



GACETA DEL CONGRESO

SENADO Y CÁMARA

(Artículo 36, Ley 5a. de 1992)

IMPRESA NACIONAL DE COLOMBIA

www.imprenta.gov.co

ISSN 0123 - 9066

AÑO XVI - Nº 378

Bogotá, D. C., martes 14 de agosto de 2007

EDICION DE 24 PAGINAS

DIRECTORES:

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

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

RAMA LEGISLATIVA DEL PODER PUBLICO

CÁMARA DE REPRESENTANTES

PROYECTOS DE LEY

PROYECTO DE LEY NUMERO 058 DE 2007 CÁMARA

por medio de la cual la Nación se asocia a la celebración de los doscientos noventa y cinco años de fundación del municipio de "Venadillo", Tolima, se honra la memoria de su fundador Manuel Antonio Maldonado Martínez, y se dictan otras disposiciones.

El Congreso de Colombia,

DECRETA:

Artículo 1°. La Nación se asocia a la celebración de los doscientos noventa y cinco años de fundación del municipio de Venadillo, los cuales se cumplirán el 11 de enero de 2008.

Artículo 2°. Autorícese al Gobierno Nacional para que incluya dentro del Presupuesto General de la Nación, las partidas presupuestales para concurrir a la finalidad de las siguientes obras de utilidad pública y de interés social en el municipio de Venadillo en el departamento del Tolima:

Ampliación, canalización y construcción de muros de protección en la margen derecha, sobre la zona urbana, de la quebrada Galapo del municipio de Venadillo.

Construcción de la biblioteca pública.

Construcción en sitio público del municipio de Venadillo, de una estatua en bronce del ilustre hombre, don Manuel Antonio Maldonado Martínez.

Guillermo Antonio Santos Marín, Representante a la Cámara; *Mauricio Jaramillo Martínez*, Senador.

EXPOSICION DE MOTIVOS

Identificación del municipio

Nombre del municipio: Venadillo.

NIT: 800100144-3.

Código DANE: 861.

Gentilicio: Venadillunos.

Otros nombres que ha recibido el municipio: El pueblo de los nuevos Bohíos.

Geografía

Descripción Física:

Límites del municipio:

Al Norte municipios Ambalema y Lérica.

Al Sur municipios de Alvarado, Piedras y Anzoátegui.

Al Oriente municipio de Ambalema y con el departamento de Cundinamarca con el río Grande de la Magdalena, de por medio.

Al Occidente municipio de Santa Isabel.

Extensión total: 358 km².

Altitud de la cabecera municipal (metros sobre el nivel del mar): 348 metros.

Temperatura media: 26 °C

Distancia de referencia: 53 km.

Ecología

A nivel mundial día a día se le está prestando mayor atención a la protección y conservación de la fauna silvestre dada su importancia como elemento básico del ecosistema. La fauna juega un papel esencial en la conservación de los ciclos normales del ecosistema y está estrechamente relacionado a otros factores como el clima, el suelo, la cobertura y la vegetación.

En la caracterización faunística del municipio de Venadillo tenemos un inventario general de aves, mamíferos, reptiles-anfibios y peces, con una gran diversidad que hacen parte de todo el entorno y sectores geográficos de nuestro municipio.

Economía

La economía de la región se basa en cultivo del maíz, el sorgo, el algodón que es lo que ayuda a nuestra economía de los venadillunos es lo más importante para nuestra economía sin contar que tenemos una de las mejores y exquisitas avenas en el nivel nacional.

Vías de comunicación

Aéreas:

Hidrografía

El municipio es irrigado por importantes ríos, entre los cuales podemos mencionar el río Recio, que baña gran parte de su extremo Norte, desde la boca de la quebrada La Yuca, hasta la quebrada Las Peñas, sirviendo de límite con el municipio de Lérica y en un corte estrecho con Ambalema. El río Totare lo baña por su extremo Sur, desde el punto denominado La Congoja, frente a la boca de la quebrada Cuminá hasta llegar a su desembocadura en el Magdalena, el río Venadillo, que nace en el municipio vecino de Santa Isabel, atraviesa el municipio en dirección general Oeste-Este, hasta desembocar en el río Grande de La

Magdalena, pasando y delimitando su área urbana. El río Magdalena constituye una parte del linderos Oriental del municipio, desde la boca del río Totare, hasta la del río Venadillo. El río Palmar nace en el mismo territorio municipal, desciende de la cordillera integrando un hermoso paisaje y una piscina natural, que es potencial escénico y ecoturístico de Venadillo. Entre las corrientes menores, cabe destacar, las quebradas de la Herradura y Frailes, que son tributarias del río Recio, las quebradas de Galapo, Chocarí, Cajucho, Guadualito, Calderón, Monos y Torete, afluentes del río Venadillo y la quebrada de la Palmita, afluente del río Totare.

Resumen histórico del municipio de Venadillo

En el año 1943, el Capitán Fernán Vanegas descubre estas tierras que comprendían lo que es hoy Venadillo, por la existencia de una mina de oro en aluvión, colocándole el nombre “El pueblo de los nuevos Bohíos”, al que posteriormente se denominó Venadillo, por un venado pequeño que se encontró en uno de estos ranchos.

El 26 de febrero de 1558, el cabildo de Tocaima, adjudicó al español Hernando de Campo las tierras de Venadillo y de sus resguardos. En 1560 se afianzó el pueblo.

La fundación la hizo el español Bartolomé de Frías y Carvajal, el 2 de septiembre de ese año.

Es solo hasta el 27 de noviembre de 1596, que encontramos a don Juan García de Herrera como primer Alcalde ordinario; a don Martín Yáñez Tafur como encomendero del lugar y a Francisco de Prado, como Capellán de la orden de los predicadores (Dominico). En el año 1627, el doctor Lesmes de Espinosa Sarabia, fija los límites del resguardo “Para que todos estén juntos y agregados y tengan doctrinas todo el año”.

En 1698 se produce una desbandada de naturales del Resguardo, por las injusticias cometidas por el encomendero del lugar doctor Francisco Tafur, como lo veremos en la parte correspondiente a la parroquia. Es él quien nos confirma que fue el oidor Lesmes de Espinosa Sarabia, quien erigió el pueblo de Venadillo en forma, con todas las observaciones que acostumbra en los demás pueblos.

Entre los años 1708 a 1710, hasta aquí llegaron unos colonos y personajes atraídos por las minas de oro. Entre ellos tenemos a don Manuel Antonio Maldonado Martínez, al doctor Juan de los Santos Torrijos, Victoriano Abellaneda, Juan A. Reyes, Manuel de J. Recaman, Juan Pablo Argüeyes, Ángela María Cifuentes, Plácido Orjuela y Anastasio Zúñiga quienes adelantan el traslado del pueblo más al occidente, a la orilla del río que llevará su nombre, por la escasez del precioso líquido en el territorio, otrora estuviere el asentamiento de los Nuevos Bohíos. Este nuevo caserío fue solemnemente **bautizado el 11 de enero de 1713**, oficiando la primera misa como acto conmemorativo, Fray Diego Maldonado.

Venadillo se convierte en parroquia de blancos, mediante Escritura de Congrua, el 25 de julio de 1777, siendo el otorgante y aceptador, don Ambrosio Vicente Villalobos, escribano de su Majestad; el doctor Basilio Camacho, Presbítero promotor fiscal eclesiástico del Arzobispo de Santa Fe de Bogotá. El solicitante Joseph Antonio Maldonado. Los testigos: Manuel de Carranza, Antonio María Lozano y Francisco Parra, vecinos de Venadillo.

En 1849 se adquieren los terrenos para el pueblo de Venadillo, en el sitio que hoy se erige la cabecera municipal. En dicho año, un grupo de vecinos intercede ante el padre José Ignacio Osorio para que don Lucas Torrijos, propietario de la Hacienda Boluga, les venda a nombre de la cofradía de la parroquia del Distrito de Venadillo, un pedazo de tierra que él había adquirido por compra que él hiciera al señor Juez de Hacienda de la Provincia de Bogotá. Para tal fin los vecinos habían recolectado la suma de quinientos pesos (\$500). Ante esta solicitud se adquirió el terreno y la escritura fue firmada en Ambalema, Tolima, el 11 de enero de 1849, estaban presentes: el señor Felipe Encinales, Presidente de la Junta; el doctor José Ignacio Osorio, cura párroco, y el señor Canuto Cifuentes, mayordomo de fábrica de la Iglesia, y el Clavero, Francisco Ruiz, Juan Nepomuceno Vargas, Juez y Lucas Torrijos, Vendedor. Fueron los testigos: Francisco Ariza y Atenero Cardozo.

Venadillo fue creado municipio, mediante la Ley del 21 de febrero de 1863 y es inaugurado como tal, el 1° de enero del año siguiente, durante el Gobierno del General Tomás Cipriano de Mosquera, quien fue quien hizo la “conversión” para Venadillo.

Mediante Acuerdo número 039 de 2000, el Concejo Municipal de Venadillo, estableció oficialmente conmemorar el día 4 de diciembre la fecha de fundación del municipio y delegó a las instituciones educativas incluir en su cátedra la reseña histórica del municipio y realizar eventos culturales y deportivos en la fecha de su celebración.

Sería un hecho de plena justicia tanto del Congreso de la República como del Gobierno Nacional que se diera solución definitiva a través de la apropiación presupuestal contenida en el proyecto, debido a que en la época de invierno del país 200 familias ubicadas en la zona urbana de la margen derecha de la quebrada Galapo viven su gran tragedia, pues se le inundan sus viviendas, pierden todos sus muebles y enseres y no alcanzan a recuperarse de la tragedia cuando nuevamente se presenta otra época de invierno y vuelven a vivir el drama de siempre.

Esta tragedia la vienen viviendo estos habitantes desde hace más de 50 años sin que ni el municipio ni el departamento tengan recursos para su solución por lo cual se hace imperativo que el Gobierno Nacional tome cartas en su solución definitiva.

Guillermo Antonio Santos Marín, Representante a la Cámara; *Mauricio Jaramillo Martínez*, Senador.

CAMARA DE REPRESENTANTES

SECRETARIA GENERAL

El día 2 de agosto de 2007 ha sido presentado en este despacho, el Proyecto de ley número 058 de 2007 Cámara con su correspondiente exposición de motivos, por el honorable Representante *Guillermo A. Santos M.*, y el honorable Senador *Mauricio Jaramillo M.*

El Secretario,

Angelino Lizcano Rivera.

* * *

PROYECTO DE LEY NUMERO 059 DE 2007 CAMARA

por medio de la cual la Nación se asocia a la celebración de los cuatrocientos cincuenta y seis años de fundación del municipio de “Piedras” departamento del Tolima, se honra la memoria de su fundador Andrés López de Galarza, y se dictan otras disposiciones.

El Congreso de Colombia,

DECRETA:

Artículo 1°. La Nación se asocia a la celebración de los cuatrocientos cincuenta y seis años de fundación del municipio de Piedras, los cuales se cumplirán el 20 de enero de 2008.

Artículo 2°. Para exaltar esta conmemoración y al mismo tiempo, con el propósito de rendir un homenaje a su fundador, don Andrés López de Galarza, autorícese al Gobierno Nacional para que incluya dentro del Presupuesto General de la Nación, las partidas presupuestales para concurrir a la finalidad de las siguientes obras de utilidad pública e interés social para el municipio de Piedras, departamento del Tolima.

Construcción en sitio público del municipio de Piedras, de una estatua en bronce de su ilustre fundador, don Andrés López de Galarza.

Ampliación, rectificación y pavimentación de la carretera Cerritos (municipio de Alvarado)-Paradero Chipalo (municipio de Piedras).

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

Guillermo Antonio Santos Marín, Representante a la Cámara; *Mauricio Jaramillo Martínez*, Senador.

EXPOSICION DE MOTIVOS

Este municipio de mucha importancia cuando la comunicación entre Bogotá y el Quindío se hacía por vía Tocaima-Guataquí-Piedras, limita al norte con Venadillo y Alvarado; al sur, con Coello e Ibagué; al oriente con Coello y el río Magdalena de por medio con el departamento de Cundinamarca y al occidente; con Ibagué y Alvarado. Está a una altura

de 407 metros; tiene un clima de 28°, dista de Ibagué 35 kilómetros y de Bogotá 135 kilómetros. Su extensión superficial es de 334 kilómetros cuadrados.

Dividido en 15 fracciones y una inspección departamental de policía, en el caserío de Doima, por cierto muy poblado y de gran porvenir, cuenta a la fecha con 7.000 habitantes.

La población está situada a la margen izquierda del río Opia, que la separa de la serranía y no lejos del río Magdalena. Fue fundado el 20 de enero de 1552 por don Andrés López de Galarza, en la ribera derecha del río Opia, a 3 kilómetros de su asiento actual. Llevó primero el nombre de San Sebastián de Piedras y el de Pedregal. Pero de tiempo atrás conserva simplemente el nombre de Piedras.

En la guerra de los mil días fue incendiada y abandonada por muchos de sus habitantes. Se viene reponiendo, paulatinamente, gracias a 2 hechos; al incremento de la agricultura mecanizada y a algunas obras en pro del turismo. En los últimos seis años, Piedras y su principal inspección, Doima han tenido un extraordinario desarrollo económico y social.

La fiesta patronal, de San Sebastián, es muy concurrida y es celebrada en la semana que incluye el 20 de enero.

Atractivo especial para el turista son los balnearios del río Opia y las ostras de agua dulce del mismo, únicas en el mundo.

Su distancia de Alvarado es de 13 kilómetros, por una bien conservada carretera, donde se toma la central, pavimentada, que conduce a Ibagué.

Guillermo Antonio Santos Marín, Representante a la Cámara; *Mauricio Jaramillo Martínez*, Senador.

CAMARA DE REPRESENTANTES SECRETARIA GENERAL

El día 2 de agosto de 2007 ha sido presentado en este despacho, el Proyecto de ley número 059 de 2007 Cámara con su correspondiente exposición de motivos, por el honorable Representante *Guillermo Antonio*.

El Secretario,

Angelino Lizcano Rivera.

* * *

PROYECTO DE LEY NUMERO 060 DE 2007 CAMARA

por medio de la cual la Nación se asocia a la celebración de los ciento cuarenta y dos años de fundación del municipio de Alvarado, departamento del Tolima y se dictan otras disposiciones.

El Congreso de Colombia

DECRETA:

Artículo 1°. La Nación se asocia a la celebración de los ciento cuarenta y dos años de la fundación del municipio de Alvarado, los cuales se cumplirán el 25 de julio de 2008.

Artículo 2°. Autorízase al Gobierno Nacional de conformidad con lo dispuesto en los artículos 288 y 366 de la Constitución Nacional en armonía con los artículos 200 numeral 3 y 150 numerales 3 y 9 de la misma, para asignar dentro del Presupuesto Nacional, las apropiaciones necesarias, así como los créditos y traslados presupuestales, para la realización en coordinación con el departamento del Tolima y el municipio de Alvarado, de las siguientes obras de interés social y cultural:

Construcción y dotación del coliseo de ferias y exposiciones del municipio de Alvarado.

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

Guillermo Antonio Santos Marín, Representante a la Cámara; *Mauricio Jaramillo Martínez*, Senador.

EXPOSICION DE MOTIVOS

Reseña histórica

Hace ya muchos años en tiempos de la conquista española, el territorio central de lo que posteriormente se denominó Tolima, estaba habitado por las tribus “Cay”, descendientes de los Panches, de usos,

costumbres y creencias religiosas semejantes a las otras agrupaciones indígenas que residían en los distintos lugares del país.

En aquellos tiempos, España tenía concentrada toda su atención en llevar adelante la conquista de todos los territorios descubiertos por Cristóbal Colón y en tal empeño había enviado un grupo de aguerridos y valientes hombres quienes tenían instrucciones precisas sobre esta cuestión.

Por tal circunstancia don Sebastián de Belalcázar dispuso, desde Santa Fe de Bogotá, el envío de una tropa al mando de don Pedro de Alvarado, con el fin de que se trasladara en el término de la distancia al punto donde se encuentra hoy en día la población de Cajamarca y auxiliara en su lucha contra los Pijaos a don Andrés López de Galarza, quien una vez vencido el obstáculo fundó la ciudad de Ibagué en aquel lugar.

El Capitán Alvarado, en el año 1540, por orden de don Sebastián de Belalcázar, buscando una completa pacificación de los calucaymas, se aventuró por tierras del cacique Cay, de denominación Panche, tribu que se presentó al conquistador español reñidísimas batallas, desde lo que hoy es El Salado hasta los límites del municipio de Piedras. Dando por resultado el triunfo definitivo del citado capitán y la incorporación de un ya existente caserío a un plan de anexión y de dominio de todas esas tierras a la corona.

Alvarado era una población de bastante significación desde los tiempos anteriores de la conquista, pues era el lugar de intercambio comercial entre las diferentes tribus del pueblo Panche y Pantágora, dividida en dos partes: “Caima arriba” y “Caima Abajo”.

El 25 de julio de 1866, la honorable asamblea legislativa del estado soberano del Tolima, teniendo en cuenta la riqueza del suelo como el porvenir brillante dentro del panorama de la nación de esta parte del territorio colombiano, aprobó por unanimidad del decreto por el cual se creó la “Aldea de Caldas”; poco tiempo después municipio de Caldas y actualmente municipio de Alvarado.

La aldea de Caldas, fue erigida en el territorio compuesto de las fracciones denominadas Caima Arriba, Chumba, Chucuní, Caima Abajo, Alvarado, Chipalo.

Un voraz incendio destruye totalmente la población en el año 1889, quedando como cabecera el distrito de Caima Arriba, según ordenanza número 6 de 22 de junio de 1904, que en su artículo único dice; “Trasládese la cabecera del municipio de Caldas al sitio denominado Caima Arriba, quien en adelante se llamará Caldas”.

La asamblea departamental del Tolima, le cambió el nombre de Caldas, por el municipio de Alvarado, según ordenanza número 47 del 22 de mayo de 1930, para perpetuar el nombre del fundador, señor capitán Alvarado.

Alvarado inauguró el 24 de junio de 1905, la nueva cabecera municipal en el lugar que hoy ocupa por brindar mejor ubicación de seguridad y desarrollo a sus pobladores, siendo sus primeros moradores don Eusebio y Miguel Corral, Arnulfo Rengifo, Lucio C. Huertas, Ulises Zárate, Isabel Santos de Rengifo, entre otros. Como es obvio también se inició la construcción de la escuela pública, el templo y la casa Municipal.

Alvarado hoy

La cabecera municipal de Alvarado se encuentra ubicada en la llanura del río de su mismo nombre, con una temperatura promedio de 26° centígrados, aunque en los 347 kilómetros de su territorio existen variedad de climas donde se cultivan diversos productos para el consumo local y nacional.

Alvarado limita al norte con el municipio de Venadillo, al oriente con el municipio de Piedras, al occidente con el municipio de Anzoátegui y al sur con la ciudad de Ibagué.

Por su ubicación geográfica y ser paso obligado para viajar hacia el norte del Tolima, es denominado “la puerta del norte del Tolima”.

En cuanto a infraestructura Alvarado cuenta con un hospital de primer nivel y varios promotores de salud rural, Oficina de la Secretaría de Tránsito y Transporte del Tolima, oficina del Banco Agrario de Colombia, 2 colegios, 3 centros de posprimaria, escuelas rurales para cober-

tura en sus 32 veredas, servicios públicos domiciliarios de acueducto, alcantarillado, aseo, teléfono, electricidad y gas natural.

