



# GACETA DEL CONGRESO

SENADO Y CÁMARA

(Artículo 36, Ley 5a. de 1992)  
 IMPRENTA NACIONAL DE COLOMBIA  
 www.imprenta.gov.co

ISSN 0123 - 9066

AÑO XXIII - Nº 121

Bogotá, D. C., miércoles, 2 de abril de 2014

EDICIÓN DE 12 PÁGINAS

DIRECTORES:

GREGORIO ELJACH PACHECO  
 SECRETARIO GENERAL DEL SENADO  
 www.secretariasenado.gov.co

JORGE HUMBERTO MANTILLA SERRANO  
 SECRETARIO GENERAL DE LA CÁMARA  
 www.camara.gov.co

RAMA LEGISLATIVA DEL PODER PÚBLICO

## SENADO DE LA REPÚBLICA

### PROYECTOS DE LEY

#### PROYECTO DE LEY NÚMERO 179 DE 2014 SENADO

*por la cual se modifica el artículo 15 de la Ley  
 270 de 1996 Estatutaria de la Administración  
 de Justicia.*

El Congreso de Colombia

DECRETA:

Artículo 1°. *Adiciónese un párrafo al artículo 15 de la Ley 270 de 1996, así:*

“**Parágrafo transitorio.** Excepcionalmente y por el término de ocho (8) años contados a partir de su instalación, créanse tres salas de descongestión, anexas a la sala de casación laboral, compuestas de tres (3) Magistrados cada una, que no harán parte de la Sala Plena y no tendrán funciones administrativas, con el único fin de tramitar y decidir los recursos extraordinarios de casación que les reparta la Presidencia de la Sala de Casación Laboral.

Las salas de descongestión actuarán independientemente de la sala especializada, de acuerdo al reglamento que para el efecto expida esta última, pero en caso de que, en un determinado asunto, por mayoría de sus integrantes, considere la sala de descongestión que deba cambiarse la jurisprudencia existente al respecto o crearse una nueva, deberá devolver el expediente a la sala especializada para que en definitiva decida.

Para la designación de los Magistrados de descongestión, deberá contar la Sala Plena de la Corte Suprema de Justicia, con la disposición de los recursos acreditada por la Sala Administrativa del Consejo Superior de la Judicatura. El periodo de estos Magistrados será el mismo que dure el programa de descongestión, sin pasar de ocho años, en ningún caso. Los requisitos y la

forma de su designación serán los previstos en la Constitución Política para los Magistrados de la Corte Suprema de Justicia. La remuneración será la misma establecida para los demás Magistrados de esta Corporación.

La Sala Administrativa del Consejo Superior de la Judicatura determinará la estructura y planta de personal de dichas salas”.

*Rafael Pardo Rueda,*

Ministro del Trabajo.

#### EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

La Sala de Casación Laboral de la Corte Suprema de Justicia está enfrentada a un estado progresivo, estructural y grave de congestión de procesos, que ha obstaculizado su óptimo funcionamiento y que requiere medidas urgentes.

Con el fin de combatir dicha realidad, se propone al honorable Congreso de la República un proyecto de reforma a la Ley Estatutaria de la Administración de Justicia, que permita organizar, de manera excepcional y transitoria, tres Salas de Descongestión para la Sala de Casación Laboral que, sin afectar la estructura constitucional y legal de la Corporación, faciliten la reducción de los altos índices de represamiento de expedientes.

##### 1. Necesidad de la medida.

Debido a una combinación de factores de diversa índole, los procesos que arriban al conocimiento de la Sala de Casación Laboral de la Corte Suprema de Justicia se han multiplicado de una manera desproporcionada, por lo que, en este momento, con los recursos técnicos y la estructura de la Corporación, se hace imposible atenderlos todos, dentro de términos adecuados y razonables.

Esta situación tiene su razón de ser, entre otras cosas, en un notable crecimiento de los procesos fallados por los Tribunales Superiores de Distrito Judicial, debido a varias medidas de descongestión enfocadas en las instancias, pero sin complementos en sede de casación; a una extensión paulatina de las competencias y asuntos que le corresponden a la Sala de Casación Laboral; y a un estancamiento del aparato institucional y humano de la Corporación, que le ha impedido atender los volúmenes de decisiones que se le demandan.

Desde hace varios años, en particular desde la expedición de la Ley 1285 de 2009, la Sala Administrativa del Consejo Superior de la Judicatura ha implementado diferentes medidas de descongestión dirigidas a los juzgados laborales y a las Salas Laborales de los Tribunales Superiores de Distrito Judicial, por virtud de las cuales se han logrado reducir los márgenes de congestión de procesos en primera y segunda instancias y se han garantizado decisiones judiciales más prontas.

No obstante, por el incremento del índice de productividad de los despachos y la creación de más juzgados y despachos de magistrado, que han redundado en un crecimiento significativo de los expedientes fallados, la Sala de Casación Laboral de la Corte Suprema de Justicia se ha visto avocada a un aumento exponencial de los negocios que ingresan para su conocimiento. Así, únicamente en lo que al recurso extraordinario de casación concierne, la Sala pasó de recibir alrededor de 2.500 procesos en el año 2006 a 5.897 en el año 2009, lo que refleja una adición de más del 200% en tan solo 3 años. Igualmente, durante los últimos cinco años, en los que han permanecido vigentes los programas de descongestión, los ingresos se han mantenido consistentemente en un promedio anual de más de 5.000 y el inventario acumulado ha tenido un ascenso sostenido de 5.897 procesos en 2009 a 8.343 en 2010, 9.418 en 2011, 12.370 en 2012 y 14.100 en 2013.

Concretamente, para finales del año 2013, teniendo en cuenta el total de procesos pendientes de fallo, junto con otros 1.875 que no habían sido repartidos, la Sala contaba con un total de 15.975 recursos de casación represados. Este incremento es progresivo y constante, por lo que se estima que para el año 2016 la Sala tendrá un inventario acumulado de procesos de alrededor de 18.000.

El embotellamiento permanente de los procesos no solo ha generado dificultades en el funcionamiento de la Sala de Casación Laboral de la Corte Suprema de Justicia, sino que ha puesto en entredicho la eficacia de las medidas de descongestión y ha afectado los derechos de las personas a lograr una pronta y cumplida administración de justicia. En efecto, a pesar de la celeridad que se

puede haber logrado en el trámite de las instancias, por los planes de descongestión adelantados por la Sala Administrativa del Consejo Superior de la Judicatura, la gran mayoría de procesos laborales y de seguridad social llega finalmente a la Corte Suprema de Justicia, donde, por los altos índices de congestión, se ven detenidos durante varios años, en espera de una decisión definitiva. Por lo mismo, los programas logran una eficacia parcial en las instancias, que se ve truncada por el “cuello de botella” que se forma después de interpuesto el recurso de casación, que, en promedio, tarda más de tres años en ser resuelto. En este punto, se debe tener en cuenta que la cuantía del interés para recurrir en casación laboral es baja, de manera que un alto porcentaje de los procesos fallados por los Tribunales Superiores llegan a la Sala de Casación Laboral de la Corte Suprema de Justicia para su análisis.

