

REPÚBLICA DE COLOMBIA



GACETA DEL CONGRESO

SENADO Y CÁMARA

(Artículo 36, Ley 5ª de 1992)

IMPRENTA NACIONAL DE COLOMBIA

www.imprenta.gov.co

ISSN 0123 - 9066

AÑO XXVII - N° 264

Bogotá, D. C., miércoles, 16 de mayo de 2018

EDICIÓN DE 23 PÁGINAS

DIRECTORES:

GREGORIO ELJACH PACHECO

SECRETARIO GENERAL DEL SENADO

www.secretariassenado.gov.co

JORGE HUMBERTO MANTILLA SERRANO

SECRETARIO GENERAL DE LA CÁMARA

www.camara.gov.co

RAMA LEGISLATIVA DEL PODER PÚBLICO

CÁMARA DE REPRESENTANTES

LEYES SANCIONADAS

LEY 1886 DE 2018

(abril 19)

por medio de la cual se regula el cobro del gasto prejurídico y jurídico en los créditos educativos del Icetex

El Congreso de Colombia

DECRETA:

Artículo 1°. Adiciónense dos párrafos nuevos al artículo 2° de la Ley 1002 de 2005, los cuales dirán así:

Parágrafo 5°. *El Icetex, para todos los efectos, asumirá los gastos en los que incurra por concepto de la cobranza prejurídica y jurídica de cartera de créditos educativos hasta el momento en que se notifique el auto admisorio de la demanda.*

Parágrafo 6°. *En acato a la prevalencia de la condición de beneficiario, se preferirá que el Icetex de forma autónoma, directa y sin intermediación, celebre acuerdos de pago que permitan la extinción de la obligación, la normalización o la refinanciación o, la puesta en marcha de planes o brigadas de normalización de cartera u otros, sin que la causación de honorarios sobre recaudos esté a cargo del deudor. Lo anterior, sin importar la etapa procesal en la que se encuentre.*

Artículo 2°. *Vigencias y derogatorias.* La presente ley entra en vigencia desde el mismo momento de su publicación en el **Diario Oficial** y deroga todas las disposiciones que le sean contrarias.

El Presidente del honorable Senado de la República,

Efraín Cepeda Sarabia.

El Secretario General del honorable Senado de la República,

Gregorio Eljach Pacheco.

El Presidente de la honorable Cámara de Representantes,

Rodrigo Lara Restrepo.

El Secretario General de la honorable Cámara de Representantes,

Jorge Humberto Mantilla Serrano.

REPÚBLICA DE COLOMBIA
GOBIERNO NACIONAL

Publíquese y cúmplase

Dada en Bogotá, D. C., a 19 de abril de 2018.

JUAN MANUEL SANTOS CALDERÓN

La Viceministra General del Ministerio de Hacienda y Crédito Público, encargada de las funciones del Despacho del Ministro de Hacienda y Crédito Público,

Paula Ximena Acosta Márquez.

La Ministra de Educación Nacional,

Yaneth Giha Tovar.

LEY 1887 DE 2018

(abril 23)

por la cual se crea la Semana Nacional del Blog y otros contenidos creativos digitales y se dictan otras disposiciones.

El Congreso de Colombia

DECRETA:

Artículo 1°. *Objeto.* La presente ley tiene por objeto fomentar la producción del blog y otros contenidos creativos digitales a través de las diferentes plataformas tecnológicas.

Artículo 2°. *Definición.* Para efectos de la presente ley, se tendrán en cuenta las siguientes definiciones:

- **Blog:** Es un sitio alojado en la web que incluye contenidos creativos digitales que son actualizados a través de publicaciones y en muchos casos ofrecen interactividad a sus lectores. Un típico blog combina texto, imágenes y vínculos hacia otros blogs o páginas web.
- **Vlog:** Un sitio alojado en la web, generalmente a manera de canal en un servicio proveedor de almacenamiento de video y tiene un funcionamiento similar al Blog tradicional, pero sus publicaciones son audiovisuales.
- **Bloguero:** Persona que realiza publicaciones de un blog.
- **Vloguero:** Es en esencia un bloguero, pero las publicaciones que hace son de tipo audiovisual.
- **Contenido creativo digital:** Para que un contenido creativo sea considerado como digital, deberá cumplir con las siguientes características:
 1. Su valor comercial, tratése este de un bien o servicio, no está determinado por los insumos empleados para su desarrollo.
 2. Debe tratarse de un bien intangible sujeto a la protección de derechos de autor.
 3. Debe estar enmarcado en el sector de Nuevos Medios – Creaciones Funcionales de las Industrias Creativas y Culturales, establecidas por la Conferencia de las Naciones Unidas para el Comercio y el Desarrollo (UNCTAD).
 4. Se puede copiar, transmitir o utilizar mediante redes de telecomunicación o herramientas TIC.
 5. Contempla sectores tales como música, audiovisual, editorial, gráfico, videojuegos, contenidos transmediales, realidad virtual y/o aumentada, Blog y Vlogs, entre otros

que cumplan con las características a que se refiere el presente artículo.

- **Creador de Contenidos Creativos Digitales:** Persona natural o jurídica que desarrolla contenido creativo digital.

Artículo 3°. *Objetivos.* El presente proyecto tendrá como objetivos fundamentales los siguientes:

- a) Estimular y proteger el derecho a la libre expresión, en los términos establecidos en la Constitución Política y en la ley;
- b) Promover la formalización y generación del trabajo que puedan realizar los Blogueros y otros creadores de contenidos creativos digitales, a través de las diferentes aplicaciones y plataformas existentes; exaltando que es un oficio que debe ser valorado como cualquier otra profesión;
- c) Otorgar incentivos a los Blogueros y otros creadores de contenidos creativos digitales que con su labor promueven la innovación, el emprendimiento, la educación, el entretenimiento, el control político y el fortalecimiento de la democracia.

Artículo 4°. *Condecoraciones y estímulos para Blogueros u otros creadores de contenidos creativos digitales.* Los Ministerios y las Mesas Directivas de las Comisiones Sextas Constitucionales Conjuntas del Congreso, tendrán el compromiso de escoger anualmente por lo menos a un bloguero u otro creador de contenidos creativos digitales, que se haya destacado en su labor conforme al área afín de la institución, para condecorarlo u otorgarle estímulos, con el objeto de fortalecer y dignificar esta labor tan importante para la sociedad. Estos reconocimientos se llevarán a cabo durante la Semana Nacional del Blog y otros Contenidos Creativos Digitales.

Artículo 5°. *Semana Nacional del Blog y otros Contenidos Creativos Digitales.* Establézcase el 31 de agosto como el día del Blog y la cuarta semana de agosto como la Semana Nacional del Blog y otros Contenidos Creativos Digitales, en donde se adelantarán diversas actividades encaminadas al fomento y uso de las diferentes plataformas tecnológicas que permitan la producción y comunicación de contenidos creativos digitales.

Artículo 6°. Adiciónese un numeral al artículo 35 de la Ley 1341 de 2009, el cual quedará así:

10. Podrá financiar actividades, campañas y concursos que promuevan la producción y comunicación del blog y otros contenidos

creativos digitales dentro de la Semana Nacional del Blog y otros contenidos creativos digitales.

Artículo 7°. El Ministerio de Tecnologías de la Información y Comunicaciones realizará las acciones pertinentes para promover la Semana Nacional del Blog y otros contenidos creativos digitales.

Artículo 8°. Autorícese al Fondo de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones para transferir a canales públicos nacionales y regionales, el aporte de recursos orientados al fortalecimiento de la producción y emisión de blogs y contenidos creativos digitales en diferentes plataformas, con el objetivo de renovar contenidos y programación orientados a la promoción de la economía digital en la población juvenil de Colombia. El Fontic reglamentará las condiciones para determinar el alcance y monto de las transferencias según su disponibilidad.

Artículo 9°. *Derogatoria.* La presente ley rige a partir de su publicación y deroga todas aquellas disposiciones que le sean contrarias.

El Presidente del honorable Senado de la República,

Efraín Cepeda Sarabia.

El Secretario General del honorable Senado de la República,

Gregorio Eljach Pacheco.

El Presidente de la honorable Cámara de Representantes,

Rodrigo Lara Restrepo.

El Secretario General de la honorable Cámara de Representantes,

Jorge Humberto Mantilla Serrano.

REPÚBLICA DE COLOMBIA
GOBIERNO NACIONAL

Publíquese y cúmplase.

Dada en Bogotá, D. C., a 23 de abril de 2018.

La Ministra de Comercio, Industria y Turismo, delegataria de funciones presidenciales mediante Decreto número 697 del 20 de abril de 2018,

María Lorena Gutiérrez.

El Ministro de Hacienda y Crédito Público,

Mauricio Cárdenas Santamaría.

El Ministro de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones,

David Luna Sánchez.

PROYECTOS DE LEY

PROYECTO DE LEY NÚMERO 250 DE 2018 CÁMARA

por medio del cual se declara al municipio de Ciénaga Distrito Turístico, Agropecuario y Portuario.

El Congreso de Colombia

DECRETA:

Artículo 1. *Otorgamiento.* Otórguesele al municipio de Ciénaga, Magdalena, la categoría de Distrito Turístico, Agrícola y Portuario.

Artículo 2. *Régimen Aplicable.* El Distrito de Ciénaga se regirá y administrará conforme la Ley 1617 de 2013, por la cual se expide el régimen para los distritos especiales, y demás normas concordantes.

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

El honorable Representante a la Cámara por el Magdalena,



FABIÁN CASTILLO SUÁREZ

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

La exposición de motivos que acompaña el proyecto, se estructura de la siguiente manera:

- I. Objeto
- II. Marco Jurídico
- III. Fundamentos Para la Declaratoria
- IV. Conclusión

I. Objeto

La presente iniciativa busca otorgarle al municipio de Ciénaga, Magdalena, la categoría de Distrito Turístico, Agropecuario y Portuario, que le proporcionaría herramientas legales para el desarrollo integral de su territorio y el mejoramiento de la calidad de vida de sus habitantes.

Esta categoría le permitiría mejorar sus funciones y la prestación de los servicios a su cargo, siendo la ciudad de Ciénaga generadora de gran parte del desarrollo agrícola del Departamento del Magdalena por su ubicación estratégica que intercomunica varios Departamentos entre sí, con presencia del mar caribe bordeando la ciudad y la ciénaga grande que permite la navegación marítima y fluvial y operaciones portuarias desde Ciénaga.

II. Marco Jurídico.

II. I. Constitución Política de Colombia

La Constitución de 1991, replantea el excesivo centralismo que tenía el país bajo la Constitución

de 1986, y propuso un Estado Unitario, pero con autonomía política, administrativa y financiera para sus entes territoriales.

En su artículo 1° la Constitución Nacional consagra, como principio fundamental la descentralización y autonomía de las entidades territoriales.

Artículo 1°. Colombia es un Estado social de derecho organizado en forma de República Unitaria, descentralizada, con autonomía de sus entidades territoriales, democrática participativa y pluralista, fundada en el respeto de la dignidad humana, en el trabajo y la solidaridad de las personas que la integran y en la prevalencia del interés general.

En el artículo 322 de la Constitución Política de Colombia se desprende la existencia de los Distritos como entidades territoriales con características especiales, entre las cuales se destacan:

- Sometidos a régimen político, fiscal y administrativo especial de orden constitucional y legal.
- Tienen simultáneamente las competencias asignadas por ley a los departamentos y municipios.
- Les son asignados recursos del sistema general de participación.
- Sus órganos y autoridades gozan de facultades especiales diferentes a las contempladas dentro del régimen ordinario aplicable a los demás municipios del país.

Es en este sentido que los Distritos son concebidos como entidades territoriales diferentes de los municipios, con el objeto de sustraerlos del régimen Municipal ordinario y dotarlos de un régimen legal especial, traducido en un régimen político fiscal y administrativo independiente que reconozca su importancia política, comercial, histórica, cultural, industrial, ambiental, portuaria, universitaria y fronteriza etc. es

II.II Marco Legal.

La Ley 1454 de 2011, por la cual se dictan normas orgánicas sobre ordenamiento territorial y se modifican otras disposiciones, en su artículo 3° sobre los principios rectores del ordenamiento territorial señala que:

2. **Autonomía.** Las entidades territoriales gozan de autonomía para la gestión de sus intereses dentro de los límites de la Constitución y la ley.
3. **Descentralización.** La distribución de competencias entre la Nación, entidades territoriales y demás esquemas asociativos se realizará trasladando el correspondiente poder de decisión de los órganos centrales del Estado hacia el nivel territorial pertinente, en lo que corresponda, de tal mane-

ra que se promueva una mayor capacidad de planeación, gestión y de administración de sus propios intereses, garantizando por parte de la Nación los recursos necesarios para su cumplimiento.¹

Esta misma ley en su Capítulo III establece la distribución de competencias en materia de ordenamiento territorial, señalando en su artículo 29 que una entidad territorial al convertirse en distrito especial será competente para:

- a) Dividir el territorio distrital en localidades, de acuerdo a las características sociales de sus habitantes y atribuir competencias y funciones administrativas y c) dirigir las demás actividades que por su carácter y denominación les corresponda.

