones Pendientes de Pago la suma de US\$15.4 millones por concepto de operaciones de comercio, y en la Cuenta de Orden US\$6.3 millones por intereses causados, para un valor total de US\$21.7 millones.

Alegando una situación económica crítica del Estado hondureño y dada su estrategia de renegociar la deuda vigente con todos sus acreedores organismos financieros internacionales y otros estados, el Banco Central de Honduras solicitó al Banco de la República estudiar alternativas de renegociación de la deuda. Dada la anterior circunstancia, así como la incapacidad de dicha entidad para cancelar la totalidad de la misma

en la medida en que se agotaron los trámites tendientes al cobro directo sin resultado favorable, el Banco de la República estudió distintas alternativas con el propósito de recuperar la totalidad de lo adeudado por capital e intereses.

Es así como el 29 de diciembre de 1995 se suscribió entre el Banco Central de Honduras y el Banco de la República un “Convenio de Reconocimiento y Reestructuración de Deuda”, en el cual se otorgó un plazo de veintitrés (23) años para el pago total de la deuda acumulada –tanto por concepto de principal como de intereses– hasta el momento de suscribir el acuerdo (US\$24.682.934,61). Se estableció que tal suma devengaría intereses a partir del 30 de noviembre de 1995 y hasta la fecha en que sea totalmente cancelada, pagaderos semestralmente sobre saldos adeudados, conjuntamente con las cuotas de amortización. Para tal efecto se estableció una tasa de interés anual fija de 5.84%, calculada de acuerdo con la metodología prevista en dicho convenio. La deuda así reestructurada ha sido atendida de manera oportuna por el Banco Central de Honduras. A marzo 17 de 2006 el saldo de la misma asciende a US\$18.250.634.61¹.

El 5 de junio de 2001 el Banco de la República recibió una comunicación del Banco Central de Honduras en la cual informaba que en julio de 2000 los Directorios del Banco Mundial y del Fondo Monetario Internacional habían confirmado la elegibilidad de Honduras para el Punto de Decisión en el Marco de la Iniciativa HIPC, y que el Factor Común de Reducción correspondiente a Colombia era del 17.8% del saldo de la deuda a diciembre de 1999 en términos de Valor Presente Neto. En dicha comunicación, Honduras manifiesta que su deuda externa no es sostenible, y solicita el apoyo del Banco de la República para renegociar la deuda que el Banco Central de Honduras mantiene con él.

Posteriormente, en comunicación de mayo 10 de 2002 el Fondo Monetario Internacional y el Banco Mundial solicitan al Ministro de Hacienda y Crédito Público y al Gerente General del Banco de la República proporcionar el alivio de deuda a Honduras bajo la Iniciativa HIPC, para lo cual informan que el costo esperado de la asistencia a cargo de Colombia, a esa fecha, es \$3.6 millones de dólares en términos de Valor Presente Neto.

Igualmente, el 2 de septiembre de 2004, mediante carta enviada al Banco de la República, el Banco Central de Honduras informa de la suscripción de una Minuta de Entendimiento para la consolidación del servicio de su deuda bilateral entre el Gobierno de la República de Honduras y sus acreedores, y solicita la renegociación del Acuerdo con el Banco de la República de Colombia, de tal manera que se pueda cumplir con los objetivos de la Iniciativa HIPC y con lo establecido en la Minuta.

2. La iniciativa “Heavily Indebted Poor Countries” (HIPC) o “Para los Países Pobres Altamente Endeudados” (PPAE)²

La Iniciativa HIPC³ (o PPAE, si se utiliza la sigla en español), adoptada por la Asamblea de Gobernadores del Fondo Monetario Internacional y el Banco Mundial en el año 1996, y posteriormente revisada en el año 1999, constituye un marco diseñado para brindar asistencia especial a los países pobres altamente endeudados que apliquen programas de ajuste y reforma respaldados por esas dos instituciones, y para los que resulten insuficientes los mecanismos tradicionales de alivio de la carga de la deuda. Representa un enfoque integral para lograr la reducción de la deuda en estos países a niveles sostenibles, en el que se considera necesaria la participación de todos sus acreedores.

Para tener acceso a la asistencia en el marco de la iniciativa un país debe, de una parte, enfrentar una situación de endeudamiento insostenible, fuera del alcance de los mecanismos de alivio de la deuda disponibles, y, de otra, establecer una trayectoria satisfactoria de reforma y aplicación de políticas económicas adecuadas en el marco de programas respaldados por el FMI y el Banco Mundial.

En la actualidad existen 41 países identificados como potencialmente elegibles para un alivio a la deuda bajo la iniciativa HIPC. Algunos ya tienen acuerdos aprobados para el alivio de su deuda, en tanto que otros se encuentran en proceso de hacerlo. Los 41 países potencialmente ele-

gibles son: Angola, Benin, Bolivia, Burkina Faso, Burundi, Camerún, Chad, Comoras, Congo, Côte d’Ivoire, Etiopía, Gambia, Ghana, Guinea, Guinea-Bissau, Guyana, Honduras, Kenya, Liberia, Madagascar, Malawi, Mali, Mauritania, Mozambique, Myanmar, Nicaragua, Níger, República Centroafricana, República Democrática del Congo, República Democrática Popular Lao, Rwanda, Santo Tomé y Príncipe, Senegal, Sierra Leona, Somalia, Sudán, Tanzania, Togo, Uganda, Vietnam y Zambia.

El proceso para obtener asistencia dentro del marco de la Iniciativa HIPC consta, en términos generales de dos etapas, a saber:

En la primera etapa, el país debe adoptar programas de ajuste y de reforma respaldados por el FMI y el Banco Mundial y establecer una trayectoria satisfactoria. Durante ese tiempo seguirá recibiendo la asistencia concesionaria tradicional de todos los donantes y de las instituciones multilaterales, así como el alivio de la deuda que le otorguen los acreedores bilaterales (incluido el Club de París). Al finalizar la primera etapa se llega al “Punto de Decisión”, en el cual se realiza un análisis de viabilidad de la deuda para determinar cuál es en ese momento la situación de la deuda externa del país. Si después de aplicados los mecanismos tradicionales de alivio de deuda el coeficiente de deuda externa sobrepasa el ciento cincuenta por ciento (150%), en lo que respecta a la razón entre el valor neto actualizado de la deuda (VNA)⁴ y el valor de las exportaciones, el país tendrá derecho a recibir asistencia en el marco de la iniciativa. En el Punto de Decisión, los Directorios Ejecutivos del FMI y el Banco Mundial deciden oficialmente la habilitación del país, tras lo cual la comunidad internacional se compromete a aportar asistencia suficiente en el Punto de Culminación para que el país logre la viabilidad de la deuda calculada en el Punto de Decisión. La asistencia que dispensen el FMI y el Banco Mundial dependerá de la obtención de garantías satisfactorias de participación de los demás acreedores.

En la segunda etapa, una vez habilitado el país para acogerse a la Iniciativa, debe cumplir una trayectoria positiva ulterior en la ejecución de los programas respaldados por el FMI y el Banco Mundial. La longitud de este segundo período depende de la aplicación satisfactoria de las reformas estructurales acordadas en el Punto de Decisión, el mantenimiento de la estabilidad macroeconómica y la adopción e implementación de una estrategia de reducción de la pobreza elaborada mediante un proceso participativo de base amplia.

Al llegar al final de este período o “Punto de Culminación” se suministrará el resto de la asistencia, que consistirá en lo siguiente: (i) En el caso de los acreedores bilaterales y comerciales: reducción del valor neto actualizado de la deuda en monto proporcional a su participación en la iniciativa para los PPME. (ii) En el caso de los acreedores multilaterales: Reducción (adicional) del valor neto actualizado de sus acreencias, condicionado a una participación amplia y equitativa de todos los acreedores que resulte suficiente para reducir la deuda a un nivel sostenible.

En julio de 2000 los directorios del Fondo Monetario Internacional y del Banco Mundial confirmaron la elegibilidad de Honduras para el Punto de Decisión, habilitándola para acogerse a la asistencia bajo la iniciativa.

En cuanto a la participación de los acreedores se refiere, los miembros del Club de París ya han adoptado la iniciativa como obligatoria y los principales acreedores multilaterales están suministrando alivio provisional. Respecto de los demás acreedores bilaterales y comerciales, se

¹ Fuente: Departamento de Cambios Internacionales, Banco de la República.

² FMI, Alivio de la deuda en el marco de la iniciativa para los países pobres muy endeudados (PPME), Noviembre, 2001,

<http://www.imf.org/external/np/exr/facts/spa/hipcs.htm>

³ “Proposed Action to Resolve the Debt Problems of the Heavily Indebted Poor Countries”.

⁴ El Valor Neto Actualizado (VNA) de la deuda se define como la suma de todas las obligaciones futuras por servicio de la deuda (interés y principal) correspondientes a la deuda existente, descontada a la tasa de interés de mercado.

exige a los países beneficiarios de la Iniciativa que procuren obtener de estos un tratamiento en relación con la deuda igual o al menos comparable con los términos acordados para el efecto con los acreedores del Club de París⁵. A junio de 2005 los acreedores diferentes al Club de París mantenían acreencias con los países HIPO por US\$3583.4 millones. Veintiocho países acreedores, con acreencias por US\$2568 millones, se habían comprometido a hacer condonación total o parcial de sus acreencias. Un grupo más pequeño de países, incluido Colombia, tenedores de acreencias por US\$1015.4 millones, aun no se habían comprometido a proveer asistencia bajo la iniciativa. En la región, Argentina, Brasil, Costa Rica, Cuba, Guatemala, México y Venezuela ya han comprometido su participación en la iniciativa. Tan solo Colombia y Perú están en mora de hacerlo.

A este respecto debe tenerse en cuenta que el Estado Colombiano hace parte de los organismos multilaterales que impulsan la Iniciativa, que su participación resultaría beneficiosa para las relaciones que mantiene el país con tales organismos y que Honduras es el único país HIPO con quien Colombia tiene una acreencia.

Proposición

Por las anteriores consideraciones me permito proponer a la honorable Comisión Tercera Constitucional Permanente del Senado de la República dar primer debate al Proyecto de ley número 192 de 2005 Senado, por la cual se autoriza al Banco de la República para reestructurar y condonar parcialmente una deuda del Banco Central de Honduras.

Juan Manuel López Cabrales,
Senador de la República.

SENADO DE LA REPUBLICA COMISION TERCERA

Bogotá, D. C., 19 de abril de 2006

En la fecha se recibió ponencia y texto propuesto para primer debate al Proyecto de ley número 192 de 2005 Senado, por la cual se autoriza al Banco de la República para reestructurar y condonar parcialmente una deuda del Banco Central de Honduras, en seis (6) folios.

El Secretario General,

Rafael Oyola Ordosgoitia.

Autorizo la publicación del siguiente informe de ponencia y texto propuesto para primer debate.

El Secretario General,

Rafael Oyola Ordosgoitia.

TEXTO PROPUESTO PARA PRIMER DEBATE

AL PROYECTO DE LEY NUMERO 192 DE 2005 SENADO

por la cual se autoriza al Banco de la República para reestructurar y condonar parcialmente una deuda del Banco Central de Honduras.

Artículo 1°. Autorízase al Banco de la República para reestructurar y condonar parcialmente la deuda del Banco Central de Honduras a que se refiere el “Convenio de Reconocimiento y Reestructuración de Deuda” suscrito el 29 de diciembre de 1995 por dichas entidades, con el propósito de otorgar el alivio que le corresponde a Colombia dentro del marco de la Iniciativa para los Países Pobres Altamente Endeudados acordado por la comunidad internacional, incluida la Asamblea de Gobernadores del Banco Mundial y el Fondo Monetario Internacional.

Artículo 2°. La presente ley rige a partir de su publicación.

Juan Manuel López Cabrales,
Senador de la República.

* * *

PONENCIA PARA TERCER DEBATE

AL PROYECTO DE LEY NUMERO 307 DE 2005 SENADO, NUMERO 266 DE 2004 CAMARA

por la cual la República de Colombia rinde homenaje al Festival de Música Colombiana Apolinar Criales en el municipio de Puerto

*Salgar, departamento de Cundinamarca
y se dictan otras disposiciones.*

Bogotá, D. C., marzo 24 de 2006

Doctor

JESUS ANGEL CARRIZOSA FRANCO

Presidente

Comisión Segunda Constitucional Permanente

Senado de la República.

Respetado señor Presidente:

En cumplimiento del honroso encargo que me hiciera la Mesa Directiva de la Comisión Segunda Constitucional Permanente del Senado de la República procedo a rendir ponencia para tercer debate del Proyecto de ley número 307 de 2005 Senado, número 266 de 2004 Cámara, por la cual la República de Colombia rinde homenaje al Festival de Música Colombiana Apolinar Criales en el municipio de Puerto Salgar, departamento de Cundinamarca y se dictan otras disposiciones, en los siguientes términos:

El proyecto tiene el loable propósito de exaltar la cultura musical colombiana, y al importante músico Apolinar Criales, con el fin de la formalización legal del festival musical en el municipio de Puerto Salgar, departamento de Cundinamarca.