A lo anterior se debe agregar que la Sala de Casación Laboral de la Corte Suprema de Justicia ha visto incrementadas sus competencias y tareas constitucionales, como puede notarse, por ejemplo, con el crecimiento, también dramático de las acciones de tutela que le son repartidas para su conocimiento. Así, pasó de recibir alrededor de 1.300 tutelas anuales en el año 2002 a 4.754 en el año 2013, esto es, un aumento de más del 300% en tan solo 10 años. Tales niveles se han traducido, a su vez, en que cada magistrado de la Sala proyecta más de 600 sentencias de tutela anuales, además de que debe evaluar las elaboradas por cada uno de los otros despachos. A estas funciones se suman otras nuevas, como el conocimiento de la legalidad de las huelgas, introducida por la Ley 1210 de 2008, los recursos constitucionales de hábeas corpus y otros temas de gran importancia y difícil manejo, como los recursos de anulación en contra de laudos arbitrales emitidos en conflictos colectivos, demandas de revisión, conflictos de competencia, recursos de queja, etc.

Al final, cada magistrado es ponente de alrededor de 1.200 providencias de fondo y la Sala en conjunto produce más de 7.000 de ellas al año, que requieren análisis concienzudos y prudentes, puesto que se refieren a temas trascendentales planteados en recursos de casación, acciones constitucionales, recursos de anulación, calificaciones de huelga y otras providencias, a la vez que en muchos de ellos se diseña y se fija la jurisprudencia en materia laboral y se actúa como órgano de cierre.

De manera paralela, la Sala de Casación Laboral de la Corte Suprema de Justicia ha mantenido invariable su estructura y su número de Magistrados (7) durante más de 90 años, a pesar de que la demanda de justicia en materias laborales y de seguridad social ha aumentado significativamente. A la Corporación le han sido asigna-

dos nuevos cargos y medidas de descongestión transitorias, que se han enfocado en el nombramiento de empleados y que han redundado en un aumento de la productividad, pero, en definitiva, su infraestructura, aparato técnico y planta de personal ha sido notoriamente insuficiente para contrarrestar el incremento abrupto de los recursos de casación sometidos a su conocimiento y decisión.

En otros términos, el crecimiento desproporcionado de los procesos sometidos al conocimiento de la Sala de Casación Laboral de la Corte Suprema de Justicia no ha sido enfrentado con medidas estructurales, ajustadas a la magnitud de la problemática planteada. No ha habido un correlato efectivo entre los cambios en la demanda, la carga y el nivel de trabajo, y la estructura y capacidad de respuesta de la Corporación.

Los procesos laborales y de seguridad social abordan temas de alta sensibilidad social, además de que generalmente involucran a trabajadores, pensionados, personas de la tercera edad, personas en situación de discapacidad, madres cabeza de familia y menores de edad, que por sus especiales condiciones no pueden someterse a procesos dispendiosos y de larga duración, de manera que la congestión, en determinadas circunstancias, se convierte en una denegación de justicia, a la vez que representa una violación de derechos fundamentales como el de acceso a la administración de justicia.

Por ello, aparte de garantizar un correcto funcionamiento de las corporaciones judiciales, el proyecto de reforma que se plantea procura avanzar en el cumplimiento de principios y derechos constitucionales como el trabajo, la justicia, la dignidad humana, el debido proceso y la seguridad social. En la misma orientación se pretende cumplir compromisos internacionales derivados, entre otros, de los artículos 8 y 25 de la Convención Americana de Derechos Humanos y 2 del Pacto Internacional de Derechos Civiles y Políticos, que exhortan a los Estados a tener recursos judiciales pronto y efectivos, que garanticen a las personas el ejercicio material de sus derechos fundamentales, reconocidos en la Constitución y en los convenios y recomendaciones de la Organización Internacional del Trabajo.

## **2. Contenido de la medida.**

El proyecto de reforma planteado parte del íntimo convencimiento de que la congestión de la Sala de Casación Laboral de la Corte Suprema de Justicia constituye un problema estructural, que afecta derechos fundamentales de los asociados y que requiere de medidas también estructurales, que garanticen la decisión efectiva de los procesos represados, en un tiempo razonable.

También es consciente de la imposibilidad de afectar la configuración constitucional y legal de

la jurisdicción ordinaria y de su máximo órgano, por lo que se propone un marco excepcional y transitorio de descongestión, con las siguientes características:

i) Se crean tres Salas de Descongestión, integradas y conformadas por la Sala Plena de la Corte Suprema de Justicia, que guardan plena armonía con el modelo de funcionamiento que tiene la Corporación para la decisión de los asuntos sometidos ordinariamente a su competencia, pues tienen tareas específicas que resuelven bajo los mismos parámetros normativos y estándares jurisprudenciales que tiene fijados ordinariamente la Sala de Casación Laboral.

ii) La medida tiene un carácter estrictamente excepcional y responde a la coyuntura crítica de congestión judicial de la Sala de Casación Laboral, de manera que no se puede entender modificada radicalmente la estructura constitucional ordinaria de la Corte Suprema de Justicia.

iii) En el mismo sentido, la medida es esencialmente transitoria y está justificada única y exclusivamente por el término de ocho años, durante el cual, de acuerdo con los índices de productividad esperados, se logran reducir los dramáticos niveles de represamiento de procesos y se puede dotar a la Sala de Casación Laboral de un estado de normalidad, que la habilite para atender de manera prudente el cumplimiento de sus deberes constitucionales.

iv) La finalidad de las Salas de Descongestión es concreta y restringida, pues sus funciones se circunscriben a tramitar y decidir los recursos de casación que le sean asignados por la Presidencia de la Sala de Casación Laboral, de forma tal que tampoco se pueden entender alteradas sustancialmente las funciones y tareas que le competen a la Corte Suprema de Justicia.

v) En concordancia con lo anterior, las Salas de Descongestión no tienen asignadas funciones administrativas propias de la Corte Suprema de Justicia, además de que sus magistrados no hacen parte de la Sala Plena de la Corporación, ni pueden tomar parte de sus decisiones.

vi) La labor de las Salas de Descongestión se restringe a los recursos de casación, que es donde se concentra el mayor índice de represamiento de procesos en la Sala de Casación Laboral, pero no tienen la potestad de discutir, definir, corregir o modificar la jurisprudencia, que es una de las finalidades esenciales de la Corte Suprema de Justicia.

vii) De acuerdo con las proyecciones y las necesidades concretas de la Sala de Casación Laboral, se crean tres Salas de Descongestión compuestas por tres magistrados cada una, de duración igual al de la medida y que, en todo caso, no superan los periodos constitucionales

de 8 años, además de que su remuneración y designación está sometida a las mismas condiciones previstas para los miembros titulares de la Corporación.

viii) Finalmente, se debe contar con la previsión y asignación de los recursos necesarios para el funcionamiento adecuado de la Sala de Descongestión, por parte de la Sala Administrativa del Consejo Superior de la Judicatura.

