



GACETA DEL CONGRESO

SENADO Y CÁMARA

(Artículo 36, Ley 5ª de 1992)

IMPRENTA NACIONAL DE COLOMBIA
www.imprenta.gov.co

ISSN 0123 - 9066

AÑO XXVIII - N° 1043

Bogotá, D. C., jueves, 24 de octubre de 2019

EDICIÓN DE 24 PÁGINAS

DIRECTORES:

GREGORIO ELJACH PACHECO
SECRETARIO GENERAL DEL SENADO

www.secretariasenado.gov.co

JORGE HUMBERTO MANTILLA SERRANO
SECRETARIO GENERAL DE LA CÁMARA

www.camara.gov.co

RAMA LEGISLATIVA DEL PODER PÚBLICO

CÁMARA DE REPRESENTANTES

PROYECTOS DE LEY

PROYECTO DE LEY NÚMERO 274 DE 2019 CÁMARA

por la cual se prohíbe el transporte marítimo con fines de exportación de bovinos en pie y se dictan otras disposiciones.

“El Congreso de Colombia,
DECRETA”:

Artículo 1°. *Objeto.* El objeto de la presente ley es erradicar el sufrimiento extremo e innecesario producido a los animales que son exportados vivos, por vía marítima, para producción y sacrificio con fines de consumo, contemplando para ello un periodo de transición.

Artículo 2°. *Prohibición.* A partir del 1° de enero de 2024 queda prohibido el transporte marítimo con fines de exportación de bovinos en pie.

Parágrafo. A partir del 1° de enero de 2024 queda prohibido el transporte marítimo con fines de exportación de animales de cualquier especie para su producción y sacrificio.

Artículo 3°. *Condiciones.* Hasta la entrada en vigencia de la prohibición, las empresas navieras o exportadoras de bovinos en pie deberán cumplir con: a) las recomendaciones de la Organización Mundial para la Sanidad Animal (OIE), en lo referente al transporte de animales por vía marítima (capítulo 7.2 del Código Sanitario para Animales Terrestres), b) las reglamentaciones de la Organización Marítima Internacional (OMI) y su Convenio Internacional para prevenir la contaminación por los buques (Marpol), y c) la Ley 1774 de 2016 de protección animal.


El Ministerio de Agricultura y Desarrollo Rural reglamentará estas condiciones, especificando lo relativo al bienestar animal, en un plazo máximo de tres (3) meses. Para ello contará con la participación

del Ministerio de Industria y Comercio y la Dirección General Marítima de Colombia.

El Ministerio de Agricultura vigilará el cumplimiento de estas condiciones, a través del Instituto Colombiano Agropecuario (ICA). Será requisito para las empresas exportadoras o navieras contar con un certificado de sanidad y bienestar animal expedido por el ICA.

Artículo 4°. *Sanciones.* Las empresas exportadoras o navieras que incumplan una o varias de las condiciones a las que se refiere el artículo 2° serán sancionadas con la suspensión inmediata del permiso para exportar animales en pie por vía marítima durante un plazo de seis (6) meses, sin perjuicio de las sanciones a las que haya lugar por crueldad o maltrato animal, de conformidad con la Ley 1774 de 2016.

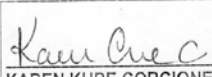
Artículo 5°. *Vigencia.* La presente ley rige a partir de la fecha de su sanción y publicación en el **Diario Oficial**.


OSWALDO ARCOS BENAVIDES
Representante a la Cámara
Partido Cambio Radical

JOSÉ LUIS PÉREZ OYUELA
Senador de la República
Partido Cambio Radical

CARLOS A. CUENCA CHAUX
Representante a la Cámara
Partido Cambio Radical

DAVID ERNESTO PULIDO NOVOA
Representante a la Cámara
Partido Cambio Radical


KAREN KURE CORCIONE
Representante a la Cámara
Partido Cambio Radical

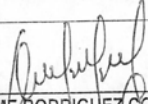
JOSÉ LUIS PINEDO CAMPO
Representante a la Cámara
Partido Cambio Radical