Alvarado se encuentra ubicado en el centro norte del departamento del Tolima a 35 kilómetros (20 minutos) de la ciudad de Ibagué, 10 minutos del municipio de Venadillo y a 10 minutos del municipio de Piedras. Todas sus vías de acceso se encuentran en excelente estado y rodeadas de bellos paisajes.

Por ser Alvarado el primer municipio en la vía al norte del Tolima, cuenta con el servicio de transporte en cómodos taxis, buses y busetas de múltiples empresas que salen cada 15 minutos, desde la ciudad de Ibagué.

Alvarado por contar con climas diversos, su producción agrícola y ganadera es abundante y variada.

En su zona montañosa se cultivan los mejores aguacates de Colombia, orgullo de los alvaradenses, por su excelente calidad, textura y tamaño; los cuales son comercializados en todo el país. También se produce plátano, yuca, frutales, café, caña de azúcar con la que se produce panela y melaza.

En su llanura se cultiva arroz, sorgo, maíz, algodón, frutales y pastos como materia prima para la producción de pell2s, y otros alimentos concentrados que se fabrican en la región.

Alvarado como centro arrocero cuenta con molinos de arroz donde se procesan, se empaican y comercializan, este producto y sus derivados.

A través de su feria ganadera, se comercializa un importante número de vacunos, cabalares y especies menores.

Los lácteos también están presentes en la economía del municipio; existen empresas dedicadas a la distribución lechera y microempresas que fabrican diversos derivados lácteos como son el queso, los quesadillos, la cuajada y el quesillo.

Alvarado es el segundo municipio del departamento en producción piscícola, existen varios criaderos de mojarra y otra especie.

El municipio de Alvarado es un municipio próspero, ubicado en la región Norcentral del departamento del Tolima. Tiene como pilares de su economía, la ganadería y la agricultura, destacándose en este último sector los cultivos de café, arroz, sorgo y frutales.

Está ubicado sobre la carretera Panamericana y colinda con los municipios de Venadillo, Ibagué, Piedras y Anzoátegui, teniendo inspecciones muy importantes como Veracruz, Montegrande y Caldas Viejo.

Es bañado el municipio de Alvarado por el río que lleva su nombre, el río La China, el río Totare y en la región Nororiental con el río Magdalena, también la quebrada la Caima beneficia un amplio sector de esa municipalidad.

Por tener Alvarado esa excelente ubicación y ser sus habitantes amantes permanentes de todo lo concerniente a la ganadería y lo relativo a cabalgatas y exposiciones, es que se hace imperativo y necesario dotar a esa comunidad de un Coliseo de Ferias y Exposiciones que le permita a sus habitantes proyectarse positivamente con actividades características de su propia identidad.

Se reclama la presencia del Gobierno Nacional en este proyecto, en razón de no contarse con disponibilidad presupuestal ni en lo local ni en lo departamental.

Guillermo Antonio Santos Marín, Representante a la Cámara; *Mauricio Jaramillo Martínez*, Senador.

CAMARA DE REPRESENTANTES

SECRETARIA GENERAL

El día 2 de agosto de 2007 ha sido presentado en este despacho, el Proyecto de ley número 060 de 2007 Cámara, con su correspondiente exposición de motivos, por el honorable Representante *Guillermo Antonio*.

El Secretario,

Angelino Lizcano Rivera.

PROYECTO DE LEY NUMERO 070 DE 2007 CAMARA

por la cual se crea el artículo 242B de la Ley 599 de 2000 (Código Penal) y se adiciona el numeral 32 al artículo 35 de la Ley 906 de 2004 (Código de Procedimiento Penal).

El Congreso de la República

DECRETA:

Artículo 1°. Se crea el artículo 242B de la Ley 599 de 2000, el cual será del siguiente tenor:

Artículo 242B. Hurto de bienes afectos a un servicio público domiciliario. El que se apodere de un bien destinado a la prestación de un servicio público domiciliario, con el propósito de obtener provecho para sí o para otro, incurrirá en prisión de seis (6) a diez (10) años.

Artículo 2°. Se adiciona el numeral 32 al artículo 35 de la Ley 906 de 2004, el cual será del siguiente tenor:

32. Hurto de bienes afectos a un servicio público domiciliario.

Artículo 3°. Esta ley rige a partir de su publicación y deroga todas las disposiciones que le sean contrarias.

Ciro Antonio Rodríguez Pinzón,

Representante a la Cámara por el Norte de Santander.

EXPOSICION DE MOTIVOS

Teniendo en cuenta que el hurto de bienes destinados a la prestación de servicios públicos domiciliarios es un fenómeno que afecta a toda la ciudadanía en general y que las autoridades encargadas de aprehender a los autores de este ilícito han identificado grupos de delincuentes que de manera recurrente realizan este ilícito, a través del presente proyecto de ley pretendemos sujetar esta conducta a las disposiciones que regulan la medida de aseguramiento privativa de la libertad consistente en la detención preventiva en establecimiento de reclusión.

Para lograr el anterior fin consideramos indispensable la creación de un tipo penal especial al que se adecue este tipo de hurto en particular, sometiendo el conocimiento de este nuevo delito a la competencia de los jueces penales de circuito especializados.

De una parte, se debe tener en cuenta que el hurto simple tipificado en el artículo 239 del Código Penal, dispone para sus autores pena de prisión entre dos (2) y seis (6) años, mientras que el Código de Procedimiento Penal en su artículo 315 dispone “**Medidas de aseguramiento no privativas de la libertad.** Cuando se proceda por delitos cuya pena principal no sea privativa de la libertad, o por delitos querellables, o cuando el mínimo de la pena señalada en la ley no exceda de cuatro (4) años, satisfechos los requisitos del artículo 308, se podrá imponer una o varias de las medidas señaladas en el artículo 307 literal b),...”, el cual enumera las medidas no privativas de la libertad. De conformidad con las normas transcritas sería imposible la imposición de una medida de aseguramiento privativa de la libertad al autor del hurto, aunque este fuere calificado o agravado, ya que la concurrencia de los factores de calificación y agravación no incrementan la pena mínima del delito al requerido para la aplicación de una medida de aseguramiento privativa de la libertad. La anterior circunstancia nos conduce a la necesidad de crear el nuevo tipo penal que denominamos “hurto de bienes afectos a la prestación de un servicio público domiciliario” cuya pena mínima sí cumple el requisito para la procedencia de la medida de aseguramiento que se pretende implantar.

De otra parte, el artículo 38 del actual Código Penal, Ley 599 de 2000, dispone que la “ejecución de la pena privativa de la libertad se cumplirá en el lugar de residencia o morada del sentenciado..., siempre que concurren los siguientes presupuestos:

1. Que la sentencia se imponga por conducta punible cuya pena mínima prevista en la ley sea de cinco (5) años de prisión o menos...”. De conformidad con esta disposición y con la finalidad no solo de lograr la aplicabilidad de la privación de la libertad sino la efectividad de la pena que se imponga, es indispensable elevar a seis (6) años la pena mínima del delito que con esta iniciativa se crea.

Por último, y con la finalidad de ser consecuentes con la gravedad del nuevo delito consideramos necesario someter el conocimiento de

este delito a la competencia de los jueces penales de circuito especializados, lo cual, a su vez, constituye también uno de los requisitos de procedibilidad de la detención preventiva.

Ciro Antonio Rodríguez Pinzón,

Representante a la Cámara por el Norte de Santander.

CAMARA DE REPRESENTANTES

SECRETARIA GENERAL

El día 9 de agosto de 2007 ha sido presentado en este despacho, el Proyecto de ley número 070 de 2007 Cámara, con su correspondiente exposición de motivos, por el honorable Representante *Ciro Antonio Rodríguez Pinzón*.

El Secretario,

Angelino Lizcano Rivera.

* * *

PROYECTO DE LEY NUMERO 071 DE 2007 CAMARA

por medio de la cual se declara el “programa de ciclovía y recreovía de Bogotá” como patrimonio cultural vivo de la Nación y se dictan otras disposiciones.

El Congreso de Colombia

DECRETA:

Artículo 1°. A partir de la vigencia de la presente ley, declárese como patrimonio cultural vivo de la Nación, el programa de “ciclovías y recreovías de Bogotá”.

Artículo 2°. La Nación a través del Ministerio de Cultura, Coldeportes y la Secretaría de Cultura, Recreación y Deporte contribuirá al fomento, promoción, protección, conservación, divulgación, desarrollo y financiación de los valores y tradiciones culturales de los bogotanos en sus diversas manifestaciones.

Artículo 3°. El programa ciclovías y recreovías se desarrollará los días domingos y festivos, en horario que cada autoridad regional designe.

Artículo 4°. A partir de la sanción de la presente ley y de conformidad con los artículos 334, 339 y 341 de la Constitución Política, autorizase al Gobierno Nacional para efectuar las asignaciones presupuestales en la cuantía necesaria, para ser incorporadas en las leyes de presupuesto, ley de apropiaciones y Plan Nacional de Desarrollo, a fin de mantener la calidad, cobertura y funcionamiento de las ciclovías y recreovías.

Artículo 5°. La presente ley rige a partir de su promulgación y deroga todas las normas que le sean contrarias.

Venus Albeiro Silva Gómez, Representante a la Cámara por Bogotá, Polo Democrático Alternativo, PDA.

EXPOSICION DE MOTIVOS

Generalidades

Como se reseña en los antecedentes históricos, el programa ciclovía y recreovía está funcionando desde la década del 70, fortaleciéndose a lo largo de los años hasta la actualidad, por tal motivo la concepción acerca de la calidad de vida, de los espacios recreo – deportivos y de la cultura deportiva ha variado ostensiblemente hasta nuestros días. Tal expresión de cultura y deporte es materializada en programas ejecutados especialmente por entidades distritales para el caso de Bogotá, especialmente en la ciclovía y recreovía.

Los ciudadanos han tomado estos días de la semana, como una forma de vida, en la cual desean mejorar sus condiciones físicas e incluso mentales, adaptándose a un espacio que ha sido el esfuerzo de las entidades competentes y personal que de una u otra forma se vinculó al programa, para fortalecerlo y hacer masiva la asistencia de todos los ciudadanos residentes, es decir nacionales y extranjeros. Ha sido tan exitoso el programa en Bogotá, y son tantos los esfuerzos por brindar seguridad y forjar cultura ciudadana, que se cuenta con gerencias en diferentes campos de acción como la movilidad, atención prehospitalaria entre otros.

Por otro lado, la ciclovía y recreovía es un programa que nos identifica culturalmente entre sí y nos da la posibilidad de interactuar socialmente, teniendo en cuenta que somos socioeconómicamente divididos, y con este proyecto de ley se posibilita que los domingos y festivos, ya sea en patines, en bicicleta o caminando, solo o en familia, rico o pobre, hombre o mujer, de izquierda o de derecha, del norte o del sur, niño o anciano, en la ciclovía tomamos un rostro diferente, se convierte en espacio amable, calido, organizado, y sobre todo con sentido de alteridad.

Para la ciudad de Bogotá el programa ciclovía y recreovía, ha sido ejemplo de corresponsabilidad y solidaridad para la construcción de confianza entre ciudadanos, es un estilo de vida saludable, es la apropiación e identificación con la ciudad, es sociable por encontrar en un solo sitio todos los estratos sociales compartiendo por igual, es rentable para la misma ciudad por la generación de empleo informal y además de todo el personal que hace parte de este programa, es sostenible para la población porque por un instante se oxigena el medio ambiente, promueve la prevención de enfermedades cardiovasculares y genera nuevas escalas de valores ciudadanos, como el respeto a la normatividad social, cultural, y jurídica. Consecuentemente, el punto de partida para muchas actividades y el origen de otros espacios culturales y deportivos han sido inspirados en el programa, de los cuales destacamos el día de la bicicleta, la ciclovía nocturna, de la cual podemos destacar que casi la mitad de los habitantes de Bogotá en un número de 3.715.697 salieron a disfrutar de los atractivos que genera la ciclovía nocturna.

Cabe señalar que este programa ha sido objeto de reconocimiento con la mención de honor otorgado a los 5 días del mes de diciembre de 2000, por el Departamento Administrativo de la Función Pública, como consecuencia del registro exitoso del programa de Ciclovía-Recreovía, el cual se encuentra en el banco de éxitos de la administración pública del mismo año.

Objeto del proyecto

El proyecto busca consolidar, fomentar, proteger, estimular e institucionalizar el programa de ciclovías y recreovías, mediante este proyecto de ley, para que sea declarado como *patrimonio cultural vivo de la Nación*, como espacio de socialización, ordenamiento de las ciudades, convivencia y solidaridad, sostenibilidad de la calidad de vida y espacio pedagógico social.

Sustento jurídico

1. CONSTITUCION POLITICA DE COLOMBIA

Nuestra Carta Magna exalta el valor del deporte y la cultura en los siguientes artículos:

Artículo 52. El ejercicio del deporte, sus manifestaciones recreativas, competitivas y autóctonas tiene como función la formación integral de las personas, preservar y desarrollar una mejor salud en el ser humano.

El deporte y la recreación, forman parte de la educación y constituyen gasto público social.

Se reconoce el derecho de todas las personas a la recreación, a la práctica del deporte y al aprovechamiento del tiempo libre.

El Estado fomentará estas actividades e inspeccionará, vigilará y controlará las organizaciones deportivas y recreativas cuya estructura y propiedad deberán ser democráticas.

Artículo 70. El Estado tiene el deber de promover y fomentar el acceso a la cultura de todos los colombianos en igualdad de oportunidades, por medio de la educación permanente y la enseñanza científica, técnica, artística y profesional en todas las etapas del proceso de creación de la identidad Nacional.

La cultura en sus diversas manifestaciones es fundamento de la nacionalidad. El Estado reconoce la igualdad y dignidad de todas las que conviven en el país. El Estado promoverá la investigación, la ciencia, el desarrollo y la difusión de los valores culturales de la Nación.

Artículo 71. La búsqueda del conocimiento y la expresión artística son libres. Los planes de desarrollo económico y social incluirán el fomento a las ciencias y, en general, a la cultura. El Estado creará incentivos para personas e instituciones que desarrollen y fomenten la

ciencia y la tecnología y las demás manifestaciones culturales y ofrecerá estímulos especiales a personas e instituciones que ejerzan estas actividades.

Artículo 72. El patrimonio cultural de la Nación está bajo la protección del Estado. El patrimonio arqueológico y otros bienes culturales que conforman la identidad nacional, pertenecen a la Nación y son inalienables, inembargables e imprescriptibles. La ley establecerá los mecanismos para readquirirlos cuando se encuentren en manos de particulares y reglamentará los derechos especiales que pudieran tener los grupos étnicos asentados en territorios de riqueza arqueológica.

2. LEY GENERAL DE CULTURA. LEY 397 DE 1997

TITULO I

PRINCIPIOS FUNDAMENTALES Y DEFINICIONES

Artículo 1°. **De los principios fundamentales y definiciones de esta ley.** “La presente ley está basada en los siguientes principios fundamentales y definiciones:

1. Cultura es el conjunto de rasgos distintivos, espirituales, materiales, intelectuales y emocionales que caracterizan a los grupos humanos y que comprende, más allá de las artes y las letras, modos de vida, Derechos Humanos, sistemas de valores, tradicionales y creencias (subrayado fuera de texto).

2. La cultura, en sus diversas manifestaciones, es fundamento de la nacionalidad y actividad propia de la sociedad colombiana en su conjunto, como proceso generado individual y colectivamente por los colombianos. Dichas manifestaciones constituyen parte integral de la identidad y la cultura colombiana.

3. El Estado impulsará y estimulará los procesos y actividades culturales en un marco de reconocimiento y respeto por la diversidad y variedad cultural de la Nación colombiana.

4. En ningún caso el Estado ejercerá censura sobre la forma y el contenido ideológico y artístico de las realizaciones y proyectos culturales.

(...)

8. El desarrollo económico y social deberá articularse estrechamente con el desarrollo cultural, científico y tecnológico. El Plan Nacional de Desarrollo tendrá en cuenta el Plan Nacional de Cultura que formule el Gobierno.

9. Los recursos públicos invertidos en actividades culturales tendrán, para todos los efectos legales, el carácter de gasto público social.

10. El respeto de los Derechos Humanos, la convivencia, la solidaridad, la interculturalidad, el pluralismo y la tolerancia son valores culturales fundamentales y base de una cultura de paz.

11. El Estado garantizará la libre investigación y fomentará el talento investigativo dentro de los parámetros de calidad, rigor y coherencia académica.

(...)

TITULO II

PATRIMONIO CULTURAL DE LA NACION

Artículo 4°. **Definición de patrimonio cultural de la Nación.** “**El patrimonio cultural de la Nación está constituido por todos los bienes y valores culturales que son expresión de la nacionalidad colombiana, tales como la tradición, las costumbres y los hábitos, así como el conjunto de bienes inmateriales y materiales, muebles e inmuebles, que poseen un especial interés** histórico, artístico, estético, plástico, arquitectónico, urbano, arqueológico, ambiental, ecológico, lingüístico, sonoro, musical, audiovisual, filmico, científico, testimonial, documental, literario, bibliográfico, museológico, antropológico y las manifestaciones, los productos y la representaciones del la cultura popular...” (Subrayado y resaltado fuera de texto)

Artículo 5°. **Objetivos de la política estatal en relación con el patrimonio de la Nación.** “La política estatal en lo referente al patrimonio cultural de la Nación, tendrá como objetivos principales la protección, la conservación, la rehabilitación y la divulgación de dicho patrimonio,

con el propósito de que este sirva de testimonio de la identidad cultural nacional, tanto en el presente como en el futuro”.

Venus Albeiro Silva Gómez, Representante a la Cámara por Bogotá, Polo Democrático Alternativo, PDA.

CAMARA DE REPRESENTANTES

SECRETARIA GENERAL

El día 9 de agosto de 2007 ha sido presentado en este despacho, el Proyecto de ley número 071 con su correspondiente exposición de motivos, por el honorable Representante *Venus Alberiro Silva Gómez*.

El Secretario (E.),

Jesús Alfonso Rodríguez Camargo.

* * *

PROYECTO DE LEY ORGANICA NUMERO 072 DE 2007 CAMARA

por la cual se modifica el artículo 186 de la Ley 5ª de 1992.

El Congreso de la República de Colombia

DECRETA:

Artículo 1°. El artículo 186 de la Ley 5ª de 1992 quedará así:

Para efectos de lo previsto en el artículo 161 constitucional, corresponderá a los Presidentes de las Cámaras integrar las Comisiones accidentales que sean necesarias, con el fin de superar las discrepancias que surgieren respecto del articulado de un proyecto.

Las comisiones prepararán el texto que será sometido a consideración de las Cámaras en el término que les fijen sus Presidentes.

Serán consideradas como discrepancias las aprobaciones del articulado de manera distinta a la otra Cámara, incluyendo las disposiciones nuevas.

En caso de no ser aceptado el texto de la comisión en la plenaria de alguna de las corporaciones, las discrepancias volverán a ser discutidas en cada plenaria, creándose una nueva comisión que presentará un informe nuevo a las plenarias de las corporaciones.

En caso de persistir discrepancias, se entenderá negado el proyecto.

Artículo 2°. La presente ley rige a partir de su promulgación y deroga las disposiciones contrarias.

De los honorables Congresistas,

Roy Barreras,

Representante a la Cámara.