Bajo dichos parámetros, la reforma propuesta impulsa la optimización del funcionamiento de la Sala de Casación Laboral de la Corte Suprema de Justicia, vela por el ejercicio efectivo de derechos fundamentales de los administrados, le da cumplimiento a principios y derechos establecidos en la Constitución Política y en estándares internacionales de protección del trabajo, todo ello, sin afectar la estructura constitucional y legal de la jurisdicción ordinaria y sus órganos.

Teniendo en cuenta las anteriores justificaciones, se somete a consideración del honorable Congreso de la República el texto de reforma.

*Rafael Pardo Rueda,*

Ministro del Trabajo.

SENADO DE LA REPÚBLICA

SECRETARÍA GENERAL

(Arts. 139 y ss. Ley 5ª de 1992)

El día 1º del mes de abril del año 2014, se radicó en este Despacho el Proyecto de ley número 179, con todos y cada uno de los requisitos constitucionales y legales, por el Ministro del Trabajo, doctor *Rafael Pardo Rueda*.

El Secretario General,

*Gregorio Eljach Pacheco.*

SENADO DE LA REPÚBLICA

SECRETARÍA GENERAL

Tramitación de Leyes

Bogotá, D. C., 1º de abril de 2014

Señor Presidente:

Con el fin de que se proceda a repartir el Proyecto de ley número 179 de 2014 Senado, *por la cual se modifica el artículo 15 de la Ley 270 de 1996 Estatutaria de la Administración de Justicia*, me permito pasar a su despacho el expediente de la mencionada iniciativa que fue presentada en el día de hoy ante Secretaría General, por el Ministro del Trabajo, doctor *Rafael Pardo Rueda*. La materia de que trata el mencionado proyecto de ley es competencia de la Comisión Primera Constitucional Permanente, de conformidad con las disposiciones reglamentarias y de ley.

El Secretario General,

*Gregorio Eljach Pacheco.*

PRESIDENCIA DEL HONORABLE SENADO DE LA REPÚBLICA

Bogotá, D. C., 1º de abril de 2014

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

Cúmplase.

El Presidente del honorable Senado de la República,

*Juan Fernando Cristo Bustos.*

El Secretario General del honorable Senado de la República,

*Gregorio Eljach Pacheco.*

## PONENCIAS

### **INFORME DE PONENCIA PARA PRIMER DEBATE AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 57 DE 2013 SENADO**

*por medio de la cual se establecen criterios para la contratación de conductores que prestan el servicio de transporte individual de pasajeros y se dictan otras disposiciones.*

#### **EXPOSICIÓN DE MOTIVOS**

Iniciativa del honorable Senador Mauricio Lizcano, que por competencia fue asignada a la Comisión Sexta del Senado de la República dentro de la cual su mesa directiva tuvo a bien asignarla al suscrito para rendir la ponencia que a continuación someto a estudio y discusión.

Las modificaciones realizadas y contenidas en este informe versan sobre la ampliación del obje-

to que inicialmente se había contemplado, puesto que la iniciativa primero se refería únicamente a los conductores del servicio de transporte individual de pasajeros entendiéndose conductores de taxi; en mérito de la importancia y pertinencia del desarrollo desde la generalidad del transporte público de pasajeros, no es viable excluir las diferentes modalidades de transporte que se ofrecen en el territorio nacional.

#### **• CONTEXTO**

Dentro del marco de acciones y estrategias diseñadas en el Plan Nacional de Desarrollo 2010-2014, derrotero del plan de Gobierno del señor Presidente, Juan Manuel Santos Calderón, se tiene como meta frenar la informalidad laboral que obstaculiza el mejoramiento de la calidad de vida y la optimización en términos productivos y



económicos de las empresas colombianas, consolidando una cultura de formalización hacia la prosperidad democrática.

Esa misma informalidad laboral por la que la mayoría de los conductores del servicio público ven vulnerado su derecho a permanecer en el empleo, derecho traducido en la expectativa cierta de estabilidad, a obtener los correspondientes beneficios salariales y prestacionales, al establecimiento de una jornada con el máximo de horas permitidas, el pago de un salario igual a trabajo igual y en consecuencia se ven obligados al desarrollo de su labor en horarios extenuantes y hacer parte de la llamada “guerra del centavo”.

Ponerle talanquera a esa informalidad no sólo será insumo para la prosperidad democrática en temas laborales y un éxito en las prerrogativas ya mencionadas, sin duda, también será gran contribución al propósito de convertir la seguridad vial en tema prioritario de la política pública y abono para su fructífera ejecución; no es capricho del legislador requerir que la idoneidad del conductor o de quien aspira a serlo sea demostrada, algo hay que tener presente y es que el desarrollo mismo del contrato de transporte se desempeña con la observancia ineludible del principio de seguridad en la prestación del servicio, máxime cuando son vidas las que se confían a un conductor, entonces allí la necesidad de formación y capacitación académica en la prestación del servicio, y la exigencia de una cultura de cero infracciones y multas de tránsito juegan un papel predominante; para materializar el cumplimiento del principio, no solo en términos de seguridad vial de los usuarios del servicio sino también en términos de seguridad personal en tanto se exija una vinculación formal de los conductores a empresas de transporte desde las cuales se podrá ejercer el control, la verificación del cumplimiento del servicio en términos de calidad y pertinencia, por lo que ha de ser también una de las soluciones y freno al crecimiento alarmante de paseos millonarios y demás delitos que aprovechando la decisión del usuario de optar por el transporte público para realizar sus desplazamientos generan desconfianza y preocupación sobre su uso.

#### • OBJETO DEL PROYECTO

El presente proyecto tiene como objetivo principal dotar al ordenamiento jurídico de una ley contentiva de criterios para la contratación laboral de las personas dedicadas al oficio de conductores de transporte público de pasajeros y la formalización de su labor.

Se busca con la iniciativa, el cumplimiento de garantías mínimas de seguridad y eficiencia en la prestación del servicio de transporte público de pasajeros, al establecer como obligatoria la acreditación de la idoneidad y preparación de los conductores; la materialización de funciones de control y vigilancia por parte de la Superintendencia de Puertos y Transporte (SPyT) sobre

las empresas habilitadas y los conductores afiliados a ellas respecto al cumplimiento de los requisitos de acreditación de formación para la prestación del servicio, la existencia de vinculación laboral legal y el cumplimiento de las exigencias que en materia laboral se desprenden de un contrato tanto para el trabajador como para el empleador, en este caso los conductores que prestan el servicio de transporte público de pasajeros en el territorio nacional, se pretende que puedan tener seguridad social, un salario y demás prerrogativas contempladas en el ordenamiento jurídico.