Por su parte, la Ley 1617 de 2013², por la cual se expide el Régimen para los distritos especiales en Colombia, en su artículo 8° consagra los requisitos para la conformación de los mismos, así:

Artículo 8°. Requisitos para la creación de distritos. La ley podrá decretar la formación de nuevos distritos, siempre que se llenen las siguientes condiciones:

1. Que cuente por lo menos con seiscientos mil (600.000) habitantes, según certificación del Departamento Administrativo Nacional de Estadística (DANE) o que se encuentren ubicados en zonas costeras, tengan potencial para el desarrollo de puertos o para el turismo y la cultura, sea municipio capital de departamento o fronterizo.
2. Concepto previo y favorable sobre la conveniencia de crear el nuevo distrito, presentado conjuntamente entre las Comisiones Especiales de Seguimiento al Proceso de Descentralización y Ordenamiento Territorial del Senado de la República y la Cámara de Representantes, y la Comisión de Ordenamiento Territorial como organismo técnico asesor, concepto que será sometido a consideración de las plenarias del Senado de la República y de la Cámara de Representantes, respectivamente.
3. Concepto previo y favorable de los concejos municipales.

La Ley 1617 de 2013, desde el mismo informe de ponencia del proyecto de Ley 240 de 2012 Senado, 147 de 2011 Cámara, hoy Ley 1617 de 2013 se destacó el potencial económico, social y de desarrollo de los Puertos y Distritos Portuarios para Colombia, no solo a nivel

¹ http://www.secretariassenado.gov.co/senado/basedoc/ley_1454_2011.html

² http://www.secretariassenado.gov.co/senado/basedoc/ley_1617_2013.html

transcendental para el crecimiento nacional sino como ejes fundamentales que debían ser fortalecidos.

III. Fundamentos para la declaratoria de Ciénaga Distrito Turístico, Agropecuario y Portuario.

Aspectos Generales

El municipio de Ciénaga tiene una extensión de 1.243 kilómetros cuadrados y una población proyectada por el DANE para el 2017 de 107.000 habitantes³. Ciénaga es la segunda ciudad más importante del departamento del Magdalena, con desarrollo en el área agrícola para el Departamento y con una posición privilegiada a orillas del mar caribe, lo que le da el carácter de importante puerto colombiano.

En unas mesas de trabajo celebradas en el marco del “**Foro Percepciones y Proyección: Ciénaga como Ciudad Distrito**”, realizado el 19 de agosto del año 2017 en Ciénaga, las fuerzas vivas del municipio, la sociedad civil, hicieron recomendaciones para la puesta en marcha de este proyecto que potenciará todos los aspectos del municipio de Ciénaga.

En primer lugar se planteó la necesidad de pensar una ciudad que se profile al encuentro intercultural, al consumo tangible e intangible de las tradiciones, al disfrute efectivo del ambiente, al aprovechamiento de las vocaciones productivas y a la búsqueda de un escenario dialógico, ciudadano, democrático y participativo exige adelantar un compromiso con el pacto por la paz, la memoria y la reconciliación.

De igual forma se dejó sobre la mesa la necesidad de reconocer el papel del conflicto armado sobre el municipio de Ciénaga, pues este fue un punto de giro que trasmuto el pasado, el presente y el futuro. En este sentido se resaltó la importancia de gestar un ambiente de paces, con estrategias concretas en la resolución de conflictos, bajo la elaboración de unas pautas colectivas de sana convivencia, con el reconocimiento y aporte de las mujeres, los sectores sociales y las comunidades étnicas a la historia y la construcción impoluta de nación, región, distrito y comunidad imaginada.

Por otro lado durante la plenaria se dejó por sentado la necesidad de adelantar investigaciones, mesas de trabajo y acompañamiento territorial antes, durante y después de la consolidación del proyecto Ciénaga distrito turístico, portuario y agropecuario; pues del diagnóstico efectivo, la consulta previa, el desarrollo participativo, la aplicación territorial con enfoque diferencial se podrá garantizar un impacto propositivo para la salvaguarda del territorio y las vocaciones productivas en él.

Esta instancia puso sobre la mesa la necesidad de abordar reflexiones claras y garantes sobre los aportes de las vocaciones productivas y económicas del municipio subrayando como se garantiza una voluntad política para su estabilización y sostenimiento.

Aquí la necesidad de reconocer la relación rural, campesina, cafetera, serrana con la representación histórica, bananera, urbana y portuaria exige una mirada crítica y reflexiva frente a sus deudas, promesas y adhesiones territoriales.

Se hace urgente determinar en términos administrativos y de ordenamiento territorial las vocaciones productivas, los lugares y escenarios del turismo, el impacto del sector portuario, las identificaciones de zonas rojas, la identificación de zonas de paz, la identificación de territorios étnicamente diferenciales, sagrados o de economías colectivas⁴.

Por otro lado, durante la discusión se expuso la necesidad de repensar los planes de desarrollo, las proyecciones y nociones de futuro para el municipio. El eje de discusión se subrayó con la propuesta de sustituir o complementar el objeto de ciénaga portuaria por ciénaga agroecológica, sosteniendo que los actores beneficiarios directos del sector portuario no incluyen a todos los sectores, ni los referentes fundacionales, culturales e históricos para ser parte de su vocación productiva y menos identitaria. Dicha discusión permitió la reflexión sobre modelos de pensamiento y economías efervescentes impuestas que responden a actores que en el marco de las relaciones de poder privilegian los intereses propios y no los colectivos.

1.1. Ciénaga Distrito Turístico, Agrícola y Portuario

El municipio de Ciénaga (Magdalena), es reconocido y exaltado por la belleza de su centro histórico conformado por joyas arquitectónicas y culturales entre las que se encuentran el templete diseñado por Eduardo Carpentier, hijo del escritor cubano Alejo Carpentier, la iglesia de estilo español San Juan Bautista que es Patrimonio Arquitectónico Religioso.

Junto a estos sitios se encuentran otros de valor cultural:

- Plaza del Cementerio
- El palacio Municipal
- La logia Masónica Benjamín Herrera
- La plaza de los Mártires
- Malecón Turístico Miramar
- La casa Morelli
- El teatro Antiguo Barcelona
- El Hotel Tobine
- La Mansión del Diablo
- El colegio San Francisco Javier
- La Hacienda Papare.

³ https://www.dane.gov.co/files/censo2005/PERFIL_PDF_CG2005/47189T7T000.PDF

⁴ Foro Percepciones y Proyección: Ciénaga como Ciudad Distrito.

Estos sitios históricos y culturales le valieron al municipio en el 2012 el reconocimiento por parte del Viceministerio de Turismo y el Fondo de Promoción Turística, integrar la Red Turística de Pueblos Patrimonios de Colombia.⁵

Además de lo anterior cuenta con sitios turísticos naturales como son la playa de verde ciénaga y costa verde, sitios turísticos hidrológicos en los que se destacan córdoba y Toribio que se integran con los termales de córdoba, maravilla natural pero que palidecen frente a la riqueza natural de la ciénaga grande, con su santuario de flora y fauna. Se suman a este recorrido los pueblos palafitos, la troja de catraca y la isla de salamanca.

Es decir que Ciénaga no solo cuenta con sitios turísticos naturales de una impresionante belleza, sino que posee sitios históricos y una conservación arquitectónica majestuosa que refleja la historia de la ciudad y de la nación.

Además de su riqueza natural, cultural, y arquitectónica que la hacen un destino turístico importante, Ciénaga cuenta con manifestaciones Culturales como son el Festival de la Leyenda Caimán Cienaguero, el Concurso Nacional de Danzas y el Festival de Música con Guitarra Guillermo de Jesús Buitrago.

Es el Caimán Cienaguero que este año conmemoró sus 55 años tal vez su festival más famoso. Se trata de una tradición que supera los 100 años de historia, pero que desde 1963 se realiza de manera organizada, recordando en sus canticos y versos el lamento del pueblo ante el ataque de un Caimán a la niña Tomasita el día de su cumpleaños.⁶ Desde entonces, en enero de cada año se realizan las festividades que en la actualidad reciben a más de 70.000 espectadores.

Por otro lado, la privilegiada ubicación de Ciénaga la perfila como un territorio propicio para distintos tipos de agricultura. En este sentido no resulta necesario explayarse en respecto de la historia detrás del monocultivo extensivo de banano a principios de siglo en el cual se produjo el auge arquitectónico y económico del municipio a principios del siglo pasado, pero que produjo el horrendo episodio de la denominada masacre de las bananeras, ampliamente estudiada por los historiadores y consolidada en la obra del nobel Gabriel García Márquez. En segundo lugar, el café como expresión cultural y agrícola pues según la Federación Nacional de Cafeteros el cultivo de café es la región más productiva más importante de la sierra Nevada de Santa Marta.

La importancia de Ciénaga se refleja también en el ámbito portuario. Para el año 2016 las

zonas portuarias movilizaron de 201.8 millones de toneladas aumentando 2.2% el volumen transitado frente al año 2015. En dicho crecimiento Ciénaga jugó un papel importante pues se generó por un aumento en las exportaciones en la zona de Ciénaga. De hecho Ciénaga, fue la zona portuaria con mayor participación de toneladas movilizadas con 26.3% teniendo un aumento del 19%,⁷ lo que deja ver su enorme potencial. A su vez, es por el Puerto de Ciénaga que el petróleo, encuentra la salida del país teniendo como destino Norteamérica y desde 2014 Europa y Asia.⁸

IV. CONCLUSIÓN.

Estas consideraciones permiten mostrar cómo Ciénaga cumple con los requisitos fácticos y jurídicos para convertirse en Distrito y ser regido y administrado conforme la Ley 1617 de 2013 como se enfatizará a continuación:

Cumplimiento de Requisitos	
<i>Que cuente por lo menos con seiscientos mil (600.000) habitantes, según certificación del Departamento Administrativo Nacional de Estadística (DANE) o que se encuentren ubicados en zonas costeras, tengan potencial para el desarrollo de puertos o para el turismo y la cultura, sea municipio capital de departamento o fronterizo.</i>	Como se pudo apreciar anteriormente, Ciénaga está ubicada a orilla de la costa del mar caribe y cuenta con un puerto que sirve para la exportación de productos, principalmente minero-energéticos. Además su historia colonial, reforzada con el auge económico y bananero del siglo pasado que mezclaron el pasado colonial con nuevas arquitecturas, hace de Ciénaga un lugar con historia cultural que además fomenta el turismo. Su riqueza cultura se evidencia en que es uno de los municipios que hace parte de la Red de Pueblos Patrimonio de Colombia y en festividades como el famoso festival Caimán Cienaguero que cada año congrega a miles de magdalenenses, caribeños y gente de otras partes del país e incluso el mundo y que este año celebró su edición número 55.
<i>Concepto previo y favorable de los concejos municipales.</i>	El Consejo Municipal de Ciénaga en uso de sus facultades constitucionales y legales, por medio del Acuerdo 009 de 2017, expidió concepto previo y favorable para transformar el municipio de Ciénaga en Distrito Turístico, Agropecuario y Portuario.

⁵ *El Tiempo*. 2012. Ciénaga (Magdalena) ingresa a Red de Pueblos Patrimonio de Colombia. <http://www.eltiempo.com/archivo/documento/CMS-12288070>

⁶ <https://www.elespectador.com/noticias/nacional/magdalena/empezo-el-festival-nacional-del-caiman-cienaguero-articulo-734131>

⁷ Balance del sector portuario colombiano 2016. URL: <http://www.andi.com.co/Uploads/Bolet%C3%ADn%2002%20-%20265.%20Balance%20del%20Sector%20Portuario%20de%20Colombia%202016.pdf>

⁸ *Ibíd.*

Cumplimiento de Requisitos	
<i>Concepto previo y favorable sobre la conveniencia de crear el nuevo distrito, presentado conjuntamente entre las Comisiones Especiales de Seguimiento al Proceso de Descentralización y Ordenamiento Territorial del Senado de la República y la Cámara de Representantes, y la Comisión de Ordenamiento Territorial como organismo técnico asesor, concepto que será sometido a consideración de las plenarias del Senado de la República y de la Cámara de Representantes, respectivamente.</i>	Queda pendiente el concepto de las Comisiones Especiales de Seguimiento al Proceso de Descentralización y Ordenamiento Territorial del Senado de la República y la Cámara de Representantes, y la Comisión de Ordenamiento Territorial, pero teniendo en cuenta que se cumplen los dos requisitos anteriores, se espera que el concepto sea favorable.