JOSÉ DANIEL LÓPEZ JIMÉNEZ
 Representante a la Cámara
 Partido Cambio Radical

CIRO FERNANDEZ NUÑEZ
 Representante a la Cámara
 Partido Cambio Radical

GERMÁN VARÓN COTRINO
 Senador de la República
 Partido Cambio Radical

GLORIA BETTY ZORRO AFRICANO
 Representante a la Cámara
 Partido Cambio Radical



JAIMÉ RODRIGUEZ CONTRERAS
 Representante a la Cámara
 Partido Cambio Radical

CESAR AUGUSTO LORDUY M.
 Representante a la Cámara
 Partido Cambio Radical

TEMISTOCLES ORTEGA NARVAEZ
 Senador de la República
 Partido Cambio Radical

CARLOS MARIO FARELO DAZA
 Representante a la Cámara
 Partido Cambio Radical

RODRIGO LARA RESTREPO
 Senador de la República
 Partido Cambio Radical


JAIRO H. CRISTO CORREA
 Representante a la Cámara
 Partido Cambio Radical

ARTURO CHAR CHALJUB
 Senador de la República
 Partido Cambio Radical

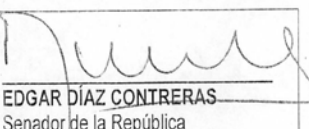
JULIO CESAR TRIANA QUINTERO
 Representante a la Cámara
 Partido Cambio Radical

DIDIER LOBO CHINCHILLA
 Senador de la República
 Partido Cambio Radical

JOSÉ GABRIEL AMAR SEPULVEDA
 Representante a la Cámara
 Partido Cambio Radical

RICHARD ALFONSO AGUILAR V.
 Senador de la República
 Partido Cambio Radical

Representante a la Cámara
 Partido Cambio Radical


EDGAR DÍAZ CONTRERAS
 Senador de la República
 Partido Cambio Radical

Representante a la Cámara
 Partido Cambio Radical

LUIS E. DIAZ GRANADOS TORRES
 Senador de la República
 Partido Cambio Radical

BAYARDO G. BETANCOURT
 Representante a la Cámara
 Partido Cambio Radical

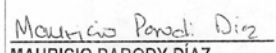
CARLOS A. JIMENEZ LÓPEZ
 Senador de la República
 Partido Cambio Radical

Representante a la Cámara

ATILANO ALONSO GIRALDO
 Representante a la Cámara
 Partido Cambio Radical

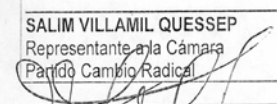
JORGE MENDEZ HERNÁNDEZ
 Representante a la Cámara
 Partido Cambio Radical

CARLOS F. MOTOA SOLARTE
 Senador de la República
 Partido Cambio Radical


MAURICIO PARODY DÍAZ
 Representante a la Cámara
 Partido Cambio Radical

FABIAN G. CASTILLO SUÁREZ
 Senador de la República
 Partido Cambio Radical


Representante a la Cámara
 Partido Cambio Radical


SALIM VILLAMIL QUESSEP
 Representante a la Cámara
 Partido Cambio Radical

HECTOR JAVIER VERGARA SIERRA
 Representante a la Cámara
 Partido Cambio Radical

ANA MARÍA CASTAÑEDA GÓMEZ
 Senador de la República
 Partido Cambio Radical

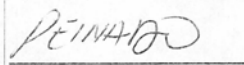
GUSTAVO HERNÁN PUNTES D.
 Representante a la Cámara
 Partido Cambio Radical

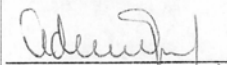

AQUILEO MEDINA ARTEAGA
 Representante a la Cámara
 Partido Cambio Radical

OSCAR CAMILO ARANGO
 Representante a la Cámara
 Partido Cambio Radical

ANTONIO LUIS ZABARAÍN G.
 Senador de la República
 Partido Cambio Radical

ERWIN ARIAS BETANCUR
 Representante a la Cámara
 Partido Cambio Radical

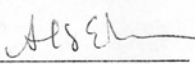

H.R. Juan Peinado
 Partido Liberal

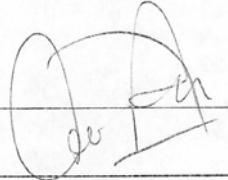

Adriana Gomez H
 Partido Liberal

DAIRA DE JESÚS GALVIS M.
 Senador de la República
 Partido Cambio Radical

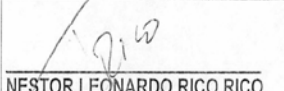
Representante a la Cámara
 Partido Cambio Radical