EXPOSICION DE MOTIVOS

De las Comisiones de Conciliación en nuestra Legislación

Estas comisiones nacen cuando los textos de un proyecto de ley que son aprobados en una y otra Cámara no coinciden y en consecuencia, para que el proyecto no sea archivado, se designan por parte de los Presidentes de Senado y Cámara, un grupo de miembros de cada una de ellas para que acuerden el texto definitivo que será enviado para sanción presidencial.

El evento de las conciliaciones se ha hecho cada vez más común en el ejercicio legislativo, dejando claro que debe ser atendido cada vez con más diligencia y cuidado. Es por ello que se hace necesario revisar la legislación existente sobre este tema y por lo tanto, he de escrutar cada una de las normas que sobre el particular existen.

Son dos las disposiciones que contemplan las comisiones accidentales de conciliación. Estas dos disposiciones son, de una parte, el artículo 161 de la Constitución, modificado por el artículo 9° del Acto Legislativo 01 de 2003, y de otra, en el artículo 186 de la Ley 5ª de 1992.

De las legislación existente

Como se dijo en el acápite anterior, son los artículos 161 de la Constitución y 186 de la Ley 5ª de 1992.

Del artículo 161 de la Constitución:

“**ARTICULO 161.** <Artículo modificado por el artículo 9° del Acto Legislativo 1 de 2003. El nuevo texto es el siguiente:> Cuando surgieren discrepancias en las Cámaras respecto de un proyecto, ambas

integrarán comisiones de conciliadores conformadas por un mismo número de Senadores y Representantes, quienes reunidos conjuntamente, procurarán conciliar los textos, y en caso de no ser posible, definirán por mayoría.

Prevía publicación por lo menos con un día de anticipación, el texto escogido se someterá a debate y aprobación de las respectivas plenarios. Si después de la repetición del segundo debate persiste la diferencia, se considera negado el proyecto”.

Veámoslo con más detenimiento:

Empiezo por decir que este artículo está dividido en varias partes a saber: la primera de ellas es la que establece los requisitos de procedibilidad de las comisiones de conciliación, la otra relativa a la conformación de las comisiones y sus funciones, y en tercer lugar, el procedimiento para el funcionamiento de las mismas y cómo serán sometidos de nuevo a las plenarios de las Corporaciones.

Así, el requisito para que estas comisiones existan es la existencia de discrepancias entre las Cámaras respecto de un proyecto, lo cual en palabras más sencillas es que lo votado en una y otra no son lo mismo, dejando entrever que no hay concordancia entre los textos, mas no en la intención de aprobar la iniciativa. Es por ello, que en aras de salvar el proyecto de ley, por cuanto existe voluntad en el legislativo de aprobarlo, es que han de ponerse de acuerdo en un solo texto que recoja los deseos tanto de los Senadores como de los Representantes.

Ahora bien, estas comisiones, una vez se ha establecido que deben de conformarse, lo harán por un número igual de Senadores y Representantes. Nada dice esta norma si deben ser más de un miembro de cada Cámara, pero se deduce que es así por cuanto en caso de no llegar a acuerdo sobre el texto, deberá tomarse una decisión mayoritaria, lo que implica ineludiblemente que han de ser más de un miembro de cada uno de los Cuerpos Legislativos.

La función de tales comisiones será la de encontrar un punto medio entre los dos textos, so pena de archivo del proyecto.

Sigue el artículo con el procedimiento, tanto de la comisión accidental en la búsqueda de un acuerdo conciliatorio, tanto de cómo ha de ser sometido a las plenarios de las Cámaras.

Así, la comisión accidental ha de reunirse conjuntamente, lo que significa que no podrá acordarse ningún texto sin la presencia de todos sus integrantes y sus determinaciones deben ser adoptadas en todo caso por mayoría simple¹, cuando no sea por unanimidad. De contera, si no se ponen de acuerdo los miembros de la comisión conciliatoria, se entiende que es negado el proyecto al interior de la comisión accidental lo cual concluye con su función.

Una vez acordado el texto por parte de la comisión accidental y previa publicación del texto², que en palabras de la Corte Constitucional³ reemplaza a las comisiones tanto de Senado como de Cámara, y se entiende como si estas actuaran conjuntamente, pasa este texto a las Plenarios para que allí sea aprobado o negado en un segundo-segundo debate. Esto quiere decir que el segundo debate, esto es, el que le corresponde a las plenarios se repite en tanto el texto que les llevan las comisiones accidentales de conciliación es sobre la misma materia, con unidad de la misma y por tanto, al tratarse del mismo proyecto, visto

por segunda vez, es una repetición del segundo debate, tal y como lo refiere el artículo 161 constitucional.

Por último he de afirmar que si luego de ser sometido a este último debate en cada Cámara, lo aprobado en ellas es diferente, o en una de ellas es negado, el proyecto se entenderá negado.

Del artículo 186 de la Ley 5ª de 1992:

“ARTICULO 186. COMISIONES ACCIDENTALES. <Ver Notas del Editor> Para efecto de lo previsto en el artículo 161 constitucional, corresponderá a los Presidentes de las Cámaras integrar las Comisiones accidentales que sean necesarias, con el fin de superar las discrepancias que surgieren respecto del articulado de un proyecto.

Las comisiones prepararán el texto que será sometido a consideración de las Cámaras en el término que les fijen sus Presidentes.

Serán consideradas como discrepancias las aprobaciones de articulado de manera distinta a la otra Cámara, incluyendo las disposiciones nuevas”.

Este artículo trae aspectos procedimentales que no fueron previstos en la Constitución y son los siguientes:

- Los presidentes de las Corporaciones son los que designan los miembros de las comisiones.

- Estos mismos fijan el término para que el texto conciliado sea presentado.

- Introduce definiciones de qué se entiende por discrepancia.

A guisa de conclusión, estos dos artículos establecen el procedimiento para el funcionamiento de las comisiones de conciliación.

La Sentencia C-1488 de 2000 de la honorable Corte Constitucional.

Esta sentencia gira en torno de las competencias y capacidad de las comisiones accidentales de conciliación.

Como quiera que la sentencia en cita es muy clara, han de transcribirse los apartes más importantes de la misma que darán claridad sobre la materia:

“(…) Dentro de este contexto, la competencia de la comisión accidental, es de conciliación entre textos divergentes, lo que la faculta para introducir modificaciones a los textos discordantes y crear, si es del caso, textos nuevos, si con ello se logran superar la divergencia. Sobre el particular, se ha dicho ‘...las comisiones accidentales al conciliar los textos disímiles bien pueden introducirles las reformas que consideren convenientes o crear nuevos textos en reemplazo de esos artículos, siempre y cuando obtengan la aprobación de las Plenarios de las Cámaras y no se modifique sustancialmente el proyecto o se cambie su finalidad...’ (Sentencia C-282 de 1995).

Lo anterior significa que la facultad de las comisiones accidentales de mediación se circunscribe a los textos no coincidentes del proyecto aprobado en Cámara y el aprobado en el Senado y, por ende, sobre la materia de que estos traten. Así, ha de entenderse, que existe un límite material a la función de esta comisión, y el rebasamiento de este límite, habrá de entenderse como la usurpación de una competencia que es exclusiva de las comisiones constitucionales permanentes y de las Cámaras en pleno.

(...)

Dentro de este contexto, surge una pregunta ¿cuáles son las divergencias o modificaciones que, introducidas por las plenarios de una y otra Cámara a un proyecto de ley, en desarrollo del artículo 160 de la Constitución, pueden ser conciliadas por las comisiones accidentales de mediación?

(...)

Lo anterior, aplicado al tema que ocupa la atención de la Sala, ha de entenderse en el sentido que las modificaciones que se pueden introducir a los proyectos de ley por las plenarios y que pueden dar origen a las comisiones accidentales de mediación, son aquellas que están directamente vinculadas con la materia que dio origen al proyecto de ley correspondiente. De esta manera, en las plenarios se pueden introducir artículos nuevos que, posteriormente, serán de conocimiento de las

¹ Ley 5ª de 1992, artículo 118. “MAYORIA SIMPLE. Tiene aplicación en todas las decisiones que adopten las Cámaras Legislativas, cuando las disposiciones constitucionales no hayan dispuesto otra clase de mayoría.

² La publicación puede ser por el medio oficial de la *Gaceta del Congreso* o por reproducción mecánica (art. 144 y 156.2 Ley 5ª de 1992).

³ Sentencia C-1488 de 2000. “(…)Con la reunión de esta comisión, integrada por miembros tanto de la Cámara de Representantes como del Senado, especialmente por los miembros de la comisión permanente donde el respectivo proyecto fue debatido (artículo 187 de la Ley 5ª de 1992), y al adoptar y aprobar un texto único que solventa las divergencias de los proyectos aprobados en ambas plenarios, ha de entenderse que se está dando al nuevo texto acordado, un debate conjunto por una comisión integrada por las dos Cámaras, en cumplimiento del numeral 2 del artículo 157 de la Constitución, correspondiéndole a las plenarios dar los otros dos debates reglamentarios, para entender cumplido así, el requisito de los cuatro debates, y el principio de identidad temática en los proyectos de ley de que trata el artículo 158 de la Constitución” (subraya fuera del texto).

comisiones accidentales, siempre y cuando la materia a la que ellos se refieran, presente un nexo sustancial con lo que se debatió y aprobó en la otra Cámara. Así, lo consagró el artículo 188 de la Ley 5ª de 1992, al expresar “serán consideradas como discrepancias las aprobaciones de articulado de manera distinta a la otra Cámara, incluyendo las disposiciones nuevas”.

Sobre este particular, en la Sentencia C-922 de 2000, se afirmó:

“Es de anotar que bajo la vigencia de la Constitución de 1886 la Corte Suprema de Justicia, cuando tenía a su cargo el control de constitucionalidad, sostuvo que con fundamento en el principio de identidad un proyecto de ley debía ser exactamente el mismo en las diferentes instancias de su trámite. Sin embargo, la situación varió fundamentalmente a raíz de la expedición de la Constitución de 1991, cuyas normas admiten la posibilidad de que en las plenarios de las Cámaras se puedan introducir modificaciones a un proyecto, siempre que se guarde relación con la materia propuesta y debatida. Y el problema relativo a las discrepancias entre lo aprobado en una y otra Cámara se resolvió con la previsión contemplada en el artículo 161, que mediante las comisiones accidentales que deben preparar el texto unificado que supere las diferencias acaecidas, que requiere ser aprobado por las plenarios de cada Cámara, busca remediar aquellas y darle la necesaria unidad normativa al proyecto” (subraya fuera de texto).

En este sentido, ha de entenderse que la regla de los cuatro debates a que hace referencia el artículo 157 de la Constitución, parte del supuesto según el cual desde el primer debate que debe surtir en cada una de las Comisiones Permanente Constitucionales de cada Cámara, el proyecto presente una unidad en la materia o temática, objeto de discusión y aprobación. Por consiguiente, si las modificaciones que se introducen en las plenarios guardan esa unidad, la competencia para zanjar las discrepancias entre un proyecto y otro, concluido el proceso legislativo, será de la comisión accidental de conciliación que, para el efecto, se conforme.

Con la reunión de esta comisión, integrada por miembros tanto de la Cámara de Representantes como del Senado, especialmente por los miembros de la comisión permanente donde el respectivo proyecto fue debatido (artículo 187 de la Ley 5ª de 1992), y al adoptar y aprobar un texto único que solvente las divergencias de los proyectos aprobados en ambas plenarios, ha de entenderse que se está dando al nuevo texto acordado, un debate conjunto por una comisión integrada por las dos Cámaras, en cumplimiento del numeral 2 del artículo 157 de la Constitución, correspondiéndole a las plenarios dar los otros dos debates reglamentarios, para entender cumplido así, el requisito de los cuatro debates, y el principio de identidad temática en los proyectos de ley de que trata el artículo 158 de la Constitución.

Cosa diversa sucede cuando una de las Cámaras introduce una modificación que nada tiene ver con la materia del proyecto de ley que se viene debatiendo, pues, en este caso, ha de entenderse que al romperse la unidad temática, la nueva materia que se introduce ha de ser de conocimiento de la Cámara que no la ha debatido ni aprobado (...).

De lo anterior se resalta que las comisiones accidentales pueden modificar los textos aprobados en una y otra Cámara y adicionarle nuevos artículos que sean consonantes con el objetivo general de la ley, esto es, con unidad de materia, con el fin de salvar el proyecto de ley.

Así debe de entenderse la competencia amplia de las comisiones de conciliación.

Contenido del proyecto

El proyecto busca esencialmente introducir los siguientes cambios al proceso establecido en el artículo 161 de la Constitución:

- Negada la conciliación el proyecto vuelve a la plenaria de cada corporación para reabrir el debate sobre los puntos no conciliados exclusivamente.
- Se nombra una nueva Comisión de Conciliación diferente.
- En caso de que esta segunda instancia no logre conciliar el proyecto se entenderá negado.

Del proyecto de acto legislativo que modifica el artículo 161 de la Constitución.

Como quiera que se presentó en un proyecto de acto legislativo que modifica el artículo 161 ya citado, es preciso hacer la adecuación de la Ley 5ª de 1992, con el objeto de armonizar el ordenamiento.

De los honorables Congressistas,

Roy Barreras,

Representante a la Cámara.

** *

PROYECTO DE LEY NUMERO 073 DE 2007 CAMARA

por la cual se adiciona el Código Penal y se sancionan penalmente los actos discriminatorios en materia racial, nacional, cultural o étnica.

El Congreso de la República de Colombia

DECRETA:

Artículo 1°. *Objetivo*. La presente ley penaliza aquellos actos de discriminación, segregación y persecución basados en motivos raciales, de color, linaje u origen nacional, étnico o cultural, en que se puedan encontrar las personas sobre las cuales recae el bien jurídico que se tutela, esto es, la libertad, igualdad y dignidad personal, ante una situación contemplada por los tipos penales que la ley desarrolla.

Artículo 2°. *Definiciones*. Para los efectos de la presente ley, se tomarán en cuenta las siguientes definiciones:

Discriminación: Es todo acto o comportamiento que involucre un trato de inferioridad, menosprecio o exclusión contra una persona, grupo de personas, comunidad o pueblo, fundado en motivos raciales, religiosos, políticos o culturales.

Discriminación racial: Es todo acto o comportamiento de distinción, exclusión o restricción contra una persona, grupo de personas, comunidad o pueblo, basado en motivos de raza, color, linaje u origen nacional o étnico, que tenga por objeto o por resultado, anular o menoscabar el reconocimiento, goce o ejercicio, en condiciones de igualdad, de los Derechos Humanos y libertades fundamentales en la esfera política, económica, social, cultural o en cualquier otra órbita de la vida pública o privada.

Segregación racial: Es todo acto o comportamiento dirigido a la separación y marginación de una persona, grupo de personas, comunidad o pueblo, fundada en motivos de discriminación racial.

Persecución racial: Es todo acto o comportamiento encaminado a molestar, fastidiar o conseguir que alguien sufra o padezca aflicción alguna, procurando infligirle el mayor daño posible por motivos de discriminación racial.

Artículo 3°. Adiciónase a la Segunda Parte del Código Penal, al Título III dedicado a desarrollar los delitos contra la libertad individual y otras garantías, un Capítulo X sobre “delitos contra la libertad, igualdad y dignidad en materia de raza, color de piel, linaje u origen nacional, étnico o cultural”, el que comprenderá los artículos 204A a 204F.

Artículo 4°. El Código Penal tendrá un artículo 204A del siguiente tenor:

Artículo 204A. Discriminación Racial. El que realice o promueva actos discriminatorios en contra de una persona o grupo de personas, comunidad o pueblo por motivos de raza, color, linaje u origen nacional, étnico o cultural, incurrirá en prisión de tres (3) a seis (6) años; en multa de diez (10) a veinte (20) salarios mínimos legales mensuales vigentes y en interdicción de derechos y funciones públicas de dos (2) a seis (6) años.

Artículo 5°. El Código Penal tendrá un artículo 204B del siguiente tenor:

Artículo 204B. Segregación Racial. El que con motivos de discriminación racial realice o promueva actos de segregación en contra de una persona, grupo de personas, comunidad o pueblo, incurrirá en prisión de tres (3) a seis (6) años; en multa de diez (10) a veinte (20) salarios mínimos legales mensuales vigentes y en interdicción de derechos y funciones públicas de dos (2) a seis (6) años.

Artículo 6°. El Código Penal tendrá un artículo 204C del siguiente tenor:

Artículo 204C. Persecución por motivos de raza u origen nacional, étnico o cultural. El que por motivos de discriminación racial, realice o promueva actos, conductas o comportamientos de persecución tendientes a causarle daño físico o psicológico a una persona, grupo de personas, comunidad o pueblo, incurrirá en prisión de tres (3) a seis (6) años; en multa de diez (10) a veinte (20) salarios mínimos legales mensuales vigentes y en interdicción de derechos y funciones públicas de dos (2) a seis (6) años.

Artículo 7°. El Código Penal tendrá un artículo 204D del siguiente tenor:

Artículo 204D. Circunstancias de Agravación Punitiva. Las penas previstas en los artículos anteriores, se aumentarán de una tercera parte a la mitad cuando:

1. La conducta se realice en espacio público, establecimiento público o lugar abierto al público.
2. La conducta se realice a través de la utilización de medios de comunicación masiva.
3. La conducta se realice mediante la utilización de panfletos o propaganda escrita.
4. La conducta se efectúe por causa o con ocasión de la prestación de un servicio de salud.
5. La conducta se efectúe por causa o con ocasión de la prestación de un servicio público.
6. La conducta se dirija contra un menor de edad.
7. La conducta se realice por un servidor público con ocasión o en el ejercicio de sus funciones.
8. La conducta se realice por un particular en el cumplimiento de funciones públicas.

Artículo 8°. El Código Penal tendrá un artículo 204E del siguiente tenor:

Artículo 204E. Circunstancias de Atenuación Punitiva. Las penas previstas en los artículos anteriores, se reducirán en una tercera parte cuando:

1. El sujeto activo se retracte manifiestamente de la conducta por la cual se le investiga.
2. Se dé cumplimiento efectivo a la prestación del servicio que se denegaba, o se cumpla el servicio en condiciones de igualdad y dignidad.

Artículo 9°. El Código Penal tendrá un artículo 204F del siguiente tenor:

Artículo 204F. Reparación Integral. El juez de conocimiento disminuirá de una tercera parte a la mitad, las penas señaladas en el presente Capítulo, si antes de dictarse sentencia de primera instancia, el imputado o acusado indemnizare integralmente los perjuicios ocasionados a las víctimas.

Artículo 10. *Vigencia.* La presente ley rige a partir de su sanción y publicación y deroga todas las normas que le sean contrarias.

María Isabel Urrutia Ocoró,

Representante a la Cámara Comunidades Afrocolombianas.

EXPOSICION DE MOTIVOS

1. Justificación del proyecto.

En la actualidad la discriminación por motivos raciales, no obstante los esfuerzos realizados, no ha desaparecido, y más que nunca, se hace urgente un proyecto de ley que busque sancionar fuertemente dicha conducta atentatoria de la igualdad de derechos, de la dignidad de la persona, la convivencia entre los pueblos y la paz entre las naciones. Es por ello que se pretende con este proyecto de ley, establecer una sanción punitiva para todos aquellos actos considerados dentro de la discriminación como la segregación y persecución por motivos raciales, para coadyuvar con el propósito establecido en las últimas décadas de terminar con este flagelo que aún persiste en la sociedad.