El honorable Representante a la Cámara por el Magdalena,



FABIÁN CASTILLO SUAREZ

Bogotá, D. C., mayo de 2018

Doctor

JORGE HUMBERTO MANTILLA SERRANO

Secretario General

Honorable Cámara de Representantes.

Asunto: Radicación Proyecto de ley número 250 de 2018 Cámara, por medio del cual se declara al municipio de Ciénaga Distrito Turístico, Agropecuario y Portuario.

Respetado señor Secretario:

De conformidad con lo estipulado en los artículos 139 y 140 de la Ley 5ª de 1992, presento a consideración del Congreso de la República el Proyecto de ley, por medio del cual se declara al municipio de Ciénaga Distrito Turístico, Agropecuario y Portuario, iniciativa legislativa que cumple las disposiciones correspondientes al orden en la redacción del proyecto consagradas en el artículo 145 de la citada ley.

Por tanto, agradezco surtir el trámite legislativo previsto en el artículo 144 de la Ley 5ª de 1992.

El honorable Representante a la Cámara por el Magdalena,



FABIÁN CASTILLO SUAREZ

CÁMARA DE REPRESENTANTES

SECRETARIA GENERAL

El día 9 de mayo del año 2018 ha sido presentado en este Despacho el Proyecto de ley número 250 con su correspondiente exposición de motivos por el honorable Representante *Fabián Castillo Suárez*.

El Secretario General,

Jorge Humberto Mantilla Serrano.

* * *

PROYECTO DE LEY NÚMERO 251 DE 2018

por la cual se adiciona al Régimen de Pensión Especial de Vejez por Exposición a Alto Riesgo, a los Cuerpos de Agentes de Tránsito y Transporte o Grupos de Control Vial y se dictan otras disposiciones.

El Congreso de la República de Colombia,

DECRETA:

Artículo 1º. Campo de aplicación. El régimen de pensión para los Cuerpos de Agentes de Tránsito y Transporte o Grupo de Control Vial de los Organismos de Tránsito de los Entes Territoriales, se les aplicará, el régimen del sistema general de pensión de vejez por exposición a alto riesgo, ya que su actividad laboral implica la disminución de la expectativa de vida saludable.

Artículo 2º. Derechos de pensión. Los servidores públicos que se dediquen al ejercicio de esta actividad laboral, durante por lo menos setecientas (700) semanas, sean estas continuas o discontinuas, tendrán derecho a la pensión de vejez, siempre y cuando reúnan los siguientes requisitos:

1. Haber cumplido cincuenta y cinco (55) años de edad.
2. Haber cotizado el número mínimo de setecientas (700) semanas.
3. La edad para el reconocimiento especial de vejez se disminuirá en un (1) año por cada (60) semanas de cotización especial, adicionales a las mínimas requeridas, sin que dicha edad pueda ser inferior a cincuenta (50) años.

Artículo 3º. Monto de la cotización. El monto de la cotización especial para el personal de que trata la presente ley, será el previsto en el Decreto número 4982 de 2007, más diez (10) puntos adicionales, los cuales serán descontados del 4% del valor total mensual recaudado por los comparendos de tránsito y transporte elaborados por los cuerpos de Agentes de tránsito y transporte de cada jurisdicción.

Parágrafo 1º. Los servidores públicos que pertenezcan a los Grupos de Control Vial y deseen el reconocimiento de retroactividad por su tiempo laborado antes de la presente ley, el organismo de tránsito, ente público o privado o municipio, deberán aportar del total de los dineros recaudados

por infracciones de tránsito y transporte elaborados en su jurisdicción, durante los primeros cinco (5) años de expedición de la presente ley, el 5% con destino a cubrir el retroactivo adicional del monto de la cotización especial por alto riesgo, por ser parte activa de la prevención y la seguridad vial.

Artículo 4º. *Traslados.* Los servidores públicos de los Grupos de Control Vial de que trata el campo de aplicación de la presente ley, que a la fecha de entrada en vigencia de la misma se encuentren afiliados al Régimen de Ahorro Individual con Solidaridad, deberán trasladarse al Régimen Prima Media con Prestación Definida en un plazo máximo de tres (3) meses, contados a partir de la fecha de su publicación, para que les sea aplicado el régimen previsto en la presente ley. En ese caso no será necesario que hubieren cumplido el término de permanencia de que trata el literal e) del artículo 13 de la Ley 100 de 1993.

Aquellos servidores públicos que decidan permanecer en el Régimen de Ahorro Individual con Solidaridad se les aplicará en su integralidad lo previsto para dicho Régimen en la Ley 100 de 1993, modificada por la Ley 797 de 2003.

Artículo 5º. Los Cuerpos de Agentes de Tránsito y transporte o Grupos de Control vial de los Entes territoriales por ser parte activa de la seguridad vial, generadores de la imposición de infracciones a las normas de tránsito y transporte y pertenecer a una actividad laboral de alto riesgo, los organismos de tránsito, entes públicos o municipios destinarán el 4% del total de los dineros generados por los comparendos elaborados por ellos, para el pago del monto de los puntos adicionales de cotización especial de la pensión por alto riesgo, recaudo que se consignará a Colpensiones.

Artículo 6º. Durante los primeros cinco (5) años de expedición de la presente ley, del total de los dineros recaudados por infracciones de tránsito y transporte generados por los Grupos de Control Vial o Cuerpo de Agentes de Tránsito de los Entes Territoriales, el 5% del total recaudado se destinará para el pago del tiempo retroactivo del monto de los puntos adicionales de cotización especial de la pensión por alto riesgo de esta profesión laboral, recaudos que se consignarán en Colpensiones.

Artículo 7º. *Vigencia y derogatorias.* La presente ley regirá a partir de su publicación y deroga todas las normas que le sean contrarias.



EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

PENSIÓN DE VEJEZ PARA LOS AGENTES DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE DE LOS ENTES TERRITORIALES POR ACTIVIDAD DE ALTO RIESGO

La siguiente Exposición de Motivos del presente proyecto de ley, pretende presentar las ideas, las tesis y los argumentos, tanto del orden técnico-científicos, médicos, económicos como los jurídicos que justifican la inclusión de la actividad laboral del *Agente de Tránsito y Transporte de los Entes Territoriales de Colombia*, como actividad de alto riesgo y por lo tanto reconocerle una pensión de vejez con mejores garantías de las actuales, que le permita a dichos trabajadores y trabajadoras no solo el mejoramiento de su salud y calidad de vida, sino la detención de la disminución de su expectativa de vida con el retiro anticipado de su labor, puesto que dicha actividad ha sido calificada jurídicamente como de alto riesgo a la cual se le suma la imposibilidad del empleador para controlar las condiciones propias de su ambiente de trabajo, puesto que estas condiciones en su mayoría no dependen de la intervención del empleador, porque se desarrollan en las calles de las ciudades y localidades y que hacen que dicha labor de por sí disminuya la expectativa de vida.

El proyecto se fundamenta en incluir esta actividad laboral dentro de una pensión de vejez con mejores garantías de las actuales, derecho que indudablemente poseen, debido a que las actividades que los agentes de tránsito desempeñan han sido calificadas jurídicamente como actividades laborales de alto riesgo y por los fundamentos que a continuación se exponen:

1. Antecedentes internacionales

Los distintos países y los Estados nacionales han creado como una de las mejores formas de protección social para sus ciudadanos los sistemas de Seguridad Social Integral, muchos de estos países tradicionalmente también han previsto procedimientos especiales (pensiones de jubilación anticipada, contribuciones justas) para trabajadores que realicen labores que causen deterioro de la salud, o constituyan riesgo para su integridad física o psíquica y produzcan enfermedades con más frecuencia que otros trabajos, o disminuyan la expectativa de vida de quienes las realizan. Son los oficios reconocidos como de naturaleza penosa, sucia, peligrosa, tóxica e insalubre¹.

La existencia del anterior derecho se ha justificado frente al problema que supone la existencia de este tipo de trabajo y condiciones peligrosas, penosas, tóxicas e insalubres, su impacto en la salud de las y los trabajadores, en su esperanza de vida y el tratamiento que se les

¹ Organización Internacional del Trabajo "OIT". Jubilación anticipada por trabajos de naturaleza penosa, peligrosa o insalubre. Estudio comparado. Página 7, 2014

da en relación con la pensión de retiro y por ello han utilizado diferentes técnicas y derechos para reconocer y regular regímenes diferenciados o especiales en la pensión y edad de jubilación. Su justificación tiene fundamento en el impacto que estos trabajos tienen en la Esperanza de Vida del trabajador independiente incluso de los sistemas de prevención, y a la vez se acogen el principio de contribución justa, para quienes realizan algún tipo de estos trabajos de alto riesgo, del que se deriva una contribución de toda la sociedad al sostenimiento de los sistemas de previsión.

Por ello, los diferentes Estados en el mundo en sus Sistemas de Seguridad Social han reconocido procedimientos especiales (pensiones de jubilación anticipada) para trabajadores que realicen labores que causan deterioro de la salud, o constituyen riesgo para su integridad física o psíquica, produzcan enfermedades con más frecuencia que otros trabajos, o disminuyan la expectativa de vida de quienes las realizan. Son los oficios reconocidos como de naturaleza penosa, sucia, peligrosa, tóxica, insalubre. En Colombia dichos oficios se denominan **“actividades de alto riesgo”**.

A su vez la misma *Organización Internacional del Trabajo “OIT”*, en el Convenio 128 de 1967 recomendó la pensión de jubilación anticipada para estas personas determinando lo siguiente: *“Deberá ser reducida la edad de jubilación para las personas que hayan estado trabajando en labores consideradas por la legislación nacional como penosas o insalubres a los efectos de la prestación de vejez”*.

2. **Antecedentes Nacionales**

Colombia también reconoce este tipo de pensiones a través del Decreto 2655 de 2014, prestación reconocida como Pensión Especial de Vejez por actividades de alto riesgo, que permite la disminución del tiempo de exposición a condiciones de trabajo de alto riesgo mediante su retiro anticipado y el pago de una mayor contribución para hacer sostenible este derecho.

Dicho derecho a la pensión especial de vejez por laborar en actividades de alto riesgo es de carácter constitucional, como quiera que procede directa e inmediatamente de los derechos a la seguridad social y al trabajo consagrados en los artículos 25, 46, 48 y 53 de la Carta Política. Derechos que “nacen y se consolidan ligados a una relación laboral”, además de su inseparable conexión con la dignidad humana y la vida misma del artículo 11 de la Constitución².

Por ello, en Colombia se ha desarrollado históricamente una respuesta legislativa, con el fin prestar dicho derecho desde 1990, así:

NORMA	MATERIA DE REGULACIÓN
Decreto 758 de 1990	Aprobación del Acuerdo número 049 del 1° febrero de 1990 emanado del consejo nacional de seguros sociales obligatorios; por el cual se expide el Reglamento General del Seguro Social Obligatorio de Invalidez, Vejez y Muerte.
Decreto 1281 de 1994	Actividades de alto riesgo / Requisitos para acceder a la pensión de Vejez
Decreto 1835 de 1994	Actividades de alto riesgo de los servidores públicos
Decreto 2090 de 2003	Se definen las actividades de alto riesgo para la salud del trabajador y se modifican, señalan las condiciones, requisitos y beneficios del régimen de pensiones de los trabajadores que laboran en dichas actividades
Acto Legislativo 01 de 2005	Mantiene el derecho a la pensión de vejez por actividades de alto riesgo.
Ley 1223 de 2008	Pensión especial de alto riesgo para servidores públicos del Cuerpo Técnico de inteligencia de la Fiscalía General de la Nación
Decreto 2655 de 2014	Prórroga del Decreto 2090 de 2003 hasta 2024

Adicionalmente, la Corte Constitucional analizó el Decreto 2090 de 2003 y determinó cuáles oficios u ocupaciones impactan la expectativa de vida saludable del trabajador y por ello deben considerarse de alto riesgo, especificó lo siguiente: *“El fundamento de la pensión ‘es proteger al trabajador al disminuir el tiempo de exposición a condiciones adversas de trabajo lesivas para su salud, mediante su retiro anticipado, toda vez que estas disminuyen su expectativa y calidad de vida, lo cual hace que tenga una menor capacidad de trabajo, situación que no se presenta en aquellas personas que desempeñan otras profesiones u oficios que también son de alto riesgo pero no están expuestas a esas condiciones’”*³.

A la vez, el reconocimiento y pago de la pensión especial de vejez también encuentra sustento constitucional en la protección especial que debe brindar el Estado al trabajo en todas sus modalidades (artículo 25 de la Constitución), imponiéndose que el fruto del trabajo continuado durante largos años sea la base para disfrutar de reposo, en condiciones dignas, cuando la disminución de la capacidad laboral sea incontrastable. Así mismo, la pensión especial de vejez encuentra amparo en los artículos 48 y 53 superiores, los cuales establecen que el pago de la pensión debe realizarse de manera oportuna,

² Corte Constitucional T-042-10.