Integrantes de la Comisión Animalista:

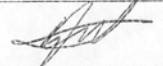

NICOLÁS ECHAVERRÍA
 Rep. Antioqueña

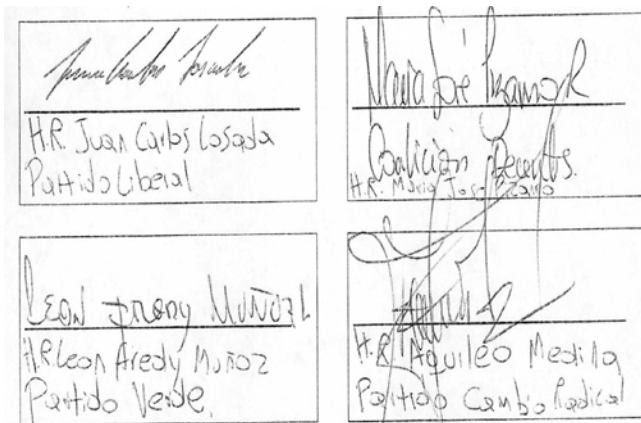

Cesar Ortiz Zorzo

EMA CLAUDIA CASTELLANOS
 Senadora de la República
 Partido Cambio Radical


NESTOR LEONARDO RICO RICO
 Representante a la Cámara
 Partido Cambio Radical


H.R. Mauricio Toro
 Partido Verde


H.R. Fabian Diaz Plata
 Partido Verde



EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

1. OBJETO DEL PROYECTO

El objetivo de la presente ley es erradicar el sufrimiento extremo e innecesario producido a los animales que son exportados vivos, por vía marítima, para producción y sacrificio con fines de consumo. Dado que a este comercio le es inherente la crueldad con los animales y no garantiza, de ninguna manera, su bienestar durante el viaje, menos aún puede asegurar que su matanza en los países importadores sea realizada con los métodos humanitarios exigidos en Colombia, el país debe suspender esta práctica -contemplando para ello un período de transición- y autorizar solamente la exportación de carne refrigerada o congelada o de los derivados de su explotación (p.ej., leche en polvo).

2. JUSTIFICACIÓN

2.1. Bienestar Animal

La exportación marítima de animales en pie es una actividad legal en Colombia; sin embargo, sus características hacen de ella una práctica extremadamente cruel con los animales, que vulnera todos y cada uno de los criterios de protección y bienestar animal señalados como principios rectores en el tratamiento de los seres sintientes, según la Ley 1774 de 2016, artículo 3°. Además, no es una actividad imprescindible para la ganadería nacional, dado que Colombia también exporta carne refrigerada y productos derivados de la explotación animal. A continuación se explica por qué ninguna de las cinco libertades de bienestar animal¹ se puede cumplir ni garantizar mínimamente durante los largos viajes, de entre 25 y 30 días, a los que son sometidos los animales.

1. Debido a que la mayor parte de los barcos son viejos o no están diseñados para transportar animales terrestres, los animales sufren heridas desde el momento mismo del embarque. Estas incluyen el rompimiento de extremidades y abrasiones por la dureza del suelo y del poco sustrato que se dispone. Heridas como estas, entre muchas otras,

se agravan rápidamente porque durante el transporte no existen condiciones de higiene, como tampoco personal veterinario que atienda las lesiones o les procure un mínimo alivio a los animales.