2. Contenido del proyecto.

El proyecto consta de 10 artículos. El 1° se dedica a establecer el objetivo del mismo, que como ya se dijo, busca penalizar las conductas y comportamientos que llevan a establecer odiosas discriminaciones por motivos raciales, étnicos, políticos o culturales. Por su parte el artículo 2° contempla las definiciones que han de tomarse en cuenta para efectos del presente proyecto, relacionadas con discriminación, discriminación racial, segregación racial y persecución racial, conceptos que se desarrollan como tipos penales en los artículos 4°, 5° y 6° respectivamente.

Por su parte, en el artículo 3° se adiciona un Capítulo X al Título III de la Segunda Parte del Código Penal, a efectos de desarrollar los “delitos contra la libertad, igualdad y dignidad en materia de raza, color de piel, linaje u origen nacional, étnico o cultural”.

Importa precisar que el tipo penal de “Discriminación Racial” (artículo 4°), ha sido definido a partir de lo establecido por la Real Academia de la Lengua, la Jurisprudencia Constitucional y los Tratados Internacionales sobre Derechos Humanos, haciendo especial énfasis en el verbo rector “discriminar” y en el adjetivo calificativo “racial”, en su sentido más amplio, de conformidad al criterio internacional, tal como se puede apreciar a continuación. La expresión “nacional” deberá asimilarse como origen común de un grupo de individuos, mientras que la expresión “étnico” hace referencia al grupo de individuos que conforman una comunidad histórica con una lengua y una cultura comunes y que son más o menos completos institucionalmente, en donde se incluyen los pueblos indígenas y las comunidades afrodescendientes, entre otros.

El tipo penal de “Segregación Racial” (artículo 5°), denota una conducta a partir de su verbo rector “segregar”, como lo expone el diccionario de la Real Academia de la Lengua; y del término descrito en el artículo 1° “Discriminación Racial”, para lo cual se entenderá el hecho de segregar con motivos de discriminación racial.

En cuanto al tipo penal de “Persecución por motivos de raza u origen nacional, étnico o cultural” (artículo 6°), se define mediante el verbo rector “Perseguir” desde la acepción referida en el diccionario de la Real Academia de la Lengua, en conjunto con el término de “Discriminación Racial”.

De otro lado, el artículo 7° del proyecto, se refiere a las causales de agravación punitiva, mientras que en el artículo 8° se consagran las causales de atenuación punitiva. Del mismo modo, el artículo 9° contempla una disminución de la pena en el caso de presentarse la indemnización integral a las víctimas de los ilícitos.

Finalmente, en el artículo 10 se consagra la vigencia de la ley.

3. Fundamentos Constitucionales y legales.

Los fundamentos de orden legal y constitucional que se invocan como sustento del presente proyecto de ley, son en primer término la Carta Política, que en su Preámbulo establece dentro de los valores constitucionales la igualdad que se aplica a las relaciones entre las personas que se encuentran dentro del territorio colombiano. Desde este punto de vista, el proyecto busca materializar dicha igualdad, sancionando los actos discriminatorios en materia racial, nacional o étnica.

Por otra parte, dentro de la Constitución Política se estatuye como uno de los principios constitucionales fundamentales el de dignidad humana, que establece una aplicación inmediata. Es por ello que la presente disposición normativa al penalizar los actos discriminatorios anteriormente referidos, que se oponen de manera clara a la naturaleza de dicho principio fundamental, pretende de esta manera concretar tal prescripción general establecida por el constituyente del noventa y uno. El artículo 4° de la Carta reconoce la supremacía de la constitución que de la mano con el artículo 93 ibídem, establece como bloque de constitucionalidad la supremacía de los tratados y convenios internacionales que en materia de Derechos Humanos hayan sido ratificados por el Congreso de la República. El artículo 5° de la Norma Superior, en concordancia con lo anterior, establece “sin discriminación alguna, la primacía de los derechos inalienables de la persona”, lo cual desde la perspectiva del presente proyecto de ley se reafirma al condenar la discriminación como criterio diferenciador en el ejercicio o aplicación

de los Derechos Humanos y de las libertades individuales. También, el respeto que se pretende concretar por medio del presente proyecto de ley, acerca del origen nacional, étnico o cultural de una persona, encuentra sustento constitucional en el reconocimiento y protección que mediante el principio fundamental de “diversidad étnica y cultural de la Nación colombiana, que fue adoptado por mandato del constituyente a través de la Norma Fundamental en su artículo 7°”.

En materia de derechos fundamentales, es donde se puede encontrar un fuerte fundamento que da asiento al presente proyecto de ley, que desde el artículo 13 de la Constitución Política establece en primer término el derecho de libertad e igualdad que tienen todas las personas ante la ley, donde “gozarán de los mismos derechos, libertades y oportunidades sin ninguna discriminación por razones de sexo, raza, origen nacional o familiar, lengua, religión, opinión política o filosófica”. Entonces, es claro que la discriminación por las razones enunciadas en el texto constitucional pone en gran riesgo el reconocimiento del derecho fundamental a la igualdad, que de no ser reafirmado como se pretende, da pie a la tajante vulneración y desconocimiento del mismo. En segundo término, el mismo artículo en su inciso segundo prescribe que “El Estado promoverá las condiciones para que la igualdad sea real y efectiva y adoptará medidas en favor de grupos discriminados o marginados”. De esta forma, se busca mediante el establecimiento de políticas, leyes y acciones afirmativas, la creación de condiciones que permitan la realización efectiva del derecho fundamental a la igualdad, en especial de aquellos grupos que por su condición puedan verse discriminados de una u otra forma. En consecuencia, pueden identificarse aquellos grupos étnicos, raciales y de minorías nacionales, que según el mandato constitucional deberán contar con una protección especial a fin de no ver vulnerados sus derechos, en especial el de igualdad. De esta manera puede apreciarse que no bastaría con una protección única y exclusiva a nivel individual, sino también sobre el grupo, reafirmando los intereses colectivos de una comunidad.

Es así entonces que los grupos sobre los cuales busca tener mayor alcance el presente proyecto de ley, es sin lugar a dudas aquellos grupos que demandan mayor protección por parte del Estado para acabar con los señalamientos realizados a través de los actos de discriminación racial, en especial los que recaen sobre comunidades indígenas y afrodescendientes.

La legislación colombiana, ha dado especial protección a dichas comunidades reconociendo su importancia dentro de la diversidad étnica y cultural de la nación colombiana. La Ley 21 de 1991, que aprueba el convenio 169 de la Organización Internacional del Trabajo, reconoce los derechos, valores y tradiciones culturales de la población indígena con miras a su preservación en condiciones de igualdad y sin ninguna discriminación¹. En cuanto a las comunidades afrodescendientes, se reconoció su calidad de grupo étnico, mediante la aprobación dentro del ordenamiento jurídico colombiano de la Ley 70 de 1993, en donde se resalta “el reconocimiento y la protección de la diversidad étnica y cultural y el derecho a la igualdad de todas las culturas que conforman la nacionalidad colombiana”; “el respeto a la integralidad y la dignidad de la vida cultural de las comunidades negras”; su participación y establecimiento de organizaciones en las decisiones que las afectan y en las de toda la Nación en pie de igualdad, de conformidad con la ley². Partiendo de tal punto legal, la aplicación derivada de la titularidad de los derechos colectivos compartidos entre las comunidades indígenas y las comunidades negras³, genera de igual forma la aplicación de la norma punitiva favorable a sus intereses.

La Ley 22 de 1981⁴, impone al Estado la obligación contraída internacionalmente de condenar y penalizar todos aquellos actos de discrimi-

¹ Cfr. Artículos 1° al 5° especialmente de la Ley 21 de 1991.

² Cfr. Artículo 6°. Ley 70 de 1993. En el mismo sentido, véase las Leyes 99 de 1993 y 199 de 1995.

³ Como quedó expresado en sentencia C-169 de 2001 de la honorable Corte Constitucional, M. P. Carlos Gaviria Díaz, en cuanto al grupo de derechos colectivos compartidos entre comunidades indígenas y comunidades negras.

⁴ Por medio de la cual se aprueba “La Convención Internacional sobre la Eliminación de todas las formas de Discriminación Racial”. Cfr. El literal a) del artículo 5°, ibídem.

minación racial inclusive aquellas ideas que propugnen por el odio y la incitación a ella.

Por último, la jurisprudencia como subregla constitucional, se ha pronunciado al respecto de la discriminación, en donde se reitera la violación a los principios superlativos a la constitución, y a los derechos a la igualdad y dignidad humana. De igual forma, para la Corte Constitucional, se trata de una conducta que desconoce los ideales democráticos, puesto que impide el desenvolvimiento participativo del sujeto en la sociedad, y supone un quebrantamiento de los designios de convivencia plural, diversidad étnica y cultural, igualdad, paz y justicia⁵.

4. Tratados internacionales.

Las tendencias actuales en cuanto a las medidas contra la discriminación racial en el Derecho Internacional, se reafirman tanto en el carácter individual como en el colectivo. Es así que la Comunidad Internacional entiende que la norma de no-discriminación centrada en el individuo, no es suficiente para asegurar los derechos de los individuos como “miembros de grupo”, ni para proteger los “derechos en cuanto grupo”. Lo anterior, se reitera de manera especial para las sociedades multiétnicas, multiculturales, y en aquellas que cuentan con minorías nacionales.

Podemos encontrar normas en el Derecho Internacional, posterior a la Segunda Guerra Mundial, una primera dentro de la Declaración Universal de los Derechos Humanos en los artículos 2° y 7°⁶, donde se menciona como uno de los principales derechos naturales inherentes al hombre el de igualdad sin ninguna clase de discriminación:

“Artículo 2°.

“Toda persona tiene los derechos y libertades proclamados en esta Declaración, sin distinción alguna de raza, color, sexo, idioma, religión, opinión política o de cualquier otra índole, origen nacional o social, posición económica, nacimiento o cualquier otra condición”.

[...]

“Artículo 7°.

“Todos son iguales ante la ley y tienen, sin distinción, derecho a igual protección de la ley. Todos tienen derecho a igual protección contra toda discriminación que infrinja esta Declaración y contra toda provocación a tal discriminación”.

Los derechos de primera generación, consolidados en el Pacto Internacional de Derechos Civiles y Políticos de las Naciones Unidas⁷, establecen la prohibición en cuanto a la discriminación, y en el numeral 2 del artículo 20 en concordancia con el artículo 26, se reitera la prescripción internacional de rechazo contra esta conducta:

Artículo 20

[...]

“2. Toda apología del odio nacional, racial o religioso que constituya incitación a la discriminación, la hostilidad o la violencia estará prohibida por la ley.

Artículo 26

Todas las personas son iguales ante la ley y tienen derecho sin discriminación a igual protección de la ley. A este respecto, la ley prohibirá toda discriminación y garantizará a todas las personas protección igual y efectiva contra cualquier discriminación por motivos de raza, color, sexo, idioma, religión, opiniones políticas o de cualquier índole, origen nacional o social, posición económica, nacimiento o cualquier otra condición social.

Finalmente, la consolidación internacional de los Derechos Humanos tiene lugar mediante la adopción del segundo bloque o derechos de segunda generación, con el Pacto Internacional de Derechos Económicos, Sociales y Culturales⁸; en los cuales se enuncia el rechazo a este

⁵ Véase también Sentencias T-1090 de 2005 M. P. Clara Inés Vargas Hernández y T-131 de 2006 M. P. Alfredo Beltrán Sierra.

⁶ Asamblea General de las Naciones Unidas en su Resolución 217 A (III), de 10 de diciembre de 1948.

⁷ Asamblea General de las Naciones Unidas en su resolución 2200 A (XXI), de 16 de diciembre de 1966.

⁸ Adoptado y abierto a la firma, ratificación y adhesión por la Asamblea General en su Resolución 2200 A (XXI), de 16 de diciembre de 1966.

tipo de conducta en cuanto a asegurar este tipo de derechos sin ninguna clase de discriminación, como se ve seguidamente en el numeral 2 de su artículo 2°:

2. Los Estados Partes en el presente Pacto se comprometen a garantizar el ejercicio de los derechos que en él se enuncian, sin discriminación alguna por motivos de raza, color, sexo, idioma, religión, opinión política o de otra índole, origen nacional o social, posición económica, nacimiento o cualquier otra condición social.

La preocupación real de los actos y manifestaciones de discriminación en el mundo, y en especial aquellas impulsadas por los Estados mismos, hizo que la comunidad internacional se pronunciara contra ellas a través de la adopción de instrumentos jurídicos internacionales para poner fin a estos hechos. De allí que en primer término se adoptara la Declaración de las Naciones Unidas sobre la Eliminación de todas las formas de Discriminación Racial⁹, siendo el primer intento de combatir este flagelo de manera directa. Allí se realizan los primeros lineamientos como se ve a continuación:

“Artículo 1°.

La discriminación entre los seres humanos por motivos de raza, color u origen étnico es un atentado contra la dignidad humana y debe condenarse como una negación de los principios de la Carta de las Naciones Unidas, una violación de los Derechos Humanos y las libertades fundamentales proclamados en la Declaración Universal de Derechos Humanos, un obstáculo para las relaciones amistosas y pacíficas entre las naciones y un hecho susceptible de perturbar la paz y la seguridad entre los pueblos”.

También se establece la prohibición para los Estados, instituciones, grupos de personas e individuos de discriminar por dichos motivos en la aplicación de los Derechos Humanos y de las Libertades Fundamentales. Se impone en el artículo 5° la obligación de los Estados de adoptar políticas que impidan la realización de discriminación y segregación racial, así como de establecer recursos o amparos efectivos para que sea la justicia quien investigue dichos actos, como lo expresa el artículo 7°. En cuanto al tipo de responsabilidad que deberá derivarse de estas actividades, el artículo 9° lo define así:

“Artículo 9°.

1. Toda clase de propaganda y organizaciones basadas en ideas o teorías de superioridad de una raza o de un grupo de personas de determinado color u origen étnico, que tengan por objeto la justificación o promoción de la discriminación racial en cualquier forma, serán severamente condenadas.

2. Toda incitación a la violencia, o actos de violencia, cometidos por individuos u organizaciones, contra cualquier raza o grupo de personas de otro color u origen étnico, deben ser considerados como una ofensa contra la sociedad y punibles con arreglo a la ley.

3. Con el fin de realizar los propósitos y principios de la presente Declaración, todos los Estados deben tomar medidas inmediatas y positivas, incluidas las legislativas y otras, para enjuiciar y, llegado el caso, para declarar ilegales las organizaciones que promuevan la discriminación racial o inciten a ella, que inciten al uso de la violencia o que usen de la violencia con propósitos de discriminación basados en raza, color u origen étnico.

Dentro de las normas más recientes en la concreción sobre la no discriminación en el Derecho Internacional, la Asamblea General de las Naciones Unidas, daría paso a la adopción en 1965, de la Convención sobre la Eliminación de Todas las Formas de Discriminación Racial¹⁰, que fue ratificada por Colombia mediante la aprobación de la Ley 22 de 1981, en donde se establece de manera principal lo siguiente:

Determinación de la conducta de discriminación racial

Es importante la definición finalmente adoptada por la Convención al incluir una concepción amplia de lo que denotaba la “discriminación

racial”, no sólo limitándose a las diferencias eminentemente basadas en la raza o color, sino también al incluir otras como las de posición social, origen nacional o étnico. El texto recoge todo en los siguientes términos:

“ARTICULO 1°.

1. En la presente Convención la expresión “discriminación racial” denotará toda distinción, exclusión, restricción o preferencia basada en motivos de raza, color, linaje u origen nacional o étnico, que tenga por objeto o por resultado anular o menoscabar el reconocimiento, goce o ejercicio, en condiciones de igualdad, de los Derechos Humanos y libertades fundamentales en las esferas políticas, económica, social, cultural o en cualquier otra esfera de la vida pública.

Cooperación Internacional para la promoción y estímulo de los Derechos Humanos y libertades fundamentales sin distinción alguna por motivos raciales.

Los principios enunciados buscan la promoción y estímulo de los Estados miembros de las Naciones Unidas en materia de Derechos Humanos y Libertades Fundamentales, reafirmando de manera especial la igualdad y dignidad de los individuos “sin distinción alguna, en particular por motivos de raza, color u origen nacional”.

Protección de la ley contra la discriminación.

Partiendo de la base de la igualdad de los individuos ante la ley, se busca la misma protección contra toda forma de discriminación y contra toda incitación o apología a la discriminación, en especial por motivos raciales. De igual manera se rechazan prácticas de colonialismo, segregación y discriminación por parte de los países.

Condena a la diferenciación y discriminación racial como barrera en las Relaciones Internacionales.

Toda diferenciación o discriminación generada en teoría sociales, desde el punto de vista de la comunidad internacional es un obstáculo para las relaciones amistosas y pacíficas entre las naciones, perturbando la convivencia dentro de un mismo Estado, por lo cual se estatuye como una conducta totalmente condenable a la luz de la política y el Derecho Internacional.

Adopción de medidas necesarias para eliminar rápidamente la discriminación racial en todas sus formas y manifestaciones.

La declaración como finalidad se propone establecer la obligación a las altas partes contratantes en la “adopción de todas las medidas necesarias para eliminar rápidamente la discriminación racial en todas sus formas y manifestaciones y combatir las doctrinas y prácticas racistas con el fin de promover el entendimiento entre las razas y edificar una comunidad internacional libre de todas las formas de segregación y discriminación raciales”.

Para ello, la misma convención establece la adopción de políticas por parte de los Estados, que se encaminen a ese propósito en todas las instituciones de orden público estatal, en las organizaciones privadas, en los grupos de personas. De igual forma con la abstención, prohibición o anulación de leyes que propugnen por un trato diferente basado en motivos raciales. También mediante la abolición de políticas de este tipo.

Obligación para los Estados de promulgar leyes encaminadas a prohibir discriminación por motivos raciales.

En su artículo 4°, la convención establece el deber de todos los “Estados para promulgar leyes encaminadas a prohibir esa discriminación y adoptar todas las medidas apropiadas para combatir aquellos prejuicios que dan lugar a la discriminación racial”.

Obligación de Declarar la Discriminación Racial como acto punible conforme la ley nacional.

Una de las principales medidas que establece la convención para los Estados suscritos a la Convención como se puede apreciar en el literal a) del artículo 5° es precisamente la de establecer la penalización tanto de la discriminación en sí, como de todas aquellas ideas que propugnen por el odio y la incitación a ella. El texto de la norma expresa de la siguiente manera dicha obligación para las altas partes:

⁹ Proclamada por la Asamblea General de las Naciones Unidas el 20 de noviembre de 1963 resolución 1904 (XVIII).

¹⁰ Adoptado por la Asamblea General de las Naciones Unidas en Resolución 2106 (XX) del 21 de diciembre de 1965.

a) Declaración como acto punible conforme a la ley: toda difusión de ideas basadas en la superioridad o en el odio racial, toda incitación a la discriminación racial así como todo acto de violencia o toda incitación a cometer tal efecto, contra cualquier raza o grupos de personas de otro color u origen étnico, y toda asistencia a las actividades racistas, incluidas su financiación.

También es clara la norma internacional en establecer la obligación de prohibir y declarar ilegales las organizaciones que propugnen por la discriminación al igual que penalizar los actos de participación, actividad o propaganda que promuevan tal discriminación o inciten a ella. De igual forma se aplicará dicha medida para las autoridades tanto de orden nacional como local (literales b) y c) *ibídem*). Así, se pronuncia dicha declaración sobre tales medidas;

b) Declararán ilegales y prohibirán las organizaciones, así como las actividades organizadas de propaganda y toda otra actividad de propaganda, que promuevan la discriminación racial o inciten a ella, y reconocerán que la participación en tales organizaciones o en tales actividades constituye un delito penado por la ley;

c) No permitirán que las autoridades ni las instituciones públicas nacionales o locales, promuevan la discriminación racial o inciten a ella.