³ Corte Constitucional en la Sentencia C-1125 de noviembre 9 de 2004, M. P. Jaime Córdoba Triviño.

dentro de los principios de eficiencia, universalidad y solidaridad, propios de la seguridad social en Colombia.

Así, la misma Corte Constitucional ha puntualizado que el legislador siempre que existan razones suficientes y **obedeciendo a un criterio técnico y objetivo**, le asiste la obligación y por lo tanto puede modificar el sistema de pensiones por actividades de alto riesgo, excluyendo algunas actividades, y también insertando o incluyendo otras nuevas que por la labor desempeñada conducen a una degradación en la calidad de vida y la salud del trabajador, parámetro que puede variar dependiendo de las condiciones de la producción, de las circunstancias sociales, los avances de la tecnología que excluyen o incluyen nuevos riesgos y cargas, la desaparición objetiva del riesgo y por el mismo desarrollo en la prestación del servicio.

3. Fundamentos Técnicos-Laborales y Científicos médicos de la petición:

Durante más de 19 años se han realizado estudios de condiciones generales del trabajo de los agentes de tránsito y transporte, de condiciones técnico-laborales, de exposición a riesgos específicos, como ruido, contaminantes químicos, así como investigaciones epidemiológicas actualizadas en el 2015, sobre la situación de salud y seguridad en el trabajo de los Agentes de Tránsito y Transporte de los Entes Territoriales del país, que demuestran que dicha actividad/oficio es de alto riesgo y por lo tanto disminuye potencialmente la expectativa de vida saludable, lo anterior se complementa y ratifica en la clasificación ya existente de este oficio como de **“Clase IV, Riesgo Alto”**⁴ para el Sistema de Riesgos Profesionales hoy Laborales en el país, por su alta accidentalidad, morbilidad y mortalidad laboral.

Con base a lo anterior, y con la recopilado durante más de 19 años de estudios y luchas, se cuenta con razones suficientes desde el punto de vista técnico, científico y económico para proponer a Gobierno Nacional y el Legislador que sea reconocida dicha actividad como de alto riesgo, por las siguientes consideraciones:

3.1. Condiciones técnico-laborales de las y los Agentes de Tránsito y Transporte de los Entes Territoriales: Articulación de funciones, actividades y tareas de alto riesgo.

El oficio de Agente de Tránsito y Transporte de los entes Territoriales, implica una serie compleja y articulada de funciones, actividades y tareas peligrosas y de alto riesgo. De acuerdo a la Ley 1310 de 2009 y la Sentencia C-577 de 2006 del Consejo de Estado y otras resoluciones del Ministerio del Transporte, se define al Agente de tránsito como, *“Todo empleado público investido de autoridad para regular la circulación vehicular y peatonal, vigilar, controlar e intervenir en el cumplimiento*

de las normas de tránsito y transporte en cada uno de los entes territoriales”.

Las funciones de los agentes de tránsito y transporte de las Entidades Territoriales están diseñadas para velar por el cumplimiento del régimen normativo del tránsito y transporte y garantizar la libre locomoción de todos los ciudadanos y ejercer de manera permanente, las funciones de:

- a) ***Policía Judicial.*** *Respecto a los hechos punibles de competencia de las autoridades de tránsito de acuerdo al Código de Procedimiento Penal y Código Nacional de Tránsito;*
- b) ***Educativa.*** *A través de orientar, capacitar y crear cultura en la comunidad respecto a las normas de tránsito y transporte;*
- c) ***Preventiva.*** *De la comisión de infracciones o contravenciones, regulando la circulación vehicular y peatonal, vigilando, controlando e interviniendo en el cumplimiento de los procedimientos técnicos, misionales y jurídicos de las normas de tránsito;*
- d) ***Solidaridad.*** *Entre los cuerpos de agentes de tránsito y transporte, la comunidad y demás autoridades;*
- e) ***Vigilancia cívica.*** *De protección de los recursos naturales relacionados con la calidad del medio ambiente y la ecología, en los ámbitos urbanos y rural, contenidos en las actuales normas ambientales y de tránsito y transporte.*

Como se puede observar, el oficio de Agente de Tránsito y Transporte, tiene unas determinadas y específicas características que lo configuran como una actividad compleja, penosa, altamente desgastante y de alta exigencia física y mental no solo por su especialización y sino por las condiciones concretas de su objeto de trabajo y mucha de ellas el empleador no puede controlar. Dichas características se pueden resumir así:

- a) Su proceso laboral es de servicio público a la comunidad en donde se articulan y ejecutan en forma permanente cinco (5) grandes funciones sin distinción de edad, sexo y/o jornada laboral, con una doble subordinación, una emana de la propia relación de trabajo subordinado de orden público llamado vínculo o régimen legal y reglamentario (propio de los servidores públicos) que lo diferencia del régimen contractual propio de los trabajadores con contrato de trabajo y la segunda subordinación es la emanada del orden jerárquico interno de obediencia y vinculado de cuerpo a los regímenes de vigilancia militar y/o policiva de mando que la diferencia por ejemplo de

⁴ Artículo 28 del Decreto-ley 1295 de 1994.

- otros oficios trabajo en calle o a la intemperie;
- b) Otra característica surgida de las anteriores funciones es la de ser una labor de calle y a la intemperie que es permanente y articulada, muchas veces al mismo tiempo;
 - c) El tercer grupo de características complejas del oficio Agente de Tránsito y Transporte es que su jornada laboral se desarrolla en turnos rotatorios y nocturnos, con extensión de la jornada fuera de su horario habitual y con disponibilidad permanente de acuerdo a las necesidades del servicio, el cual no se pueden negar por disposiciones disciplinarias;
 - d) La complejidad también se configura en este oficio, por la profusión y variedad de los *objetos de trabajo* (peatones, conductores de vehículos, motocicletas y bicicletas), con las consecuencias tanto físicas como mentales y de estrés por el manejo de público, así como la vigilancia e interpretación de normas;
 - e) El otro grupo de características que producen alta complejidad de la labor del Agente de Tránsito y Transporte es la *multiplicidad y peligrosidad de instrumentos de trabajo* (pito, moto, uniforme, normas de tránsito y transporte en cada uno de los entes territoriales, las cuales debe conocer, interpretar y hacer cumplir);
 - f) Se trata de un servicio de primera necesidad que se ofrece 365 días al año, 24 horas al día y 7 días a la semana, con el objetivo de *regular la circulación vehicular y peatonal, vigilar, controlar e intervenir en el cumplimiento de las normas de tránsito y transporte en cada uno de los entes territoriales*". Cada ente territorial también tiene sus propias complejidades, exigencias y disponibilidad de tiempo;
 - g) Sumado a todo lo anterior, este oficio desarrolla funciones delegadas por la ley penal de "policía judicial", dichas funciones las realizan todos los días y en forma permanente y estas son demostrables a partir de la situación del parque automotor y movilidad en el país: en primer lugar, la cantidad de vehículos automotores ha ido aumentando por el orden del 6 al 7% anual sostenido en los cinco últimos años, en segundo lugar a 2016 en Colombia existen cerca de 11 millones de vehículos automotores, es decir, un vehículo por cada 4 habitantes, de ellos más de 19% son motos sobre el total de automóviles, es decir, 5.800.000 motocicletas y 4.700.000 automóviles. Las motos son el

primer causante de accidentes y agresiones a la autoridad Agente de Tránsito y Transporte.

Ahora bien, estos cerca de 11 millones de vehículos automotores han ocasionado 39.500 accidentes de tránsito, y dejaron cerca de 6.000 muertes, es decir, cada 85 minutos muere un colombiano por esta causa, siendo la segunda causa de homicidio en el país;

h) Por último se ha dejado el análisis a una función especial que realizan los Agentes de Tránsito y Transporte, y son las funciones de "policía judicial" labor reconocida como de alto riesgo, por la Ley 1223 de 2008 para el CTI, cuya consideramos que existe una violación del derecho a la igualdad consagrado en el artículo 13 de la Constitución Nacional, por cuanto se presenta una desigualdad legal originada en la no inclusión del oficio Agente de Tránsito y Transporte como actividad de alto riesgo y sí se considera objetivamente y científicamente la clasificación como de alto riesgo en las funciones ejecutadas por los miembros del Cuerpo Técnico de Investigación (CTI).

Se recuerda que el "legislador está vinculado íntimamente al principio de igualdad, de manera que debe dar el mismo trato a supuestos de hecho equivalentes, siempre que no exista una razón suficiente que permita dispensarle un tratamiento desigual (*mandato de tratamiento igual*) y, además, está obligado a otorgar un trato desigual o a establecer diferenciaciones o a dar un trato distinto a supuestos de hecho diferentes (*mandato de tratamiento desigual*). Así mismo, le está permitido que trate de manera idéntica supuestos de hecho diferentes cuando ello resulte razonable y siempre que no exista una razón suficiente que imponga dicha diferenciación. De esa manera se incurre en una discriminación normativa cuando dos condiciones fácticas semejantes son tratadas por el legislador de manera desigual sin que exista una justificación objetiva y razonable. Por contera, si el legislador ha reconocido un determinado beneficio a un grupo de personas determinado y ha excluido del mismo a otros que, por compartir los mismos supuestos fácticos, deberían ser sujetos de igual tratamiento, se incurre entonces en violación del principio de igualdad y debería la Corte proferir una sentencia integradora para garantizar la igualdad"⁵.

Por lo tanto si se considera que estas actividades de Policía Judicial implican de por sí una disminución de la expectativa de vida saludable de los servidores del CTI, por lo que se justifica una pensión de alto riesgo, por cuanto se encuentran expuestos con hechos y productos de origen de la delincuencia que implica el manejo cotidiano de agentes químicos, biológicos, cadáveres, entre otros, se debería dar un tratamiento igual (mandato de tratamiento igual) a los Agentes de Tránsito

⁵ Corte Constitucional C-1125-04.

y Transporte por desarrollar dichas funciones delegadas, que sumadas exponencialmente a las otras siete (7) razones de la complejidad del oficio Agente de Tránsito y Transporte justificarían por sí misma considerar dicha actividad como de alto riesgo.

3.2. Fundamentos científicos epidemiológicos:

El deterioro de la salud de los Agentes de Tránsito y Transporte, ha sido estudiada durante varios años, en diferentes ciudades del país, casos como:

- Medellín por la Universidad de Antioquia, Facultad Nacional de Salud Pública “Héctor Abad Gómez” sobre “Monóxido de Carbono Ambiental y Carboxihemoglobina en Agentes de Tránsito y Transporte” y su último estudio epidemiológico de dichos trabajadores y trabajadoras.
- Bucaramanga por la Universidad Cooperativa de Colombia, Escuela de Posgrados, Especialización en Salud Ocupacional, sobre “Prevalencia de patología auditiva laboral por exposición al factor de riesgo ruido en los alférez de la Dirección de Tránsito de la ciudad de Bucaramanga y formulación de medidas de intervención”. Teniéndose como factor común el desarrollo de labores en condiciones críticas de salud ocupacional, que en todo caso están muy por encima de los límites ocupacionales permisibles.