2. La cantidad de materia fecal, mezclada con la orina de miles de animales y el agua de los corrales, que junto al poco sustrato en el piso del barco se amalgaman y adhieren a los animales causando lo que se conoce como “chaqueta fecal”, prácticamente cubre a todos los animales cuando se tumban (como se ilustra en las fotografías insertas en las páginas 5 y 6). Evidentemente, esta “chaqueta fecal” les causa a los animales incomodidad, repulsión, fatiga, sensación de ahogo e inhibe su ventilación corporal, lo que les ocasiona sofoco y reduce su termorregulación. Además, incrementa la posibilidad de que los animales se enfermen por el contacto de los excrementos con heridas o por su absorción a través de las membranas mucosas.
3. Hay animales que se enferman y mueren por hambre y deshidratación. En algunos casos no se les proveen raciones suficientes. También suele ocurrir que, debido al hacinamiento, los animales no alcancen los comederos ni bebederos. Pero la causa más común que conduce a la muerte por inanición y deshidratación es la contaminación del alimento y el agua por la “chaqueta fecal”, lo que además de insalubres los hace repugnantes. Esta situación, a su vez, aumenta la propagación de enfermedades.
4. Las enfermedades también están a la orden del día. Sus causas pueden ser, entre otras: la baja de defensas por el transporte, la separación, el proceso de embarque y la llegada a un entorno estresante; el hacinamiento y el contacto forzado con animales desconocidos, el incesante movimiento del mar durante varios días, la desnutrición, la deshidratación, los cambios extremos de temperatura, el agotamiento físico por falta de espacio y la inundación de heces fecales que les impide tumbarse o moverse, la asfixia, los golpes que a veces reciben de integrantes de la tripulación, y el distrés, que consiste en “un estado aversivo y negativo en el cual los procesos de adaptación fallan alterando la homeostasis fisiológica y psicológica”². Todo ello suele afectar

¹ Cinco libertades de bienestar animal: 1) libres de hambre y sed; 2) libres de malestar físico, dolor y enfermedades; 3) libres de miedo, angustia y estrés; 4) libres para expresar su comportamiento natural; 5) libres de incomodidades.

² “Por lo general, múltiples estímulos estresantes prolongados llevan a distrés afectando el bienestar de los animales (FELASA Working Group on Pain and Distress, 1994; National Research Council, 2010). Esta transición de estrés a distrés depende de la duración e intensidad del estímulo estresante. Por ejemplo, inmobilizaciones cortas no causan alteraciones adaptativas, sin embargo, inmobilizaciones largas pueden ocasionar distrés fisiológico y comportamental”, en Manuel Góngora Medina,

el sistema inmune del animal en diversos grados. Una vez está enferma, la propagación de la enfermedad puede ser muy rápida, debido al ambiente poco ventilado y pesado del barco. Tan es así que los exportadores calculan, de antemano, la pérdida por muerte y enfermedad de entre un 1% y un 10% del total de animales embarcados.

La Organización Mundial para la Sanidad Animal (OIE), ha recomendado que, mientras la exportación marítima de animales terrestres en pie continúe, se les brinde a los animales la posibilidad de tumbarse en el piso simultáneamente. Sin embargo, desde que los animales son embarcados salta a la vista que esta mínima condición de bienestar no se cumple (los barcos suelen contener entre 2.500 y 5.000 animales). En efecto, el hacinamiento es la constante del cruel negocio.

5. Agravando este panorama, hay que decir que durante el viaje no hay quién supervise la condición de los animales, ni mucho menos un veterinario (si lo hay, suele ser uno para 2.000 mil animales o más), que procure atenuar su malestar y sufrimiento.
6. Adicionalmente, Colombia ignora sistemáticamente las recomendaciones que ha hecho la OIE en su *Código Sanitario para Animales Terrestres*. En el capítulo 7.2: “Transporte de animales por vía marítima”, la OIE establece que:

“a) Los exportadores e importadores, los propietarios de los animales, los agentes comerciales o de compraventa, las empresas navieras, los capitanes de buque y los gestores de las instalaciones **son responsables del estado general de sanidad de los animales y de su aptitud física para el viaje, así como de su bienestar general durante el viaje, independientemente de que se subcontraten tareas a terceros durante el transporte (...)** “... (i) Los exportadores son responsables de: i) la organización, **ejecución y conclusión del viaje, independientemente de que se subcontraten tareas a terceros durante el transporte**” (resaltado añadido).

Contrario a ello, tan pronto los animales salen del puerto de Cartagena en Colombia, las empresas exportadoras o navieras se “libran” de sus responsabilidades. Ni siquiera hay control o supervisión dentro de las aguas territoriales colombianas.