Desde la Constitución de 1991 resulta un imperativo del legislador colombiano la promoción de los valores culturales y autóctonos de las diferentes regiones de Colombia. En esa dirección el Congreso de la República creó el Ministerio de la Cultura y expidió, en especial la legislación (Ley 397 de 1997) que abordó el tema de la cultura, definiendo el patrimonio cultural de la Nación, estableciendo objetivos tendientes a su preservación, conservación y divulgación.

En esa dirección, el municipio de Puerto Salgar y sus gentes desde 1992 crearon el Festival de Música Colombiana Apolinar Criales, que a la fecha cuenta en su historial con XII versiones, que empiezan a constituirlo en uno de los festivales más importantes de la zona, y con este proyecto de ley se aspira a convertirlo en uno de los certámenes culturales más importantes del orden nacional.

En los anteriores eventos se ha contado con la participación ya, de los departamentos de Antioquia, Huila, Tolima, Nariño, Quindío, los Santanderes, Cundinamarca y la capital del país.

Para información de los honorables Senadores, este festival tiene por objeto conservar la tradición del dueto típico colombiano en el cual sus intérpretes ejecutan la guitarra y el tiple y manejan la primera y segunda voz. El concurso que se realiza premia a los tres mejores duetos, mejor canción inédita, y mejor intérprete de tiple, dándole un realce a este instrumento. Tras la muerte del maestro David Apolinar, el 7 de enero de 2004, surge en la comunidad el anhelo de perpetuar su festival, para lo cual se ha creado ya la fundación musical David Apolinar Tovar, como un reto de ciudadanos de Salgar para reafirmar sus valores y su cultura.

El evento tendrá también, el efecto de producir ingresos adicionales a la actividad propia del municipio de Puerto Salgar, por cuanto, en sí mismo, se constituye en un mecanismo de promoción de la industria turística y hotelera además del perfeccionamiento de toda la infraestructura necesaria para albergar a las personas que concurren al certamen cultural. Las condiciones naturales de Puerto Salgar sobre el río Magdalena hacen de este lugar una bella población, que cuenta con lugares de especial interés como el antiguo muelle de la base de Palenquero, la Laguna del Coco, la Hacienda Rancho Hermosillo, Zocriaderos de Babillas y el hermoso espejo de agua de la hidroeléctrica del río Negro.

Adicionalmente, consideramos necesario hacer algunas correcciones mínimas de forma al texto del proyecto, por la cual, solicitamos a la

⁵ World Bank, the HIPC Debt initiative, <http://www.worldbank.org/hic/about/hipcbr/htm>

honorable Comisión Segunda, aprobar el proyecto teniendo en cuenta siguiente pliego de modificaciones.

Previas las anteriores consideraciones, con el mayor respeto, solicitamos a la honorable Comisión Segunda aprobar el proyecto, al cual realizamos algunas correcciones mínimas de forma al texto:

Proposición

Propongo a la honorable Comisión Segunda del Senado de la República dar primer debate al Proyecto de ley número 307 de 2005 Senado, número 266 de 2004 Cámara, por la cual la República de Colombia rinde homenaje al Festival de Música Colombiana Apolinar Criales en el municipio de Puerto Salgar, departamento de Cundinamarca y se dictan otras disposiciones.

Alexandra Moreno Piraquive,
Senadora de la República.

TEXTO PROPUESTO A CONSIDERACION DE LA COMISION SEGUNDA DEL SENADO DE LA REPUBLICA

por la cual la República de Colombia rinde homenaje al Festival de Música Colombiana Apolinar Criales en el municipio de Puerto Salgar, departamento de Cundinamarca y se dictan otras disposiciones.

El Congreso de la República

DECRETA:

Artículo 1°. Declarar patrimonio cultural y artístico de la Nación el Festival de Música Colombiana Apolinar Criales, en el municipio de Puerto Salgar, departamento de Cundinamarca.

Artículo 2°. La Nación a través del Ministerio de la Cultura y demás entidades del sector, contribuirá al fomento, promoción, divulgación, financiación y desarrollo de los valores culturales que se originen alrededor de la cultura y el folklore colombianos, como es el Festival de Música Colombiana Apolinar Criales, en el municipio de Puerto Salgar, departamento de Cundinamarca.

Artículo 3°. La presente ley rige a partir de su publicación.

De los honorables Senadores de la República,

Alexandra Moreno Piraquive,
Senadora de la República.

* * *

INFORME DE PONENCIA PARA PRIMER DEBATE AL PROYECTO DE LEY NUMERO 222 DE 2006 SENADO, 353 DE 2005 CAMARA

por medio de la cual se establecen algunas normas sobre planeación urbana sostenible y se dictan otras disposiciones.

Bogotá, D. C., abril 19 de 2006

Honorable Senador

JUAN MANUEL LOPEZ CABRALES

Presidente Comisión Tercera del Senado

Rindo la ponencia para primer debate en la Comisión Tercera del Senado, al Proyecto de ley número 222 de 2006 Senado, número 353 de 2005 Cámara, que usted a bien tuvo encomendarme, por medio de la cual se establecen algunas normas sobre planeación urbana sostenible y se dictan otras disposiciones.

I. Aspectos generales

Los factores que integran el problema urbano son diversos. Cada variable puede analizarse separadamente, pero para tener una visión estructural es necesario relacionarla con las otras que conforman la Unidad Urbana. Temas como el transporte masivo urbano y su incidencia en el ordenamiento o reordenamiento de la ciudad; el crecimiento

desordenado y carente de planificación de las grandes urbes; las áreas rurales incorporadas al casco urbano; la industrialización de la ciudad; la construcción de obras de infraestructura y dotación de servicios públicos básicos; la vivienda, la salud y la recreación; la creciente urbanización; la contaminación ambiental; la invasión de los espacios públicos, etc., pertenecen al campo de los problemas urbanos.

El desarrollo urbano debe tener presentes tres elementos que se interrelacionan y condicionan recíprocamente: i) La estructura espacial; ii) La urbanización, y iii) La política urbana.

La Estructura Espacial es el sistema de aglomeraciones de población con diferentes tamaños y funciones, vinculados mediante una red de transporte y comunicación.

La tendencia a concentrarse la población en espacios territoriales reducidos, con densidades comparativamente altas y una estructura compleja de organización, se denomina Urbanización.

La línea general de acción que busca incorporar a los planes de desarrollo económico y social a una determinada dimensión espacial, constituye la Política Urbana.

La estructura espacial se configura por el conjunto de urbanizaciones que deben incorporarse a las políticas económicas y sociales impulsadas por el Estado. El proceso de urbanización debe analizarse como la expresión espacial de un sistema productivo y sociopolítico. La intervención del Estado es indispensable para ordenar o reordenar el crecimiento de la ciudad y para proveerla de los medios que incrementen la calidad de vida de sus habitantes.

Existe una estrecha relación entre las políticas socioeconómicas y las políticas urbanas:

a) El gobierno central debe estructurar la dinámica que impele el crecimiento del aparato productivo, el desarrollo social y el proceso de urbanización, promoviendo la participación local que permita evaluar el impacto y la forma como es implantada;

b) Las decisiones fundamentales económicas, sociales y urbanas deben tomarse por el más alto nivel gubernativo, contando con la participación de la comunidad;

c) Es responsabilidad central del gobierno trazar y ejecutar los planes dirigidos a solucionar los problemas de la vivienda de interés social y los servicios públicos;

d) El transporte público masivo incide en el aparato de producción, en el costo de la tierra urbana, en la expansión de la ciudad, en las obras de infraestructura, en el crédito externo y, de contera, en la dependencia o independencia de las decisiones que afectan la vida nacional.

Hasta hoy la Política Urbana no ha beneficiado los intereses mayoritarios de la población. El crecimiento económico, por sí sólo, no es el camino para eliminar el desempleo, las desigualdades en el ingreso y las oportunidades de acceso a los servicios. En la competencia de las fuerzas del mercado no está la solución de los problemas económicos, sociales, físicos y ambientales. No es cierto que la urbanización resulta de inversiones en obras de infraestructura, en industrias y en servicios, localizados en función de las ventajas adquiridas por los grupos dominantes.

Son consecuencias de la aplicación de tal Política Urbana:

a) Indiscriminada localización de las industrias, destrucción del paisaje natural, contaminación del aire y las aguas, y desacertada eliminación de los residuos;

b) Aumento del tráfico automotor, la polución y contaminación ambiental;

c) Carencia de servicios públicos e infraestructura social, en zonas habitadas por la población de escasos recursos económicos;

d) Déficit de vivienda creciente, sin diseñar planes concretos para solucionarlo;

e) Severas dificultades para el transporte y movilidad de la población.

Mientras se continúe ejecutando dicha Política, podemos prever:

- a) Mayor aislamiento, por incomunicación, entre las áreas urbanas y rurales;
- b) La demanda de vivienda, infraestructura y servicios básicos continuará insatisfecha;
- c) El precio de la tierra en el costo general de la vivienda y de la infraestructura social seguirá incrementándose, alejando más a la población trabajadora de los lugares de empleo;
- d) Importantes secciones de la ciudad serán construidas mediante el esfuerzo personal de sus habitantes;
- e) La ciudad se expandirá sin las inversiones indispensables;
- f) Los centros urbanos continuarán creciendo desordenadamente sin límites físicos ni demográficos;
- g) Los costos de operación de la ciudad continuarán aumentando;
- h) Marginamiento político, económico y social de amplios sectores de la población;
- i) Incremento del tráfico vehicular, de la contaminación ambiental, de las dificultades de movilización, y de la inseguridad de los peatones;
- j) Detrimiento de la calidad de vida y aparición de enfermedades fácilmente controlables.

En Colombia, donde no se efectúa una verdadera planificación urbana, el flujo migratorio campo-ciudad se incrementa a diario. El resultado inmediato es el fenómeno expansivo. La estructura urbana está incapacitada para recibir la avalancha humana que llega buscando solución a sus múltiples necesidades.

El transporte ocupa un lugar de excepcional importancia en la cuestión urbana: es un componente que sirve tanto para el ordenamiento como para el reordenamiento territorial; un instrumento que agiliza el crecimiento económico; el nervio central de las principales actividades de la sociedad. La urbanización requiere de un replanteamiento de fondo, de un cambio estructural y no de simples paliativos para superar sus crisis. La acertada adopción de un procedimiento masivo de transporte repercute positivamente en el marco del desarrollo urbano porque controla la densificación, frena el aumento de la contaminación al operar los equipos con electricidad, economiza el consumo de recursos energéticos, posibilita la utilización de fuentes distintas a los hidrocarburos y permite recuperar zonas degradadas social y urbanísticamente.

II. El proyecto de ley y el pliego modificatorio

El proyecto de ley trata temas de importancia trascendental para el desarrollo urbano, la segura movilidad de la población y el mejoramiento de la calidad de vida.

Es pertinente que nos remitamos a la iniciativa original con el objeto de resaltar algunos de sus aspectos significativos, por cuanto consideramos que son de importancia vital para nuestro conglomerado social, a saber: i) La calidad del aire que respiramos; ii) Los tipos de combustibles que utilizamos, y iii) La movilidad de la población.

Dichos factores, integralmente examinados, nos permiten plantear propuestas tendientes a reintroducir temas que, a nuestro juicio, son de interés nacional, como el derecho a respirar un aire que no sea perjudicial para la salud.

La contaminación ambiental, producto de múltiples causas, es hoy una constante en las grandes urbes del mundo entero. Valga recordar la contaminación del aire, del agua, la auditiva y visual, las calles-cloaca, para citar las más visibles.

La viga maestra del proyecto de ley original contiene esencialmente dos propuestas: i) “Reducir la creciente contaminación ambiental”, y ii) “Mejorar la calidad de vida de nuestras ciudades”.

El proyecto se fundamenta acertadamente en sendas sentencias de la Corte Constitucional: “la defensa del medio ambiente constituye un objetivo de principio dentro de la actual estructura de nuestro Estado Social de Derecho” (C-431/2000). “El derecho a la salud y el derecho a la integridad física y moral se fundamentan en el derecho a la vida, el cual tiene su desarrollo inmediato en aquellos”. (C-587/1992)

Contaminación ambiental y calidad de vida

En Colombia, aproximadamente, el 75% de sus habitantes viven en ciudades y la contaminación ambiental, principalmente del aire, se deriva de los gases y partículas producidas por los combustibles utilizados para la propulsión vehicular. La necesidad de usar medios de transporte que funcionen con “combustibles limpios”, menos contaminantes que la gasolina y el diésel corrientes, constituye una exigencia de la vida urbana actual y un imperativo para elevar la calidad de la salud pública. Por tal razón es preciso reintroducir, sin la menor duda, el inciso primero del artículo 1º, de la iniciativa original, referente al derecho de las personas a respirar un “aire que no sea perjudicial para la salud”. Igualmente el uso de medios de locomoción alternativos al vehículo automotor, tales como el peatonal, la bicicleta, o los impulsados por energía eléctrica, eólica, mecánica, solar, etc., son indispensables para mejorar la calidad del transporte, del aire y de la vida.