Dentro de medidas adicionales que se establecen para *poner fin a todas las formas de discriminación en el mundo*, está la de “tomar medidas inmediatas y eficaces, especialmente en las esferas de la enseñanza, la educación, la cultura y la información, para combatir los prejuicios que conduzcan a la discriminación racial y para promover la comprensión, la tolerancia y la amistad entre las naciones y los diversos grupos raciales o étnicos, así como para propagar los propósitos y principios de la Carta de las Naciones Unidas, de la Declaración Universal de Derechos Humanos, de la Declaración de las Naciones Unidas sobre la eliminación de todas las formas de discriminación racial y de la presente Convención” (artículo 7° *ibídem*).

La Declaración adoptada por la Unesco sobre Raza y Prejuicio Racial¹¹, tiene un importante alcance puesto que define, dentro de un marco más amplio las diferencias de los pueblos y su derecho a ser tratados iguales. Las consideraciones más relevantes que se pueden identificar en ella son las siguientes:

Diversidad de las formas de vida, derecho a la diferencia y discriminación.

Allí se establece el derecho de todos los individuos y grupos a ser diferentes, sin desconocer la única procedencia del género humano perteneciente a una misma especie, tal como quedó expresado en el artículo primero (1°):

“2. Todos los individuos y los grupos tienen derecho a ser diferentes, a considerarse y ser considerados como tales [...]”.

Sin embargo, pese a la diferencia que se da entre los diferentes individuos y grupos en el mundo, no significa que mediante este argumento se desconozca la dignidad humana y la igualdad de derechos, sino todo lo contrario, tratándose más bien de una condena contra los actos discriminatorios como sigue el texto del numeral 2 en el artículo primero (1°), así:

“Sin embargo, la diversidad de las formas de vida y el derecho a la diferencia no pueden en ningún caso servir de pretexto a los prejuicios raciales; no pueden legitimar ni en derecho ni de hecho ninguna práctica discriminatoria, ni fundar la política de apartheid que constituye la forma extrema del racismo”.

Lo anterior se deduce igualmente al confrontarlo con otras disposiciones del artículo como la igualdad de capacidades de todos los grupos humanos para el desarrollo en las diferentes áreas de la existencia humana.

Rechazo de las teorías basadas en la discriminación racial, el racismo y la superioridad racial.

¹¹ Aprobada y proclamada por la Conferencia General de la Organización de las Naciones Unidas para la Educación, La Ciencia y la Cultura, reunida en París en su vigésima reunión, el 27 de noviembre de 1978.

Uno de los preceptos reiterados varias veces en el Derecho Internacional se trata del rechazo de las teorías basadas en la diferenciación de razas y grupos étnicos buscando la jerarquía mediante las acciones discriminatorias. Es así que el artículo dos (2) de la Declaración en comento establece dicho rechazo en los siguientes términos:

“Artículo 2°.

1. Toda teoría que invoque una superioridad o inferioridad intrínseca de grupos raciales o étnicos que dé a unos el derecho de dominar o eliminar a los demás, presuntos inferiores, o que haga juicios de valor basados en una diferencia racial, carece de fundamento científico y es contraria a los principios morales y éticos de la humanidad”.

Prácticas discriminatorias contrarias al Derecho Internacional.

Así mismo se puntualiza, las prácticas discriminatorias no sólo atentan contra el individuo mismo, sino que de igual manera generan un obstáculo mayor en “la cooperación internacional”, creando “tensiones políticas entre los pueblos” y situándose en un plano “contrario a los principios fundamentales del Derecho Internacional” y con lo cual se “perturba gravemente la paz y la seguridad internacionales”.

La discriminación es incompatible con los Derechos Humanos.

Toda discriminación realizada con motivos raciales, constituye una violación a los Derechos Humanos, que trae consigo resultados negativos para las aspiraciones de la comunidad internacional:

“Artículo 3°.

Es incompatible con las exigencias de un orden internacional justo y que garantice el respeto de los Derechos Humanos, toda distinción, exclusión, restricción o preferencia basada en la raza, el color, el origen étnico o nacional, o la intolerancia religiosa motivada por consideraciones racistas, que destruye o compromete la igualdad soberana de los Estados y el derecho de los pueblos a la libre determinación o que limita de un modo arbitrario o discriminatorio el derecho al desarrollo integral de todos los seres y grupos humanos; este derecho implica un acceso en plena igualdad a los medios de progreso y de realización colectiva e individual en un clima de respeto por los valores de la civilización y las culturas nacionales y universales”.

En el mismo sentido se condenan las prácticas de segregación y “apartheid”, considerándolas como un crimen contra la humanidad (contra la conciencia y dignidad humana) que pone en grave riesgo la seguridad internacional.

Es responsabilidad del Estado garantizar la aplicación de los Derechos Humanos y de luchar contra las prácticas que constituyen discriminación racial.

Al reiterarse dicho principio, es claro que la finalidad del Derecho Internacional busca eliminar toda teoría que involucre discriminación basada en teorías de esa índole. Por ello una de las medidas que deben involucrarse en la realización del fin descrito, debe ser precisamente la sanción por parte del Estado. Para ello, la declaración se expresa así:

Artículo 6°.

1. El Estado asume responsabilidades primordiales en la aplicación de los Derechos Humanos y de las libertades fundamentales por todos los individuos y todos los grupos humanos en condiciones de plena igualdad de dignidad y derechos.

En el mismo sentido, el artículo 9°, establece que toda forma de discriminación racial practicada por el Estado constituye una violación del Derecho Internacional que entraña su responsabilidad internacional.

La Organización Internacional del Trabajo (OIT) es el primer organismo de carácter internacional en acoger los Derechos de las “Poblaciones o Pueblos Indígenas o Tribales”, dentro de los cuales se encuentran la preservación de sus instituciones, tradiciones y adopción de medidas especiales a su favor. Se puede ver de esta manera cómo mediante la adopción de derechos de tercera generación – derechos colectivos y derechos de los pueblos – se protege la diversidad cultural y étnica de las naciones alrededor del mundo. El primero de los dos convenios¹² a

¹² Convenios 107 del año 1957, “Sobre poblaciones indígenas”; y 169 del año 1989, “Sobre pueblos indígenas y tribales” de la Organización Internacional del Trabajo (OIT).

los que se hace referencia es el 107 del año 1957 “Sobre poblaciones indígenas”, en el numeral 2 de su artículo tercero (3°) establece las medidas para la protección de las poblaciones indígenas, sin que ello se convierta en razón para la creación de un estado de segregación o de discriminación en el goce de los derechos de ciudadanía. El segundo convenio reseñado es el 169 del año 1989 “Sobre pueblos indígenas y tribales”, donde se afirma en su artículo tercero (3°) el derecho de estos pueblos a “gozar plenamente de los Derechos Humanos y libertades fundamentales, sin obstáculos ni discriminación”. Por otra parte, la Conferencia General de la Organización Internacional del Trabajo, adoptó el Convenio 111 del año 1958 “Sobre la discriminación (empleo y ocupación)”, donde se condena la discriminación entendida principalmente como “cualquier distinción, exclusión o preferencia basada en motivos de raza, color, sexo, religión, opinión política, ascendencia nacional u origen social que tenga por efecto anular o alterar la igualdad de oportunidades o de trato en el empleo y la ocupación” y que además demanda la aplicación de políticas, prácticas y planes educativos que permitan la eliminación de este tipo de discriminación, al igual que derogar aquellas que sean incompatibles con este mandato.

En el contexto interamericano, las normas integrantes para los países miembros en el cual está incluido Colombia, tiene como base para el rechazo a la discriminación principalmente tres normas. La primera es la Declaración Americana de los Derechos y Deberes de la Persona, que en el reconocimiento de los derechos inherentes a toda persona contiene en su artículo II, el precepto que “todas las personas son iguales ante la Ley y tienen los derechos y deberes consagrados en esta declaración sin distinción de raza, sexo, idioma, credo ni otra alguna”. En segunda instancia, la Carta de la Organización de Estados Americanos establece en el literal l) del artículo 3° sobre los principios lo siguiente: “Los Estados americanos proclaman los derechos fundamentales de la persona humana sin hacer distinción de raza, nacionalidad, credo o sexo. En tercera instancia, la Convención Americana sobre Derechos Humanos en su artículo 1°, la obligación de los Estados de respetar los derechos y libertades “sin discriminación alguna por motivos de raza, color, sexo, idioma, religión, opiniones políticas o de cualquier otra índole, origen nacional o social, posición económica, nacimiento o cualquier otra condición social”.

5. Argumentos adicionales.

El principio de no-discriminación, entendido desde el punto de vista jurídico implica una distinción negativa, esto es, una distinción hostil fundada en sentimientos o intenciones antagónicas. Por ello es que al referirse al término de “discriminación racial”, debe hacerse la remisión al principio de no-discriminación. En el Derecho Internacional, la expresión “discriminación” es utilizada a menudo y casi exclusivamente en sentido peyorativo de una distinción injusta, irrazonable, injustificada o arbitraria¹³.

De otra parte, no sobra recordar que la conducta que se busca penalizar es precisamente aquella que desborda la órbita privada y se torna ilegal al violar los derechos y libertades fundamentales a que está llamada a gozar toda persona.

Mediante la penalización de estas acciones, no solo se busca la protección de la igualdad en un sentido formalista ante la ley, sino de igual forma, contrarrestar las desigualdades fácticas que se presentan en el campo social, económico y político, algo que debido al desarrollo histórico, han tenido un punto de coincidencia en nuestro país.

También es necesario puntualizar en el hecho de que la discriminación racial surge generalmente por la pertenencia que un individuo tenga con un grupo, y no por las características específicas del mismo individuo. Así entonces, se discrimina a una persona por pertenecer a un grupo racial, étnico o con un mismo origen nacional. Es por ello, que el proyecto de ley no solo hace referencia como sujeto pasivo de la discriminación a la persona en tanto individuo, sino que de igual forma como miembro de un grupo o colectividad. De ahí que se busque tanto la protección a nivel individual como grupal.

Entonces, los grupos sobre los cuales recae la protección del bien jurídico tutelado, son los que han sido establecidos de manera clara en la norma jurídica, o sea, grupos étnicos o raciales, entre los cuales están incluidos los grupos basados en el color, la ascendencia y el linaje, y los grupos nacionales entendidos no desde el punto de vista jurídico sino sociológico¹⁴ (minorías nacionales).

6. A guisa de conclusión.

La discriminación racial, junto con sus manifestaciones de segregación y persecución, desconocen principios superlativos constitucionales, atenta contra los derechos fundamentales de igualdad y dignidad humana, promueve la intolerancia, el odio y la violencia, y pone en riesgo la convivencia entre los pueblos y la paz entre las naciones del mundo; por lo cual deberán ser establecidos como conductas punibles a la luz de la Constitución, de las Leyes y de los Tratados Internacionales de Derechos Humanos, en protección de los individuos y grupos o comunidades raciales, étnicas y de minorías nacionales.

María Isabel Urrutia Ocoró,

Representante a la Cámara,
Comunidades Afrocolombianas.

CAMARA DE REPRESENTANTES SECRETARIA GENERAL

El día 9 de agosto de 2007 ha sido presentado en este despacho, el Proyecto de ley número 073 con su correspondiente exposición de motivos, por la honorable Representante *María Isabel Urrutia*.

El Secretario General (E.),

Jesús Alfonso Rodríguez Camargo.

PROYECTO DE LEY NUMERO 074 DE 2007 CAMARA

por la cual se establecen medidas especiales y se adoptan elementos de prevención y seguridad industrial para el transporte escolar.

El Congreso de Colombia,

DECRETA:

Artículo 1°. *Objetivo general.* La presente ley establece los criterios y requisitos mínimos para la implementación, seguimiento, formación y control de medidas de seguridad industrial (preventiva, formativa y correctiva), que deben cumplir las empresas de transporte, los conductores, acompañantes y usuarios que quieran prestar, presten o usen el servicio de transporte escolar. Con esta reglamentación se pretende darle seguridad al transporte escolar, para reducir a un mínimo el riesgo de pérdida de vidas.

Artículo 2°. *Autoridades encargadas de implementar y asegurar el cumplimiento de la ley.* Las autoridades que conforman el sistema de transporte, y el sector educativo, serán las encargadas de implementar la presente ley, asegurar el cumplimiento de lo establecido en ella, la organización, vigilancia y control del transporte escolar dentro de su jurisdicción, además de reglamentar aquellas condiciones técnicas específicas y adicionales, necesarias para los vehículos de transporte escolar.

Artículo 3°. *Requisitos mínimos para los prestadores del servicio de transporte escolar.* Todas las personas naturales o jurídicas que presten el servicio de transporte escolar, deberán cumplir con los siguientes requisitos mínimos, sin perjuicio de las normas adicionales que para este fin sean expedidas por las autoridades competentes.

¹⁴ Varios estudios sociológicos identifican los grupos de minorías nacionales como aquellos que tienen una cultura, un idioma o un modo de vida diferente pero que conviven con otros grupos similares en el seno del mismo Estado. En la sociología jurídica norteamericana, Will Kimlycka en *Liberalism, community and culture* publicado por la Universidad de Oxford, define las minorías nacionales como aquellas minorías compuestas por grupos de individuos que habitan un territorio ancestral, que conforman una comunidad histórica con una lengua y una cultura comunes y que son más o menos completos institucionalmente. Vale la pena mencionar que en el contexto de nuestro ordenamiento se ha incluido dentro de los grupos étnicos, los pueblos indígenas y las comunidades afrodescendientes, con lo cual se ha tenido como grupos étnicos las minorías nacionales en el sentido sociológico.

¹³ Cfr. Lerner, Natán. *Minorías y grupos en el Derecho Internacional. Derechos y discriminación.* Comisión Nacional de Derechos Humanos. México, 1991.

1. El servicio de transporte de estudiantes (transporte escolar) podrá ser prestado por personas naturales o jurídicas legalmente constituidas para ese fin y que ostenten la calidad de propietarios o copropietarios del (de los) vehículo(s) de transporte escolar que pretenden poner a servicio.

2. Quienes presten el servicio deberán constituir pólizas de seguros que amparen por responsabilidad civil contractual y extracontractual a las personas transportadas, así como los posibles daños ocasionados a terceros. Lo anterior sin perjuicio del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, SOAT, para poder obtener el permiso de servicio de transporte de estudiantes (transporte escolar).

3. Cuando las instituciones educativas cuenten con sus propios vehículos escolares, igualmente deberán cumplir con las condiciones exigidas y tramitar la correspondiente autorización ante la autoridad de tránsito competente, así como dar cumplimiento a las demás disposiciones contenidas en la presente ley.

Artículo 4°. *Requisitos mínimos para los conductores de transporte escolar.* Sólo podrán ser conductores de transporte escolar las personas mayores de edad, que carezcan de antecedentes penales, que acrediten capacitación en primeros auxilios, posean título en formación técnica que lo acredite como “Técnico en conducción de vehículos de transporte público de pasajeros”, otorgado por una entidad de educación formal, reconocida por el Estado Colombiano y que cuente con la autorización otorgada por la autoridad de tránsito correspondiente.

Mientras se encuentren en servicio, los conductores de transporte escolar deberán ser sometidos a pruebas de alcoholemia ante la autoridad de tránsito correspondiente, una vez cada 30 días sin previo aviso, el examen deberá ser debidamente certificado.

La certificación junto con la autorización de transporte escolar, la licencia de conducción y el pasado judicial vigente, deberán ser portados en todo momento por el conductor.

Parágrafo 1°. Para la obtención del título técnico, los conductores que se encuentran laborando actualmente, tendrán un plazo de tres (3) años a partir de la publicación de la presente ley.

Parágrafo 2°. Se prohíbe prestar el servicio de transporte a las personas que no cumplan con los anteriores requisitos.

Artículo 5°. *Máxima velocidad permitida.* Los conductores de los vehículos autorizados para el transporte escolar no podrán circular a velocidades superiores a 50 km/hora.

Artículo 6°. *Requisitos mínimos para los acompañantes del transporte escolar.*

1. Todos los vehículos de transporte de estudiantes deberán contar con acompañante, mayor de edad.

2. El acompañante deberá cumplir como mínimo con los siguientes requisitos:

- a) *Título en formación técnica que lo acredite como “Técnico en conducción de vehículos de transporte público de pasajeros”;*
- b) *Licencia de conducción vigente;*
- c) *Entrenamiento en primeros auxilios, seguridad vial, y transporte escolar;*
- d) *Capacitación en el manejo de menores de edad, y cuando sea necesario, en el manejo de niños especiales o con discapacidad;*
- e) *Al igual que los conductores, deberán carecer de antecedentes penales.*

Parágrafo. Para la obtención del título técnico, los acompañantes del transporte escolar que se encuentran laborando actualmente, tendrán un plazo de tres (3) años a partir de la expedición de la presente ley.

Artículo 7°. *Requisitos mínimos para los vehículos de transporte escolar.* Los vehículos de transporte escolar, además de los requisitos mínimos de homologación de las normas técnicas nacionales e internacionales que les sean aplicables, deberán:

1. En ningún caso sobrepasar una antigüedad superior a 10 años.
2. Contar por lo menos con dos puertas de acceso y salidas de emergencia.

3. Las señales y dispositivos con que deben contar los vehículos de transporte escolar son:

a) *Estar pintados íntegramente de color amarillo, como lo establecen las normas internacionales;*

b) *Demarcación de las placas del vehículo en sus costados, según las mismas exigencias empleadas para los vehículos de transporte público;*

c) *Dispositivo luminoso y sonoro que advierta a los vehículos en la vía que el vehículo se ha detenido y que está descendiendo o ascendiendo un escolar;*

d) *Demarcación del texto “Transporte Escolar” en la parte trasera del vehículo de mínimo 60 cm de alto y 120 cm de ancho, en el frente del vehículo deberá llevar el mismo texto en forma invertida con el fin de que pueda ser leído por los conductores que van adelante del vehículo mediante el uso del espejo retrovisor; llevar en los costados el nombre de la institución respectiva o empresa,*

e) *Dispositivos sonoros al interior y luminosos al exterior del mismo, para el control de velocidad, los cuales deberán activarse automática y simultáneamente en el momento en que se sobrepase el límite máximo de velocidad de cuarenta (50) kilómetros por hora;*

f) *Los vehículos deberán llevar un aviso visible (cómo conduzco) que señale el número telefónico de las autoridades que conforman el sector y el sistema de transporte dentro de su jurisdicción, donde la comunidad podrá informar sobre la manera de conducción y/o uso que se le da al vehículo escolar correspondiente;*

g) *Los vehículos deberán contar con un tercer STOP, ubicado en la parte superior trasera sobre la línea media del vehículo y a una altura no mayor de 1.80 cm del piso, el cual deberá tener unas dimensiones mínimas de 5 cm de alto por 15 cm de ancho.*

4. Los asientos del vehículo siempre deberán estar dispuestos mirando al frente.

5. Cada una de las sillas del vehículo, deberá contar con cinturón de seguridad con dispositivos auto ajustables para que se puedan adaptar a los menores.