Los factores de riesgo que se han tipificado en estos estudios y dentro del desarrollo de la actividad laboral de Agente de Tránsito y Transporte, son:

- a) Factor de Riesgo por contaminación con Monóxido de Carbono y material particulado. El Monóxido de Carbono Genera contaminación directa en el organismo por la formación de moléculas de Carboxihemoglobina, la cual impide el transporte de Oxígeno en la sangre, produciendo una anoxia de tipo anémico. En relación con el material particulado, la exposición continua a este produce alteraciones en las vías respiratorias y predispone el organismo a enfermedades como insuficiencia respiratoria y alergias tipo asma. El estudio realizado a una población importante de Agentes de Tránsito en Colombia fue el relacionado en el estudio “La influencia del Monóxido de Carbono Ambiental y Carboxihemoglobina en estos empleados públicos en el Municipio de Medellín”, en donde se concluye que el aumento observado durante los últimos años en los niveles ambientales de Monóxido de Carbono, está relacionada directamente con el aumento del parque auto-

motor y con el deterioro de este; además en dicho estudio se detectó que los Agentes de Tránsito se exponen hasta a dos (2) veces el valor límite permisible ocupacionalmente, encontrándose posterior a cada jornada de 8 horas de trabajo una asociación directa entre el nivel ambiental de CO y la carboxihemoglobina, molécula característica que se encuentra en la sangre después de la intoxicación por CO;

- b) Factor de Riesgo Ruido. Produce pérdida de la capacidad auditiva, generando trauma acústico el cual se ve incrementado por la exposición al factor de Riesgo a través del tiempo. El estudio realizado en los Agentes de Tránsito de Bucaramanga sobre la “Prevalencia de Patología Auditiva Laboral por Exposición al Factor de Riesgo Ruido” concluyó que la población en riesgo se encuentra expuesta a niveles de ruidos que superan altamente los límites permisibles durante sus jornadas laborales y que por lo menos el 42% de la población a la fecha del estudio presentaban trauma acústico en sus diferentes grados y un 29% presentaban *Daño Auditivo Asociado con Exposición Laboral*. Además, la prevalencia del trauma acústico se ve incrementada en la población con un mayor tiempo de exposición ocupacional al factor riesgo ruido;
- c) Factor de Riesgo por Temperaturas Ambientales. La exposición a continuos cambios de temperaturas, el cual es el caso típico de quienes desarrollan sus labores a la intemperie y a lluvias de carácter ácido que se presentan en las zonas de congestión vehicular, produciendo debilitamiento del sistema inmunológico haciendo al organismo vulnerable a enfermedades de tipo viral. Se debe tener en cuenta también *el llamado Estrés Térmico*, el cual consiste en la medición de las condiciones de confort del trabajador debido a las temperaturas de trabajo y su relación directa con el calor metabólico. Estas condiciones no las puede controlar el empleador, puesto que no es el originario del riesgo, si no son las personas y los vehículos que tienen la libertad de transitar por las calles, y la contaminación ambiental de las ciudades y localidades, que no puede evitar, pero el trabajador/a debe estar expuesto por su oficio y funciones;
- d) Factor de Riesgo por exposición a radiación solar. El recibir continuamente las radiaciones solares directamente sobre la piel y sin ningún tipo de protección es factor de

predisposición en el desarrollo de enfermedades de la piel como alergias que terminan siendo crónicas debido a la exposición continua e incluso en algunos casos extremos se presentan casos de cáncer en la piel (artículo 1° numeral 4 del Decreto 1281/94). Al evaluar el factor de riesgo por exposición a radiación solar, sobre el cual se conocen de antemano resultados desalentadores, ya que por lo menos un 25% de la población en estudio presenta problemas crónicos en la piel, por la exposición diaria y durante jornadas de más de 8 horas a las condiciones ambientales reinantes;

e) *Factor de Riesgo Ergonómico y Mecánico.* Las labores propias de los Agentes de Tránsito y Transporte se desarrollan en condiciones físicas inadecuadas ya que gran parte de la jornada se realiza de pie, además existe un riesgo potencial de ser atropellado. Esto genera una constante ansiedad y un estrés permanente que deteriora la salud física y mental del agente, a tal punto que lo influye negativamente en las relaciones intrafamiliares, actualmente por lo menos un 15% de ellos han tenido que ser Reubicados en otros puestos de trabajo, ya que su estado de salud física y mental no les permite su exposición a ninguno de los factores de riesgos inherentes a las funciones de tipo operativo propias de esta actividad laboral;

f) *Factor de Riesgo psíquico y físico.* El Agente de Tránsito y Transporte, desarrolla sus labores en constante presión, debido a que la autoridad que representa no es aceptada de muy buena gana por los conductores, los cuales, por ser afectados por una acción contravencional, descargan el estrés y su intolerancia sobre los Agentes; quienes son agredidos verbal y físicamente y algunos casos con armas blancas y de fuego causándoles la muerte. Las estadísticas sobre esta situación nos dicen que en los últimos diez (10) años han muerto violentamente y por enfermedad profesional en el cumplimiento de su deber 30 Agentes de Tránsito en Colombia, en un promedio de tres (3) funcionarios por año, promedio superior a muchas de las actividades laborales que poseen el derecho a una pensión especial por alto riesgo. Adicional a ello continuamente son amenazados por grupos armados ilegales, por cumplir con esta función social establecida por ley, a esto se añade lo explicado en el numeral 3.1, literal h), en el cual estos trabajadores también realizan

funciones de “policía judicial” actividad ya reconocida como de alto riesgo, debido fundamentalmente a la violencia y los riesgos psicosociales que implica de por sí esta actividad, al estar enfrentado directamente con la muerte, con cadáveres, con el sufrimiento humano, la calamidad, el dolor y la violencia de las personas y vehículos.

3.3. Situación de Seguridad y Salud Laboral de las y los Agentes de Tránsito. Colombia. 2014.

La población aproximada de empleados públicos que ejercen esta función en los organismos de tránsito centralizados o descentralizados de los entes territoriales es de tres mil doscientos cuarenta y cinco (3.245), laborando en ciento treinta y cuatro (134) municipios de Colombia, de 20 departamentos del país, con un promedio de edad de 43 años al 2015 y una antigüedad en el oficio que es muy especializada de 20 años promedio. Este estudio realizado y actualizado por la Universidad de Antioquia en el año 2015, cuyos resultados son representativos puesto que se estudió una población de Agentes de Tránsito y Transporte de 833, según tabla 1, más del 80% son hombres, de 24 ciudades y 12 departamentos diferentes configurándose una muestra suficiente y consistente para ser concluyente de en sus resultados.

Tabla 1. Descripción de frecuencias absolutas y relativas del sexo de 833 agentes de tránsito y transporte. Colombia 2013-2014.

Por sexo			
Sexo	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje
Sin dato	1	0,12%	
Femenino	153	18,37%	18,39%
Masculino	679	81,51%	81,61%
Total	833	100,00%	100,12%

Según este mismo estudio se encontraron los siguientes hallazgos:

a) Accidentalidad laboral

La tasa promedio de Accidentes de trabajo (AT) no mortales por 100 trabajadores entre el 2008 y el 2011 para los agentes de tránsito activos durante el periodo fue de 9,6/100 superior a la tasa nacional general de 7,0/100 y a la del grupo de riesgo IV (al que están asignados los agentes) de 6,8/100. Las causas inmediatas que explican la mayoría de los AT fueron los accidentes de tránsito o transporte como motociclistas y peatones, la agresión física de los usuarios y las caídas de las motocicletas.

La Tasa promedio de AT mortal por 100000 trabajadores en los años 2006-2008 fue de 181, muy superior a la nacional de 10,4 y a la del grupo de riesgo V de 16.7 informada para el periodo;

b) Enfermedad laboral

La tasa promedio de EP por 100000 para el periodo 2008-2011 fue 5 veces más elevada en los agentes que la reportada para el nivel nacional y para el grupo de riesgo V (nivel superior al que

tienen asignados los agentes) así: 607.28, 122.12 y 109.78 por 100000 respectivamente.

4. **Agente de Tránsito y Transporte oficio de alto riesgo:**

Analizado todos los anteriores fundamentos de justifican que el oficio de Agente de Tránsito y Transporte de los Entes Territoriales, cumple con las especificaciones que la OIT a través de su estudio comparado⁶, en el cual identifica, que en el mundo se reconocen los oficios de alto riesgo, según las distintas categorías identificadas como:

4.1. *Oficios o trabajos penosos:* Son aquellos oficios que por naturaleza específica son duros, los someten su estrés físico o mental, por su exigencia física o psíquica y trabajos que causan un mayor desgaste físico y mental. En el caso del agente de tránsito y transporte, existe trabajo penoso, puesto que es un oficio en posición permanente de pie sin posibilidades de alternar posición de pie-sentado o activo-descanso, porque todas las funciones identificadas en el numeral 3.1., dichas funciones y actividades solo es posible cumplirlas en posición permanente de pie, además es a la intemperie con relativa protección, debido a que no se pueden utilizar totalmente los equipos de protección personal puesto que necesitan que su rostro y boca se encuentren al descubierto, para la utilización del pito e impartir normas; también este oficio comporta una serie de sobrecargas físicas por el transporte, levantamiento y desplazamiento de cargas pesadas, manipulación de objetos, instrumentos pesados y peligrosos (ejemplo el transporte de personas, contribuir a mover vehículos, manipulación de motos, etc.), fijación permanente de la atención o de las capacidades o facultades mentales, manejo de grandes responsabilidades y cargas psicológicas, con poca autonomía y apoyo social, impartir normas y sanciones, educar a las personas, manejar público e instrumentos y objetos pesados, por su función de policía judicial, etc.

4.2. *Oficios o trabajos peligrosos:* Los trabajos peligrosos son aquellos que por su propia naturaleza son capaces de causar accidentes laborales o enfermedades profesionales con mayor índice de incidencia o frecuencia que otros trabajos y que su gravedad producen mayores días de incapacidad y mayores días perdidos que otros trabajos similares o promedio de la población trabajadora. Para

el caso que nos convoca, por ejemplo según cifras oficiales de la Alcaldía de Medellín, en el segundo semestre del 2015, el oficio de agente de tránsito y transporte es el de mayor accidentalidad, el oficio de agente de tránsito y transporte aporta el 43%, casi la mitad de los accidentes de trabajo ocurridos, y mucho más dramático es en los días perdidos y días de incapacidad por la accidentabilidad laboral, la secretaria de movilidad y específicamente el oficio de agente de tránsito, aporta el 54% de los días de incapacidad, es decir más de la mitad de los días perdidos por esta causa los aporta este oficio.

4.3. *Oficios o trabajos insalubres:* Son aquellas labores que, por su específica naturaleza, se desenvuelven en ambientes insanos y sucios (muy contaminados a pesar de las medidas de control). En el caso del agente de tránsito, es Insalubre por su Contaminación en la fuente directa con irritantes, polución, ruido, sin o poca protección personal, así mismo se configura como trabajo Insalubre por la función de policía judicial, a partir de la manipulación de cadáveres, material biológico, etc.

4.4. *Oficios o trabajos Tóxicos:* Son aquellos en los que el trabajador o trabajadora está expuesto a agentes físicos, químicos o biológicos agresivos o nocivos por su propia naturaleza (Cancerígenos, irritantes Mayores, ETC.). Los agentes de tránsito según los estudios que se han realizado, están expuestos a contaminantes mayores como los componentes de la denominada “lluvia ácida” compuesta por ácido sulfúrico, la contaminación con monóxido de carbono, con asbesto de los frenos, humos de gasolina y metálicos en general, etc.

5. **Sostenibilidad financiera.**

La población aproximada de empleados públicos que integran los Grupos de Control Vial de los Entes Territoriales en sus organismos de tránsito centralizados o descentralizados es de tres mil setecientos (3.700) agentes, laborando en ciento treinta (130) municipios de Colombia, por lo cual el impacto fiscal del monto a cotizar de los nominadores es mínimo, ya que sus salarios en el nivel asistencial y técnico según el decreto anual que expide el Gobierno Nacional es inferior a dos millones cuatrocientos mil (\$2.400.000) pesos y en promedio en esta profesión su real monto salarial se acerca a un millón ochocientos mil (\$1.800.000) pesos mensuales, lo que nos permite considerar que el incremento de la cotización de 10 puntos estaría cercana a \$200.000 mensuales por cada agente, por los doce meses del año el monto total sería de \$2.400.000 x los 3.700 agentes,

⁶ Organización Internacional del Trabajo “OIT”. Jubilación anticipada por trabajos de naturaleza penosa, peligrosa o insalubre. Estudio comparado. Página 7-, 2014

equivalente a 8.880.000.000, distribuidos en los ciento treinta (130) municipios, desde luego todo depende de la cantidad de Agentes de Tránsito en cada ente territorial y la creación de estos grupos especializados hacia el futuro.

La sostenibilidad financiera y las fuentes de ingreso adicionales de los costos fiscales de la presente iniciativa a corto, mediano y largo plazo, se demuestra en los diferentes Organismos de Tránsito de los entes territoriales con el desarrollo efectivo y eficiente de su actividad comercial y de servicio y lo que cada Agente de Tránsito y Transporte genera para el erario público en cumplimiento de sus funciones, siendo hasta de tres (3) veces su propio salario básico y sus prestaciones, por labores tales como la elaboración de comparendos por infracciones en: tránsito, transporte, ambiental en el ramo, revisión técnico-mecánica, inmovilizaciones vehiculares (servicio de grúa), capturas por ejecuciones fiscales o causas penales y servicio de parqueaderos, etc. Sin embargo, solo vamos a contar con la cantidad de comparendos elaborados por infracciones de tránsito y transporte, valores estos recaudados por los organismos de tránsito, Entidades públicas o privadas o directamente el municipio; comparendos manuales, digitales, foto detección y cartera morosa. De estos valores efectivamente recaudados se desprende el 7% para el pago de los 10 puntos adicionales por alto riesgo y el aporte del reconocimiento de la retroactividad será efectivo con el 8% de lo recaudado, durante tres años a partir de la expedición de la presente ley.

Los recaudos del 7 y 8% respectivamente serán depositados por los Organismos de Tránsito o respectivo municipio a Colpensiones.

Los siguientes son los datos estadísticos de elaboración de comparendos por los diferentes grupos de control vial de los entes territoriales durante los últimos cinco años 2012–2016, los cuales fueron reportados por cada una de las Entidades municipales.

Dirección de Tránsito de Bucaramanga.