En las grandes capitales del país el 70% de la contaminación es producida por fuentes móviles, principalmente por la utilización de ACPM en el transporte público, cuyas emisiones producen una gran contaminación que se evidencia en los NOx y SOx, precursores del ozono y la lluvia ácida, en el dióxido de carbono, el azufre, el plomo, el material particulado que genera enfermedades como el cáncer de los pulmones, el calentamiento global, etc., asuntos que han sido abordados por diferentes legislaturas pero que es indispensable encarar con el rigor que demanda la salud de los habitantes del territorio nacional.

En lo atinente al transporte público masivo es menester reflexionar sobre la utilización de “combustibles limpios”, en tanto que existen investigaciones realizadas por centros altamente especializados que ponen en seria duda las bondades de los mismos y los problemas que causan a nivel de la salud pública y el medio ambiente.

En el estudio “Las otras verdades sobre la biogasolina”, su autor Héctor García Lozada – Director del Grupo de Investigación de Contaminación Atmosférica, Facultad de Ingeniería de la Universidad Nacional de Colombia–, sostiene: “muchas veces lo que se logra es cambiar unos contaminantes por otros de igual o mayor toxicidad”. (UN-Periódico, Bogotá, D. C., N° 89, marzo de 2006).

Según la FAO se denominan biocombustibles los producidos directa o indirectamente a partir de la biomasa –materia orgánica de origen animal o vegetal–, incluidos los elementos procedentes de su transformación natural o artificial (FAO Forestry Department (2004), Unified bioenergy terminology). Dicho organismo los clasifica en: i) Los que se obtienen de la madera (metanol); ii) Los que se producen de la agroindustria (caña de azúcar – etanol), y, iii) Los obtenidos de la descomposición de las basuras (metano).

Utilizados en forma pura o mezclados entre ellos, tales productos son biocombustibles. Pero en Colombia se mezcla 10% de etanol y 90% de gasolina (derivado del petróleo), agregado que no corresponde a un biocombustible.

A inicios del siglo XX en los EE. UU. adicionaron plomo (veneno) a la gasolina, engañando a la población al denominarla “etil-gasolina”, dando la impresión que el aditivo era etílico (alcohol), ocultando lo letal de su impacto. Pero los millones de muertos en todo el mundo, especialmente niños con lesiones renales severas, con problemas neurológicos y psicológicos, malformaciones y muertes prematuras, dejaron al descubierto la mortal farsa.

Asevera Lozada G: “El problema crítico de la contaminación en Bogotá –y en las principales ciudades del país, agregamos nosotros– se debe en

primera instancia, a las partículas (hollín) emitidas por buses y busetas a diésel; y en segundo lugar a otro contaminante, el ozono, que se forma por las reacciones entre los hidrocarburos y los óxidos de nitrógeno, en presencia de la energía solar”.

Al adicionarle a la gasolina o diésel alcohol no se resuelve el problema del contaminante crítico (hollín) y se favorece la concentración de otras sustancias peligrosas. Según el autor del artículo, la mezcla referida “afecta la presión de vapor de la gasolina” incrementando “el escape de una mayor cantidad de vapores (hidrocarburos) hacia la atmósfera” desde los tanques de almacenamiento, tanto de los surtidores como de los vehículos. “La presión de vapor pasó de 8 unidades a 9.3 y para legalizar este desmejoramiento en la calidad del combustible, los ministerios de Ambiente y de Minas y Energía, sin el menor escrúpulo, modificaron la norma de calidad vigente (RES. 898 de 1995) en la que se establecía el límite de 8 unidades ¡y la incrementaron a 9.3!, sepultando el tema de la famosa gasolina “verde” que tanto promocionó Ecopetrol”.

El resultado de una mayor concentración de vapores en el aire es el incremento en la cantidad de ozono, sustancia “altamente oxidante de las vías respiratorias”. La mezcla de gasolina y alcohol produce compuestos oxigenados de alto riesgo, como el acetaldehído, “sustancia de gran potencial para producir cáncer en humanos” (EPA <http://www.epa.gov/ttn/atn/hlthef/acetalde>). Las emisiones de este compuesto “se incrementaron hasta en un 100% con mezclas que sólo contenían el 3% de alcohol y el resto de gasolina” (Poulopoulos, S. G., y otros, 2001).

Por lo expresado, concluimos que: i) La mezcla de gasolina y alcohol no es un biocombustible; ii) “La biogasolina y el biodiésel” contaminan el aire en alto grado; y, iii) Dicha mezcla no resuelve los problemas ambientales y de salud pública. De ahí que sea imperioso reconocer la importancia de los estudios adelantados por entidades especializadas, al momento de clasificar y definir los combustibles utilizados en el transporte público y privado con el objeto de conservar un medio ambiente sostenible, prevenir enfermedades que afecten la salud pública y elevar la calidad de vida la población.

Por los argumentos expuestos, es imprescindible que los Ministerios de Minas y Energía, Protección Social y Ambiente, Vivienda y Desarrollo, al determinar conjuntamente los combustibles limpios que podrán utilizarse en el transporte público, masivo y privado, forzosamente tendrán en cuenta la definición y la clasificación de los mismos establecido o que establezcan centros universitarios y de investigación especializada, de reconocido prestigio nacional internacional, e igualmente sus recomendaciones, con el objeto de controlar la contaminación ambiental, prevenir enfermedades y elevar la calidad de vida de nuestro país.

En armonía con lo anterior, es pertinente reintroducir el contenido del artículo 8º, de la iniciativa legislativa, referente a la divulgación de la gestión ambiental, norma aprobada en primer debate por la Comisión Tercera de la Cámara y excluida en la ponencia presentada ante la plenaria de dicha Corporación.

Movilidad de la población

Los Planes de Ordenamiento Territorial son instrumentos que permiten construir y desarrollar la ciudad de una manera coordinada y organizada. Hoy, la crisis social se manifiesta en la adopción de un modelo de urbanización excluyente, que impide que todos los ciudadanos de nuestras grandes urbes disfruten, de algunos beneficios de la modernidad (vías, servicios públicos, transporte masivo, movilidad segura, zonas verdes y recreación, vivienda y trabajo digno, medio ambiente y calidad de vida sano, etc.). Se ha configurado la ciudad dual que modernizó solamente una parte de la urbe, habitada por las clases altas y medias, marginando del progreso a amplios sectores populares y condenando el desarrollo de un proyecto democrático urbano. La implementación de los POT permite apreciar el territorio como algo particular en donde se pueden cristalizar proyectos urbanos más acordes con la realidad del país.

Las autoridades distritales y municipales, para ejercer sus funciones gubernativas, tienen que contar con el instrumental pertinente para

administrar, ejecutar y cumplir con el mandato ciudadano y, para ello, cuentan con el Plan de Ordenamiento Territorial, matriz que los obliga a apropiarse los recursos necesarios para adelantar las obras propuestas para lograr el bienestar de la población. Por ello, concomitantemente, debe existir un régimen severo que les imponga a los funcionarios locales las sanciones oportunas cuando lo transgreda y lesionen los intereses de los habitantes de la nación, particularmente los urbanos.

Lo expresado obliga a que las administraciones locales asuman las medidas necesarias para mantener un ambiente sano, particularmente el aire, y para lograrlo tendrán que regularizar y cumplir obligadamente aspectos concernientes al desarrollo urbano: las vías y los viaductos, las zonas residenciales e industriales, las zonas verdes y de recreación, las áreas peatonales, etc.

La planificación física y económica de nuestras grandes ciudades es inexistente por cuanto no se diseñan y ejecutan planes de desarrollo integral. Los planes socioeconómicos (nacional y municipal), los de desarrollo urbano y de los de ordenamiento ecológico del territorio, se yuxtaponen anárquicamente, cada uno con su propia dinámica y enfoque, consolidando una lucha de poderes que complica los procesos urbanos y aleja la participación ciudadana en la resolución de sus problemas.

Durante gran parte del siglo XX se construyó la ciudad-país (Bogotá), volcando el desarrollo nacional hacia un solo centro de decisiones políticas y económicas. Ahora se debate la ciudad-región que funciona en redes de múltiples polos y obliga a pensar en acuerdos más productivos entre municipios. Coordinar y administrar entidades territoriales de grandes magnitudes, constituye el nuevo reto para las grandes ciudades; lo anterior impone territorializar las acciones políticas del gobierno y las iniciativas privadas, lo mismo que medir los impactos en todos los órdenes, para evitar que nuestras ciudades continúen creciendo desordenadamente. Hoy el tema central para gobernar debe ser la ciudad, cuyos componentes claves son: gestión, gobernabilidad y participación ciudadana. O pensamos en el futuro, o corremos a la zaga de la realidad urbana para tratar de resolver “lo que podamos, cuando podamos”. Se infiere que las autoridades distritales y municipales están obligadas a trazar e impulsar Planes de Ordenamiento Territorial integrales, conscientes de los principales factores que hacen posible una urbanización coordinada, moderna y futurista, con la finalidad última de elevar la calidad de vida de todos sus habitantes.

Proposición

Conforme a lo anterior, propongo a la Comisión Tercera del honorable Senado dar primer debate al Proyecto de ley número 222 de 2006 Senado, número 353 de 2005 Cámara, por medio de la cual se establecen algunas normas sobre planeación urbana sostenible y se dictan otras disposiciones.

Señor Presidente y miembros de la Comisión Tercera del honorable Senado, vuestra comisión,

Aurelio Iragorri Hormaza,

Senador Ponente.

SENADO DE LA REPUBLICA

COMISION TERCERA

Bogotá, D. C., 19 de abril de 2006

En la fecha se recibió ponencia y texto propuesto para primer debate al Proyecto de ley número 222 de 2006 Senado, número 353 de 2005 Cámara, por medio de la cual se establecen algunas normas sobre planeación urbana sostenible y se dictan otras disposiciones, en veinticinco (25) folios.

El Secretario Comisión Tercera, Senado de la República,

Rafael Oyola Ordosgoitia.

Autorizo la publicación del siguiente informe de ponencia.

El Secretario Comisión Tercera, Senado de la República,

Rafael Oyola Ordosgoitia.

TEXTO PROPUESTO PARA PRIMER DEBATE

AL PROYECTO DE LEY NUMERO 222 DE 2006 SENADO, MODIFICATORIO AL PROYECTO DE LEY NUMERO 353 DE 2005 APROBADO POR LA PLENARIA DE LA CAMARA.

por medio de la cual se establecen algunas normas sobre planeación urbana sostenible y se dictan otras disposiciones.

CAPITULO I

Movilidad sostenible en distritos y municipios con planes de ordenamiento territorial

Artículo 1°. Se reconoce el derecho de todas las personas a respirar en el territorio nacional un aire que no sea perjudicial para su salud.

Artículo 2°. Los distritos y municipios obligados a formular Planes de Ordenamiento Territorial, conforme al literal a) del artículo 9° de la Ley 388 de 1997, adoptarán Planes de Movilidad en modos alternativos de transporte tales como el peatonal, la bicicleta, medios no contaminantes y sistemas de transporte públicos que funcionen con combustibles limpios, entre otros, según los parámetros de que trata la presente ley.

Parágrafo. Los Ministerios de Minas y Energía, de Protección Social, y de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial, dentro de los seis (6) meses siguientes a la promulgación de la presente ley, determinarán conjuntamente cuáles combustibles limpios podrán utilizarse en el transporte público, masivo y privado, respetando la clasificación de los mismos establecida o que establezcan centros universitarios y de investigación especializada de reconocido prestigio nacional e internacional, observando como criterio fundamental el contenido de componentes nocivos para la salud y el medio ambiente.

Se tendrán como combustibles limpios, entre otros, aquellos basados en el uso de la energía eléctrica, solar, eólica, mecánica y el gas natural vehicular.

Artículo 3°. Los alcaldes de los distritos y municipios enunciados en el artículo anterior, dentro de los dos (2) años siguientes a la promulgación de la presente ley, adoptarán mediante Decreto Planes de Movilidad armonizados con las normas del Plan de Ordenamiento Territorial.

Los Planes de Movilidad deberán:

a) Identificar los componentes relacionados con la movilidad, tales como los sistemas de transporte público, la estructura vial, los viaductos, la red de ciclorrutas, la circulación peatonal y otros modos alternativos de transporte;

b) Articular los sistemas de movilidad con la estructura urbana propuesta en el Plan de Ordenamiento Territorial y, a este, con las redes peatonales y de ciclorrutas complementarias del sistema de transporte que unan las áreas de producción con los equipamientos urbanos, las zonas residenciales y de recreación.

El Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial diseñará, dentro del año (1) siguiente a la promulgación de la presente ley, los estándares nacionales a ejecutarse en los desarrollos de vivienda, equipamientos y espacios públicos necesarios para dicha articulación.

La unión de la red peatonal con los distintos modos de transporte deberá trazarse con observancia de las normas vigentes sobre accesibilidad;

c) Reorganizar las rutas de transporte público y tráfico sobre ejes viales que incrementen la movilidad y disminuyan los niveles de contaminación;

d) Establecer áreas distritales o municipales, sin tráfico vehicular, de exclusivo acceso para peatones, ciclistas y para quienes se desplacen en otros medios no contaminantes. Igualmente, habilitar las vías existentes para el uso de los modos alternativos de transporte, acatando siempre

las normas de seguridad;

e) Instituir zonas de emisiones bajas de exclusivo acceso para peatones, ciclistas, para quienes se movilicen en otros medios no contaminantes y vehículos de transporte público de pasajeros que funcionen con combustibles limpios, siempre que cumplan todas las disposiciones vigentes;

f) Crear un Plan Maestro de Parquederos que estimule la utilización de medios masivos o individuales alternativos de transporte.

Parágrafo. Los usuarios de ciclovías y ciclorrutas deberán utilizar cascos de seguridad, conforme lo dispongan los mandatarios seccionales. Será forzosa la utilización de los dispositivos reflectivos en horas nocturnas, acorde con el inciso 2° del artículo 95 de la Ley 769 de 2002.

Artículo 4°. Las vías públicas que se construyan en el perímetro urbano, a partir de la promulgación de la presente ley, deberán implementar el conjunto de factores del perfil vial tales como calzadas, separadores, andenes, sardineles, viaductos, zonas verdes y demás elementos que lo integran, según lo establezcan el Plan de Ordenamiento Territorial del distrito o municipio y el Plan de Movilidad propuesto, con el fin de garantizar el acceso seguro de los transeúntes a las redes de movilidad, especialmente a los niños y personas discapacitadas.

Parágrafo 1°. Los Ministerios de Transporte y Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial, dentro del año (1) siguiente a la promulgación de la presente ley, determinarán las condiciones mínimas de los perfiles viales para incluirlas en los Planes de Movilidad de distritos y municipios con Planes de Ordenamiento Territorial.

Parágrafo 2°. Las autoridades locales coordinarán operativos especiales que podrán implicar la restricción del tráfico vehicular, en zonas y horarios de ingreso y salida del alumnado infantil a los planteles educativos, con el fin de ofrecerles seguridad.

Artículo 5°. El Ministerio de Transporte, dentro del año (1) siguiente a la promulgación de la presente ley, reglamentará el procedimiento de identificación de los vehículos que funcionen con combustibles limpios, los cuales podrán ser objeto de beneficios relacionados con su frecuencia de circulación, lugares a los que pueden acceder y otros que determinen las autoridades locales.

Artículo 6°. A partir del 1° de enero de 2008, toda habilitación que se otorgue a las empresas para la prestación de servicio público de pasajeros, o toda reposición de los vehículos vinculados a dichas empresas, cuyo radio de operación sea metropolitano, distrital o municipal, se hará bajo el supuesto de que la flota vehicular en su totalidad funciona o se repondrá con medios propulsados por combustibles limpios. El incumplimiento de esta disposición acarreará la revocatoria inmediata de la habilitación.

Expedido el reglamento que determine los combustibles limpios a utilizar en el transporte público de pasajeros, los procesos licitatorios lo aplicarán como criterio valorativo preferente para adjudicar rutas y frecuencias.

Todos los vehículos vinculados al servicio, incluidos los que cubran rutas alimentadoras funcionarán con combustibles limpios.

Los vehículos objeto de reposición, propulsados por combustibles corrientes, serán reemplazados forzosamente por aquellos que funcionan con combustibles limpios al término de su vida útil.

Parágrafo. La Contraloría General de la República, dentro del año (1) siguiente a la promulgación de la presente ley, publicará un estudio cuantificador del impacto económico de la misma sobre el equipo automotor existente y los montos de inversión necesarios para cumplir las metas de reposición contempladas en este artículo.

CAPITULO II

Algunas disposiciones sobre gestión ambiental

Artículo 7°. El Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo territorial regulará, dentro del año (1) siguiente a la promulgación de la presente ley, la forma en que las autoridades ambientales deberán divulgar oportuna y eficazmente a la población de los distritos y municipios los

resultados obtenidos como consecuencia del monitoreo de la calidad del aire, resaltando especialmente la declaratoria de los niveles de prevención, alerta o emergencia y las previsiones asumidas para conjurar el respectivo episodio ambiental.

Artículo 8°. El Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial, dentro del año (1) siguiente a la promulgación de la presente ley, reglamentará los protocolos para declarar los niveles de prevención, alerta o emergencia, por parte de las autoridades ambientales, incluyendo los tiempos de exposición para establecer que existe una seria amenaza a la salud, y los procedimientos a seguir por dichas autoridades para declarar alguno de los estados de emergencia ambiental.

Artículo 9°. Cuando la autoridad ambiental competente declare en un área determinada de un distrito o municipio el nivel de prevención, alerta o emergencia, conforme con las normas de calidad del aire, restringirá o prohibirá ipso facto y durante el tiempo estrictamente indispensable, la circulación de vehículos propulsados por combustibles corrientes, salvo que las fuentes móviles no incidan significativamente en el episodio ambiental.

Parágrafo. La aplicación de lo dispuesto en este artículo se sujetará a lo previsto por el artículo 5° de esta ley.

Artículo 10. La presente ley rige a partir de su promulgación.

TEXTO APROBADO CAMARA – PLENARIA	TEXTO PROPUESTO SENADO – COMISION III
	Artículo 1°. Se reconoce el derecho de todas las personas a respirar en el territorio nacional un aire que no sea perjudicial para su salud. (Se reincorpora el inciso 1° del artículo 1, de la iniciativa original)
Artículo 1°. Con el fin de dar prelación a la movilización en modos alternativos de transporte, entendiéndose por estos el desplazamiento peatonal, en bicicleta o en otros medios no contaminantes, así como los sistemas de transporte público que funcionen con combustibles limpios, los municipios y distritos que deben adoptar Planes de Ordenamiento Territorial en los términos del literal a) del artículo 9° de la Ley 388 de 1997, formularán y adoptarán Planes de Movilidad según los parámetros de que trata la presente ley.	Artículo 2°. Los distritos y municipios obligados a formular Planes de Ordenamiento Territorial, conforme al literal a) del artículo 9° de la Ley 388/97, adoptarán Planes de Movilidad en modos alternativos de transporte tales como el peatonal, la bicicleta, medios no contaminantes y sistemas de transporte públicos que funcionen con combustibles limpios, entre otros, según los parámetros de que trata la presente ley.
Parágrafo. Los Ministerios de Minas y Energía, de Protección Social, y de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial, dentro de los 6 meses siguientes a la promulgación de esta ley, determinarán de manera conjunta cuáles son los combustibles limpios, teniendo como criterio fundamental su contenido de componentes nocivos para la salud y el medio ambiente. Entre los combustibles limpios estarán aquellos basados en el uso de energía solar, eólica, mecánica, así como el gas natural vehicular.	Parágrafo. Los Ministerios de Minas y Energía, de Protección Social, y de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial, dentro de los seis (6) meses siguientes a la promulgación de la presente ley, determinarán conjuntamente cuáles combustibles limpios podrán utilizarse en el transporte público, masivo y privado, respetando la clasificación de los mismos establecida o que establezcan centros universitarios y de investigación especializada de reconocido prestigio nacional e internacional, observando como criterio fundamental el contenido de componentes nocivos para la salud y el medio ambiente. Se tendrán como combustibles limpios, entre otros, aquellos basados en el uso de la energía eléctrica, solar, eólica, mecánica y el gas natural vehicular. 2 (Separado del texto único del parágrafo y convertido en inciso, para mejorar su entendimiento)
Artículo 2°. Los Alcaldes de los municipios y distritos de que trata el artículo anterior tendrán un plazo de dos (2) años contados a partir de la promulgación de la presente ley, para adoptar mediante Decreto los Planes de Movilidad, en concordancia con el nivel de prevalencia de las normas del respectivo Plan de Ordenamiento Territorial. Los Planes de Movilidad deberán: a) Identificar los componentes relacionados con la movilidad, incluidos en el Plan de Ordenamiento Territorial, tales como los sistemas de transporte público, la estructura vial, red de ciclorrutas, la circulación peatonal y otros modos alternativos de transporte; b) Articular los sistemas de movilidad con la estructura urbana propuesta en el Plan de Ordenamiento Territorial. En especial, se debe diseñar una red peatonal y de ciclorrutas que complementen el sistema de transporte, y articule las zonas de producción, los equipamientos urbanos, las zonas de recreación y las zonas residenciales de la ciudad propuestas en el Plan de Ordenamiento Territorial. El Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial elaborará los estándares nacionales para el desarrollo de vivienda, equipamientos y espacios públicos necesarios para dicha articulación. La articulación de la red peatonal con los distintos modos de transporte, deberá diseñarse de acuerdo con las normas vigentes de accesibilidad; c) Reorganizar las rutas de transporte público y tráfico sobre ejes viales que permitan incrementar la movilidad y bajar los niveles de contaminación; d) Crear zonas sin tráfico vehicular, las cuales serán áreas del territorio distrital o municipal, a las cuales únicamente podrán acceder quienes se desplacen a pie, en bicicleta, o en otros medios no contaminantes. Para dar cumplimiento a lo anterior, podrán habilitar vías ya existentes para el tránsito en los referidos modos alternativos de transporte, siempre y cuando se haga respetando las condiciones de seguridad en el tránsito de peatones y ciclistas; e) Crear zonas de emisiones bajas, a las cuales únicamente podrán acceder quienes se desplacen a pie, en bicicleta o en otro medio no contaminante, así como en vehículos de transporte público de pasajeros siempre y cuando este se ajuste a todas las disposiciones legales y reglamentarias pertinentes, y funcione con combustibles limpios; f) Incorporar un Plan Maestro de Parqueaderos, el cual deberá constituirse en una herramienta adicional para fomentar los desplazamientos, en modos alternativos de transporte.	Artículo 3°. Los alcaldes de los distritos y municipios enunciados en el artículo anterior, dentro de los dos (2) años siguientes a la promulgación de la presente ley, adoptarán mediante Decreto Planes de Movilidad armonizados con las normas del Plan de Ordenamiento Territorial. Los Planes de Movilidad deberán: a) Identificar los componentes relacionados con la movilidad, tales como los sistemas de transporte público, la estructura vial, los viaductos, la red de ciclorrutas, la circulación peatonal y otros modos alternativos de transporte; b) Articular los sistemas de movilidad con la estructura urbana propuesta en el Plan de Ordenamiento Territorial y, a este, con las redes peatonales y de ciclorrutas complementarias del sistema de transporte que unan las áreas de producción con los equipamientos urbanos, las zonas residenciales y de recreación. El Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial diseñará, dentro del año (1) siguiente a la promulgación de la presente ley, los estándares nacionales a ejecutarse en el desarrollo de vivienda, equipamientos y espacios públicos necesarios para dicha articulación. La unión de la red peatonal con los distintos modos de transporte deberá trazarse con observancia de las normas vigentes sobre accesibilidad; c) Reorganizar las rutas de transporte público y tráfico sobre ejes viales que incrementen la movilidad y disminuyan los niveles de contaminación; d) Establecer áreas distritales o municipales, sin tráfico vehicular, de exclusivo acceso para peatones, ciclistas y para quienes se desplacen en otros medios no contaminantes. Igualmente, habilitar las vías existentes para el uso de los modos alternativos de transporte, acatando siempre las normas de seguridad; e) Instituir zonas de emisiones bajas de exclusivo acceso para peatones, ciclistas, para quienes se movilicen en otros medios no contaminantes y vehículos de transporte público de pasajeros que funcionen con combustibles limpios, siempre que cumplan todas las disposiciones vigentes; f) Crear un Plan Maestro de Parqueaderos que estimule la utilización de medios masivos o individuales alternativos de transporte.
Parágrafo. Será potestativo de las autoridades locales determinar la obligatoriedad del uso de casco de seguridad en ciclorrutas y ciclovías. Para los menores de edad será obligatorio su uso. En todo caso, serán de obligatorio el uso para la generalidad de la población los dispositivos reflectivos a que hace referencia el inciso 2° del artículo 95 de la Ley 769 de 2002, en horas nocturnas.	Parágrafo. Los usuarios de ciclovías y ciclorrutas deberán utilizar cascos de seguridad, conforme lo dispongan los mandatarios seccionales. Será forzosa la utilización de los dispositivos reflectivos en horas nocturnas, acorde con el inciso 2° del artículo 95 de la Ley 769 de 2002.