6. Se debe garantizar que cada pasajero ocupe un (1) asiento del vehículo.

7. Ningún estudiante podrá viajar en el asiento delantero del vehículo.

8. Cuando se transporten menores con discapacidad mental, física o sensorial, se deberá adecuar especialmente el acceso al vehículo, mediante rampas u otro mecanismo que facilite el ingreso, así como las sillas que ocuparán y que deberán estar situadas cerca de las puertas de salida del vehículo.

9. Sin excepción, el vehículo deberá contar con ventanas a ambos costados.

10. Los vehículos deberán contar con un sistema de radiocomunicación bidireccional permanente, con el establecimiento educativo para el cual trabaja.

11. No se permite el uso de comunicadores de mano ni otros accesorios distractores de la concentración del conductor.

12. Los vehículos deberán contar con un sistema de ubicación satelital (GPS), que haga posible su rastreo.

13. Los vehículos deberán portar el siguiente equipo de carretera como mínimo:

- a) *Un gato con capacidad para elevar el vehículo;*
- b) *Una cruceta;*
- c) *Dos señales de carretera en forma de triángulo en material reflectivo y provistas de soportes para ser colocadas en forma vertical o lámparas de señal de luz amarilla intermitentes o de destello;*
- d) *Un botiquín de primeros auxilios;*
- e) *Un extintor,*
- f) *Dos tacos para bloquear el vehículo;*

- g) *Caja de herramienta básica que como mínimo deberá contener: Alicata, destornilladores, llave de expansión y llaves fijas;*
 h) *Llanta de repuesto;*
 j) *Linterna.*

Parágrafo 1°. Los dispositivos instalados deberán registrar los tiempos en que se sobrepase los límites de velocidad, así como las velocidades máximas alcanzadas en dichos tiempos. Las autoridades de tránsito podrán en cualquier momento verificar la existencia y funcionamiento de estos dispositivos. Así mismo, tendrán acceso a la información almacenada en dichos dispositivos y en caso de encontrar lecturas de velocidad superiores a las máximas permitidas, procederán a imponer las sanciones respectivas previstas en las demás normas legales.

Parágrafo 2°. El elemento sonoro deberá estar ubicado en el habitáculo de los pasajeros, y producir señales acústicas con una intensidad que no supere los límites permitidos. Los dispositivos luminosos exteriores deberán portarse, uno en la parte superior delantera del vehículo y el otro en la parte superior trasera del mismo, y emitirán señales de color azul, con intensidad igual a la de la luz media de las farolas exteriores delanteras del automotor. Los dispositivos deberán tener unas dimensiones mínimas de 20 cm de alto y cubrir mínimo el 60% del ancho del vehículo.

Parágrafo 3°. Para el desarrollo de la reglamentación mencionada, se deberá contar con la asesoría técnica especializada del Ministerio de Transporte y del Instituto Colombiano de Normas Técnicas, Icontec.

Artículo 8°. *Verificación de los requisitos especiales.* Las autoridades de tránsito podrán en cualquier tiempo verificar la existencia y funcionamiento de estos requisitos. Así mismo, cada vez que se efectúe la revisión técnico, mecánica, ambiental, deberán realizarse dichas verificaciones.

Artículo 9°. *Verificación de los demás requisitos previstos en esta ley.* Con el fin de verificar el estricto cumplimiento de lo previsto en la presente ley, las autoridades competentes en cada jurisdicción, efectuarán los respectivos operativos e impondrán las sanciones legales correspondientes.

Artículo 10. *Prohibición para transportar escolares de pie.* Está prohibido el transporte de escolares de pie en cualquiera de los vehículos autorizados para este servicio.

Artículo 11. *Requisitos mínimos para las rutas escolares.* Los prestadores del servicio de transporte escolar, deberán diseñar y dar a conocer

las rutas escolares, demarcando las zonas de riesgo, mayor accidentalidad, congestión y las medidas a adoptar para transitar de manera segura por ellas. Se deberá garantizar que los escolares pasen el menor tiempo en los vehículos, por consiguiente, el niño que viva más cerca al colegio deberá ser el último en recoger y el primero en dejar.

Parágrafo. Las rutas escolares tienen igual prioridad en el tránsito que los vehículos de emergencia, se les concederá el paso para su desplazamiento seguro y oportuno.

Artículo 12. *Pedagogía sobre seguridad vial.* Corresponde al Ministerio de Educación Nacional y a las entidades Territoriales, implementar proyectos pedagógicos transversales sobre seguridad vial escolar, como acción vital para minimizar la problemática.

Artículo 13. *Capacitación a la población escolar.* Las instituciones educativas públicas y privadas de carácter formal en los niveles básica y media y no formal, como cogestionadoras y vigilantes de la seguridad de los estudiantes, deberán planificar, organizar, desarrollar y evaluar, procesos formativos secuenciados, permanentes y estructurados como parte central de la formación de los escolares sobre la señalización vial, las normas de tránsito, derechos, deberes y demás disposiciones relacionadas en materia de transporte escolar y seguridad vial.

Parágrafo. La respectiva institución educativa, organizará como mínimo una vez por semestre, simulacros de evaluación, en el ascenso, descenso y permanencia en los buses escolares, primeros auxilios y medidas frente a los eventuales accidentes.

Artículo 14. *Capacitación a los conductores.* Las instituciones educativas, con orientación de las autoridades de tránsito correspondiente, podrán desarrollar proyectos orientados hacia la sensibilización y capacitación de los conductores de rutas escolares, así como convenios con entidades públicas y privadas para adelantar veedurías que permitan verificar el cumplimiento de la presente ley, los cuales serán homologables con el servicio social obligatorio para los estudiantes del ciclo de educación media vocacional, en tanto cumplan con los requisitos establecidos por la Ley 115 de 1994, el Decreto 230 de 2002 y la Resolución 4210 de 1996.

Artículo 15. *Sanciones.* Con el fin de verificar el estricto cumplimiento de lo previsto en la presente ley, las autoridades competentes dentro de su jurisdicción, efectuarán los respectivos operativos e impondrán las sanciones respectivas, de conformidad con lo establecido en la siguiente tabla:

TABLA 1
Sanciones:

Conductas a sancionar	Sanciones					
	Multas en salarios mínimos legales diarios vigentes (smldv)	Multas en salarios mínimos legales diarios vigentes (smldv) en caso de reincidencia	Suspensión de la licencia de conducción	Suspensión o cancelación del permiso	Cancelación definitiva de la licencia de conducción	Inmovilización del vehículo.
1. Utilizar vehículos que sobrepasan 10 años de antigüedad.	60	120		Cancelación del permiso		X
2. Utilizar vehículos sin contar con por lo menos dos puertas de acceso y salidas de emergencia.	45	90		6 meses de suspensión		X
3. Utilizar vehículos pintados íntegramente de color diferente al amarillo.	60	120		Cancelación del permiso		X
4. Utilizar vehículos con sillas sin cinturón de seguridad.	60	120		Cancelación del permiso		X
5. Utilizar vehículos sin número telefónico de las autoridades.	15	30		4 meses de suspensión		X
6. Utilizar vehículos sin un tercer STOP con dimensiones mínimas de 5 cm de alto por 15 cm de ancho.	15	30		4 meses de suspensión		X
7. Utilizar vehículos que no posean la demarcación del texto "TRANSPORTE ESCOLAR" en la parte trasera, de mínimo 60 cm de alto y 120 cm de ancho, y en el frente del vehículo el mismo texto en forma invertida con el fin de que pueda ser leído por los conductores que van adelante del vehículo mediante el uso del espejo retrovisor, y a demás, si no tienen en los costados del mismo, el nombre de la institución respectiva o empresa.	15	30		4 meses de suspensión		X

Conductas a sancionar		Sanciones				
Prestadores del servicio de transporte escolar	Multas en salarios mínimos legales diarios vigentes (smldv)	Multas en salarios mínimos legales diarios vigentes (smldv) en caso de reincidencia	Suspensión de la licencia de conducción	Suspensión o cancelación del permiso	Cancelación definitiva de la licencia de conducción	Inmovilización del vehículo.
8. Utilizar vehículos sin dispositivos luminosos y sonoros que advierta a los vehículos en la vía que el vehículo se ha detenido y que está descendiendo o ascendiendo un escolar.	15	30		1 año de suspensión		X
9. Utilizar vehículos que no tengan los asientos mirando al frente.	15	30		4 meses de suspensión		X
10. Utilizar vehículos que en caso de transporte de menores discapacitados o con movilidad reducida, no se encuentren adecuados especialmente para el acceso al vehículo, mediante rampas u otro mecanismo que le facilite el ingreso, así como las sillas que ocuparán y que deberán estar situadas cerca de las puertas de salida del vehículo.	15	30		4 meses de suspensión		X
11. Utilizar vehículos que no cuenten con ventanas en ambos costados.	15	30		4 meses de suspensión		X
12. Utilizar vehículos que no cuenten con un sistema de radiocomunicación bidireccional permanente, con el establecimiento educativo para el cual trabaja.	15	30		4 meses de suspensión		X
13. Utilizar vehículos que no cuenten con un sistema de ubicación satelital (GPS).	15	30		4 meses de suspensión		X
14. No diseñar y ni dar a conocer las rutas escolares, no realizar la demarcación de las zonas de riesgo, mayor accidentalidad, congestión y no contemplar las medidas a adoptar para transitar de manera segura por ellas.	45	90		1 año de suspensión		X
15. Prestar el servicio, sin constituir pólizas de seguros que amparen por responsabilidad civil contractual y extracontractual a las personas transportadas, así como los posibles daños ocasionados a terceros, en forma adicional al seguro obligatorio de accidentes de tránsito, SOAT, para poder obtener el permiso de servicio de transporte de estudiantes (transporte escolar).	60	120		Cancelación del permiso		X
16. Utilizar vehículos de transporte de estudiantes sin contar con acompañante, mayor de edad, que cumpla con los requisitos contemplados en la presente ley.	45	90		6 meses de suspensión		X
Conductores de transporte escolar	Multas en salarios mínimos legales diarios vigentes (smldv)	Multas en salarios mínimos legales diarios vigentes (smldv) en caso de reincidencia	Suspensión de la licencia de conducción	Suspensión o cancelación del permiso	Cancelación definitiva de la licencia de conducción	Inmovilización del vehículo
1. Ser menor de edad	45	90	6 meses de suspensión			X
2. Presentar antecedentes penales	30	60	6 meses de suspensión	Cancelación del permiso		
3. No contar con capacitación en primeros auxilios	60	120	1 año de suspensión			X
4. No contar con título en formación técnica que lo acredite como "Técnico en conducción de vehículos de transporte público de pasajeros"	60	120	1 año de suspensión			X
5. Incumplir la pruebas de alcoholemia	60	120	2 años de suspensión	Cancelación del permiso en caso de reincidencia	En caso de reincidencia	X
6. No contar con licencia de conducción vigente	45	90	6 meses de suspensión			X
7. No contar con pasado judicial vigente	15	30	2 meses de suspensión			
8. Permitir que los estudiantes viajen en el asiento delantero del vehículo	30	60	6 meses de suspensión			X
9. Utilizar mientras conduce, comunicadores de mano u otros accesorios distractores de la concentración.	45	90	1 año de suspensión	Cancelación del permiso en caso de reincidencia		X
10. Conducir el vehículo sin el equipo de carreteras	15	30	6 meses de suspensión			X
11. Circular a velocidades superior a 40 km/hora	60	120	1 año de suspensión	Cancelación del permiso en caso de reincidencia	En caso de reincidencia	X
12. Permitir el transporte de escolares de pie	30	60	6 meses de suspensión			X
Acompañantes del transporte escolar	Multas en salarios mínimos legales diarios vigentes (smldv)	Multas en salarios mínimos legales diarios vigentes (smldv) en caso de reincidencia	Suspensión de la licencia de conducción	Suspensión o cancelación del permiso	Cancelación definitiva de la licencia de conducción	Inmovilización del vehículo
1. No contar con título en formación técnica que lo acredite como "Técnico en conducción de vehículos de transporte público de pasajeros"	60	120	1 año de suspensión			X

Acompañantes del transporte escolar	Multas en salarios mínimos legales diarios vigentes (smldv)	Multas en salarios mínimos legales diarios vigentes (smldv) en caso de reincidencia	Suspensión de la licencia de conducción	Suspensión o cancelación del permiso	Cancelación definitiva de la licencia de conducción	Inmovilización del vehículo
2. No contar con licencia de conducción vigente.	45	90	6 meses de suspensión			X
3. No contar con entrenamiento en primeros auxilios, seguridad vial, y transporte escolar.	60	120	1 año de suspensión		En caso de reincidencia	X
4. No estar Capacitado en el manejo de menores de edad, y cuando sea necesario, en el manejo de niños especiales o con discapacidad.	30	60	6 meses de suspensión			
5. No Contar con pasado judicial vigente	15	30	2 meses de suspensión			

Parágrafo 1°. Se considera reincidencia el haber cometido más de una falta a la presente ley en un periodo de seis meses.

Parágrafo 2°. La inmovilización del vehículo en los casos a que se refiere esta Ley, consiste en suspender temporalmente la circulación del vehículo por las vías públicas o privadas abiertas al público. Para tal efecto, el vehículo será conducido a parqueaderos autorizados que determine la autoridad competente, hasta que se subsane o cese la causa que le dio origen, a menos que sea subsanable en el sitio que se detectó la infracción.

Artículo 16. *Vigencia.* La presente ley rige a partir de la fecha de su publicación, excepto, el parágrafo primero del artículo 4°, el parágrafo único del artículo 6°, el inciso a) del numeral 3 del artículo 7°, que entrarán en vigencia 3 años después, y deroga todas las disposiciones que le sean contrarias.

De los honorables Congresistas,

David Luna Sánchez, Representante a la Cámara por Bogotá; *Simón Gaviria Muñoz*, Representante a la Cámara por Bogotá.

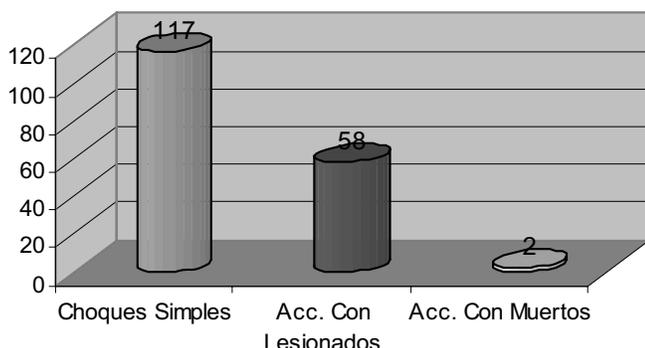
EXPOSICION DE MOTIVOS

I. DIAGNOSTICO DE LA SITUACION

En Colombia existen legalmente acreditados para prestar el servicio de transporte escolar, 32 mil vehículos, pero hay otros 10 mil que de manera ilegal o informal, realizan dicha actividad¹. La ola de accidentes de tránsito que se han registrado en los últimos años en el país, en los cuales en un buen porcentaje se han visto involucrados vehículos de transporte escolar, nos ponen a pensar sobre la magnitud de la tragedia a la que se está llegando y si las normas tendientes a proteger a los estudiantes son las suficientes para amparar la vida de estos niños y jóvenes que diariamente se tienen que desplazar de sus hogares a sus sitios de estudio y viceversa. El transporte escolar se debe mantener en el máximo nivel de seguridad, ya que involucra lo más preciado de la nación, *“los niños que representan nuestro futuro”*.

En Bogotá más de 150 mil niños y adolescentes utilizan el servicio de buses escolares. En el año 2003, el transporte escolar registró 2 accidentes con muertos, 58 accidentes con lesionados y 117 choques simples.

Total Evento Tranposte Escolar en Bogotá 2003



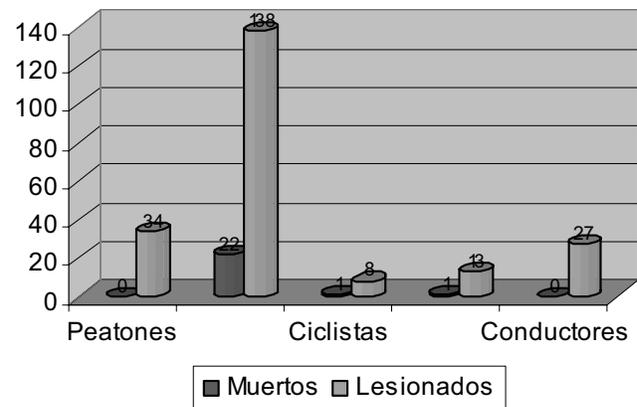
Fuente: Secretaría de Tránsito y Transporte. 2003.

¹ Asociación Colombiana de Transporte Terrestre Especial.

El 28 de abril de 2004, a la altura de la avenida suba con calle 138 se registró la caída de una recicladora de asfalto que circulaba por la calzada alta sentido norte-sur, sobre un bus de transporte escolar que circulaba en la calzada baja en el sentido sur-norte. Fallecieron 21 niños estudiantes del colegio Agustiniano Norte, 1 adulto y alrededor de 34 personas heridas entre niños y adultos. En este año ocurrieron 432 siniestros.

Durante los doce meses transcurridos en el 2004, 4.351 conductores de transporte escolar resultaron sancionados y se inmovilizaron 649 vehículos.

Victimas Accidentes Transito Escolar en Bogotá 2004



Fuente: Secretaría de Tránsito y Transporte. 2004.

El pasado 25 de enero de 2005, en la carrera 8ª con calle 65, un bus escolar chocó contra un carro. La profesora y una alumna fueron remitidas a la clínica, el conductor del carro quedó atrapado dentro del automotor, se necesitó la ayuda del cuerpo de bomberos para sacarlo.

“De enero 1° a marzo 31 de 2005, el transporte escolar registró un accidente donde una persona lamentablemente perdió la vida, 26 accidentes con lesionados y 118 choques simples.

En el primer trimestre del 2005, 40 personas resultaron lesionadas en los 26 accidentes de tránsito con heridos.

Durante los tres meses transcurridos en el 2005, 516 conductores de transporte escolar resultaron sancionados y se inmovilizaron 100 vehículos”.²

El 5 de abril de 2005 se produjo un accidente entre dos vehículos escolares hacia las 6 de la mañana en la intersección de la calle 19A con carrera 89, en el sector de Fontibón, en el occidente de Bogotá, dejando como resultado 13 niños con contusiones y heridas, pertenecientes a los colegios Gimnasio Nuevo Modelo y el Instituto Infantil Juvenil y a un conductor con heridas más graves. En el 2005 la cifra llegó a 442 desgracias.

² Internet: <http://www.bienestarbogota.gov.co/unicef/visaje/default.asp?idnoticia=351&idboletin=25>, consultada el 13 de junio de 2005.

En el 2006 hubo 334 accidentes con vehículos escolares, es decir casi uno diario.

El 29 de enero de 2007, un bus de transporte escolar que prestaba sus servicios a la escuela distrital del “Mochuelo Alto” con cerca de 30 menores de edad, se estrelló contra un barranco; el exceso de velocidad y fallas mecánicas en el vehículo fueron las causas del accidente; como consecuencia del mismo resultaron heridos y lesionados veintisiete niños y dos adultos.

Los conductores de transporte público le adeudan al Distrito 2.607 millones de pesos por concepto de multas y comparendos.

“De los 779 conductores que operan los 691 buses que transportaron 34.291 niños beneficiados en el 2006, 358 aparecen como infractores de las normas de tránsito, reincidentes y morosos, con deudas cercanas a los \$1.142 millones por concepto de infracciones cometidas durante los últimos 10 años, de los cuales el 71% corresponden a los últimos 4 años (2003-2006).