#### • MARCO LEGAL

Diversas disposiciones del ordenamiento jurídico colombiano sirven como sustento normativo para esta iniciativa:

En relación con el **Carácter de Servicio Público del Transporte** bajo la regulación del Estado, facultado para exigir el cumplimiento y verificación de requisitos y disposiciones que considere necesarias para la operación del servicio en condiciones de seguridad, calidad y accesibilidad, tenemos la Ley 105 de 1993, Ley 336 de 1996, Decreto número 171 de 2001.

*“Numeral 2 artículo 3º Ley 105 de 1993. (...) 2. Del Carácter de Servicio Público del Transporte: La operación del transporte público en Colombia es un servicio público bajo la regulación del Estado, quien ejercerá el control y la vigilancia necesarios para su adecuada prestación en condiciones de calidad, oportunidad y seguridad (...)”.*

Referente al tema de **Capacitación de conductores**, señalan la necesidad de que los conductores de servicio público reciban capacitación y obtengan certificación en los temas referentes a la prestación del servicio de transporte público, así lo consagra en primer lugar la Ley 769 de 2002 CNTT, modificada posteriormente por el artículo 196 del Decreto número 019 de 2012 que literalmente señala:

*“Artículo 196 Decreto número 019 de 2012. (...) Los conductores de servicio público deben recibir capacitación y obtener la certificación en los temas que determine el Ministerio de Transporte”.*

La capacitación mencionada debe ser entendida como adicional a los requisitos exigidos para la obtención de una licencia de conducción, sin olvidar lo mencionado en las Bases para el Plan Nacional de Desarrollo 2010-2014 en el mismo sentido:

*“Desarrollo de competencias y formalización para la Prosperidad.*

*La ruta hacia la formalización pasa por el desarrollo de competencias laborales específicas, generadas a través del sistema de formación para el trabajo, con el fin de cubrir las necesi-*

*dades de corto plazo. Para hacer seguimiento a este propósito, se fomentará el uso de la certificación de competencias laborales”.*

Y finalmente en relación al derecho de la **formalización laboral de los conductores y el derecho a la seguridad social**, la Ley 336 de 1996 señala:

*“Artículo 34. Las empresas de transporte público están obligadas a vigilar y constatar que los conductores de sus equipos cuenten con la licencia de conducción vigente y apropiada para el servicio, así como su afiliación al sistema de seguridad social según lo prevean las disposiciones legales vigentes sobre la materia. La violación de lo dispuesto en este artículo acarreará las sanciones correspondientes.*

*Artículo 36. Los conductores de los equipos destinados al servicio público de transporte serán contratados directamente por la empresa operadora de transporte, quien para todos los efectos será solidariamente responsable junto con el propietario del equipo.*

*La jornada de trabajo de quienes tengan a su cargo la conducción u operación de los equipos destinados al servicio público de transporte será la establecida en las normas laborales y especiales correspondientes”.*

De lo anterior se desprende el deber del legislativo de establecer un marco de acción en la vinculación y los requisitos exigibles para la contratación de los conductores de servicio público de pasajeros.

### Proposición

Por lo anteriormente expuesto, solicito a la honorable Comisión Sexta del Senado, se dé primer debate al Proyecto de ley número 57 de 2013 Senado, *por medio de la cual se establecen criterios para la contratación de conductores que prestan el servicio individual de pasajeros y se dictan otras disposiciones*, con el pliego de modificaciones propuesto a continuación.

Cordialmente,

*Plinio Olano Becerra,*

Honorable Senador de la República, Ponente.

### PLIEGO DE MODIFICACIONES PROPUESTO PARA PRIMER DEBATE AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 57 DE 2013 SENADO

*por medio de la cual se establecen criterios para la contratación de conductores que prestan el servicio de transporte individual de pasajeros y se dictan otras disposiciones*

El Congreso de Colombia

DECRETA:

El Título del Proyecto se modifica, eliminando la palabra: *“individual”* y en su lugar aparecerá la palabra *“público”*; el título del proyecto quedará así:

**Proyecto de ley número 57 de 2013 Senado**, por medio de la cual se establecen criterios para la contratación de conductores que prestan el servicio de transporte **público** de pasajeros y se dictan otras disposiciones.

El artículo 1° del proyecto se modifica eliminando las palabras *“Modalidades”* e *“Individual”*; se incluye la palabra *“Criterios”*; el artículo 1° quedará así:

**Artículo 1°. Objeto de la ley.** La presente ley tiene por objeto establecer criterios para la contratación de los conductores que prestan el servicio de transporte público de pasajeros en el territorio colombiano.

El artículo 2° del proyecto se modifica incluyendo a la Superintendencia de Puertos y Transporte, se eliminan las palabras *“Locales”* y *“Individual”* en su lugar aparecerá la palabra *“Público”*; el artículo 2° quedará así:

**Artículo 2°. Ámbito de aplicación.** Las disposiciones contenidas en la presente ley serán aplicables al Ministerio de Transporte, **a la Superintendencia de Puertos y Transporte**, a las autoridades de transporte, a las empresas que prestan el servicio de transporte **público** de pasajeros, a los propietarios y conductores de vehículos que prestan el servicio de transporte **público** de pasajeros.

El artículo 3° del proyecto es modificado incluyendo el título del artículo, y definiciones nuevas; el artículo 3° quedará así:

**Artículo 3°. Definiciones.** Para efectos de la presente ley, se tendrán en cuenta las siguientes definiciones:

**Actividad Transportadora. Conjunto organizado de operaciones tendientes a ejecutar el traslado de personas o cosas, separada o conjuntamente, de un lugar a otro, utilizando uno o varios Modos, de conformidad con las autorizaciones expedidas por las autoridades competentes, basadas en los reglamentos del Gobierno Nacional.**

**Transporte Público. Industria encaminada a garantizar la movilización de personas o cosas por medio de vehículos apropiados, en condiciones de libertad de acceso, calidad y seguridad de los usuarios, sujeto a una contraprestación económica.**

**Transporte Masivo. Aquel que se presta a través de una combinación organizada de infraestructura y equipos, en un sistema que cubre un alto volumen de pasajeros y da respuesta a un porcentaje significativo de necesidades de movilización.**

**Transporte Colectivo Metropolitano, Distrital y Municipal. Aquel que se presta bajo la responsabilidad de una empresa de transporte legalmente constituida y debidamente habilitada en esta modalidad, a través de un con-**