TEXTO APROBADO CAMARA – PLENARIA	TEXTO PROPUESTO SENADO – COMISION III
<p>Artículo 3°. Con el fin de garantizar la accesibilidad de todas las personas a las redes de movilidad y transitar por las mismas en condiciones adecuadas, en especial a las niñas, niños y personas que presenten algún tipo de discapacidad, las vías públicas que se construyan al interior del perímetro urbano a partir de la vigencia de esta ley, deben contemplar la construcción de la totalidad de los elementos del perfil vial, en especial, las calzadas, los separadores, los andenes, los sardineles, las zonas verdes y demás elementos que lo conforman, según lo establezca el Plan de Ordenamiento Territorial del municipio o distrito y el Plan de Movilidad Propuesto.</p>	<p>Artículo 4°. Las vías públicas que se construyan en el perímetro urbano, a partir de la promulgación de la presente ley, deberán implementar el conjunto de factores del perfil vial tales como calzadas, separadores, andenes, sardineles, viaductos, zonas verdes y demás elementos que lo integran, según lo establezcan el Plan de Ordenamiento Territorial del distrito o municipio y el Plan de Movilidad propuesto, con el fin de garantizar el acceso seguro de los transeúntes a las redes de movilidad, especialmente a los niños y personas discapacitadas.</p>
<p>Parágrafo 1°. Dentro del año siguiente a la promulgación de la presente ley, los Ministerios de Transporte y Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial, determinarán las condiciones mínimas de los perfiles viales, para que las mismas puedan ser incluidas en los planes de movilidad de distritos y municipios con Planes de Ordenamiento Territorial.</p>	<p>Parágrafo 1°. Los Ministerios de Transporte y Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial, dentro del año (1) siguiente a la promulgación de la presente ley, determinarán las condiciones mínimas de los perfiles viales para incluirlas en los Planes de Movilidad de distritos y municipios con Planes de Ordenamiento Territorial.</p>
<p>Parágrafo 2°. Como herramienta adicional a lo previsto en este artículo para el tránsito seguro de niñas y niños, las autoridades locales coordinarán operativos especiales en horas de ingreso y salida de colegios y escuelas, a efectos de procurar la seguridad y guía de aquellos, en sus desplazamientos. Los operativos especiales podrán implicar la restricción del tráfico vehicular en las zonas que la autoridad local considere pertinentes.</p>	<p>Parágrafo 2°. Las autoridades locales coordinarán operativos especiales que podrán implicar la restricción del tráfico vehicular, en zonas y horarios de ingreso y salida del alumnado infantil a los planteles educativos, con el fin de ofrecerles seguridad.</p>
<p>Artículo 4°. El Ministerio de Transporte, previo visto bueno del Ministerio de Hacienda y Crédito Público, reglamentará el procedimiento de identificación de los vehículos y motocicletas de los distritos y municipios con planes de ordenamiento territorial que funcionen con combustibles limpios.</p> <p>Estos vehículos podrán ser objeto de beneficios en cuanto a la frecuencia en su circulación, los lugares a los que, pueden acceder, así como de los demás beneficios que determinen las autoridades locales.</p>	<p>Artículo 5°. El Ministerio de Transporte, dentro del año (1) siguiente a la promulgación de la presente ley, reglamentará el procedimiento de identificación de los vehículos que funcionen con combustibles limpios, los cuales podrán ser objeto de beneficios relacionados con su frecuencia de circulación, lugares a los que pueden acceder, y otros que determinen las autoridades locales.</p>
<p>Artículo 5°. A partir del 1° de enero del año 2010, toda habilitación que se otorgue a las empresas para la prestación del servicio público de transporte de pasajeros con radio de acción metropolitana, distrital o municipal, se hará bajo el entendido que la totalidad de vehículos vinculados a las mismas funcionará con combustibles limpios. El incumplimiento de esta disposición acarreará la revocatoria inmediata de la habilitación.</p> <p>En todo caso, a partir de la expedición del reglamento que determine cuáles son los combustibles limpios, en los procesos licitatorios para la adjudicación de rutas y frecuencias, se tendrá como uno de los criterios de calificación preponderantes, el hecho que los vehículos vinculados funcionen con combustibles más limpios.</p> <p>A partir del 1° de enero del año 2010, toda reposición que se haga de vehículos vinculados a la prestación del servicio público de transporte de pasajeros, deberá hacerse por vehículos que funcionen con combustibles limpios.</p>	<p>Artículo 6°. A partir del 1° de enero de 2008, toda habilitación que se otorgue a las empresas para la prestación de servicio público de pasajeros, o toda reposición de los vehículos vinculados a dichas empresas, cuyo radio de operación sea metropolitano, distrital o municipal, se hará bajo el supuesto de que la flota vehicular en su totalidad funciona o se repondrá con medios propulsados por combustibles limpios. El incumplimiento de esta disposición acarreará la revocatoria inmediata de la habilitación³.</p> <p>Expedido el reglamento que determine los combustibles limpios a utilizar en el transporte público de pasajeros, los procesos licitatorios lo aplicarán como criterio valorativo preferente para adjudicar rutas y frecuencias⁴.</p> <p>Todos los vehículos vinculados al servicio, incluidos los que cubran rutas alimentadoras funcionarán con combustibles limpios⁵.</p> <p>Los vehículos objeto de reposición propulsados por combustibles corrientes, serán reemplazados forzosamente por aquellos que funcionen con combustibles limpios al término de su vida útil⁶.</p> <p>3 (Fusionados los incisos 1° y 3° del artículo 5°) 4 (Corresponde al inciso 2° del artículo 5°) 5 (Corresponde al artículo 6°, fusionado con el inciso 2° del artículo 5°, por estar repetido) 6 (Corresponde al parágrafo del artículo 6°, fusionado con el inciso 2° del artículo 5°, por estar repetido)</p>
<p>Parágrafo. La Contraloría General de la República entregará dentro del primer año de aprobada la presente ley, un estudio sobre el impacto económico de la misma sobre el equipo automotor a reponer, y los montos de inversión necesarios para que se cumplan las metas de reposición de equipos contempladas en este artículo.</p>	<p>Parágrafo. La Contraloría General de la República, dentro del año (1) siguiente a la promulgación de la presente ley, publicará un estudio cuantificador del impacto económico de la misma sobre el equipo automotor existente y los montos de inversión necesarios para cumplir las metas de reposición contempladas en este artículo.</p>
<p>Artículo 6°. En los procesos licitatorios que se adelanten para adjudicar la prestación del servicio de transporte masivo de pasajeros, deberá preverse que todos los vehículos- que se vinculen para el efecto, incluyendo los que cubrirán las rutas alimentadoras, funcionarán con combustibles limpios.</p>	<p>Artículo 7°. El Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo territorial regulará, dentro del año (1) siguiente a la promulgación de la presente ley, la forma en que las autoridades ambientales deberán divulgar oportuna y eficaz mente a la población de los distritos y municipios los resultados obtenidos como consecuencia del monitoreo de la calidad del aire resaltando especialmente la declaratoria de los niveles de prevención, alerta o emergencia y las previsiones asumidas para conjurar el respectivo episodio ambiental⁷. 7 (Se reintroduce, modificado, el artículo 8° de la iniciativa original)</p>
<p>Parágrafo. Los vehículos vinculados al transporte masivo de pasajeros que a la fecha de expedición del reglamento que determine cuáles son los combustibles limpios no funcionen con alguno de los mismos, deberán ser reemplazados por vehículos que funcionen con este tipo de combustibles, cuando sean objeto de reposición por el cumplimiento del término de su vida útil.</p>	
<p>Artículo 7°. Dentro de los dos (2) años siguientes a la promulgación de la presente ley, el Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial, reglamentará los protocolos para las declaratorias de los niveles de prevención, alerta o emergencia, por parte de las autoridades ambientales, incluyendo los tiempos de exposición mediante los cuales se considerará que existe una grave amenaza a la salud, así como los procedimientos que deberán seguir las autoridades ambientales para declarar alguno de los estados de emergencia ambiental</p>	<p>Artículo 8°. El Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial, dentro del año (1) siguiente a la promulgación de la presente ley, reglamentará los protocolos para declarar los niveles de prevención, alerta o emergencia, por parte de las autoridades ambientales, incluyendo los tiempos de exposición para establecer que existe una seria amenaza a la salud, y los procedimientos a seguir por dichas autoridades para declarar alguno de los estados de emergencia ambiental.</p>

TEXTO APROBADO CAMARA – PLENARIA	TEXTO PROPUESTO SENADO – COMISION III
Artículo 8°. Sin perjuicio de las demás medidas a que haya lugar, cuando de conformidad con las normas sobre calidad del aire la autoridad ambiental competente declare en un área determinada de un distrito o municipio con plan de ordenamiento territorial, el nivel de prevención, alerta o emergencia, restringirá o prohibirá inmediatamente, y durante el período de tiempo estrictamente necesario, la circulación de vehículos de transporte público o privado que no funcionen con combustibles limpios en el área objeto de la declaración, salvo que sea manifiesto que las fuentes móviles no tienen incidencia relevante en el respectivo episodio ambiental.	Artículo 9°. Cuando la autoridad ambiental competente declare en un área determinada de un distrito o municipio el nivel de prevención, alerta o emergencia, conforme con las normas de calidad del aire, restringirá o prohibirá ipso facto y durante el tiempo estrictamente indispensable, la circulación de vehículos propulsados por combustibles corrientes, salvo que las fuentes móviles no incidan significativamente en el episodio ambiental..
Parágrafo. La aplicación de lo dispuesto en este artículo estará sujeta a que previamente hayan sido identificados los vehículos que funcionen con combustibles limpios, de conformidad con lo previsto en el artículo 4° de este proyecto.	Parágrafo. La aplicación de lo dispuesto en este artículo se sujetará a lo previsto por el artículo 5° de esta ley.
Artículo 9°. La presente ley rige a partir de su promulgación	Artículo 10. La presente ley rige a partir de su promulgación.

PONENCIA PARA PRIMER DEBATE

AL PROYECTO DE LEY NUMERO 108 DE 2005 SENADO

por medio de la cual se establece la prestación del servicio de auxiliar jurídico ad honórem en los Consulados y Agencias Diplomáticas de Colombia en el exterior para el desempeño de la judicatura voluntaria para los egresados de Derecho y se dictan otras disposiciones.

Honorables Senadores de la Comisión Segunda:

Cumplo con el encargo que me encomendó el señor Presidente de la Comisión de rendir ponencia para primer debate al proyecto de ley número 108 Senado, por medio de la cual se establece la prestación del servicio de auxiliar jurídico ad honórem en los Consulados y Agencias Diplomáticas de Colombia en el exterior para el desempeño de la judicatura voluntaria para los egresados de Derecho y se dictan otras disposiciones.

CONSTITUCIONALIDAD

De conformidad con el artículo 154 de la Constitución Política de Colombia, señala el origen de las leyes y estas tienen origen en cualquiera de las cámaras a iniciativa de los Congresistas o del Gobierno Nacional es así como, el proyecto que hoy se estudia fue presentado a consideración del Honorable Senado de la República por parte de la honorable Senadora Alexandra Moreno Piraquive.

De otro lado es un proyecto de ley que no requiere un trámite especial, pues se trata de un proyecto de ley ordinaria que no se enmarca dentro de las categorías de Leyes Orgánicas. Estatutarias o generales. Es decir que en cuanto a su constitucionalidad no se encuentra ningún reparo.

Actualmente existe en Colombia abundante regulación al respecto, es así como tenemos la Ley 552 expedida en 1999, el Decreto 1221 de 1990, el Decreto 3200 de 1979, Decreto 1862 de 1989, Ley 23 de 1991 y Ley 878 expedida en el 2004 donde señala en que entidades se puede realizar la judicatura para optar el título de abogado.

CONVENIENCIA

La Abogacía tiene como función social la de colaborar con las autoridades en la conservación y perfeccionamiento del orden jurídico del país y en la realización de una recta y cumplida administración de justicia.

Que dentro de esa misma función social que debe cumplir el abogado o el futuro abogado existen en Colombia en la actualidad muchos campos donde se puede prestar este servicio, en donde existen falencias de personal para lograr optimizar la prestación de un servicio público como por ejemplo la administración de justicia, por todos es conocido que el servicio público de administrar justicia es uno de aquellos servicios puros por ser únicamente el Estado quien puede prestarlo al contrario de otros servicios públicos que pueden ser prestados por particulares, bajo la supervisión y vigilancia del Estado.

En este sentido ya existe la posibilidad de que los Estudiantes de Derecho puedan en estos despachos judiciales realizar su judicatura ad

honórem, donde sin duda son un apoyo inmenso para los funcionarios judiciales y a la vez están prestando un servicio a la comunidad que requiere una pronta resolución a sus litigios.

De otro lado actualmente existe la posibilidad también, de realizar la judicatura en la Procuraduría General de la Nación donde al igual que en los despachos judiciales son un apoyo importante a la labor de fiscalización que ejerce esta Entidad.