De los 358 conductores infractores, morosos y reincidentes: dos (2) tienen deudas entre los \$29 y \$32 millones cada uno; veintidós (22) entre \$10 y \$24 millones; treinta y tres (33) entre \$6 y \$10 millones; cuarenta y nueve (49) entre \$3 y \$6 millones y doscientos cincuenta y dos (252) tienen deuda inferior a los \$3 millones.

De los 691 vehículos: 35 deben \$41 millones por concepto de impuesto de rodamiento y 44 deben \$28.3 millones por revisión técnico-mecánica, correspondiente al período 2001-marzo 2007.

El servicio de transporte escolar en las entidades oficiales en Bogotá, ha venido operando con seis (6) contratistas que utilizan conductores infractores de las normas de tránsito, morosos y reincidentes, lo que se constituye en una situación permanente de riesgo para los más de 34.000 niños de las localidades pobres que presentan déficit de oferta educativa oficial”.³

A. Principales Causas de Accidentalidad de los Buses Escolares.

No mantener distancia de seguridad, la impericia en el manejo, desobedecer las señales de tránsito, el exceso de velocidad, distraerse, embriaguez o droga, frenar bruscamente, reverso imprudente y falta de mantenimiento mecánico fueron las principales causas de accidentalidad del transporte escolar.

Conducir un vehículo escolar sin el permiso respectivo o los distintivos reglamentarios fue la mayor infracción cometida por los conductores de transporte escolar con 1.391 comparendos, en su orden, permitir la operación de los vehículos por personas no idóneas, prestar el servicio de transporte escolar sin acompañante, no reunir las condiciones técnico-mecánicas requeridas para la operación y el sobrecupo, fueron algunas de las infracciones más sancionadas por la Policía de Tránsito.

De otra parte el escaso nivel de formación que presentan los conductores dedicados a la conducción de los vehículos de transporte escolar y de transporte público de pasajeros en general, se constituye en otra importante causa de accidentalidad, en tanto que el conductor no comprende la enorme responsabilidad y compromiso que implica su labor, no sólo a nivel social sino económico y político. En una encuesta realizada por la secretaría de educación de Bogotá se encontró que:

“El 58% de los conductores de servicio público contaban con estudios secundarios y el 34% con primaria. Pero el 91% está dispuesto a retomar sus estudios. También se encontró que tan sólo el 17% de los conductores manifiesta haber aprendido a conducir en una escuela, mientras que el 52% aprendió por su cuenta y el 31% por observación”⁴.

Esto hace evidente la urgencia de implementar procesos de educación formal que mejoren el perfil de todas aquellas personas encargadas de transportar vidas humanas por nuestras carreteras.

Por estos tristes hechos, desde el Congreso de la República nos hemos dado a la tarea de elaborar un proyecto de Ley por medio del cual

³ Informe de la Contraloría, 28 de marzo de 2007.

⁴ Tomado del Boletín N° 55 de la Secretaría de Educación de Bogotá, 2 de noviembre de 2006.

se establecen medidas especiales y se adoptan elementos de prevención y seguridad industrial para el transporte escolar.

Resulta conveniente y necesaria la reglamentación que en materia de prevención y seguridad industrial introduce el proyecto de Ley ya que mejora la calidad del servicio de transporte escolar y asegura la protección de los derechos de los escolares disminuyendo los siniestros, la accidentalidad y sus consecuencias nocivas. Consideramos oportuno el presente proyecto Ley que pretende complementar y unificar normas sobre seguridad industrial en el transporte escolar, las cuales se encuentran dispersas en el ordenamiento. Con esta iniciativa se pretende otorgar una mayor jerarquía normativa a la reglamentación existente sobre la materia.

II. ANTECEDENTES NORMATIVOS

A. Fundamentos Constitucionales y Legales.

a) **Constitución Nacional.** El constituyente de 1991, entendió que en los niños está el futuro del país, y que de su protección depende el bienestar de la comunidad. Por ello la constitución impone al Estado una serie de obligaciones para con los niños, señalando incluso que “sus derechos prevalecen sobre los de las demás personas”⁵;

b) **Ley 769 de 2002: Código Nacional de Tránsito Terrestre.**

Artículo 84. Normas para el transporte de estudiantes. En el transporte de estudiantes, los conductores de vehículos deberán garantizar la integridad física de ellos especialmente en el ascenso y descenso del vehículo. Los estudiantes ocuparán cada uno un puesto, y bajo ninguna circunstancia se podrán transportar excediendo la capacidad transportadora fijada al automotor, ni se permitirá que estos vayan de pie. Las autoridades de tránsito darán especial prelación a la vigilancia y control de esta clase de servicio. Si fuere el caso los demás vehículos que circulen por las vías de uso público, detendrán su marcha para facilitar el paso del vehículo de transporte escolar o para permitir el ascenso o descenso del estudiante. Así mismo, los vehículos de transporte especial de estudiantes llevarán en el vehículo señales preventivas, las cuales usarán conforme lo establezca el Ministerio de Transporte.

B. Normas Administrativas.

a) Decreto 164 del 26 de abril de 2007, por el cual se adopta la formación en seguridad vial escolar como proyecto pedagógico transversal del currículo para todas las instituciones educativas públicas y privadas de Bogotá, D.C.;

b) Decreto 1556 del 4 de agosto de 1998, por el cual se reglamenta la prestación del servicio público de transporte especial y de turismo;

c) Decreto 174 del 5 de febrero de 2001, por el cual se reglamenta la prestación del servicio público de transporte terrestre automotor especial;

d) Resolución 4110 de 29 de diciembre de 2004, expedida por el Ministerio de Transporte, por la cual se establecen medidas especiales para la prevención de la accidentalidad de los vehículos de transporte público de pasajeros por carretera y de servicio público esencial;

e) Resolución 865 de 28 de abril de 2005, expedida por el Ministerio de Transporte, por la cual se complementa y adiciona la Resolución número 4110 del 29 de diciembre de 2004;

f) Resolución 1122 de 26 de mayo de 2005, expedida por el Ministerio de Transporte, por la cual se establecen medidas especiales para la prevención de la accidentalidad de los vehículos de transporte públi-

⁵ **Artículo 44: “Son derechos fundamentales de los niños: la vida, la integridad física, la salud y la seguridad social, la alimentación equilibrada, su nombre y nacionalidad, tener una familia y no ser separados de ella, el cuidado y amor, la educación y la cultura, la recreación y la libre expresión de su opinión. Serán protegidos contra toda forma de abandono, violencia física o moral, secuestro, venta, abuso sexual, explotación laboral o económica y trabajos riesgosos. Gozarán también de los demás derechos consagrados en la Constitución, en las leyes y en los tratados internacionales ratificados por Colombia. La familia, la sociedad y el Estado tienen la obligación de asistir y proteger al niño para garantizar su desarrollo armónico e integral y el ejercicio pleno de sus derechos. Cualquier persona puede exigir de la autoridad competente su cumplimiento y la sanción de los infractores. Los derechos de los niños prevalecen sobre los derechos de los demás”.**

co de pasajeros y se deroga la Resolución número 865 de 2005 y los artículos 1°, 2° y 3° de la Resolución número 4110 de 2004;

g) Resolución 050 del 2005, expedida por la Secretaría de Tránsito y Transporte de Bogotá, por la cual se establecen medidas especiales y se adoptan elementos de prevención y seguridad para el transporte escolar en la ciudad de Bogotá, D. C.;

h) Acuerdo 79 de 2003 o Código de Policía de Bogotá, D. C.;

i) Normas técnicas colombianas emitidas por el ICONTEC.

La administración distrital en cabeza del Secretario de Tránsito y Transporte expidió la resolución N° 050 de 27 de enero 2005, por medio de la cual se establecen medidas especiales y se adoptan elementos de prevención y seguridad para el transporte escolar de la ciudad de Bogotá D. C.

A nivel nacional el Ministerio de Transporte expidió la Resolución 865 de 28 de abril de 2005, que complementa y adiciona la Resolución número 4110 de 29 de diciembre de 2004, la cual a su vez fijó la obligación de instalar dispositivos sonoros al interior y luminosos al exterior de los vehículos de transporte de pasajeros por carretera y de servicio público especial.

Sin embargo la resolución 865 de 2005 fue recientemente derogada por la Resolución 1122 de 26 de mayo de 2005 también expedida por el Ministerio de Transporte, por la cual se establecen medidas especiales para la prevención de la accidentalidad de los vehículos de transporte público de pasajeros y se derogan los artículos 1°, 2° y 3° de la Resolución número 4110 de 2004.

Esta última resolución ordena que las empresas de transporte público de pasajeros por carretera y de servicio público especial, deberán dotar a sus equipos autorizados para la prestación del servicio, de una serie de elementos al interior de los mismos que permitan el control de la velocidad por parte de los usuarios y de la misma empresa de transporte. Igualmente los propietarios de **vehículos de servicio particulares autorizados para la prestación del servicio escolar conforme al Decreto 174 de 2001 y los vehículos de servicio particular pertenecientes a los establecimientos educativos**, también deberán instalar los mismos elementos de control de velocidad, los cuales deberán contener como mínimo:

1. *Un dispositivo sonoro que se active cuando se sobrepase el límite máximo de velocidad autorizado por el Código Nacional de Tránsito Terrestre.*

2. *Una pantalla digital que registre la velocidad a la que transita el vehículo.*

3. *Un sistema de almacenamiento de información que guarde la placa del vehículo, en los eventos en que se exceda la velocidad permitida por más de (1) minuto y que registre como mínimo:*

– Hora del día.

– Fecha.

– Velocidad máxima alcanzada en cada evento.

– Tiempo que duró el exceso de la velocidad permitida de cada evento.

– Sistema de lectura de información.

– Un sistema de chequeo.

– Una calcomanía de información a los usuarios.

En consecuencia de lo anterior, la resolución 050 de 2005 expedida por la Secretaría de Tránsito y Transporte de Bogotá, perdió eficacia al entrar en evidente contradicción con la norma nacional.

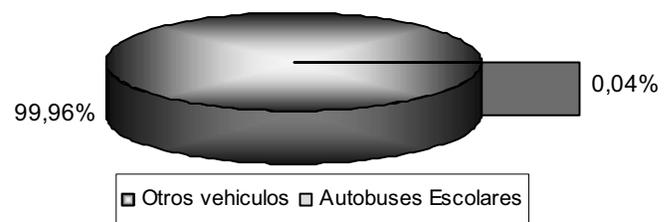
No obstante si se observa con detenimiento, el presente proyecto de ley se preocupa más por abordar aspectos de fondo, urgidos por reglamentarse, tales como los requisitos mínimos que se deben acreditar para poder prestar el servicio de transporte escolar, para ser conductor, para ser acompañante, para el vehículo en sí, así como medidas para garantizar la permanente capacitación a la población educativa en transporte escolar y seguridad vial.

III. LEGISLACION INTERNACIONAL

A. Legislación en los Estados Unidos de América⁶.

Todos los años, aproximadamente 440.000 autobuses escolares públicos viajan alrededor de 4.300 millones de millas para transportar a 23,5 millones de estudiantes. La tasa de mortalidad de ocupantes de autobuses escolares de 0,2 muertes cada 100 millones de millas vehiculares recorridas (“VMT”, por sus siglas en inglés) es mucho menor que las tasas correspondientes a vehículos de pasajeros (1,5 cada 100 millones de VMT) o a camionetas livianas y furgonetas (1,3 cada 100 millones de VMT). Entre 1977 y 1986 murió un promedio anual de 12 ocupantes de autobuses escolares y 47 peatones, menores de 19 años, en choques relacionados con autobuses escolares. Esta cantidad disminuyó en el último período de 10 años, de 1987 a 1996, a un promedio de 10 ocupantes de autobuses escolares y 25 peatones. Si bien todas estas muertes son trágicas, las cantidades son bajas cuando se comparan con la cantidad promedio de ocupantes menores de 19 años que han muerto en otros choques de vehículos motorizados (6.118) en los últimos 20 años.

Muertes de Ocupantes Menores de 19 años en Choques de vehículos Motorizados



Fuente: Administración nacional de seguridad del tráfico en las carreteras, (“NHTSA”, por sus siglas en inglés). 1999

El autobús escolar ha sido y continúa siendo el medio de transporte más seguro de las carreteras norteamericanas.

La administración nacional de seguridad del tráfico en las carreteras, (“NHTSA”, por sus siglas en inglés), ha establecido normas federales de seguridad para vehículos motorizados (“FMVSS”, por sus siglas en inglés), exigiendo a todos los autobuses escolares que tengan señales rojas y ámbar y señales de pare, que indiquen que el autobús está cargando o descargando pasajeros, y espejos retrovisores laterales y traseros, que permitan al conductor ver delante (y de este modo, a los niños pequeños) del autobús escolar y a ambos costados del mismo. Estos mecanismos ofrecen un modo de hacer que el vehículo sea más visible y así ayudan a que se eviten posibles choques.

La agencia también recomienda que todos los autobuses escolares estén pintados de amarillo. El uso de un color uniforme hace que los autobuses escolares se puedan reconocer fácilmente. Con respecto a las personas, NHTSA ha trabajado para educar a conductores de autobuses escolares, a estudiantes y a otros automovilistas acerca de conductas seguras que reduzcan los riesgos de estar involucrados en un choque que afecte a peatones y autobuses escolares. NHTSA desarrolló un programa de entrenamiento para conductores de autobuses nuevos y experimentados.

La Administración Federal de Carreteras administra el programa Licencias de Conductores Comerciales (“CDL”, por sus siglas en inglés) que ayuda a mantener y mejorar la seguridad en los autobuses escolares, asegurándose de que los conductores de autobuses escolares estén capacitados para operar dichos vehículos. El programa entró en vigencia el 2 de abril de 1992. Para obtener un CDL, los conductores de autobuses escolares deben pasar pruebas que acrediten que poseen la destreza y el conocimiento necesarios para conducir de manera se-

⁶ Tomado de www.cpsboard.org/pdf/techmanual/Mod_J_Participante_05-04.pdf

gura vehículos utilizados para transportar estudiantes. Cada Estado exige un entrenamiento específico adicional para todos los conductores de autobuses escolares. En la historia legislativa de las enmiendas a la ley de seguridad en autobuses escolares de 1974, el Congreso indicó que el transporte escolar se debe mantener en el máximo nivel de seguridad. Para ser consecuente con el mandato del Congreso del año 1974 respecto de la seguridad en autobuses escolares, la NHTSA ha establecido normas de seguridad para los autobuses escolares que exigen a los autobuses escolares niveles de seguridad superiores a los de otros vehículos de pasajeros. Como resultado de la aprobación la ley nacional de seguridad para vehículos motorizados y del tráfico de 1966 y las enmiendas a la Ley de seguridad en autobuses escolares de 1974, la NHTSA tiene actualmente 35 normas federales de seguridad para vehículos motorizados (FMVSS, por sus siglas en inglés) que se aplican a los autobuses escolares. Las enmiendas de 1974 le ordenan a la NHTSA a establecer o actualizar las normas de seguridad de los autobuses escolares en ocho áreas: Salidas de emergencia, seguridad del ocupante en el interior del autobús, resistencia del piso, sistemas de los asientos, choques de la carrocería y estructura, sistemas operativos del vehículo, parabrisas y ventanillas y sistemas de combustible. Como resultado de las enmiendas de 1974, se establecieron tres normas de seguridad nuevas para vehículos motorizados y se reformaron cuatro normas existentes. En la actualidad, existen cuatro normas que sólo competen a los autobuses escolares y seis normas que tienen requisitos únicos específicos de los autobuses escolares.

TABLA 2
Normas federales de seguridad en autobuses escolares

FMVSS N° 105	Sistema de frenos hidráulicos: Exige que los autobuses escolares tengan frenos hidráulicos para que se detengan en distancias más cortas.
FMVSS N° 108	Faros, reflectores y equipo relacionado: Exige señales rojas y ámbar, las cuales indican que el autobús está cargando o descargando pasajeros.
FMVSS N° 111	Espejos retrovisores laterales: Exige que el conductor pueda ver, directamente o a través de sistemas de espejos, delante del autobús escolar y a ambos costados del mismo.
FMVSS N° 131	Mecanismos de seguridad para peatones de autobuses escolares: Exige una señal de pare en el costado izquierdo del autobús para advertir a los automovilistas cuando el autobús está cargando o descargando pasajeros.
FMVSS N° 217	Salidas de emergencia del autobús y retención y liberación de ventanillas: Los requisitos que especifican los medios para una salida de emergencia fácilmente accesible hacen que las mismas sean más visibles, fáciles de utilizar por los niños y, por lo tanto, facilitan la evacuación nocturna.
FMVSS N° 220	Seguridad contra vuelcos de los autobuses escolares: Especifica los requisitos mínimos de resistencia que deben tener los techos de los autobuses escolares para reducir la probabilidad de hundimiento del techo en un vuelco. También exige que las salidas de emergencia (excepto las del techo) se puedan utilizar luego de las fuerzas a las que pueda estar expuesto el techo en un vuelco.
FMVSS N° 221	Refuerzo para articulaciones del autobús escolar: Especifica los requisitos mínimos de resistencia que deben tener las articulaciones de la carrocería para mejorar la integridad estructural del compartimiento del pasajero y para reducir la probabilidad de lesiones lacerantes en los ocupantes, causadas por bordes filosos de la carrocería que se sueltan en un choque.
FMVSS N° 222	Asientos de los pasajeros y seguridad contra choques de los autobuses escolares: Especifica los requisitos para los asientos, los sistemas de seguridad y las zonas de impacto de los autobuses escolares. La norma cuenta con la compartimentalización entre asientos que absorben energía, que están bien fabricados y que poseen un buen relleno para la seguridad de los ocupantes. Especifica los requisitos para los sistemas de seguridad para sillas de ruedas.
FMVSS N° 301	Integridad del sistema de combustible: Especifica los requisitos para la integridad y seguridad de todo el sistema de combustible, con inclusión de los tanques de combustible, la bomba de combustible, el sistema de suministro de combustible, los controles de emisión, las líneas y las conexiones que se deben realizar en pruebas de choque contra obstáculos duros.
FMVSS N° 303	Integridad del sistema de combustible de vehículos a gas natural: Especifica los requisitos para la integridad y seguridad de todo el sistema de combustible y las conexiones que se deben realizar en pruebas de choque contra obstáculos duros.

Fuente: Administración nacional de seguridad del tráfico en las carreteras, (NHTSA, por sus siglas en inglés).

B. Legislación en Lima, Perú

Mediante la Ordenanza número 104 del 28 de enero de 1997. “Reglamento del servicio público de transporte urbano e interurbano de pasajeros en ómnibus y otras modalidades”.⁷ En los Capítulos II, III y IV del Título II, se hace referencia al servicio de transporte escolar mediante los artículos:

Artículo 128: Para la inscripción en el servicio de transporte escolar se deberá cumplir con:

1. Los requisitos exigidos en el Texto Unico de Procedimientos Administrativos (TUPA) correspondiente al servicio de transporte escolar, referidos a la persona natural o jurídica, a los conductores y a las unidades vehiculares.
2. La presentación de los recibos de pago correspondientes a las tasas por inscripción, registro, constatación y autorización.
3. La presentación de la póliza de seguro.

Artículo 129: La vigencia de la autorización para transportar escolares es de un (1) año, calendario.