**trato celebrado entre la empresa y cada una de las personas que han de utilizar el vehículo de servicio público a esta vinculado, para recorrer total o parcialmente una o más rutas autorizadas.**

**Transporte Intermunicipal. Aquel que se presta bajo la responsabilidad de una empresa de transporte legalmente constituida y debidamente habilitada, a través de un contrato celebrado entre la empresa y cada una de las personas que han de utilizar el vehículo de servicio público a esta vinculado, para moverse de un municipio a otro.**

**Servicio de Transporte Público de Pasajeros. Aquel que se presta bajo la responsabilidad de una empresa de transporte legalmente constituida y debidamente habilitada en esta modalidad, a través de un contrato celebrado entre la empresa y cada una de las personas que han de utilizar el vehículo de servicio público a esta vinculado, para su traslado en una ruta legalmente autorizada.**

**Servicio de transporte individual de pasajeros.** Es aquel que se presta bajo la responsabilidad de una empresa de transporte legalmente constituida y debidamente habilitada en esta modalidad, en forma individual, sin sujeción a rutas ni horarios, donde el usuario fija el lugar o sitio de destino. El recorrido será establecido libremente por las partes contratantes.

**Operador o Empresa de Transporte Público. Persona natural o jurídica constituida como unidad de explotación económica permanente con los equipos, instalaciones y órganos de administración adecuados para efectuar el traslado de un lugar a otro de personas o cosas, o de unas y otras conjuntamente.**

**Empresa de transporte individual de pasajeros.** Persona natural o jurídica, debidamente habilitada por parte de la autoridad local competente, que se dedica a la prestación del servicio de transporte público individual de pasajeros.

**Vehículo de Servicio Público. Vehículo automotor homologado, destinado al transporte de pasajeros, carga o ambos por las vías de uso público mediante el cobro de una tarifa, porte, flete o pasaje.**

**Bus. Vehículo automotor destinado al transporte colectivo de personas y sus equipajes, debidamente registrado conforme a las normas y características especiales vigentes.**

**Buseta. Vehículo destinado al transporte de personas con capacidad de 20 a 30 pasajeros y distancia entre ejes inferiores a 4 metros.**

**Conductor. Es la persona habilitada y capacitada física, técnica y teóricamente para operar un vehículo.**

**Microbús. Vehículo destinado al transporte de personas con capacidad de 10 a 19 pasajeros.**

**Pasajero. Persona distinta del conductor que se transporta en un vehículo público.**

**Taxi.** Automóvil destinado al servicio público individual de pasajeros.

En el artículo 4° del proyecto se cambia la redacción, se modifica el título, se introduce la palabra “*Directamente*”, se elimina la palabra “*Individual*”, se redactan los dos numerales en uno solo, y el numeral tercero pasa a ser el parágrafo, se cambia la palabra “*Bien*” y en su lugar aparecerá la palabra “*Vehículo*”; El artículo 4° quedará así:

**Artículo 4°. Contratación.** La contratación de los conductores que prestan el servicio de transporte público de pasajeros se hará, mediante la suscripción de contrato laboral **directamente** entre el conductor y la empresa de transporte público de pasajeros habilitada.

**Parágrafo. En los casos en que se celebre contrato de administración o alquiler del vehículo, este contrato deberá celebrarse entre el propietario del vehículo y la empresa de transporte público. La contratación del conductor del vehículo deberá efectuarse con el cumplimiento de lo contemplado en este artículo.**

Los artículos 5°, 6° y 7° del proyecto se redactan en un solo artículo, que será el artículo 5°, el cual quedará así:

**Artículo 5°. Requisitos exigibles. Sin perjuicio de las formalidades que debe cumplir todo contrato laboral, además se deben cumplir los siguientes requisitos:**

- 1. Que exista un contrato laboral.**
- 2. Todo conductor de servicio de transporte público de pasajeros o quien aspire a serlo deberá acreditar capacitación en competencias laborales específicas para la prestación del servicio público de transporte de pasajeros, mediante certificación expedida por autoridad competente. El Ministerio de Transporte reglamentará los criterios de dicha capacitación en un periodo no mayor a seis (6) meses posteriores a la promulgación de la presente ley.**
- 3. Estar afiliado por la empresa de transporte al sistema de seguridad social.**
- 4. La empresa fijará las condiciones generales en la prestación del servicio.**

Se corrige numeración posterior del articulado.

El artículo 8° del proyecto pasará a ser el artículo 6°, se modifica redacción, se incluye lista de documentos, y se agrega parágrafo nuevo que será el parágrafo 3°; el artículo 6° quedará así:



**Artículo 6°. Tarjeta de control. La tarjeta de control que habilita al conductor para desarrollar su labor, se solicitará o refrendará cada mes por parte de las empresas de transporte público de pasajeros ante la Superintendencia de Puertos y Transporte (SPyT), quien la otorgará después de verificar el cumplimiento además de los requisitos generales contemplados en el artículo 39 del Decreto número 172 de 2001, la existencia de vinculación laboral del conductor del vehículo de servicio público de pasajeros y la entrega de los siguientes documentos:**

1. **Constancia de pago vigente de la seguridad social integral.**
2. **Certificado de antecedentes judiciales con no más de tres meses de expedición.**
3. **Copia de licencia de conducción vigente en la categoría mínimo igual a la del vehículo que pretende conducir.**
4. **Constancia de inexistencia de multas por infracciones de tránsito.**
5. **Constancia de capacitación en competencias laborales específicas para la prestación del servicio público de transporte de pasajeros, cuando la solicitud de la tarjeta de control sea por primera vez.**
6. **Las demás que considere la Superintendencia de Puertos y Transporte (SPyT).**

**Parágrafo 1°. El Ministerio de Transporte reglamentará en un periodo no mayor a seis (6) meses posteriores a la promulgación de esta ley, las condiciones de presentación de un examen teórico que deben aprobar los conductores que ya tienen licencia de conducción de servicio público de pasajeros para homologar la experiencia en la prestación del servicio público de pasajeros. Se debe tener en cuenta un periodo de transición no mayor a un (1) año para el cumplimiento de este requisito.**

**Parágrafo 2°. La empresa de transporte que permita que uno de sus vehículos afiliados sea conducido por un conductor que no haya obtenido una tarjeta de control, o que no cumpla con lo establecido en el artículo 204 del Decreto número 019 de 2012 en especial con los parágrafos 2° y 3°, será sancionada como lo dice el propio decreto, y además incurrirá en falta grave que le hará perder su habilitación ante el Ministerio de Transporte.**

**Parágrafo 3°. La Superintendencia de Puertos y Transporte (SPyT) definirá mediante resolución las condiciones de seguridad documental, de verificación de la información y el rango de valor al usuario causado por la expedición de la tarjeta de control.**

El artículo 9° del proyecto se elimina.

El artículo 10 del proyecto se elimina.