7. En cuanto a los métodos de matanza, los países importadores de animales en pie -la mayoría en Oriente Medio (Egipto, Jordania, Líbano e Iraq)- usan métodos que no cumplen ni las mínimas recomendaciones

de la OIE para “sacrificio humanitario”, establecidas en el Capítulo 7.5. Por ejemplo, se pueden observar rutinariamente procesos tan crueles -e inaceptables bajo las normas colombianas-, como: corte de tendones, retorcimiento y ruptura de cola, puñaladas en ojos, patadas y golpes, entre otros tratos crueles y denigrantes que les son propinados a los animales en estado consciente.

8. Finalmente, es usual que durante los viajes se presenten fenómenos climáticos adversos como: mar picado y tormentas, así como problemas mecánicos en los barcos, incendios y hasta hundimientos.

Las siguientes imágenes obtenidas del Informe: *Global Animal Export Trade. Non-compliance with OIE Terrestrial Animal Health Code*³, ilustran las condiciones de los animales en los barcos y la total vulneración de su bienestar.

Algunas fuentes complementarias son:

- Informe: *Live Sheep Export to the Middle East. Breaches of Australian and international standards*. Animals Australia, 2018 https://secure.animalsaustralia.org/documents/aamedia/69862_LiveSheepExportToTheMiddleEast.pdf
- Informe: “Barcos de la muerte”. Los Informantes Caracol TV, mayo 12 de 2019 <https://www.caracoltv.com/los-informantes/en-estos-barcos-con-ganado-en-pie-se-cocina-la-muerte-y-se-transporta-la-crueldad-ie4519>
- Informe: “High-mortality voyages”. Vets Against Live Export (VALE) <http://www.vale.org.au/high-mortality-voyages.html>



“Reconocimiento y manejo del distress, sufrimiento y dolor en animales de laboratorio: una revisión”, *Suma Psicológica*, Vol. 17 No. 2 (2010): 195-200.

³ Lynn Simpson. *Global Animal Export Trade. Non-compliance with OIE Terrestrial Animal Health Code*, 2016.



2.2. Protección ambiental y modernización de los barcos

Según el citado informe de la doctora Simpson, acerca de los incumplimientos al *Código Sanitario para los Animales Terrestres* de la OIE⁴, hay aproximadamente 140 naves cargueras de animales registradas ante la Organización Marítima Internacional (OMI), de un total de 100.000 barcos registrados en todo el mundo. Esto equivale, apenas, al 0,12% de la flota mundial de transporte.

Además, aunque recientemente se ha construido un pequeño número de barcos para este propósito, los cargueros de animales tienen la flota más antigua de agua salada del mundo, con un promedio de 35 años de antigüedad. Cuanto más antiguo es un barco marítimo, mayor riesgo tiene de presentar fallas mecánicas o estructurales. Esto se explica porque la gran mayoría de estas embarcaciones son viejos transportadores de automóviles que ya están fuera de servicio, barcos de contenedores y barcos cisterna de petróleo que, tras volverse inseguros para estos fines, fueron “modernizados” para transportar animales vivos. Por ello, en el medio se les conoce como “reformados”. Mientras los barcos mercantes son por lo general chatarrizados antes de cumplir los 20 años de trabajo, hay cargueros de animales en pie aún en uso, pese a tener 50 años o más.

De hecho, como lo narra la Dra. Simpson: “*el MV Danny F2 fue uno de los reformados que se hundió frente a la costa de Líbano en diciembre de 2009; como resultado murieron las 18.000 reses y 10.000 ovejas que iban a bordo. Más de la mitad de la tripulación murió o fue declarada desaparecida. La seguridad del MV Danny F2 ya había sido cuestionada en Australia y este barco había sido destinado a ser chatarra para reciclar su acero. Sin embargo, reanudó comercio desde Suramérica y continuó transportando ganado hasta que sucumbió en mares revueltos*”.