Pero además pueden hacerlo en el Congreso de la República en donde igualmente se ponen en contacto con una labor muy importante en una democracia como es la labor legislativa, sin perder de vista la actividad Administrativa que esta Corporación desempeña.

Analizado el texto del proyecto de ley, he considerado honorables Senadores que el mismo no es conveniente por las siguientes razones.

Actualmente en el país, existe una abundante normatividad al respecto, un suficiente número de Entidades públicas donde los egresados de Derecho pueden realizar su judicatura ad honórem y en donde realmente van a ser de una gran utilidad, donde sí van a prestar un servicio social que estará acorde con el carácter social de la profesión de abogado.

En segundo lugar, en el país sí estarán en contacto con nuestra realidad que les ayudará a sensibilizarse con los problemas que nos aquejan y a despertar en ellos ese sentido de pertenencia y solidaridad social que debe acompañar siempre la vida cotidiana de las personas y más de aquellos que afortunadamente en un país como el nuestro han tenido la oportunidad de hacerse profesionales.

De otro lado, también se trata de que estos futuros profesionales del derecho adquieran una práctica, desarrollen unas competencias laborales que les ayuden a cualificar su desempeño profesional, sacándolos del país no van a estar en contacto con nuestras normas, con nuestro derecho interno y con los problemas que diariamente afectan el país y que todos los colombianos estamos en la obligación de ayudar a solucionar, sino que estarán viendo otros ordenamientos jurídicos, otras problemáticas sociales que muy poco se asemejan a las nuestras.

Como quiera que al expedir una ley se debe analizar que la misma satisfaga las necesidades de todos los colombianos a los que va dirigida, esta no debe por se crear desigualdades que aunque no estén expresas sí lo está de manera implícita, y voy a explicar por qué.

Siendo este un cargo ad honórem, solo tendrían acceso a ellos quienes tengan la capacidad económica para costearse el viaje, la estadía, y los estudios que fuera del país van a realizar, los demás que son la gran mayoría de los colombianos no tendrán acceso a ello, haciendo de esta forma más grande la brecha social y económica que separa a los colombianos.

¡Que es importante en un mundo globalizado saber otro idioma y tener experiencias académicas, en otros países es innegable!, pero para ello existe la posibilidad que las personas con recursos que son a quienes en última instancia va dirigido este proyecto, aunque este no sea el espíritu

con que se elaboró el mismo, cursen estudios de postgrado en Universidades de otros países, una vez hayan cumplido con los requisitos que nuestras leyes exigen y obtengan su respetivo título.

Tampoco se ven claras las funciones jurídicas que estos egresados desempeñarían en estas misiones diplomáticas, no se señala en el proyecto cuál es realmente la necesidad que en esta materia poseen estas misiones y que ameriten tal regulación, hay que tener en cuenta además que en muchos países donde no existen convenios de homologación de títulos con nuestro país ni siquiera quienes son abogados pueden desempeñarse como tales entonces será muy poca la labor jurídica que desarrollarán.

No sobra resaltar que los abogados colombianos estudian y experimentan el derecho nuestro, y no el de los otros países donde pudieran ir a prestar el servicio de judicatura.

Por lo anteriormente expuesto, me permito honorables Senadores presentar ponencia negativa al mencionado Proyecto de ley 108 Senado.

Proposición

Archívese el Proyecto de ley número 108 Senado, por medio de la cual se establece la prestación del servicio de auxiliar jurídico ad honorem en los Consulados y Agencias Diplomáticas de Colombia en el exterior para el desempeño de la judicatura voluntaria para los egresados de Derecho y se dictan otras disposiciones.

De los honorables Senadores,

Isabel María Figueroa,

Senadora de la República.

* * *

PONENCIA PARA PRIMER DEBATE

AL PROYECTO DE LEY NUMERO 171 DE 2005 SENADO

mediante el cual se establece el sistema y método para la fijación y recaudo de tarifas por concepto de los servicios prestados por la Dirección General Marítima, Dimar.

Honorables Senadores:

Con el fin de cumplir la honrosa designación de darle ponencia al “proyecto de ley número 171 Senado, mediante el cual se establece el sistema y método para la fijación y recaudo de tarifas por concepto de los servicios prestados por la Dirección General Marítima, Dimar.

Con el proyecto de ley radicado por el Gobierno Nacional a través del Ministerio de Defensa Nacional el 8 de noviembre de 2005, se busca que el Honorable Congreso, en virtud de lo dispuesto en el artículo 338 de la Constitución Política, determine el sistema y el método para que la Dirección General Marítima, en su calidad de Autoridad Marítima Nacional, pueda fijar las tarifas por concepto de los servicios prestados y recaudar los recursos provenientes de las mismas, con el fin de recuperar los costos que estos implican.

El proyecto incluye los servicios que se prestan en el desarrollo de las funciones asignadas a la Autoridad Marítima en virtud de la misión establecida en el ámbito internacional, cual es seguridad marítima y mares limpios. Igualmente el proyecto contempla otra serie de servicios, que si bien hoy en día no se prestan al usuario del sector marítimo, se cuenta con la capacidad técnica y científica para ofrecerlos.

Es así como enuncia en el artículo 2° servicios tales como la autorización de zarpe y todo lo relacionado con la libre platica de los buques -Servicio de Tráfico Marítimo-, el registro e inspección de naves de bandera colombiana -Estado de Bandera-, las inspecciones a naves extranjeras -Estado Rector de Puerto-, la expedición de documentos de cumplimiento y certificación a las instalaciones portuarias, así como las auditorías en desarrollo del Código Internacional para la Protección de Buques e Instalaciones Portuarias, la expedición de licencias, títulos y

permisos a la gente de mar y empresas marítimas y lo correspondiente al servicio de señalización marítima, en lo relacionado con los canales de acceso a los puertos.

Se adiciona al proyecto presentado por el Gobierno Nacional, la designación y señalización de zonas de fondeo, incluyendo la tarifa y cobro por el uso del área, considerándolo como una actividad marítima.

Como aspectos relevantes del proyecto, se destacan los siguientes:

- Autoriza a la Dirección General Marítima para definir y recaudar las tarifas por los servicios que presta.

- Incorpora, debidamente relacionados, los servicios que presta o que podría ofrecer la Autoridad Marítima, enunciados de manera declarativa, no taxativa.

- Determina un criterio base para la liquidación: el costo del servicio el cual incluye el valor de los insumos, los salarios y las prestaciones sociales, multiplicado por la frecuencia en la prestación de los servicios.

- Dispone que el valor de las tarifas se enuncie en salarios mínimos legales mensuales vigentes, sujeto a la reglamentación posterior.

- Permite que el valor del recaudo ingrese al Presupuesto General de la Nación, destinado a cubrir gastos específicos de la Dirección General Marítima.

Como antecedente tenemos que en 1984, con la expedición del Decreto-ley 2324 se reorganizó la Dirección General Marítima y Portuaria y dentro de las funciones y atribuciones se encontraba la de fijar las tarifas por concepto de servicios conexos y complementarios con las actividades marítimas (numeral 25 del artículo 5°), facultad que se desarrolló hasta la expedición de la Constitución Política de 1991, que en su artículo 338 delimitó la potestad de las autoridades administrativas para fijar la tarifa de las tasas y contribuciones a cobrar a los contribuyentes, así:

“Artículo 338. En tiempo de paz, solamente el Congreso, las asambleas departamentales y los concejos distritales y municipales podrán imponer contribuciones fiscales o parafiscales. La ley, las ordenanzas y los acuerdos deben fijar, directamente, lo sujetos activos y pasivos, los hechos y las bases gravables, y las tarifas de los impuestos. La ley, las ordenanzas y los acuerdos pueden permitir que las autoridades fijen la tarifa de las tasas y contribuciones que cobren a los contribuyentes, como recuperación de los costos de los servicios que les presten o participación en los beneficios que les proporcionen; pero el sistema y el método para definir tales costos y beneficios, y la forma de hacer su reparto, deben ser fijados por la ley, las ordenanzas o los acuerdos”. (Cursiva y subrayado fuera de texto).

Es por ello, que el artículo 1° del proyecto autoriza a la Dirección General Marítima del Ministerio de Defensa Nacional, para definir y recaudar las tarifas correspondientes a los costos de los servicios prestados por ella.

En el artículo 2°, el proyecto incorpora la enunciación de los servicios relativos al permiso de operación, servicio privado y público de transporte marítimo y autorización para las empresas propietarias de una sola nave y las diferentes actividades marítimas tales como agenciamiento, corredores de fletamento, empresas de practicaje, sociedades internacionales de clasificación, sociedades organizaciones reconocidas de inspección y certificación, empresas de buceo, remolque, dragado, asesorías e inspecciones, estudios batimétricos, empresas de servicios marítimos, astilleros y talleres de reparación naval, marinas y clubes náuticos.

También recoge las actividades del Estado colombiano, como Estado de Bandera, Estado Rector de Puerto y Estado Ribereño, en el ámbito de los tratados internacionales suscritos. Por ello, se relaciona la expedición de licencias y permisos relativos a construcción de naves y artefactos navales, operación de remolcadores y pesqueros extranjeros, modificación y/o cambio de especificaciones de naves, expedición o cancelación de matrícula de naves, permisos temporales para permanencia de embar-

caciones deportivas extranjeras y de investigación técnica o científica, certificados de libertad y tradición de naves, títulos, refrendos, licencias de navegación, libretas de embarco de tripulantes y oficiales, licencia de navegación del personal a bordo, licencia de piloto práctico, inspector marítimo, perito marítimo, permiso especial de practica, inscripción de centros de formación y capacitación marítima, y publicaciones y conceptos técnicos científicos en el ámbito marítimo.

Se ha incluido en el proyecto el **tema del uso de las áreas de fondeo**, dado que la Autoridad Marítima como entidad competente, presta el servicio técnico especializado de análisis, estudio, definición y señalización de las áreas marítimas que, por sus condiciones físicas y ubicación permiten el fondeo seguro de naves. Al respecto, se precisa que aunque se considera que esta actividad es portuaria, en esencia se constituye en marítima, tal como lo expone la Sala de Consulta y Servicio Civil del Consejo de Estado en la respuesta a la consulta 770 del 26 de febrero de 1996 con ponencia del Honorable Consejero Cesar Hoyos Salazar, al diferenciar las actividades marítimas de las portuarias en los siguientes términos:

“El criterio de distinción y el elemento que permite establecer la competencia de la Superintendencia General de Puertos y la Dirección General Marítima, está fundamentado sobre el hecho de la naturaleza de la actividad respecto de la cual se solicita la concesión o permiso.”

En tratándose de actividades portuarias, estas deberán referirse en términos generales a aquellas que tiene por objeto la construcción, operación y administración de puertos y terminales portuarios. (...)

Cualquier otra actividad, a pesar de que se lleve a cabo en las instalaciones físicas de los puertos, si no representa alguna forma de intermediación de mercancías o el cargue y descargue de naves en general, debe ser considerada como actividad marítima no portuaria y por consiguiente sujeta a las concesiones y permisos que concede la Dirección General Marítima del Ministerio de Defensa, dependencia a la que en tales casos le corresponderá ejercer la inspección y vigilancia a nombre del Estado”. (Cursiva y subrayado fuera de texto).

Sin embargo, es pertinente realizar la claridad legal respecto de la naturaleza de la actividad, con el fin de asegurar la competencia de la Autoridad Marítima sobre la totalidad del fondeo.

En cuanto al método de fijación del costo, **previsto en los artículos 3º (tercero a 7º (séptimo) del proyecto**, conviene resaltar que el proyecto incorpora el Sistema de Costos Estandarizables, el cual imputa los costos a los productos –servicios- en función de la demanda de actividades a lo largo de todo su ciclo de vida. Es así como en los estudios presentados por la Autoridad Marítima al Ministerio de Hacienda, y los cuales fueron avalados mediante oficio s/n del 11 de agosto de 2005 suscrito por el señor Ministro, se toma como método para la base de imputación de los costos **el sistema ABC (Activity Based Costing - Costo Basado en Actividades)**.

El sistema ABC es de gestión “integral”, el cual permite conocer el flujo de las actividades realizadas en la entidad, y que están consumiendo los recursos disponibles e imputan o incorporan costos a los procesos y, para el caso de Dimar, se ajusta estrictamente al costo de los servicios que presta, según las actividades que realiza, de manera individualizada.

El modelo en mención se basa en la **agrupación en centros de costos que conforman una secuencia del valor de los servicios de la actividad de la entidad, es decir, define el conjunto de actuaciones que se realizan para poder brindar un servicio de modo que los costos indirectos se asignan a estas, permitiendo una mayor exactitud en la asignación de los costos, los cuales comprenden exclusivamente los costos de las actividades necesarias para ofrecer el servicio más el de las materias primas utilizadas.**

En ese orden de ideas, la fórmula se enuncia determinando el valor de los insumos, agregando el valor proporcional de los salarios y las prestaciones sociales del personal involucrado en la prestación del servicio

específico, dividido por la frecuencia de la prestación de los servicios.