AÑO	N° de comparendos	Valores generados
2003	40.161	10.040.250.000.00
2004	34.628	8.657.000.000.00
2005	29.557	7.389.250.000.00
2006	27.606	9.202.464.843.25
2007	24.207	8.426.103.672.72
TOTAL	156.159	43.715.068.515.97

156.159/5 años = 31.232 promedio por año/12 meses= 2.603 por mes/128 = 20.33 comparendos elaborados por cada agente en el mes. 20.33 x 10 salarios mínimos mínimo de infracción \$300.000 = 6.099.000.00. Valor que representa más de tres salarios más prestaciones sociales de C/U.

En los cuatro (4) últimos años la Secretaría de Tránsito de Medellín, 2004-2008, reportó la siguiente cantidad de comparendos:

AÑO	COMPARENDOS
2005	205.352
2006	272.193
2007	284.268
2008	314.339
Total 1.121.152/4=280.288 anual/12=23.357.3/535=43.6 comparendos mensuales por agente x 250.000 valor promedio = 10.900.000 equivalente a cuatro (4) salarios y prestaciones de cada agente.	

6. Fundamentos Jurídicos y Jurisprudenciales

El artículo 2° del Decreto Reglamentario 1607 de 2002, en desarrollo del artículo 28 del Decreto Ley 1295 de 1994, adoptó la tabla de clasificación de actividades económicas dentro de la cual sitúa las empresas dedicadas a los servicios de Agentes de Tránsito urbano, en la clase de riesgo IV, Código CIU, Dígitos adicionales 02, correspondiente a **Alto Riesgo**, según el artículo 64 del Decreto 1295 de 1994, Modificado D. L. 2150 de 1995, por su impacto o disminución de las expectativas de vida saludable. Dicha consideración está avalada además por las actuales Aseguradoras de Riesgos Profesionales, para el personal que desarrolla estas funciones en los diferentes Organismos de Tránsito del país, donde la liquidación de sus aportes se hace con base en la tabla de cotización clase de riesgo IV, correspondiente al artículo 13 del Decreto Reglamentario 1772 de 1994.

El presente proyecto requiere adicionar la actividad laboral realizada por los Grupos de Control Vial como de alto riesgo, acorde con la Ley 797 de 2003, Ley 100 de 1993, Decreto 2655 de 2014 y aplicando la sentencia de la Corte Constitucional C-663 de 2007, la que pronuncia que las actividades laborales que sean calificadas jurídicamente de alto riesgo tienen el derecho a pensión de vejez por Alto Riesgo, y ello se encuentra impetrada en el artículo 64 del Decreto 1295 de 1994, Modificado D. L. 2150 de 1995.

Los Agentes de Tránsito y Transporte, están llamados a ejercer funciones dentro del nuevo sistema penal oral acusatorio en labores como inspección del lugar, inspección de cadáver, entrevista, acompañamiento para el examen médico legal a la víctima, aplicación de la cadena de custodia a los elementos materiales probatorios, manipulación de sustancias peligrosas, etc. Funciones que les entrega las Leyes 906 de 2004, 769 de 2002 y 1132 de 2008, en la investigación de delitos en tránsito, en cumplimiento de su función misional de policía judicial en el levantamiento de accidentes con lesionados y occisos.

Los policías de tránsito que pertenecen a los grupos especializados de la policía de tránsito de la Policía Nacional, se encuentran protegidos en Colombia bajo un régimen especial de pensiones por vejez de alto riesgo a menor tiempo y con mejores garantías laborales, prestacionales, sociales y económicas, que los Grupos de Control Vial (Agentes de Tránsito y Transporte) de los Organismos de Tránsito de los entes territoriales

y sin embargo estos últimos realizan idénticas funciones, están expuestos a las mismas situaciones de enfermedad profesional, accidentalidad, morbilidad y mortalidad.

La Corte Constitucional en Sentencia C-577 de 2006, reconoce la igualdad en funciones, deberes y facultades sancionatorias entre estas dos (2) autoridades de tránsito. En efecto para este tribunal constitucional los requisitos que se exigen para el cargo de Agente de Tránsito de la Policía Nacional, pues, es tanto los Agentes de Tránsito de las entidades territoriales y los de la Policía Nacional, tengan los mismos deberes y cumplan con las mismas funciones. Esto, en cuanto ambos aplican las mismas normas y tienen las mismas facultades sancionatorias y de Policía Judicial.

No se pretende con esta sustentación, solicitar igualdad de condiciones y derechos con estos servidores públicos (Policía Nacional), sino un reconocimiento normal y equitativo del derecho pensional de vejez por alto riesgo en los términos del presente proyecto de ley, que no afecte riesgosamente los presupuestos de los entes territoriales.

7. Análisis del Cálculo Actuarial

La empresa SuGerencia Consultores S.A.S., por solicitud de la Asociación Nacional de Empleados de Tránsito y Transporte (Andett) ha preparado un cálculo actuarial para analizar los efectos de la propuesta del proyecto de ley para Pensión de Alto Riesgo.

A continuación, se presentan los resultados fundamentales del estudio en mención,

Que tiene en cuenta expectativas, planes y objetivos de la administración de la Asociación Nacional de Empleados de Tránsito y Transporte (Andett) con respecto al comportamiento futuro de las pensiones, así como supuestos y juicios con relación a estos.

Es necesario tener en cuenta que:

- SuGerencia Consultores de ninguna manera puede garantizar que las proyecciones o pronósticos sobre beneficios futuros, flujos de caja o posiciones financieras de las pensiones en mención puedan ser alcanzados, teniendo en cuenta que muchos de los supuestos y proyecciones están más allá del control de cada una de las partes. Los resultados reales podrán variar de las proyecciones y los pronósticos, y estas variaciones pueden ser más o menos favorables.
- SuGerencia Consultores ha preparado este informe independiente, con cuidado y diligencia, basados en información pública o suministrada por la Asociación Nacional de Empleados de Tránsito y Transporte (Andett), suponiendo que ha sido entregada de buena fe y con la creencia, con bases razonables, que dicha información es veraz y objetiva.

- SuGerencia Consultores no ha realizado ninguna auditoría sobre dicha información, por lo cual no pretendemos ni estamos en capacidad de emitir opinión alguna sobre la razonabilidad de la información obtenida.

Bases para el cálculo actuarial

Bases Legales

El estudio está elaborado con base en las normas legales vigentes a diciembre 31 de 2017, a saber:

- **Contable:** Decreto 2649/93, modificado por el 2852/94 y el 1517/98.
- **Tributaria:** Estatuto Tributario artículo 112.
- **Técnica:** D. R. 2498/88, modificado por el 2783/2001.

Bases Técnicas

Tablas de Mortalidad

Tablas de mortalidad de rentistas hombres y mujeres experiencia adoptadas por Resolución 1555 de 2010 de la Superintendencia Financiera.

Tablas de Mortalidad de Inválidos, de acuerdo con Resolución 0585 de 1994 Superintendencia Bancaria.

Incremento de Salarios y Pensiones

La tasa DANE para el año k será el promedio resultante de sumar tres (3) veces la inflación del año k-1, más dos (2) veces la inflación del año k-2, más una (1) vez la inflación del año k-3.

Interés Técnico

10,82%, equivalente a la Tasa de Inflación calculada anteriormente, ajustada en forma compuesta con una tasa real del 4.8%.

Edad del Cónyuge

Para los casados será la establecida con base en su fecha de nacimiento si es conocida o con un corrimiento de cinco (5) años si esta no se conoce.

Para las eventuales rentas de sustitución de Solteros se toma con un corrimiento de 5 años.

Valor de la Pensión

1. *Bajo el Régimen Vigente Actualmente*

Se calcula suponiendo que continúan trabajando y que cotizan densamente. Se determina que se jubilan a la edad mínima de acuerdo con el régimen que les corresponde:

- Quienes aplican a régimen de transición: a los 55 años para las mujeres y 60 para los hombres; o a la edad actual si superan estos topes.
- Quienes no tengan régimen de transición, a los 57 años para las mujeres y 62 para los hombres; o a la edad actual si superan estos topes. Se requiere, adicionalmente, obtener un mínimo de 1.300 semanas cotizadas.

De acuerdo con el tiempo laborado en la entidad hasta la fecha, más los tiempos hasta las fechas de jubilación señalados, se calcula la tasa de reemplazo, de acuerdo con la normatividad vigente.

El valor de la pensión se calcula como el producto entre el salario a 2018 por la tasa de reemplazo establecida.

2. *Bajo la Expectativa del proyecto de ley*

Se calcula suponiendo que continúan trabajando y que cotizan densamente.

Se jubilan a una edad mínima de 55 años, con un número mínimo de semanas cotizadas de 700.

Muestra analizada

Para el cálculo de la reserva actuarial, se realiza el análisis con un grupo de 1.332 personas, que actualmente se desempeñan como Agentes de Tránsito y Transporte en diferentes municipios del país. Esta muestra es consistente con un margen de error del 3% y un nivel de confianza de 98,5%

Supuestos Generales

Se ha realizado el análisis teniendo en cuenta los siguientes elementos:

- Se ha supuesto que el personal continúa trabajando como Agente de Tránsito y Transporte hasta el día de su jubilación y que estos **continúan cotizando densamente**.
- Para todos los Agentes, se ha realizado el **análisis a dos vidas**, teniendo en cuenta que en el caso más crítico aún quienes actualmente son solteros o viudos, podrían tener al menos un beneficiario de su pensión, válido.
- Para quienes actualmente tienen **hijos en estado de invalidez**, se les ha considerado como potenciales beneficiarios de su pensión.

Se ha realizado el cálculo de la reserva total actuarial, teniendo en cuenta:

1. **Las condiciones del régimen actual de pensiones** en el que se encontrarían los agentes, de estar contemplados en el Régimen de Prima Media.
2. **Las condiciones de un posible régimen de pensión de alto riesgo (según proyecto de ley) en el que se encontrarían los agentes, de estar contemplados en el Régimen de Prima Media.**
3. **La diferencia entre las dos reservas consideradas anteriormente** deberá ser cubierto con un fondo que se alimentará de un porcentaje de los comparendos que emiten y recaudan los organismos de Tránsito y Transporte del país.

Proyección del fondo⁷ requerido para cubrir los requerimientos de la pensión de Alto Riesgo

A partir de lo expuesto en el proyecto de ley, se ha propuesto la creación de un fondo que permita cubrir la diferencia entre lo requerido por las nuevas condiciones buscadas de pensión de alto riesgo y las condiciones actuales bajo el régimen de prima media.

Para esto, se ha supuesto que el fondo se alimenta de un cierto porcentaje del valor de recaudo de los comparendos que imponen los mismos Agentes de Tránsito y Transporte del país.

Una vez se ha realizado la proyección para la muestra analizada, **se ha evaluado para una población total de agentes en el país de 3.700 personas.**

Como base para el cálculo, se ha tomado la información histórica de los recaudos por comparendos:

Histórico de recaudo de comparendos a nivel nacional

(Fuente: Federación Colombiana de Municipios)

	Unidad	2013	2014	2015	2016	2017	Mínimo	Promedio	Máximo
Número total de comparendos realizados por los agentes de tránsito adscritos a su ente territorial	Und	3.073.479	3.052.001	3.574.959	3.876.248	4.068.892			
Crecimiento			-0,7%	17,1%	8,4%	5,0%	-0,7%	7,5%	17,1%
Valor total recaudado por los comparendos	Millones de pesos	430.986	556.953	571.714	625.699	698.487			
Crecimiento nominal			29,2%	2,7%	9,4%	11,6%	2,7%	13,2%	29,2%
Crecimiento real			24,7%	-3,9%	3,5%	7,2%	-3,9%	7,9%	24,7%
Valor total de los comparendos que se encuentran en mora	Millones de pesos	348.045	653.695	791.545	875.588	1.074.492			
Crecimiento nominal			87,8%	21,1%	10,6%	22,7%	10,6%	35,6%	87,8%
Crecimiento real			81,2%	13,4%	4,6%	17,9%	4,6%	29,3%	81,2%
Valor total del recaudo de los comparendos en mora	Millones de pesos	220.604	348.345	350.253	355.941	369.751			
Crecimiento nominal			57,9%	0,5%	1,6%	3,9%	0,5%	16,0%	57,9%
Crecimiento real			52,3%	-5,8%	-3,9%	-0,2%	-5,8%	10,6%	52,3%
Inflación			1,94%	3,66%	6,77%	5,75%	4,09%		

⁷ Financieramente se habla de la constitución de un fondo, que permita la acumulación de dinero para el fin mencionado. Sin embargo, en términos del proyecto de ley, se establece la figura de una Cuenta, al interior del Administrador de Pensiones de Prima Media. Para los términos de este análisis, cuando se refiera al Fondo, se establecerá que se trata de dicha Cuenta.