Artículo 132. El servicio de transporte escolar podrá efectuarse en los siguientes vehículos automotores:

1. Omnibus
2. Camionetas rurales
3. Station wagon
4. Automóviles.

Artículo 133: Los vehículos que realizan el servicio de transporte escolar deberán contar con los elementos identificatorios tal como se señala:

1. Omnibus.
 - a) *Serán pintados íntegramente de color amarillo;*
 - b) *La leyenda de “Servicio Escolar” irá colocada en la parte frontal y posterior de la carrocería, ambas leyendas se sujetarán a las dimensiones de 15 cm de alto por 03.00 cm de ancho como mínimo, pintadas con letras de molde de color negro.*

2. Camionetas rurales:
 - a) *Serán pintadas íntegramente de color amarillo;*
 - b) *Las camionetas rurales llevarán inscrita con pintura la leyenda “Servicio Escolar” en la parte anterior y posterior de la carrocería, sus dimensiones serán de 10 cm. de alto por 1.05 cm de ancho como mínimo, pintada con letras de molde de color negro.*

3. Station wagon y automóviles:
 - a) *Serán pintados íntegramente de color amarillo;*
 - b) *La leyenda “Servicio Escolar” será pintada en la parte posterior de la carrocería del vehículo, con letras de molde de color negro, con las mismas dimensiones que las camionetas rurales;*
 - c) *Números de placa de rodaje: Todos los vehículos que realizan este Servicio deberán llevar pintado el número de placa en las partes laterales de la carrocería, con letras de molde de color negro y con dimensiones de 10 cm de alto por 1.05 cm de ancho como mínimo.*

Artículo 134: El servicio de transportes de escolares en ómnibus podrá ser brindado por los centros educativos, sea con unidades propias o de terceros contratados especialmente para este fin y por empresas de transporte de personal que así lo soliciten, adecuándose a los requisitos técnicos estipulados en el presente reglamento.

Artículo 135: Para el caso del servicio de ómnibus, además del respectivo conductor del vehículo, la entidad que brinda el servicio designará a una persona responsable para que se encargue del control de paradas, recorrido y velocidad del vehículo, así como del comportamiento del conductor y de los escolares, debiendo velar en todo momento por la seguridad de estos.

Artículo 136: Los vehículos autorizados para el transporte de escolares deberán estar en perfecto estado de funcionamiento, conservación

⁷ Tomado de www.gacetajuridica.com.pe/boletin-nvnet/mar05/boletin14-03.htm

e higiene y estarán provistos de los implementos reglamentarios exigidos durante el servicio:

1. Dos triángulos de seguridad, reflectantes.
2. Una rueda de repuesto (llanta y aro), lista para su uso.
3. Una llave de ruedas y un gato elevador, adecuado para el vehículo.
4. Un extintor de polvo seco y espuma, con carga completa y lista para su uso.
5. Un botiquín de primeros auxilios.

Artículo 138: Los conductores de los vehículos autorizados no circularán a velocidades superiores a 30 km/hora en zonas escolares, 35 km/hora en la zona urbana y a 50 km/hora fuera de esto.

Artículo 139: Los vehículos se detendrán únicamente al lado derecho de la vía para dejar o recibir sus pasajeros, cuando el centro educativo se encuentre en el extremo opuesto del cruce de los escolares hacia la otra vereda correrá a cargo del conductor.

C. Legislación en Santiago de Chile (República de Chile).

En el diario oficial de fecha 14 de marzo del año 1992, se publicó el "Reglamento del transporte remunerado de escolares"⁸.

Artículo 2°. No se podrá transportar más escolares que los que correspondan a la capacidad del vehículo señalada en el certificado de revisión técnica respectivo. Para determinar la capacidad del vehículo, se considerará que el ancho del asiento ocupado por un niño es de 30 cms. La distancia entre la cara anterior del respaldo del asiento y la cara posterior del respaldo del asiento ubicado inmediatamente adelante no podrá ser inferior a 53 cm. El número correspondiente a la capacidad del vehículo deberá estar indicado en forma visible al interior del mismo.

Artículo 3°. Los conductores de los vehículos deberán velar por la seguridad de los menores desde su recepción en el vehículo hasta su entrega en el establecimiento educacional o en su casa o domicilio, según sea su destino, además del conductor, deberá estar presente en todo el recorrido un acompañante adulto, que asumirá las obligaciones anteriores, con especial énfasis en el cuidado del menor al descender del vehículo e ingresar al establecimiento educacional o a su casa o domicilio.

Artículo 4°. Mientras los niños se encuentren descendiendo o subiendo al vehículo, se deberá mantener encendidas sus luces destellantes.

Artículo 5°. El transporte escolar no podrá realizarse en un tiempo de viaje superior a una hora, desde la casa o domicilio del escolar y el colegio o viceversa.

Artículo 7°. Las personas que efectúen el servicio de transporte remunerado

a que se refiere este decreto, deberán contratar al seguro obligatorio de accidentes personales causados por circulación de vehículos motorizados, establecido en la Ley número 16.426, modificada por la Ley número 18.490.

Artículo 8°. Los vehículos con que se preste servicio de transporte escolar deberán efectuar su revisión técnica en las plantas de la región en que operan como tal.

Artículo 9°. Los vehículos que presten este tipo de servicios deberán cumplir con los siguientes requisitos:

a) **Estar pintados de color amarillo**, definido en la norma Chilena NCH 1927, pudiendo ser de color negro la zona ubicada inmediatamente bajo el parabrisas, donde se encuentran los pivotes de los limpiaparabrisas, y de color negro o cromado, los parachoques;

b) **Portar en la parte superior de la carrocería, un letrero con las siguientes características:**

– De tres caras planas rectangulares de 50 cm de ancho por 20 cm de alto, dispuestas verticalmente como caras laterales de un prisma triangular equilátero;

– En cada cara se insertará la palabra "**ESCOLARES**", con letras de 12 cm. de alto y 4 cm de ancho.

– El fondo del letrero deberá ser de color amarillo y las letras de color negro, reflectante, o iluminado, a objeto de permitir su óptima visualización quedando prohibido insertar en él cualquier otra leyenda o figura. Dicho letrero deberá ir apoyado sobre su base e instalado mediante elementos que permitan su fijación temporal para usarse cuando se transporten escolares;

c) Sus asientos deberán estar dispuestos de manera que sus ocupantes queden mirando hacia el frente;

d) Habrá ventanas a ambos lados de cada fila de asientos;

e) Los asientos contarán con un respaldo de altura igual o superior a treinta y cinco centímetros (35 cm), medida desde el plano horizontal del asiento hacia arriba. Portar sobre el techo, en la parte posterior del vehículo, una luz de seguridad, la que deberá mantenerse encendida mientras bajen o suban escolares. Esta luz no podrá ser instalada en el interior de las caras del letrero definido en la letra b) y deberá ser visible para los conductores de otros vehículos;

f) El extintor de incendio que, de acuerdo con el artículo 79 numeral 6 de la Ley número 18.290, deben portar los vehículos, tratándose de vehículos de transporte de escolares, deberán tener como mínimo el siguiente potencial de extinción de acuerdo al peso bruto total (PBT) del vehículo:

– Vehículos de PBT inferior a 3.860 kg: 2A - 5B, C

– Vehículos de PBT igual o superior a 3.860 kg: 2A - 10B, C

Artículo 10. Sólo se podrá efectuar esta clase de transporte con vehículos que cumplan las siguientes normas:

a) Cilindrada igual o superior a 1.400 CC;

b) Ancho externo total de la carrocería (sin incluir parachoques) igual o superior a 1.600 mm. Será obligatoria la existencia de un pasillo despejado que permita el acceso desde la(s) puerta(s) hacia todas las corridas de asientos, el que deberá tener un ancho mínimo de 28 cm. En cada región del país, la antigüedad máxima de los vehículos será la que se indica en el siguiente calendario:

TABLA 3
Calendario

Entra en vigencia	Región Metropolitana		Regiones I y XII todos los vehículos	Otras regiones todos los vehículos
	Sin sello verde	Con sello Verde		
Año 2003	14 años	14 años	18 años	15 años
1 de enero del 2004	11 años	13 años	18 años	14 años
1 de enero del 2005	10 años	12 años	18 años	12 años
1 de enero del 2006			16 años	

NOTA: El sello verde a que se refiere el cuadro anterior, alude al autoadhesivo que acredita que el vehículo de que se trata, cumple con las normas de emisión establecidas por los Decretos Supremos número 211 de 1991 y número 54 de 1994, ambos del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones. La antigüedad permitida para que un vehículo obtenga su primera revisión como transporte escolar será de cinco años o menos, excepto en las Regiones I y XII, donde será de siete años o menos.

D. Legislación en el estado de Nuevo León (México).

En el periódico oficial de fecha 30 de mayo del año 2001, se publicó la "Ley del transporte"⁹. En el capítulo III, se hace referencia al servicio de transporte escolar, mediante los artículos:

Artículo 19. El servicio público especializado de transporte escolar es aquel que se presta exclusivamente en vehículos que cuenten con ventanillas protegidas con malla metálica, asegurando que estos se puedan retirar fácilmente en caso de emergencia, **pintado de color amarillo tráfico**, con una franja blanca continua a cada lado y en la parte posterior, así como la leyenda **Transporte Escolar** en color negro y tener impreso al frente y en la parte trasera un número económico que le asignará la Subsecretaría, mismo que tendrá un tamaño mínimo de 25-veinticinco centímetros de alto, por 15-quinque centímetros de ancho, una leyenda que indique los teléfonos para quejas, y además los números de teléfonos de la Subsecretaría.

⁸ Tomado de www.mishijos.cl/transportes/doc/reglamento_transporte.pdf

⁹ 0041+Reglamento+Ley+Transporte+para+Edo.pdf

Artículo 20. El transporte escolar deberá contar con el aval de la dirección de la escuela y de los padres de familia correspondientes, así como especificar la zona de influencia del servicio y los horarios a seguir y cumplir con las siguientes condiciones:

1. Contarán con piso antiderrapante, rejillas en las ventanillas, pasamanos a una altura adecuada a los usuarios, extintor, llanta auxiliar, dispositivos de prevención.
2. Botiquín de primeros auxilios.
3. Ningún vehículo que traslade escolares deberá transportar a más pasajeros.
4. Que el número indicado en la autorización correspondiente.
5. Los vehículos no podrán portar vidrios polarizados, oscurecidos, ni aditamentos que obstruyan la visibilidad del conductor.
6. Contarán con un auxiliar con conocimientos de atención a menores en los casos que se requieran.
7. Contarán con cinturón de seguridad para el conductor y los pasajeros.

Leyes e investigación internacional como las descritas anteriormente, demuestra la necesidad de generar normas más rigurosas en nuestro país, normas que ejerzan una vigilancia minuciosa a las condiciones que debe tener el vehículo de transporte escolar, en la idoneidad y capacidad tanto del conductor como del acompañante o monitor, capacitaciones a la población escolar sobre el conocimiento de la señalización vial, las normas de tránsito, derechos y deberes y demás disposiciones relacionadas en materia de transporte escolar y seguridad vial; de tal forma que nunca se vuelvan a presentar accidentes tan graves como los acontecidos en los últimos años y de los que dan cuenta en la exposición de motivos .

Por lo anterior consideramos una obligación y una necesidad presentar este proyecto de ley, el cual aportará beneficios para nuestro país e influirá para que el servicio de transporte escolar se fortalezca y pueda convertir en el medio de transporte más seguro de las carreteras colombianas.

VI. CONCLUSIONES.

1. Como se observa en la exposición de motivos la situación del servicio de transporte escolar es preocupante, debido a los elevados niveles de accidentalidad que se han venido presentando en los últimos años, se está atentando contra la vida e integridad de los niños y jóvenes que diariamente se desplazan de sus hogares a sus sitios de estudio y viceversa, el futuro de la nación está en riesgo.

2. Se hace necesario desde el Congreso de la República la elaboración de un proyecto de ley por medio del cual se establezcan medidas especiales y se adoptan elementos de educación, prevención, y seguridad industrial para el transporte escolar, de tal manera que se garantice la protección para la población escolar que utiliza este medio de transporte.

3. Consideramos que el presente proyecto de ley resulta conveniente y necesario ya que fortalece la reglamentación que en materia existe en el país, esta ley busca mejorar la calidad del servicio, asegurar la protección de los derechos de los escolares, disminuir al mínimo los siniestros, la accidentalidad y sus consecuencias nocivas.

4. La implementación del presente proyecto, una vez convertido en ley, implicará el desarrollo de un plan operativo, a un tiempo máximo de tres (3) años, a lo largo de los cuales se desarrollarán las adecuaciones necesarias, contempladas en el párrafo primero del artículo 4°, el párrafo único del artículo 6°, el inciso a) del numeral 3 del artículo 7°.

De los honorables Congresistas,

David Luna Sánchez, Representante a la Cámara por Bogotá; *Simón Gaviria Muñoz*, Representante a la Cámara por Bogotá.

CAMARA DE REPRESENTANTES

SECRETARIA GENERAL

El día 10 de agosto de 2007 ha sido presentado en este despacho, el Proyecto de ley número 074 con su correspondiente exposición de motivos, por los honorables Representantes *David Luna Sánchez* y *Simón Gaviria Muñoz*.

El Secretario General,

Angelino Lizcano Rivera.

* * *

PROYECTO DE LEY NUMERO 075 DE 2007 CAMARA

por medio de la cual se autoriza a la Asamblea Departamental de Nariño emitir la estampilla del Hospital Departamental Universitario de Nariño.

El Congreso de Colombia

DECRETA:

Artículo 1°. Autorízase a la Asamblea del Departamento de Nariño, para que ordene la emisión de la estampilla del Hospital Universitario de Nariño, empresa social del Estado, y se establezca como hecho gravable con su correspondiente tarifa, los siguientes actos, servicios y productos, conforme se relacionan a continuación así:

En los licores y las bebidas alcohólicas vendidos por el Departamento, y en los distribuidores importados al departamento, el dos por ciento (2%) del precio neto de venta.

Artículo 2°. Será competencia de la Asamblea del departamento de Nariño con base en lo dispuesto en la Ley 645 de 2001, y el Decreto 1222 de 1986 determinar todos los demás asuntos referentes al uso obligatorio de la estampilla en las actividades y operaciones que conforme al artículo 1° se le autoriza, y que se deban realizar en su jurisdicción territorial.

Artículo 3°. En ningún caso el monto recaudado podrá superar el límite anual que fue establecido por el artículo 8° de la Ley 645 de 2001, en concordancia con el artículo 172 del Decreto número 1222 de 1986.

Artículo 4°. Los recaudos provenientes de la estampilla estarán a cargo de la Secretaría de Hacienda Departamental; la que también llevará una cuenta de destinación específica de estos recursos, para garantizar la financiación de los gastos.

Artículo 5°. La Contraloría Departamental, ejercerá el control y vigilancia fiscal, de los recursos provenientes de la estampilla autorizada.

Artículo 6°. La presente ley rige a partir de su promulgación.

Presentado por,

Manuel Enriquez Rosero,

Senador de la República.

EXPOSICION DE MOTIVOS

En desarrollo de la potestad legislativa es competencia del Congreso de la República, establecer contribuciones fiscales, ello en consideración a lo previsto por el artículo 150, numeral 12 de la Constitución Nacional, cuando prevé que corresponde a este cuerpo legislativo hacer las leyes, y mediante ellas, entre otras, establecer contribuciones fiscales. Dicha facultad ha sido considerada por la doctrina poder de imposición, y es compartida de manera derivada por las corporaciones de representación popular de las entidades territoriales, como es el caso de las asambleas departamentales, los concejos distritales y municipales, facultad que se desprende de la lectura de los artículos 300 y 338 de la Constitución Nacional. En efecto reconoce la jurisprudencia que tanto las Asambleas Departamentales como los Concejos Municipales y Distritales, a términos del artículo 287 constitucional, gozan de autonomía para la gestión de sus intereses, y por ende, dentro de los términos de la Constitución y la ley gozan de autonomía para la administración de sus recursos y el establecimiento de los tributos necesarios para el debido cumplimiento de sus funciones. De lo anterior se desprende que la

facultad de establecer tributos a cargo de las entidades territoriales se encuentra sometida al principio de legalidad tributaria, dentro del que se incluye el de representación popular para el señalamiento de los tributos y la predeterminación de los elementos esenciales de los mismos. Si bien en materia de Hospitales Universitarios, cuyos rasgos esenciales define la Ley 735 de 2002, incluso antes de ella, existe autorización en las corporaciones de representación popular territoriales para crear una estampilla en su favor, conforme lo indica la Ley 645 de 2001, ello no abarca la posibilidad de establecer gravamen sobre licores y bebidas alcohólicas diferentes al impuesto de consumo dado que aquella atribución se encuentra prohibida por la Ley 223 de 1995, de ahí que, sea necesario una autorización legal expresa como la que se propone en complemento de la Ley 645 de 2001 y para el caso específico del Hospital Universitario Departamental de Nariño, Empresa Social del Estado, cuyas condiciones específicas así lo indican.

Presentado por,

Manuel Enríquez Rosero,
Senador de la Republica.

CAMARA DE REPRESENTANTES
SECRETARIA GENERAL

El día 10 de agosto de 2007 ha sido presentado en este despacho, el Proyecto de ley número 075 con su correspondiente exposición de motivos, por el honorable Senador *Manuel Enríquez Rosero*.

El Secretario,

Angelino Lizcano Rivera.

CONTENIDO

Gaceta número 378 - Martes 14 de agosto de 2007
CAMARA DE REPRESENTANTES
PROYECTOS DE LEY

	Págs.
Proyecto de ley número 058 de 2007 Cámara, por medio de la cual la Nación se asocia a la celebración de los doscientos noventa y cinco años de fundación del municipio de "Venadillo", Tolima, se honra la memoria de su fundador Manuel Antonio Maldonado Martínez, y se dictan otras disposiciones.....	1
Proyecto de ley número 059 de 2007 Cámara, por medio de la cual la Nación se asocia a la celebración de los cuatrocientos cincuenta y seis años de fundación del municipio de "Piedras" departamento del Tolima, se honra la memoria de su fundador Andrés López de Galarza, y se dictan otras disposiciones.....	2
Proyecto de ley número 060 de 2007 Cámara, por medio de la cual la Nación se asocia a la celebración de los ciento cuarenta y dos años de fundación del municipio de Alvarado, departamento del Tolima y se dictan otras disposiciones.....	3
Proyecto de ley número 070 de 2007 Cámara, por la cual se crea el artículo 242B de la Ley 599 de 2000 (Código Penal) y se adiciona el numeral 32 al artículo 35 de la Ley 906 de 2004 (Código de Procedimiento Penal).....	4
Proyecto de ley número 071 de 2007 Cámara, por medio de la cual se declara el "programa de ciclovía y recreovía de Bogotá" como patrimonio cultural vivo de la Nación y se dictan otras disposiciones.....	5
Proyecto de ley orgánica número 072 de 2007 Cámara, por la cual se modifica el artículo 186 de la Ley 5ª de 1992.....	6
Proyecto de ley número 073 de 2007 Cámara, por la cual se adiciona el Código Penal y se sancionan penalmente los actos discriminatorios en materia racial, nacional, cultural o étnica.....	8
Proyecto de ley número 074 de 2007 Cámara, por la cual se establecen medidas especiales y se adoptan elementos de prevención y seguridad industrial para el transporte escolar.....	13
Proyecto de ley número 075 de 2007 Cámara, por medio de la cual se autoriza a la Asamblea Departamental de Nariño emitir la estampilla del Hospital Departamental Universitario de Nariño.....	22