Al respecto cabe aclarar que dentro de los insumos se entienden incluidos, entre otros conceptos, el valor de los salarios, prestaciones sociales, uso y mantenimiento de equipos, tintas, papelería, seguros y los costos indirectos relacionados. Cuando se habla de nómina y prestaciones sociales del personal de la Autoridad Marítima, **es preciso entender incluido el personal militar**, pues la Entidad actúa a nombre de la Nación, de la cual sale el recurso para dicho pago y se pretende incluirlo en el costo de los servicios. Las tarifas recogen el costo de lo que le genera a la Administración para su prestación.

Las tarifas serán asignadas discriminadamente, es decir, se establecerá teniendo en cuenta criterios tales como el tonelaje de las naves, el servicio que presta, la frecuencia de solicitud, etc. Por ejemplo no se cobrará el mismo valor en cuanto a la autorización de zarpe de una embarcación menor que hace cabotaje que a un buque de tráfico internacional.

De otra parte, el cobro se hará de manera escalonada en aquellos servicios que sean prestados periódicamente y con más frecuencia. Cabe resaltar que el mayor porcentaje de lo que se va a cobrar (58% aproximadamente) corresponde a servicios nuevos que la Dirección General Marítima tiene la capacidad e idoneidad para prestarlos y que se expiden por una sola vez a requerimiento.

De los servicios que actualmente se cobran, aproximadamente el 32% se expiden una sola vez de manera indefinida, el 51% con una vigencia de 3 a 5 años, el 13% con una vigencia de 1 a 2 años y tan sólo el 3% son trámites por viaje. Por lo anterior, se considera que el impacto en el usuario y en el sector marítimo no es significativo.

Con el fin de mantener el nivel de competitividad dentro del sector marítimo, la Autoridad Marítima ha previsto que una vez cada tres años, **el valor de las tarifas será evaluado a fin de determinar su reajuste o reducción**, habida cuenta de la implementación de tecnología y la descentralización de los servicios. De otra parte, se advierte que frente a otros países de América Latina, las tarifas en Colombia son las más bajas de la región, lo cual ha sido factor determinante en términos de competitividad.

La Dirección General Marítima ha venido prestando sus servicios sin costo para los usuarios, desde hace aproximadamente 50 años. Durante este tiempo no se han cobrado tasas con el propósito de enjugar los costos de los servicios administrativos que presta a la comunidad marítima, ya que las tarifas vigentes corresponden exclusivamente al valor de la materia prima utilizada en la expedición de los mismos.

El proyecto propone un método de asignación y cobro de tarifas que, por vía de reglamentación, se pretende llevar a cabo por fases, de manera escalonada y a mediano plazo, para evitar un impacto económico inmediato y directo sobre los usuarios.

La aprobación de la ley puesta en consideración permitirá que el Ministerio de Hacienda y Crédito Público recaude los recursos financieros que invirtió en la Entidad, representados en el presupuesto interno -inversión y funcionamiento- y la Dirección General Marítima podrá prestar más y mejores servicios a los usuarios.

Se persigue como objetivo primordial la autosuficiencia económica de Dimar, lo cual le permitirá fortalecer la planta de personal a nivel central y en las regionales, así como su base tecnológica para la descentralización de la atención de algunos servicios, brindando al usuario la posibilidad de cumplir con las exigencias del tráfico marítimo mundial.

Se incluye dentro de su autosuficiencia la posibilidad de cubrir los costos correspondientes al apoyo de personal que brinda la Armada Nacional, en especial lo correspondiente al personal militar, que en su mayoría se encuentran asignados para tripular los buques asignados para las labores de investigación científica y oceanográfica e instalación de faros y boyas. Otra parte del personal militar está dedicado en tierra a actividades de investigación científica oceanográfica e hidrográfica y a

elaborar la cartografía náutica, labores que se encuentran incluidas dentro del concepto de seguridad nacional.

Con los recursos que se pretenden obtener del proyecto, se espera lograr una significativa reducción en los trámites que adelantan los usuarios, considerando que serán descentralizados hacia las Capitanías de Puerto, lo cual implica más eficiencia y agilidad en la respuesta al interesado y menor costo. De igual manera, se obtendrá más transparencia en los trámites, reducción del tiempo y la menor intervención de funcionarios.

Los procesos administrativos y los documentos expedidos tendrán más elementos y condiciones de seguridad, que disminuirán los riesgos de falsificación de licencias y permisos y documentos en general. Las tarifas por el costo del valor de los servicios podrán ser mantenidas en el mismo valor durante más tiempo, gracias a la mejora en eficiencia y efectividad de los procesos.

Todo lo anterior, asegura una mejora sustancial en el control de los usuarios y de las actividades marítimas que se desarrollan en el territorio nacional, lo cual incorpora un ambiente de organización y clarificación de las competencias de la Autoridad Marítima Nacional.

En el ámbito internacional, Colombia alcanzaría el mismo nivel en materia de tarifas, comparado con los estándares establecidos por las Administraciones Marítimas de los Estados de la región y del resto del mundo, además de cumplir con los estándares mundiales establecidos para la expedición de certificados y licencias, así como para lo relacionado con cartografía y señalización marítima.

Por último, se considera que prepara técnica y administrativamente a la Autoridad Marítima en el ámbito comercial internacional para responder a los requerimientos planteados a partir de la suscripción por parte del Gobierno Nacional del Tratado de Libre Comercio, particularmente en lo relacionado con el manejo de la seguridad de los buques y los puertos mediante la expedición de documentos de cumplimiento y certificaciones, así como la realización de auditorías, que permitan mantener los niveles de seguridad existentes, los cuales han sido calificados como excelentes por organismos extranjeros, permitiendo que los puertos colombianos sean seguros para el comercio

En el presente proyecto de ley, para su ponencia en primer debate, se realiza una adición en el artículo 2º, literal numeral 21:

Artículo 2º, numeral 21: Designación y señalización de zonas de fondeo, incluyendo el uso del área como actividad marítima.

Cordialmente,

Jairo Clopatofsky Ghisays
Senador de la República,

PLIEGO DE MODIFICACIONES

AL PROYECTO DE LEY NUMERO 171 DE 2005 SENADO

mediante el cual se establece el sistema y método para la fijación y recaudo de tarifas por concepto de los servicios prestados por la Dirección General Marítima, Dimar.

El Congreso de Colombia

DECRETA:

Artículo 1º. Autorizar a la Dirección General Marítima, Dimar, del Ministerio de Defensa Nacional para definir y recaudar las tarifas correspondientes a los costos de los servicios prestados por ella.

Artículo 2º. La Dirección General Marítima podrá cobrar por la prestación de los siguientes servicios:

1. Expedición, modificación y adición de la habilitación y permiso de operación para las empresas de transporte marítimo.

2. Expedición, modificación y adición autorización para prestación del servicio privado de transporte marítimo.

3. Expedición, modificación y adición autorización especial para empresas propietarias de una sola nave.

4. Expedición, modificación y adición autorización prestación servicio público de transporte marítimo entre localidades situadas dentro de la jurisdicción de una misma capitanía de puerto.

5. Expedición, modificación y adición autorización prestación servicio ocasional de transporte marítimo.

6. Registro arrendamiento y fletamento de naves.

7. Expedición, modificación y ampliación licencia para agentes marítimos, corredores de fletamento, empresas de practica, sociedades internacionales de clasificación, organizaciones reconocidas de inspección y certificación, empresas de buceo, remolque, dragado, asesorías e inspecciones, estudios batimétricos, empresas de servicios marítimos, astilleros y talleres de reparación naval, marítimas y clubes náuticos.

8. Prestación servicios de inspección, auditorías, expedición y mantenimiento de certificación relacionados con las funciones como Estado de Bandera, Estado Rector de Puerto y Estado Ribereño.

9. Expedición, modificación del permiso de construcción de naves y artefactos navales.

10. Expedición, modificación del permiso de operación de remolcadores y pesqueros extranjeros.

11. Expedición, modificación del permiso de modificación y/o cambio de especificaciones de naves.

12. Expedición y cancelación de matrícula de naves.

13. Expedición y prórroga del permiso provisional de permanencia para embarcaciones deportivas extranjeras.

14. Expedición y modificación permiso de permanencia para buques extranjeros en labor científica y/o técnica en aguas jurisdiccionales colombianas.

15. Expedición certificado de libertad y tradición de naves.

16. Expedición y modificación de títulos, refrendos, licencias de navegación, libretas de embarco de tripulantes y oficiales, licencia de navegación entrenamiento marino de cubierta.

17. Expedición y renovación licencia de piloto práctico, inspector marítimo, perito marítimo.

18. Expedición permiso especial de practica.

19. Inscripción y aval de centros de formación y capacitación marítima.

20. Cartografía, publicaciones náuticas, servicios buques oceanográficos, equipamiento hidrográfico, oceanográfico, meteorológico, sistemas y software, estudios, calibración de sensores, estudios y conceptos, digitalización, datos oceanográficos e hidrográficos, análisis físicos, químicos y biológicos de nuestras marinas y estuarinas, servicio de metrología de equipos y elementos de laboratorio.

21. Designación de señalización de zonas de fondeo, incluyendo el uso del área, como actividad marítima.

22. Los demás hechos que se presenten en desarrollo de las funciones y atribuciones de la Dirección General Marítima, que sean susceptibles de aplicación del método y sistema dispuesto por la presente ley.

Artículo 3º. La base para la liquidación de las tarifas será el costo de los servicios definidos en el artículo anterior.

Artículo 4°. Las tarifas se fijarán en salarios mínimos legales diarios o mensuales vigentes.

Con ellas se buscará la recuperación total de los costos de los servicios prestados por la Dirección General Marítima, para lo cual se utilizarán las siguientes pautas técnicas, teniendo en cuenta los costos de las operaciones y los costos de los programas técnicos:

- a) Elaboración y normalización de flujogramas para los diferentes procesos con el propósito de determinar las rutinas;
- b) Cuantificación de los materiales, suministros y los demás insumos tecnológicos y de recurso humano utilizados anualmente, en cada uno de los procesos y procedimientos definidos en el literal anterior, estos insumos deben incluir unos porcentajes de los gastos de administración general de la Dirección General Marítima, cuantificados siguiendo las normas y principios aceptados por la contabilidad de costos;
- c) Valoración a precios de mercado de los insumos descritos en el literal anterior para cada uno de los procesos y procedimientos. Cuando uno de los procedimientos deba encontrarse con terceros, se tomará el valor del servicio contratado;
- d) Valoración del recurso humano contratado utilizado directamente en la prestación del servicio, tomando como base los salarios y prestaciones de la planta de personal de la Dirección General Marítima, así como el valor de los contratos que se celebren para el efecto;
- e) Cuantificación de los costos y programas de tecnificación y modernización de la operación de los servicios;
- f) Estimación de las frecuencias de utilización de los servicios. La frecuencia se entiende como el número de operaciones o ejecuciones de cada uno de los servicios prestados por la Dirección General Marítima.

Parágrafo. Tanto la definición de procedimientos, como la cuantificación de los costos deberán hacerse bajo parámetros de máxima eficiencia, teniendo en cuenta los principios establecidos en el Plan General de Contabilidad Pública.

Artículo 5°. El sistema para definir las tarifas es un sistema de costos estandarizables, en el que la valoración y ponderación de los factores que intervienen en su definición, se realizarán por medio de procedimientos de costeo técnicamente aceptados.

La tarifa para cada uno de los servicios prestados enumerados en el artículo 2° de la presente ley, será la resultante de sumar el valor de los insumos y de los recursos humanos utilizados, de conformidad con los literales c), d) y e) del artículo 4°, dividido por la frecuencia de utilización de que trata el literal f) del mismo artículo.

Artículo 6°. El pago de las tarifas estará a cargo de la persona natural o jurídica que solicite la prestación de los servicios ofrecidos por la Dirección General Marítima, Dimar, del Ministerio de Defensa Nacional.

Artículo 7°. El recaudo correspondiente a las tarifas autorizadas por la presente ley, estará a cargo de la Dirección General Marítima, Dimar, del Ministerio de Defensa Nacional. Su monto global será destinado a cubrir los gastos en que incurra la entidad para el cumplimiento de las funciones asignadas por la ley, sin perjuicio de los demás recursos que le hayan sido asignados.

Artículo 8°. El usuario acreditará el pago de la tarifa establecida, al momento de radicar su solicitud ante la Dirección General Marítima, Dimar, del Ministerio de Defensa Nacional.

Artículo 9°. La presente ley rige a partir de la fecha de su promulgación.

Jairo Clopatofsky Ghisays,
Senador de la República.

TEXTO PROPUESTO PARA SER CONSIDERADO EN PRIMER DEBATE

AL PROYECTO NUMERO 171 DE 2005 SENADO

Mediante el cual se establece el sistema y método para la fijación y recaudo de tarifas por concepto de los servicios prestados por la Dirección General Marítima, Dimar.