A continuación, se proyecta el fondo que debe cubrir el diferencial entre lo requerido según el Proyecto de ley y el Régimen de Pensiones Actual.

Cálculo de la Reserva Actuarial para la muestra analizada (Cifras en millones de Pesos)

Cálculo al 31 de diciembre de 2017

Departamento	Número de agentes	Según normatividad actual			Según Proyecto de Ley			Diferencias entre Proyecto de Ley y Normatividad Actual
		% IBL promedio	Valor de la pensión promedio	Reservas Totales	% IBL promedio	Valor de la pensión promedio	Reservas Totales	Reservas Totales
				Total			Total	Total
Antioquia	575	75%	1,83	116.489	78%	1,90	165.410	48.921
Atlántico	12	67%	1,04	1.208	72%	1,12	2.025	817
Bolívar	167	71%	1,15	20.933	74%	1,19	32.378	11.445
Boyacá	16	72%	1,19	2.270	76%	1,25	3.385	1.115
Caldas	13	74%	1,21	1.400	76%	1,25	2.069	669
Huila	24	74%	1,32	2.511	76%	1,37	3.788	1.277
Meta	37	72%	1,05	4.314	75%	1,11	6.305	1.991
Nariño	15	76%	0,96	1.046	78%	0,99	1.556	510
Norte de Santander	1	80%	1,06	131	80%	1,06	193	62
Quindío	20	75%	1,23	2.412	78%	1,28	3.679	1.267
Risaralda	61	75%	1,29	7.542	78%	1,33	10.386	2.844
Santander	218	76%	1,74	49.163	78%	1,80	71.938	22.775
Valle del Cauca	173	73%	1,80	30.644	76%	1,89	46.791	16.148
TOTAL	1.332			240.063			349.904	109.841

Resumen de Estadísticas del Cálculo de la Reserva Actuarial para la muestra analizada (Cifras en Millones de Pesos)

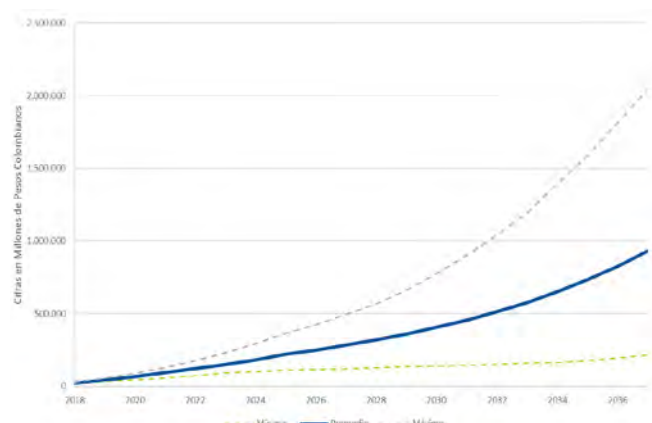
Cálculo al 31 de diciembre de 2017

	Según normatividad actual			Según Proyecto de Ley			Diferencias entre Proyecto de Ley y Normatividad Actual
	% IBL	Valor de la pensión	Reservas Totales	% IBL	Valor de la pensión	Reservas Totales	Reservas Totales
			Total			Total	Total
Promedio	74%	1,63	180	77%	1,70	263	82
Desviación estándar	7%	0,37	91	5%	0,37	121	42
Coficiente de Variación (Desviación estándar/media)	9%	23%	51%	7%	22%	46%	51%
Mediana	76%	1,69	157	80%	1,83	236	79
Percentil 5%	64%	1,01	72	64%	1,01	106	21
Percentil 95%	80%	2,07	361	80%	2,14	483	154

Para la reserva según el proyecto de ley, el 90% de los Agentes de Tránsito y Transporte tendrían:

- Un **%IBL** que oscila entre \$64 y \$80%, con un valor promedio de \$77%. La desviación estándar de esta variable corresponde a un valor de \$0, que equivale al 6,9% del % IBL promedio.
- Una **pensión** que oscila entre \$1.008.486 y \$2.142.328, con un valor promedio de \$1.696.301. La desviación estándar de esta variable corresponde a un valor de \$371.659, que equivale al 21,9% de la pensión promedio.
- Una **Reserva total** que oscila entre \$106.348.823 y \$482.805.029, con un valor promedio de \$262.781.724. La desviación estándar de esta variable corresponde a un valor de \$120.954.537, que equivale al 46% de la reserva total promedio.

Análisis para la Población Total de Agentes: Saldo final del fondo luego de cubrir el excedente de la jubilación (Según régimen de alto riesgo, menos régimen de prima media): 5% de los comparendos serían aportados al fondo durante los primeros 10 años y del 4% durante los años siguientes (Cifras en Millones de Pesos Colombianos) Cálculo al 31 de diciembre de 2017



Se observa que **el fondo tiene capacidad suficiente para cubrir los requerimientos** del diferencial de la pensión entre lo propuesto en el Proyecto de Ley y lo dispuesto en la normatividad actual.

FUNDAMENTOS FINALES

Como anteriormente se mencionó en materia constitucional y legal se demuestra que se ha legislado a favor de las personas que tienen un alto riesgo de ver limitada su calidad de vida en tanto desarrollan actividades que tienen efectos ocupacionales muy fuertes, sin embargo, aun cuando los años de vida saludable de las personas se puede ver reducido se ven obligadas a cotizar el mismo número de semanas que un trabajador cuya exposición a riesgos laborales es menor.

En materia pensional se respetarán todos los derechos adquiridos.

Los requisitos y beneficios pensionales para todas las personas, incluidos los de pensión de vejez por actividades de alto riesgo serán los establecidos en las leyes del Sistema General de Pensiones. No podrá dictarse disposición o invocarse acuerdo alguno para apartarse de lo ahí establecido.

Esta iniciativa está enmarcada, por lo tanto dentro del principio de la equidad, de la preservación de una vejez deseable, y de la sostenibilidad financiera, concluyendo que se hace necesario crear una ley que garantice el obligatorio cumplimiento de las especificaciones dadas para preservar la vida de los trabajadores que pertenecen a los grupos de Control Vial.

Como se señaló anteriormente, el Legislador estableció dos regímenes pensionales con características propias. Por un lado, el Régimen de Prima Media con Prestación Definida administrado por Colpensiones, y por otro, el Régimen de Ahorro Individual con Solidaridad administrado por fondos privados. Una de las principales características del primero es que establece unos requisitos relativos a la edad del afiliado y las semanas cotizadas para acceder a la pensión solicitada. Así, por ejemplo, para obtener la pensión de vejez el artículo 33 de la Ley 100 de 1993 indica que se debe tener 55 años de edad, si es mujer, y 60 años si es hombre y haber cotizado 1.000 semanas. En cambio, en el Régimen de Ahorro Individual con Solidaridad sólo se necesita acumular un capital que le permita al afiliado obtener una pensión mensual superior al 110% del salario mínimo legal mensual vigente, sin importar la edad o las semanas cotizadas.

Ahora bien, para acceder a la pensión especial por actividades de alto riesgo contemplada en el Decreto número 2655 de 2014 y en la Ley 860 del mismo año, se exigen como requisitos tanto una edad mínima como un determinado número de semanas cotizadas, a saber: tener 55 años de edad y cotizar un mínimo de 1.000 semanas. Así entonces, resulta claro que para reconocer la mencionada pensión especial se deben cumplir

unos requisitos de edad y semanas cotizadas que solo consagra el Régimen de Prima Media con Prestación Definida, pues como se dijo, en el Régimen de Ahorro Individual sólo se exige que el afiliado tenga un capital acumulado que le permita obtener una pensión mensual superior al 110% del salario mínimo legal mensual vigente.

Por esto, teniendo en cuenta el amplio margen de configuración que tiene el Legislador en esta materia, resulta razonable que en las disposiciones acusadas sólo se consagre la pensión especial por actividades de alto riesgo a aquellas personas que se encuentren afiliadas al Régimen de Prima Media con Prestación Definida, ya que dicho régimen incorpora los requisitos de edad y semanas de cotización para acceder a las pensiones, no así el Régimen de Ahorro Individual.

Por ello en el presente proyecto de ley contempla que los Agentes de Tránsito y Transporte a los que se aplique un régimen especial de Alto Riesgo, se les concederá a aquellos que se encuentran afiliados a una AFP, el traslado desde la vigencia de la norma como el contemplado en la Sentencia C-030 de 2009, que concede una vez proferida un término de 3 meses esto es su traslado al Colpensiones.

5. Proposición final

Solicitamos a los representantes de la Comisión Séptima de Cámara se dé primer debate al presente proyecto de ley conforme al articulado propuesto a continuación.



ÓSCAR HURTADO PÉREZ
Representante a la Cámara
Departamento de Antioquia

CÁMARA DE REPRESENTANTES

SECRETARÍA GENERAL

El día 9 de mayo de 2018 ha sido presentado en este Despacho el Proyecto de ley número 251 con su correspondiente exposición de motivos, por honorable Representante Óscar de Jesús Hurtado Pérez.

El Secretario General,

Jorge Humberto Mantilla Serrano.

* * *

PROYECTO DE LEY NÚMERO 252 DE 2018 CÁMARA

por el cual se reglamente previene y sanciona el transporte de animales, garantizando sus derechos y la seguridad del servicio público.

El Congreso de Colombia

DECRETA:

Artículo 1°. *Objeto.* Prevenir el abandono o vulneración a los animales, mediante la

reglamentación del transporte aéreo, terrestre, marítimo y fluvial.

Artículo 2°. *Transporte terrestre de animales de compañía en la modalidad interurbano de pasajeros por carretera, transporte especial, mixto.* Requisitos:

1. El tenedor debe presentar fotocopia u original de carné o certificado de vacunación.
2. Los animales de un peso no mayor a 48 kilos podrán ir en cabina preferiblemente deben viajar en guacal o contenedor en caso de no tenerlo o que el tamaño del animal requiera un guacal o contenedor que exceda el tamaño del asiento, se deberá cubrir totalmente el asiento y el animal deberá usar pañal.
3. Siempre que un animal mediano 13 kilos a 25 kilos o grande 25 kilos – 48 kilos viaje por fuera del contenedor deberá permanecer sujeto y ubicado del lado de la ventana.
4. La empresa de transporte cobrará el pasaje del animal cuando se trate de animales grandes para garantizar que esté y su propietario tengan pasillo y ventana en caso de que el bus no viaje con el cupo lleno, se le reconocerá al propietario esté pasaje para otro trayecto.

Parágrafo: en caso de que los tenedores, amigos o familiares del tenedor ocupen con sus tiquetes tanto pasillo como venta no abra lugar a cobrar pasaje al animal y este podrá viajar entre ellos o contra la ventana.

5. Todas las empresas de transporte deberán disponer para la venta o alquiler de los elementos necesarios para el transporte de animales en cabina Pañales y forro desechable para los asientos los guacales o contenedores duros para el transporte de animales gigantes, peso mayor de 48 kilos, estos animales podrán viajar en cabina por fuera del contenedor cumpliendo iguales requisitos que los animales grandes en los casos que la bodega de equipaje del medio de transporte no cuente con los requisitos mínimos de bienestar y habitabilidad.
6. Cuando se trate de animales de manejo especial, se deberá llevar bozal solo para el viaje en cabina y de ninguna manera se podrá mandar en bodega, con el bozal puesto.
7. La empresa de transporte que se niegue a transportar un animal de compañía será sancionada por la Superintendencia de puertos y Transporte con multa de 1 a 50 smlmv.
8. Si ante la negativa del transporte del animal el dueño decida abandonar un animal de

compañía la sanción prevista en la ley 1774 del 2016 procederá tanto para el tenedor del animal como para la empresa de transporte.

9. La presencia de las mascotas en la cabina del vehículo, no debe constituir riesgo para una eventual evacuación de emergencia. El guacal o contenedor no podrá ubicarse en una salida de emergencia o pasillo que impida la movilidad de los pasajeros dentro del vehículo.

Artículo 3°. *Transporte terrestre de animales de compañía en la modalidad intraurbano de pasajeros trayectos no superiores a dos horas y a tres en el Distrito Capital:*

1. El tenedor debe portar fotocopia u original de carné o certificado de vacunación.
2. En el transporte colectivo urbano no será necesaria la tenencia de guacal o Contenedor.
3. Siempre los animales que su fisionomía lo permita deberán llevar trailla y en caso de perros de especial cuidado y manejo deberán portar bozal.
4. En vehículo tipo taxi, el conductor no podrá negarse a prestar el servicio, será responsabilidad del tenedor velar por conservar el vehículo en las condiciones de aseo que lo encontró por lo que deberá procurar cargar el animal en sus piernas o cubrir el asiento, será responsable el tenedor del lavado del vehículo en caso presentarse afectación del aseo del vehículo por excretas del animal.