El proyecto tiene error de numeración en su articulado, no se encontró artículo 11.

El artículo 12 del proyecto se elimina.

Se incluye artículo nuevo, el cual será el artículo 7°; el artículo 7° quedará así:

**Artículo 7°. Vehículos objeto de operaciones de arrendamiento. En todos los eventos previstos en la presente ley, se entenderá que cuando los vehículos que presten el servicio de transporte público de pasajeros sean objeto de operaciones de arrendamiento financiero leasing, renting y arrendamiento sin opción de compra, será responsable del cumplimiento de las disposiciones y sanciones, de manera exclusiva el locatario o arrendatario. Los Bancos, las Compañías de financiamiento y las Compañías de Renting no serán responsables en ningún evento por el cumplimiento de las disposiciones señaladas en esta ley.**

Se corrige numeración posterior, el artículo 13 del proyecto pasa a ser el artículo 8°; el artículo 8° quedará así:

**Artículo 8°. Vigencia y derogatorias.** La presente ley rige a partir de la fecha de su promulgación y deroga todas aquellas disposiciones que le sean contrarias.

Presentado por

*Plinio Olano Becerra,*

Honorable Senador de la República, Ponente.

### **TEXTO PROPUESTO PARA PRIMER DEBATE AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 57 SENADO**

*por medio de la cual se establecen criterios para la contratación de conductores que prestan el servicio de transporte público de pasajeros y se dictan otras disposiciones.*

El Congreso de Colombia

DECRETA:

**Artículo 1°. Objeto de la ley.** La presente ley tiene por objeto establecer criterios para la contratación de los conductores que prestan el servicio de transporte público de pasajeros en el territorio colombiano.

**Artículo 2°. Ámbito de aplicación.** Las disposiciones contenidas en la presente ley serán aplicables al Ministerio de Transporte, a la Superintendencia de Puertos y Transporte, a las autoridades de transporte, a las empresas que prestan el servicio de transporte público de pasajeros, a los propietarios y conductores de vehículos que prestan el servicio de transporte público de pasajeros.

**Artículo 3°. Definiciones.** Para efectos de la presente ley, se tendrán en cuenta las siguientes definiciones:

**Actividad Transportadora.** Conjunto organizado de operaciones tendientes a ejecutar el



traslado de personas o cosas, separada o conjuntamente, de un lugar a otro, utilizando uno o varios Modos, de conformidad con las autorizaciones expedidas por las autoridades competentes, basadas en los reglamentos del Gobierno nacional.

**Transporte Público.** Industria encaminada a garantizar la movilización de personas o cosas por medio de vehículos apropiados, en condiciones de libertad de acceso, calidad y seguridad de los usuarios, sujeto a una contraprestación económica.

**Transporte Masivo.** Aquel que se presta a través de una combinación organizada de infraestructura y equipos, en un sistema que cubre un alto volumen de pasajeros y da respuesta a un porcentaje significativo de necesidades de movilización.

**Transporte colectivo metropolitano, distrital y municipal.** Aquel que se presta bajo la responsabilidad de una empresa de transporte legalmente constituida y debidamente habilitada en esta modalidad, a través de un contrato celebrado entre la empresa y cada una de las personas que han de utilizar el vehículo de servicio público a esta vinculado, para recorrer total o parcialmente una o más rutas autorizadas.

**Transporte Intermunicipal.** Aquel que se presta bajo la responsabilidad de una empresa de transporte legalmente constituida y debidamente habilitada, a través de un contrato celebrado entre la empresa y cada una de las personas que han de utilizar el vehículo de servicio público a esta vinculado, para movilizarse de un municipio a otro.

**Servicio de transporte público de pasajeros.** Aquel que se presta bajo la responsabilidad de una empresa de transporte legalmente constituida y debidamente habilitada en esta modalidad, a través de un contrato celebrado entre la empresa y cada una de las personas que han de utilizar el vehículo de servicio público a esta vinculado, para su traslado en una ruta legalmente autorizada.

**Servicio de transporte individual de pasajeros.** Es aquel que se presta bajo la responsabilidad de una empresa de transporte legalmente constituida y debidamente habilitada en esta modalidad, en forma individual, sin sujeción a rutas ni horarios, donde el usuario fija el lugar o sitio de destino. El recorrido será establecido libremente por las partes contratantes.

**Operador o empresa de transporte público.** Persona natural o jurídica constituida como unidad de explotación económica permanente con los equipos, instalaciones y órganos de administración adecuados para efectuar el traslado de un lugar a otro de personas o cosas, o de unas y otras conjuntamente.

**Empresa de transporte individual de pasajeros.** Persona natural o jurídica, debidamente habilitada por parte de la autoridad local competente, que se dedica a la prestación del servicio de transporte público individual de pasajeros.

**Vehículo de servicio público.** Vehículo automotor homologado, destinado al transporte de pasajeros, carga o ambos por las vías de uso público mediante el cobro de una tarifa, porte, flete o pasaje.

**Bus.** Vehículo automotor destinado al transporte colectivo de personas y sus equipajes, debidamente registrado conforme a las normas y características especiales vigentes.

**Buseta.** Vehículo destinado al transporte de personas con capacidad de 20 a 30 pasajeros y distancia entre ejes inferiores a 4 metros.

**Conductor.** Es la persona habilitada y capacitada física, técnica y teóricamente, para operar un vehículo.

**Microbús.** Vehículo destinado al transporte de personas con capacidad de 10 a 19 pasajeros.

**Pasajero.** Persona distinta del conductor que se transporta en un vehículo público.

**Taxi.** Automóvil destinado al servicio público individual de pasajeros.

Artículo 4°. *Contratación.* La contratación de los conductores que prestan el servicio de transporte público de pasajeros, se hará mediante la suscripción de contrato laboral directamente entre el conductor y la empresa de transporte público de pasajeros habilitada.

Parágrafo. En los casos en que se celebre contrato de administración o alquiler del vehículo, este contrato deberá celebrarse entre el propietario del vehículo y la empresa de transporte público de pasajeros. La contratación del conductor del vehículo deberá efectuarse con el cumplimiento de lo contemplado en este artículo.

Artículo 5°. *Requisitos exigibles.* Sin perjuicio de las formalidades que debe cumplir todo contrato laboral, además se deben cumplir los siguientes requisitos:

1. Que exista un contrato laboral.
2. Todo conductor de servicio de transporte público de pasajeros o quien aspire a serlo deberá acreditar capacitación en competencias laborales específicas para la prestación del servicio público de transporte de pasajeros, mediante certificación expedida por autoridad competente. El Ministerio de Transporte reglamentará los criterios de dicha capacitación en un periodo no mayor a seis (6) meses posteriores a la promulgación de la presente ley.
3. Estar afiliado por la empresa de transporte al sistema de seguridad social.
4. La empresa fijará las condiciones generales en la prestación del servicio.