El Congreso de Colombia

DECRETA:

Artículo 1°. Autorizar a la Dirección General Marítima, Dimar, del Ministerio de Defensa Nacional para definir y recaudar las tarifas correspondientes a los costos de los servicios prestados por ella.

Artículo 2°. La Dirección General Marítima podrá cobrar por la prestación de los siguientes servicios:

1. Expedición, modificación y adición de la habilitación y permiso de operación para las empresas de transporte marítimo.
2. Expedición, modificación y adición autorización para prestación del servicio privado de transporte marítimo.
3. Expedición, modificación y adición autorización especial para empresas propietarias de una sola nave.
4. Expedición, modificación y adición autorización prestación servicio público de transporte marítimo entre localidades situadas dentro de la jurisdicción de una misma capitanía de puerto.
5. Expedición, modificación y adición autorización prestación servicio ocasional de transporte marítimo.
6. Registro arrendamiento y fletamento de naves.
7. Expedición, modificación y ampliación licencia para agentes marítimos, corredores de fletamento, empresas de practicaje, sociedades internacionales de clasificación, organizaciones reconocidas de inspección y certificación, empresas de buceo, remolque, dragado, asesorías e inspecciones, estudios batimétricos, empresas de servicios marítimos, astilleros y talleres de reparación naval, marítimas y clubes náuticos.
8. Prestación servicios de inspección, auditorías, expedición y mantenimiento de certificación relacionados con las funciones como Estado de Bandera, Estado Rector de Puerto y Estado Ribereño.
9. Expedición, modificación del permiso de construcción de naves y artefactos navales.
10. Expedición, modificación del permiso de operación de remolcadores y pesqueros extranjeros.
11. Expedición, modificación del permiso de modificación y/o cambio de especificaciones de naves.
12. Expedición y cancelación de matrícula de naves.
13. Expedición y prórroga del permiso provisional de permanencia para embarcaciones deportivas extranjeras.
14. Expedición y modificación permiso de permanencia para buques extranjeros en labor científica y/o técnica en aguas jurisdiccionales colombianas.
15. Expedición certificado de libertad y tradición de naves.
16. Expedición y modificación de títulos, refrendos, licencias de navegación, libretas de embarco de tripulantes y oficiales, licencia de navegación entrenamiento marino de cubierta.
17. Expedición y renovación licencia de piloto práctico, inspector marítimo, perito marítimo.

18. Expedición permiso especial de practicaje.

19. Inscripción y aval de centros de formación y capacitación marítima.

20. Cartografía, publicaciones náuticas, servicios buques oceanográficos, equipamiento hidrográfico, oceanográfico, meteorológico, sistemas y software, estudios, calibración de sensores, estudios y conceptos, digitalización, datos oceanográficos e hidrográficos, análisis físicos, químicos y biológicos de nuestras marinas y estuarinas, servicio de metrología de equipos y elementos de laboratorio.

21. Los demás hechos que se presenten en desarrollo de las funciones y atribuciones de la Dirección General Marítima, que sean susceptibles de aplicación del método y sistema dispuesto por la presente ley.

Artículo 3°. La base para la liquidación de las tarifas será el costo de los servicios definidos en el artículo anterior.

Artículo 4°. Las tarifas se fijarán en salarios mínimos legales diarios o mensuales vigentes.

Con ellas se buscará la recuperación total de los costos de los servicios prestados por la Dirección General Marítima, para lo cual se utilizarán las siguientes pautas técnicas, teniendo en cuenta los costos de las operaciones y los costos de los programas técnicos:

a) Elaboración y normalización de flujogramas para los diferentes procesos con el propósito de determinar las rutinas,

b) Cuantificación de los materiales, suministros y los demás insumos tecnológicos y de recurso humano utilizados anualmente, en cada uno de los procesos y procedimientos definidos en el literal anterior, estos insumos deben incluir unos porcentajes de los gastos de administración general de la Dirección General Marítima, cuantificados siguiendo las normas y principios aceptados por la contabilidad de costos;

c) Valoración a precios de mercado de los insumos descritos en el literal anterior para cada uno de los procesos y procedimientos. Cuando uno de los procedimientos deba encontrarse con terceros, se tomará el valor del servicio contratado;

d) Valoración del recurso humano contratado utilizado directamente en la prestación del servicio, tomando como base los salarios y prestaciones de la planta de personal de la Dirección General Marítima, así como el valor de los contratos que se celebren para el efecto;

e) Cuantificación de los costos y programas de tecnificación y modernización de la operación de los servicios;

f) Estimación de las frecuencias de utilización de los servicios. La frecuencia se entiende como el número de operaciones o ejecuciones

de cada uno de los servicios prestados por la Dirección General Marítima.

Parágrafo. Tanto la definición de procedimientos, como la cuantificación de los costos deberán hacerse bajo parámetros de máxima eficiencia, teniendo en cuenta los principios establecidos en el Plan General de Contabilidad Pública.

Artículo 5°. El sistema para definir las tarifas es un sistema de costos estandarizables, en el que la valoración y ponderación de los factores que intervienen en su definición, se realizarán por medio de procedimientos de costeo técnicamente aceptados.

La tarifa para cada uno de los servicios prestados enumerados en el artículo 2° de la presente ley, será la resultante de sumar el valor de los insumos y de los recursos humanos utilizados, de conformidad con los literales c), d) y e) del artículo 4°, dividido por la frecuencia de utilización de que trata el literal f) del mismo artículo.

Artículo 6°. El pago de las tarifas estará a cargo de la persona natural o jurídica que solicite la prestación de los servicios ofrecidos por la Dirección General Marítima, Dimar, del Ministerio de Defensa Nacional.

Artículo 7°. El recaudo correspondiente a las tarifas autorizadas por la presente ley, estará a cargo de la Dirección General Marítima, Dimar, del Ministerio de Defensa Nacional. Su monto global será destinado a cubrir los gastos en que incurra la entidad para el cumplimiento de las funciones asignadas por la ley, sin perjuicio de los demás recursos que le hayan sido asignados.

Artículo 8°. El usuario acreditará el pago de la tarifa establecida, al momento de radicar su solicitud ante la Dirección General Marítima, Dimar, del Ministerio de Defensa Nacional.

Artículo 9°. La presente ley rige a partir de la fecha de su promulgación.

Jairo Clopatofsky Ghisays,

Senador de la República.

Proposición

Por las consideraciones anteriormente expuestas, dese primer debate al Proyecto de ley número 171 de 2005 Senado, mediante el cual se establece el sistema y método para la fijación y recaudo de tarifas por concepto de los servicios prestados por la Dirección General Marítima, Dimar.

Jairo Clopatofsky Ghisays,

Senador de la República.

OBJECIONES PRESIDENCIALES

INFORME OBJECIONES PRESIDENCIALES

AL PROYECTO DE LEY NUMERO 126 DE 2002 CÁMARA, 235 DE 2002 SENADO

por la cual se declara Patrimonio Cultural de la Nación el Festival Folclórico, Reinado Nacional del Bambuco y Muestra Internacional del Folclor y se ordena unas obras

Bogotá, D. C., 6 de febrero de 2006.

Doctora

CLAUDIA BLUM DE BARBERI

Presidenta

Honorable Senado de la República

Ciudad.

Ref.: Informe objeciones presidenciales. Proyecto de ley 126 de 2002 Cámara, 235 de 2002 Senado.

Respetada Presidenta:

En cumplimiento de la honrosa designación que se me hiciera por parte de la Presidencia del Senado de la República, de manera atenta me permito presentar informe sobre las objeciones presidenciales al Proyecto de ley número 126 de 2002 Cámara y 235 de 2003 Senado, por la cual se declara Patrimonio Cultural de la Nación el Festival Folclórico, Reinado Nacional del Bambuco y Muestra Internacional del Folclor y se ordena

unas obras, publicadas en la Gaceta del Congreso número 395 del 29 de julio de 2004, con el fin de que sea sometido a consideración de la plenaria del Senado de la República, así:

Objeciones del Gobierno

El Gobierno objeta por inconstitucional e inconveniencia el artículo 2° del proyecto aludido, por considerar que al establecer dicha norma que la Nación podrá incorporar en el Presupuesto General de la Nación las apropiaciones requeridas para compra de bienes de difusión, promoción y ejecución de obras como: La construcción de escenarios adecuados para la realización del Festival; la dotación, adecuación y formación académica de escuelas folclóricas que sirvan de apoyo a las expresiones auténticas de los eventos declarados Patrimonio Cultural en la ley y, la construcción del teatro del Centro Cultural y de Convenciones, se están vulnerando las disposiciones contenidas en la Ley 819 de 2003, la cual tiene carácter de ley orgánica y por consiguiente, una jerarquía superior que debe ser respetada en este proyecto.

En relación con el desarrollo de proyectos de esta naturaleza, señala que son las entidades territoriales las competentes para ello, teniendo en cuenta lo previsto en la Ley 715 de 2001, norma de superior jerarquía que establece que las leyes no podrán decretar gastos a cargo de la Nación para los mismos fines para los cuales ella les está transfiriendo parte de sus ingresos, porque sería una doble designación presupuestal para un mismo fin.

Al reiterar el cumplimiento de la Ley 819 de 2003, se precisa que el artículo 7° señala que en todo momento, el impacto fiscal de cualquier proyecto de ley, ordenanza o acuerdo, que ordene gasto o que otorgue beneficios tributarios, deberá hacerse explícito y deberá ser compatible con el Marco Fiscal de Mediano Plazo.

Aceptación de objeciones y supresión del artículo

No obstante a que siempre he considerado que el proyecto es viable en materia de gasto público, fundando esta afirmación en las sentencias de la honorable Corte Constitucional, entre otras cito la C-490/94, C-365/96, C-017/97, C-192/97, C-422 de 2001, 554 de 2005, C-729/05, en las cuales señala la Corporación que el Congreso puede aprobar leyes que comporten gasto público, siempre y cuando no consagren un mandato imperativo al ejecutivo, en esta oportunidad atendiendo las razones de orden legal y las restricciones de orden fiscal que afronta la nación aceptaré las objeciones y en consecuencia presento la siguiente

Proposición

1. Suprimir del Proyecto de ley número 126 de 2002 Cámara, 235 de 2002 Senado, el artículo 2°, eliminando de esta manera los reparos del Gobierno Nacional en materia de gasto público.

2. En concordancia con lo expuesto en el numeral anterior, suprimir del Título del Proyecto la frase “y se ordenan unas obras”, quedando en consecuencia el título de la siguiente manera: por la cual se declaran Patrimonio Cultural de la Nación el Festival Folclórico, Reinado Nacional del Bambuco y Muestra Internacional del Folclor.

En los anteriores términos rindo el informe encomendado, solicitando a la Plenaria del Honorable Senado de la República su aprobación.

Atentamente,

Francisco Rojas Birry,

Senador.

CONTENIDO

SENADO DE LA REPUBLICA

Gaceta número 80 - Viernes 21 de abril de 2006

PROYECTOS DE LEY

Pag

Proyecto de ley número 261 de 2006 Senado, por la cual se modifica la Ley 51 de 1983 1

PONENCIAS

Ponencia para primer debate y texto propuesto al Proyecto de ley 192 de 2005 Senado por la cual se autoriza al Banco de la República para reestructurar y condonar parcialmente una deuda del Banco Central de Honduras 4

Ponencia para tercer debate al proyecto de ley numero 307 de 2005 senado, numero 266 de 2004 camara por la cual la República de Colombia rinde homenaje al Festival de Música Colombiana Apolinar Criales en el municipio de Puerto Salgar, departamento de Cundinamarca y se dictan otras disposiciones..... 6

Informe de ponencia para primer debate y texto propuesto al Proyecto de ley número 222 de 2006 Senado, 353 de 2005 Camara por medio de la cual se establecen algunas normas sobre planeación urbana sostenible y se dictan otras disposiciones. 7

Ponencia para primer debate al proyecto de ley numero 108 de 2005 Senado por medio de la cual se establece la prestación del servicio de auxiliar jurídico ad honórem en los Consulados y Agencias Diplomáticas de Colombia en el exterior para el desempeño de la judicatura voluntaria para los egresados de Derecho y se dictan otras disposiciones. 13

Ponencia para primer debate pliego de modificaciones y texto propuesto al Proyecto de ley número 171 de 2005 Senado mediante el cual se establece el sistema y método para la fijación y recaudo de tarifas por concepto de los servicios prestados por la Dirección General Marítima, Dimar. 14

OBJECIONES PRESIDENCIALES

Informe objeciones presidenciales al Proyecto de ley número 126 de 2002 Cámara, 235 de 2002 Senado por la cual se declara Patrimonio Cultural de la Nación el Festival Folclórico, Reinado Nacional del Bambuco y Muestra Internacional del Folclor y se ordena unas obras 18