Artículo 4°. *Transporte Aéreo de animales de compañía.* Sin perjuicio de la reglamentación establecida por la Aeronáutica Civil se establecen garantías a los tenedores para prevenir el abandono de animales de compañía en los Aeropuertos del país.

1. En caso de que el tenedor y el animal de compañía no cumplan los requisitos para viajar establecidos por la Aeronáutica Civil, la aerolínea deberá manifestar por escrito que requisitos deben ser subsanados y cambiar el pasaje sin lugar a penalidad alguna o ajuste de tarifa para que estos requisitos se puedan cumplir sin perjuicio o abandono del animal.
2. Todos los aeropuertos y aerolíneas del país deberán disponer de contenedores duros que permitan que el requisito material de esté contenedor para ser transportados en bodega sea subsanable de manera inmediata.
3. El incumplimiento a la presente ley será sancionado por la Aeronáutica Civil.
4. En caso de que se abandone un animal de compañía y se demuestre el incumplimiento de los numerales 1 y 2 del presente artículo, la sanción prevista en la Ley 1774

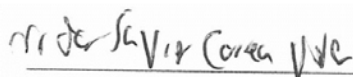
del 2016 procederá tanto para el tenedor del animal como para la aerolínea responsable.

Artículo 5°. Transporte Fluvial o Marítimo:

1. El tenedor debe presentar fotocopia u original de carné o certificado de vacunación.
2. Los animales deberán ir siempre junto a su tenedor sujeto por la trailla, haciendo uso de chaleco salvavidas y en caso de viajes superiores a 2 horas usar pañal.
3. Todas las empresas de transporte deberán disponer para la venta o alquiler de los elementos necesarios para el transporte de animales, Pañales y Chalecos Salvavidas.
4. Cuando Se trate de animales de manejo especial, se deberá portar bozal.
5. La empresa de transporte que se niegue a transportar un animal de compañía será sancionada por la Superintendencia de puertos y Transporte con multa de 1 a 50 smlmv.
6. Si ante la negativa del transporte del animal el dueño decida abandonar un animal de compañía la sanción prevista en la ley 1774 del 2016 procederá tanto para el tenedor del animal como para la empresa de transporte.
7. La presencia de los animales de compañía en la nave, no debe constituir riesgo para una eventual evacuación de emergencia.

Artículo 6°. Remplácese en toda la legislación y normatividad nacional la expresión “perro potencialmente peligroso” o “raza(s) potencialmente peligrosas” por “perro de manejo especial” o “razas de manejo especial”.

Artículo 7°. Esta ley entra en vigencia desde su promulgación, las empresas de transporte aéreo, terrestre y fluvial, tendrán a partir de su promulgación tres meses para cumplir con la implementación, la Aeronáutica Civil y la Superintendencia de Puertos y Transporte contará con 3 meses para implementar las sanciones y las formas requeridas para la aplicación de las sanciones por el incumplimiento de la presente ley.



Víctor Javier Correa Vélez
Representante a la Cámara
Polo Democrático Alternativo

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

Antecedentes

La presente iniciativa surge del trabajo articulado con diferentes sectores animalistas del país agrupados al interior de la plataforma ALTO que preocupados ante el fenómeno creciente de abandono de mascotas en las terminales de transporte debido a las limitaciones arbitrarias

impuestas por las empresas de transporte terrestre y aéreo ante la falta de claridad en el marco normativo que las regula, se vio alentado a presentar una iniciativa que se compadeciera con los estándares internacionales y los desarrollos de la jurisprudencia nacional en cuanto a derechos de los seres sintientes, es así como después de jornadas de trabajo colectivo y labores de sensibilización en las que se recogieron las inquietudes y las firmas de dueños de mascotas y sus respectivas huellitas llega al Congreso de la República esta iniciativa por un transporte digno para los animales.

En su construcción recibimos mediante registro 20171001159601 concepto positivo por parte de la superintendencia de puertos y transporte y acogimos las modificaciones sugeridas por está.

Normatividad

El primer antecedente normativo que encontramos es la ley 84 de 1989 por medio de la cual se expidió el estatuto Nacional de protección de los animales y se crean unas contravenciones y se regula lo referente a su procedimiento y competencia.

La ley en su Capítulo VII reguló el transporte de animales bajo dos premisas fundamentales; la primera estaba referida a la prohibición de procedimientos que entrañaran crueldad y la segunda la prohibición de maltrato y fatiga extrema.

Existen grandes preocupaciones por el maltrato y abandono animal, y respecto a esto el Congreso de la República ha tomado medidas acorde al trámite legislativo para propender por la protección, y el Gobierno nacional, sancionó la Ley 1774 de 2016, mediante la cual se modifica el Código Civil y de Procedimiento Penal que protege a los animales y cuyo objeto, los animales como seres sintientes, no cosas, recibirán especial protección contra el sufrimiento y el dolor, en especial el causado directa o indirectamente por los humanos.

No obstante, las pocas normas que regulan el transporte de animales están fuertemente vinculadas con los usos pecuarios de los animales y se encuentran relacionadas con regulaciones sanitarias que atienden a una estricta visión de consumo de cara a los mismos, esta normatividad se desarrolla principalmente en el orden de decretos, estas disposiciones están establecidas para vehículos que tienen la finalidad de transportar animales de pie, por lo que aún se requiere de una normativa que permita y garantice el transporte de animales de compañía en las condiciones óptimas de cuidado en cualquier vehículo de transporte, terrestre, fluvial y aéreo.

Seguido para el caso del transporte aéreo por los Registros Aeronáuticos Colombianos (RAC) los cuales configuran la regulación particular y concreta del transporte aéreo en Colombia, siendo actos administrativos que determinan las obligaciones específicas de cada uno de los sujetos

involucrados en la prestación y uso de ese servicio público.

Para el caso del transporte aéreo el conjunto de las disposiciones se encuentran en la resolución 00675 del 14 de marzo de 2017 de la unidad administrativa de la Aeronáutica Civil, no obstante mantiene una diferenciación carente de sustento etológico el tratamiento de animales de compañía, perros de soporte emocional y lazarillos, generando un tratamiento diferenciado que se deriva en condiciones de transporte que ocasionan sufrimiento a los animales exponiéndolo a condiciones de bajas temperaturas y ambientes de oxígeno precario que pueden llegar a ocasionarles la muerte.

Siendo también las tarifas y sobrecostos de los requerimientos una barrera que impide a los ciudadanos tenedores de animales de compañía viajar con estos y terminan por abandonarles en los alrededores de las terminales aéreas, volviéndose entonces en una carga para la administración pública que tendrá el deber de evitar que deambulen por motivos de seguridad vial y de salud pública.

En la normatividad internacional

No obstante el retraso del desarrollo en la normatividad interna, los derechos de los animales gozan en el país de un sustento normativo constitucional robusto, partiendo de las declaraciones de Estocolmo de 1972, que establece un reconocimiento a un entorno interrelacionado donde se da un papel privilegiado a protección de los animales aunado al declaración de Río de 1992, no solo brindan lineamientos de protección para la justiciabilidad ambiental más repercuten en la creación de un ámbito normativo protector de los seres vivos, tenemos así hacia el año de 1977 la Declaración Universal de los Derechos del Animal, donde se amplía el ámbito de protección, incursionando en la categoría de derechos autónomamente imputables, reconociendo los escenarios de mutua dependencia y al mismo tiempo asignando entidad de sujetos de derecho. (Ampliar con la declaración universal de los derechos de los animales)

Es importante destacar el artículo 6° en el que se reconoce el abandono de un animal como un acto cruel y degradante.

El ordenamiento constitucional

La línea jurisprudencial que ampara el derecho de los animales en nuestro ordenamiento se ha venido decantando a través de importantes fallos que parten del reconocimiento de la interacción necesaria entre el ser humano y su ambiente no como una fuente de recursos más como un entorno con relevancia autónoma dado su carácter inescindible con la vigencia material del concepto de dignidad, importantes fallos; desde el reconocimiento de derechos para el río Atrato (Sentencia T 622, 16) hasta el reconocimiento de la amazonia como sujeto de derechos (Corte

Suprema 2018 00319-01) hacen parte de un cambio de paradigma con relación al mundo en el que habitamos.

Del principio de primacía de la constitución consagrado en el artículo.... Se deriva el entendimiento de entidad rectora de todo nuestro ordenamiento normativo, la constitución y sus desarrollos deben irradiar todo el ordenamiento, así; es deber del legislador acompañar la normatividad actual a los desarrollos en materia derechos realizados por la Honorable Corte Constitucional. Emerge en este orden ideas el imperativo de superar en nuestra visión normativa las disposiciones antropocéntricas.

Es dable predicar a partir de la línea jurisprudencial vigente la existencia de una constitución ecológica en tendida en una triple dimensión: *” por un lado, el deber de protección al medio ambiente es un principio que irradia todo el orden jurídico, siendo obligación del Estado, proteger las riquezas naturales de la Nación. De otro lado, existe un derecho de todos los individuos a gozar de un medio ambiente sano, el cual es exigible por medio de diferentes acciones judiciales –civiles, penales, populares-. A su vez, existen un conjunto de obligaciones impuestas a autoridades y particulares para el resguardo del medio ambiente, derivadas de disposiciones de la constitución ecológica.* “T 095, deriva como correlato necesario del medio ambiente un mandato de protección en el cual el legislador ocupa una responsabilidad de primer grado, en palabras de la honorable Corte Constitucional; *Del concepto de medio ambiente, del deber de protección de la diversidad de flora y fauna y su integridad, de la protección a los recursos y del valor de la dignidad humana como el fundamento de las relaciones entre los seres humanos y estos con la naturaleza y los seres sintientes; se puede extraer un deber constitucional de protección del bienestar animal que encuentra su fundamento igualmente del principio de la solidaridad.*

De la existencia de este mandato constitucional se deriva *“una serie de obligaciones para los seres humanos de, entre otros, velar por la protección de los animales y evitar el maltrato, la tortura o los actos de crueldad, además del cuidado de su integridad y vida (...)”*.

Reportes en Prensa Escrita:

[Por irse de vacaciones las personas abandonan a sus mascotas | RCN Radio](#)










Por irse de vacaciones las personas abandonan a sus mascotas | RCN Radio

- RCN Radio

<https://www.rcnradio.com/colombia/irse-vacaciones-las-personas-abandonan-mascotas>

El trágico destino de las mascotas que se regalan en Navidad

En diciembre y enero se aumenta el número de perros abandonados y perdidos en la ciudad.

-  Comentar
-  Facebook
-  Twitter
-  WhatsApp
-  Enviar
-  G+ / Google+
-  LinkedIn



[http://www.eltiempo.com/archivo/documento/CMS-15104480.](http://www.eltiempo.com/archivo/documento/CMS-15104480)

[Perros callejeros, asunto ambiental en vía pública](#)



Perros callejeros, asunto ambiental en vía pública

Dificultades en la consecución de recursos para el pro sostenimiento y cuidado de los perros callejeros en Piede...

[http://www.vanguardia.com/santander/area-metropolitana/159388-perros-callejeros-asunto-ambiental-en-via-publica.](http://www.vanguardia.com/santander/area-metropolitana/159388-perros-callejeros-asunto-ambiental-en-via-publica)

Frente a lo anterior, se pone en evidencia la problemática de abandono y maltrato a raíz de la dificultad y grandes costos que presentan las aerolíneas y las empresas de transporte terrestre para el transporte de seres sintientes.

Víctor Javier Correa Vélez
Representante a la Cámara
Polo Democrático Alternativo

CÁMARA DE REPRESENTANTES
SECRETARÍA GENERAL

El día 10 de mayo de 2018 ha sido presentado en este Despacho el Proyecto de ley número 252 con su correspondiente exposición de motivos, por...

El Secretario General,

Jorge Humberto Mantilla Serrano.

C O N T E N I D O

Gaceta número 264 - Miércoles, 16 de mayo de 2018

CÁMARA DE REPRESENTANTES	Págs.
LEYES SANCIONADAS	
Ley 1886 de 2018, por medio de la cual se regula el cobro del gasto prejurídico y jurídico en los créditos educativos del Icetex.....	1
Ley 1887 de 2018, por la cual se crea la Semana Nacional del Blog y otros contenidos creativos digitales y se dictan otras disposiciones.	2
PROYECTOS DE LEY	
Proyecto de ley número 250 de 2018 Cámara, por medio del cual se declara al municipio de Ciénaga Distrito Turístico, Agropecuario y Portuario.....	3
Proyecto de ley número 251 de 2018, por la cual se adiciona al Régimen de Pensión Especial de Vejez por Exposición a Alto Riesgo, a los Cuerpos de Agentes de Tránsito y Transporte o Grupos de Control Vial y se dictan otras disposiciones.	7
Proyecto de ley número 252 de 2018 Cámara, por el cual se reglamente previene y sanciona el transporte de animales, garantizando sus derechos y la seguridad del servicio público.....	19