Artículo 6°. *Tarjeta de control*. La tarjeta de control que habilita al conductor para desarrollar su labor se solicitará o refrendará cada mes por parte de las empresas de transporte público de pasajeros, ante la Superintendencia de Puertos y Transporte (SPyT), quien la otorgará después de verificar el cumplimiento además de los requisitos generales contemplados en el artículo 39 del Decreto número 172 de 2001, la existencia de vinculación laboral del conductor del vehículo de servicio público de pasajeros y la entrega de los siguientes documentos:

1. Constancia de pago vigente de la seguridad social integral.
2. Certificado de antecedentes judiciales con no más de tres meses de expedición.
3. Copia de licencia de conducción vigente en la categoría mínimo igual a la del vehículo que pretende conducir.
4. Constancia de inexistencia de multas por infracciones de tránsito.
5. Constancia de capacitación en competencias laborales específicas para la prestación del servicio público de transporte, cuando la solicitud de la tarjeta de control sea por primera vez.
6. Las demás que considere la Superintendencia de Puertos y Transporte (SPyT).

Parágrafo 1°. El Ministerio de Transporte reglamentará en un periodo no mayor a seis (6) meses posteriores a la promulgación de esta ley, las condiciones de presentación de un examen teórico que deben aprobar los conductores que ya tienen licencia de conducción de servicio público de pasajeros para homologar la experiencia en la prestación del servicio público de pasajeros. Se debe tener en cuenta un periodo de transición no mayor a un (1) año para el cumplimiento de este requisito.

Parágrafo 2°. La empresa de transporte que permita que uno de sus vehículos afiliados sea conducido por un conductor que no haya obtenido una tarjeta de control, o que no cumpla con lo establecido en el artículo 204 del Decreto número 019 de 2012 en especial con los parágrafos 2 y 3, será sancionada como lo dice el propio decreto, y además incurrirá en falta grave que le hará perder su habilitación ante el Ministerio de Transporte.

Parágrafo 3°. La Superintendencia de Puertos y Transporte (SPyT) definirá, mediante resolución, las condiciones de seguridad documental, de verificación de la información y el rango de valor al usuario causado por la expedición de la tarjeta de control.

Artículo 7° *Vehículos objeto de operaciones de arrendamiento*. En todos los eventos previstos

en la presente ley, se entenderá que cuando los vehículos que presten el servicio de transporte público de pasajeros sean objeto de operaciones de arrendamiento financiero leasing, renting y arrendamiento sin opción de compra, será responsable del cumplimiento de las disposiciones y sanciones, de manera exclusiva el locatario o arrendatario. Los bancos, las compañías de financiamiento y las compañías de renting no serán responsables en ningún evento por el cumplimiento de las disposiciones señaladas en esta ley.

Artículo 8°. *Vigencia y derogatorias*. La presente ley rige a partir de la fecha de su promulgación y deroga todas aquellas disposiciones que le sean contrarias.

Presentado por

*Plinio Olano Becerra,*

Honorable Senador de la República, Ponente.

\* \* \*

### **PONENCIA PARA PRIMER DEBATE AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 174 DE 2014 SENADO**

*por la cual se establece la Cátedra de la Paz en todas las instituciones educativas del país.*

#### **PROPÓSITO DEL PROYECTO**

La cultura de la paz, siguiendo las enseñanzas de la Unesco, “consiste en un conjunto de valores, actitudes y conductas que plasman y suscitan a la vez, interacciones e intercambios sociales basados en principios de libertad, justicia, democracia, tolerancia y solidaridad, que rechazan la violencia y procuran prevenir los conflictos tratando de atacar las causas y solucionar los problemas mediante el diálogo y la negociación, garantizando a todas las personas el pleno ejercicio de todos los derechos”. La cultura de la paz contribuye al proceso de reconstrucción de la sociedad y a la consolidación del proceso de paz.

En un sentido más amplio, la educación es el medio de acción principal de una cultura de la paz. Y para que esta logre sus objetivos, es menester unirla al desarrollo humano sostenible, al respecto de los derechos y a la justicia social.

La cultura de la paz debe contribuir al fortalecimiento de los procesos de democratización integral, del pluralismo político y la participación real de la sociedad civil, implementando sistemas educativos y de comunicación integrales que permitan plantar, en todos los niveles y sectores, los valores éticos que la sustentan, comenzando por la infancia, los formadores de formadores y los especialistas de la opinión pública. Es obvio, entonces, que la Constitución de 1991 haya consagrado los artículos 22 y 41, los cuales a la letra dicen, respectivamente: “La paz es un derecho y un deber de obligatorio cumplimiento”

y “En todas las instituciones de educación, oficiales y privadas, serán obligatorios el estudio de la Constitución y la instrucción cívica. Así mismo, se fomentarán prácticas democráticas para el aprendizaje de los principios y valores de la participación ciudadana. El Estado divulgará la Constitución”.

De igual manera como en las instituciones educativas se propugna el conocimiento básico de las ciencias, las humanidades y otras disciplinas, es menester que la Cátedra de la Paz tenga un carácter obligatorio y el Estado garantice su funcionamiento y eficacia, procurando los recursos necesarios para tal efecto, pues si queremos que una sociedad tan convulsionada como la nuestra sea viable, se impone la necesidad de crear en las personas el hábito de pensar en la paz, de asumir el deber de hacer la paz, de hablar sobre la necesidad de hacer la paz, de realizar actos de paz, de aprender a hacer la paz, de enseñar a hacer la paz, de hacer la paz y de preservarla con devoción.

Una cosa es acabar mediante negociaciones el conflicto que enfrenta a las partes en pugna, que altera la paz, desgarrar y destruye brutalmente la vida normal de las sociedades. Y otra es crear la cultura de paz para educar a la comunidad en el hábito de vivir en paz.

La Cátedra de la Paz ha recibido el respaldo de la academia, de los consultorios jurídicos y de las organizaciones sociales más representativas del país.

Así mismo, representantes oficiales y privados, nacionales y extranjeros, en reunión celebrada en Barranquilla durante los días 6, 7 y 8 de noviembre del 2013 suscribieron el Pacto por el Fortalecimiento de la Educación Superior, de la Educación para el Trabajo y el Desarrollo Humano, el cual en su parte declaratoria determinó: “Incorporar la Cátedra de la Paz en los centros educativos tanto distritales como departamentales en todos sus niveles, como un proyecto de articulación de la educación media con la Educación superior”.

Contribuir a crear la cultura que haga de la paz un hábito de vida es el trascendental propósito de la Cátedra de la Paz.

### Proposición

De acuerdo con las consideraciones expuestas, solicito a los honorables Senadores, miembros de la Comisión Sexta Constitucional, dar primer debate al **Proyecto de ley número 174 de 2014 Senado**, por la cual se establece la *Cátedra de la Paz en todas las instituciones educativas del país*.