Por fortuna, como lo afirma la experta en el mismo informe, “*la dependencia global del transporte de animales vivos está en caída gracias al incremento de los productos cárnicos refrigerados o congelados. Esto, junto a la avanzada edad de las flotas de cargueros de ganado en todo el mundo, apuntan a*

la inminente muerte natural del comercio masivo de exportación de animales vivos”. A ello se suma la decisión de la OMI de que a partir del 1° de enero de 2020 los barcos deberán reducir drásticamente los niveles de azufre de sus combustibles, por razones ambientales y del derecho a la salud de las comunidades costeras por donde transitan los barcos. Evidentemente, tal medida significará, entre otras cosas, una inversión cuantiosa; particularmente para los barcos más antiguos, que son la mayoría de la flota marítima de los barcos transportadores de animales vivos⁵.

Finalmente, compañías y embarcaciones que por una u otra razón han decidido no exportar desde Australia o dejar la actividad por un tiempo, han venido a Suramérica a buscar animales porque las exigencias en la región son mucho más laxas. Por ejemplo, el barco “Awassi Express”, donde se tomaron las imágenes de las ovejas sofocándose durante un viaje, ha hecho exportaciones desde esta región, sin que se cuestione la infraestructura del navío. Tras los hechos, sencillamente cambió su nombre por el de “Anna Marra”.

2.3. Las exportaciones de animales en pie en otros países

Actualmente hay un creciente y vigoroso movimiento mundial de concienciación sobre el enorme e innecesario sufrimiento que se les causa a los animales en las exportaciones marítimas en pie. En consecuencia, varios países han tomado decisiones legislativas sobre este tema. *Nueva Zelanda* fue el primer país en prohibir la exportación de ovejas vivas, desde hace 16 años, por la crueldad con los animales. En 2018, *India* prohibió las exportaciones en pie de cabras y ovejas. En *Israel* el tema está siendo estudiado después de que la Primera Dama alertara sobre el sufrimiento de las ovejas que este país importa desde Australia. En *Europa* la UE decidió que no exportará animales en pie si las condiciones de bienestar en los países importadores no se asemejan a las suyas. Y en *Australia* los partidos políticos incluyeron en sus campañas para las elecciones de mayo 2019 la prohibición de las exportaciones de ovejas vivas. En lo que a América Latina respecta, en *Chile* se presentó, en abril de 2019, un proyecto de ley para prohibir las exportaciones en pie. *Brasil*, por su parte, ha presentado propuestas legislativas y legales a nivel federal y estatal, gracias a la presión social acrecentada tras la primera decisión judicial sobre el tema en 2018.

3. MODIFICACIÓN DE LAS EXPORTACIONES

La exportación marítima de animales en pie no representa un ingreso vital, ni siquiera significativo, para la economía colombiana. Por el contrario, la **exportación de carne refrigerada o congelada produce mayores ingresos que la venta de animales vivos; al igual que la de leche en polvo**. Para países que exportan en grandes números,

⁴ Disponible en español, en: <http://www.oie.int/es/normas/codigo-terrestre/acceso-en-linea/>

⁵ <http://www.imo.org/es/mediacentre/pressbriefings/paginas/mepc-70-2020sulphur.aspx>

como Australia, la exportación de animales en pie representa menos del 5%, mientras que la de carne congelada o refrigerada representa más del 95%.

De hecho, el envío de animales vivos a Oriente Medio genera más beneficios para los países importadores, quienes se benefician, no solo de la carne de los animales, sino de sus partes: cuero, cuernos, grasa, etc. Esto significa que, desde una perspectiva económica, la nación está perdiendo ingresos por doble vía: el valor agregado y la generación de empleo en actividades como el transporte, manejo y sacrificio de animales.

Por ello, siendo conscientes de que hay arreglos comerciales ya firmados para los meses venideros, se debe hacer una transición, implementando, entre tanto, mejoras en el transporte y el monitoreo de los animales embarcados, hasta la prohibición definitiva de las exportaciones de animales en pie por vía marítima.

4. MARCO INTERNACIONAL

La prohibición de las exportaciones de animales en pie es consecuente con las obligaciones internacionales de Colombia

En 1981, Colombia se adhirió al Acuerdo General de Aranceles y Comercio (GATT, por sus siglas en inglés) y en 1994 suscribió el Acuerdo de Marrakech para ser parte de la Organización Mundial del Comercio (OMC). Como país miembro de la OMC, Colombia debe cumplir con las obligaciones contenidas en los Acuerdos de esta organización, cuyo objetivo es promover el libre comercio y la integración económica.