*Efraín Torrado García,*  
Senador Ponente,

### TEXTO PROPUESTO PARA PRIMER DEBATE AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 174 DE 2014 SENADO

*por la cual se establece la Cátedra de la Paz en todas las instituciones educativas del país.*

El Congreso de la República de Colombia

DECRETA:

Artículo 1°. Con el fin de garantizar la creación y el fortalecimiento de una cultura de paz en Colombia, establézcase la Cátedra de la Paz en todas las instituciones educativas del país, como una asignatura independiente.

Parágrafo. La Cátedra de la Paz tendrá como objetivo crear y consolidar un espacio para el aprendizaje, la reflexión y el diálogo sobre la cultura de la paz y el desarrollo sostenible que contribuya al bienestar general y el mejoramiento de la calidad de vida de la población, teniendo como objetivo fundamental de su actividad la solución de las necesidades insatisfechas de salud, de educación, de saneamiento ambiental y de agua potable.

Artículo 2°. Para corresponder al mandato constitucional consagrado en los artículos 22 y 41 de la Constitución Nacional, el carácter de la Cátedra de la Paz será obligatorio.

Artículo 3°. El desarrollo de la Cátedra de la Paz se ceñirá a un pensum académico flexible, el cual será el punto de partida para que cada institución educativa lo adapte de acuerdo con las circunstancias académicas y de tiempo, modo y lugar que sean pertinentes.

La estructura y funcionamiento de la cátedra serán determinados por el reglamento correspondiente que deberá expedir el Gobierno Nacional dentro de los seis (6) meses siguientes a la expedición de la presente ley a través del Ministerio de Educación, quien podrá coordinar la reglamentación con los Ministerios del Interior y de Cultura.

Artículo 4°. Todos los establecimientos estatales y privados de educación formal que ofrezcan los niveles de preescolar, básica y media incluirán en sus respectivos proyectos educativos institucionales la Cátedra de la Paz, de acuerdo con la reglamentación que en virtud del artículo 3° de la presente ley expida el Gobierno Nacional. Así mismo las instituciones de educación superior deberán incluir dentro de cada área de conocimiento que impartan, la Cátedra de la Paz como programa académico necesario en los respectivos planes de estudio.

Artículo 5°. El Plan Nacional de Desarrollo Educativo de que trata el artículo 72 de la Ley 115 de 1994 deberá tener en cuenta la Cátedra de la Paz como un factor importante para su ejecución.

Artículo 6°. El Gobierno Nacional a través del Ministerio de Educación proporcionará los pre-

supuestos, criterios y orientaciones requeridas para el cabal cumplimiento de lo dispuesto en la presente ley y junto con las secretarías departamentales, distritales y municipales ejercerán la debida inspección y vigilancia, según sus competencias.

Artículo 7°. Autorícese al Gobierno Nacional para hacer las apropiaciones necesarias que permitan dar cumplimiento al articulado que antecede.

Artículo 8°. La presente ley rige a partir de la fecha de su publicación y deroga todas las disposiciones que le sean contrarias.

*Efraín Torrado García,*  
Senador Ponente.

**TEXTO DEFINITIVO APROBADO EN SESIÓN PLENARIA DEL SENADO DE LA REPÚBLICA EL DÍA 1° DE ABRIL DE 2014 AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 155 DE 2013 SENADO, 053 DE 2013 CÁMARA**

*por medio de la cual se aplaza la entrada en vigencia del sistema de oralidad previsto en la Ley 1395 de 2010.*

El Congreso de la República de Colombia

DECRETA:

Artículo 1°. *Modificar el parágrafo del artículo 44 de la Ley 1395 de 2010, el cual quedará, así:*

“**Parágrafo.** Las modificaciones a los artículos 366, 396, 397, 432, 433, 434 y 439, la derogatoria de los artículos 398, 399, 401, 405 y del Capítulo I “Disposiciones Generales”, del Título XXII. Proceso Abreviado, de la Sección I Los procesos Declarativos, del Libro III Los procesos del Código de Procedimiento Civil y la modificación al artículo 38 de la Ley 640 de 2001, entrarán en vigencia a partir del 1° de enero de 2011 en forma gradual a medida que se disponga de los recursos físicos necesarios, según lo determine el Consejo Superior de la Judicatura, en un plazo que no excederá del 31 de diciembre de 2015. Los procesos ordinarios y abreviados en los que hubiere sido admitida la demanda antes de que entren en vigencia dichas disposiciones, seguirán el trámite previsto por la ley que regía cuando se promovieron”.

Artículo 2°. La presente ley rige a partir de la fecha de su promulgación y deroga las normas que le sean contrarias.

Con el propósito de dar cumplimiento a lo establecido al artículo 182 de la Ley 5ª de 1992, me permito presentar el texto definitivo aprobado en sesión Plenaria del Senado de la República el día 1° de abril de 2014, al Proyecto de ley número 155 de 2013 Senado, 053 de 2013 Cámara, *por medio de la cual se aplaza la entrada en vigencia del sistema de oralidad previsto en la Ley 1395 de 2010*, y de esta manera continúe su trámite legal y reglamentario en la honorable Cámara de Representantes.

HERNÁN FRANCISCO ANDRADE SERRANO  
Coordinador

JUAN MANUEL GALÁN PACHÓN  
Ponente

JORGE EDUARDO LONDOÑO ULLOA  
Ponente

HEMEL HURTADO ANGULO  
Ponente

ARMANDO BENEDETTI VILLANEDA  
Ponente

LUIS CARLOS AVELLANEDA T.  
Ponente

El presente texto fue aprobado en Plenaria de Senado el día 1° de abril de 2014 con modificaciones.

El Secretario General,

*Gregorio Eljach Pacheco.*

**CONTENIDO**

Gaceta número 121 - Miércoles, 2 de abril de 2014

SENADO DE LA REPÚBLICA	Págs.
PROYECTOS DE LEY	
Proyecto de ley número 179 de 2014 Senado, por la cual se modifica el artículo 15 de la Ley 270 de 1996 Estatutaria de la Administración de Justicia. ....	1
PONENCIAS	
Informe de ponencia, Pliego de modificaciones propuesto y Texto propuesto para primer debate al Proyecto de ley número 57 de 2013 Senado, por medio de la cual se establecen criterios para la contratación de conductores que prestan el servicio de transporte individual de pasajeros y se dictan otras disposiciones. ....	4
Ponencia, Texto propuesto y Texto definitivo aprobado en sesión plenaria del Senado de la República el día 1° de abril de 2014 para primer debate al Proyecto de ley número 174 de 2014 Senado, por la cual se establece la Cátedra de la Paz en todas las instituciones educativas del país. ....	10