A diferencia de lo que ocurre con la regulación de las importaciones, la regulación de la OMC concerniente a las exportaciones es relativamente amplia y permisiva. A pesar de lo anterior, el artículo XI del GATT impide a los Estados imponer prohibiciones o restricciones cuantitativas a las importaciones o exportaciones. Sin embargo, el artículo XX del mismo tratado consagra algunas excepciones generales de carácter no económico a las prohibiciones del GATT. Para que una restricción esté amparada por este artículo, es necesario que se satisfagan los siguientes requisitos: (1) que se dé alguna de las circunstancias contenidas en los literales; y (2) que se cumpla con el preámbulo del artículo. En el caso de los literales a y b, también se requiere que se justifique la necesidad de la medida⁶.

Hasta el momento, la OMC no ha conocido disputas concernientes a la exportación de animales vivos. Sin embargo, gran parte de la literatura legal sobre la materia⁷ está de acuerdo en que **las medidas**

de protección y bienestar animal que implican restricciones sobre el comercio están justificadas, entre otros, por el literal a del artículo XX del GATT. Este literal exige a los Estados de cumplir las obligaciones del tratado cuando son medidas “necesarias para proteger la moral pública”.

En los casos “Estados Unidos-Camarones” y “China-Publicaciones y productos audiovisuales”, el Panel afirmó que el término *moral pública* “denota normas de buena y mala conducta por parte o en nombre de una comunidad o nación”, y que “la protección de la moral pública se encuentra entre los valores o intereses más importantes”. En el caso “Estados Unidos-Juegos de azar”, el Panel determinó, además, que se debe otorgar un margen para que los países definan y apliquen el concepto de moral pública de acuerdo con su propio sistema de valores. Como se mostrará en el siguiente punto, la protección constitucional, legal y jurisprudencial de los animales en Colombia refleja una creciente preocupación moral por el bienestar animal. De hecho, una petición para prohibir la exportación de animales vivos en Colombia ha obtenido, en aproximadamente cuatro meses, más de 3,400 firmas. El 12 de mayo de 2019, el programa de televisión “Los Informantes” dio a conocer una investigación sobre los “barcos de la muerte” en los que se transporta a los animales desde Colombia, haciendo eco de la indignación social que produce la crueldad inherente a ese tipo de transporte. Distintas organizaciones defensoras de animales, como Anima Naturalis Internacional y Animals International, se han pronunciado en contra de esta cruel práctica. Estos hechos son muestra de la desazón moral que ocasiona la exportación de animales vivos en Colombia y de su importancia social.

Por lo demás, la medida es necesaria para proteger a los animales y la moral pública que está en juego. Como se explicó anteriormente, la exportación de animales vivos por vía marítima es inherentemente cruel, pues es inevitable no perjudicar a miles de animales hacinados y sometidos a largos trayectos por mar. Además, **es materialmente imposible inspeccionar y supervisar cada embarcación, por lo que toda regulación es eminentemente teórica. Por ello, la única solución razonable y efectiva para alcanzar el objetivo propuesto es la prohibición de las exportaciones de animales vivos por vía marítima;** entendiéndose, como se ha dicho, que, al haber acuerdos comerciales ya suscritos, debe contemplarse un período de transición.

Por último, la medida es consistente con el preámbulo del artículo XX, ya que no discrimina a ninguno de los miembros de la OMC. Por el contrario, es una medida uniforme y general que no establece privilegios o tratos discriminatorios. Si alguien alegara que la medida es *de facto* discriminatoria con los países a los que actualmente se exportan animales vivos, bien se podría contestar que la prohibición no es de ningún modo injustificada o arbitraria,

derivados de la caza bajo la OMC y la excepción de moral pública”; y (4) Stevenson, Peter, “The Impact Of the World Trade Organization Rules on Animal Welfare”.

⁶ Así se ha establecido en los casos “Estados Unidos-Camarones” y “Estados Unidos-Juegos de azar”.

⁷ Véase (1) Cook, Kate y Bowles, David, “Growing Pains: the Developing Relationship of Animal Welfare Standards and the World Trade Rules”; (2) Chaudhri, Radhika, “Animal Welfare and the WTO: the Legality and Implications of Live Export Restrictions under International Trade Law”; (3) Gard, James, “El juego del comercio mundial: reflexiones sobre el comercio de productos

pues se funda en un interés legítimo de la sociedad colombiana y en al menos una de las excepciones contempladas en el GATT. Tampoco constituye una restricción encubierta al comercio internacional, como lo exige el preámbulo del artículo XX. La prohibición está fundamentada, sencillamente, en el propósito de proteger los intereses más elementales de los animales, sin afectar, empero, el negocio de las exportaciones de carne y de productos derivados de la explotación animal.

Por lo anterior, puede afirmarse que la prohibición de exportar animales vivos desde Colombia por vía marítima es consistente con las obligaciones internacionales del país; concretamente, con las contenidas en los Acuerdos de la OMC. Además, está amparada por las excepciones generales del artículo XX del GATT y se funda en la literatura legal más autorizada sobre la materia.

En cuanto a la OMI, es importante considerar sus recientes decisiones en materia de reducción en las emisiones de azufre a un 0,5%, y la proyección de que para 2013, 2030 y 2050 todos los barcos deberán cumplir con emisiones reducidas de CO₂ / gases de efecto invernadero, y para 2014 con las regulaciones de tratamiento de aguas de lastre para reducir la contaminación de las aguas.

Esto incrementará el costo de los barcos y reducirá las ganancias y el número de barcos a nivel global.

5. MARCO CONSTITUCIONAL, JURISPRUDENCIAL Y LEGAL

Desarrollo de la protección y el bienestar animal en el ordenamiento jurídico nacional

Desde el punto de vista normativo, la protección a los animales ha sido incorporada tempranamente en el ordenamiento jurídico colombiano: la Ley 5ª de 1972 –que crea y regula las Juntas Defensoras de Animales– reconoció por primera vez que el Estado debía proteger a los animales de los “actos de crueldad, los maltratamientos [y] el abandono injustificado”. Posteriormente, la Ley 84 de 1989 elevó a Estatuto Nacional la protección de los animales, definiendo los siguientes objetivos: “a) prevenir y tratar el dolor y el sufrimiento de los animales; b) promover la salud y el bienestar de los animales, asegurándoles higiene, sanidad y condiciones apropiadas de existencia; c) erradicar y sancionar el maltrato y los actos de crueldad para con los animales”. Además, estableció, como principal deber con los animales, que “toda persona está obligada a respetar y abstenerse de causar daño o lesión a cualquier animal”; y consagró sanciones penales y económicas para quienes incumplan dicha obligación.

Aunque en la Constitución de 1991 no se incluyó expresamente un mandato de protección animal, la jurisprudencia constitucional ha afirmado reiteradamente que dicho mandato se deriva, entre otras cosas, de las disposiciones que protegen el medio ambiente, en virtud de las cuales la Carta Política ha sido llamada una “Constitución Ecológica”. En ese sentido, son relevantes, entre

otros: los artículos 8º –obligación de proteger las riquezas naturales de la Nación–, 58 –función ecológica de la propiedad–, 79 –derecho a un medio ambiente sano y deber de proteger la diversidad e integridad del ambiente–. 95.8 –deber de proteger los recursos naturales y velar por la conservación de un ambiente sano–, y 333 –limitación a la libertad económica por motivos ambientales–.

Con base en dicha protección de la naturaleza, el concepto de dignidad humana como fuente de obligaciones morales con los animales y la función social y ecológica de la propiedad, la Corte Constitucional afirmó en la Sentencia C-666 de 2010 que “se encuentra un fundamento de rango y fuerza constitucional en el sistema de protección para los animales, que en cuanto fauna están incluidos dentro de dicho concepto [de medio ambiente]”. El mismo Tribunal estableció que la fauna, definida como el “conjunto de animales de un país o región”, debe ser protegida constitucionalmente por estar compuesta de “seres sintientes” y señaló que su protección “se aleja de una visión antropocéntrica que asuma a los demás –a los otros– integrantes del ambiente como elementos a disposición absoluta e ilimitada de los seres humanos”. Finalmente, recalcó que “un Estado Social debe buscar, entre otros, el bienestar animal, por ser este un elemento connatural del principio de solidaridad”. Con base en lo anterior, la Corte Constitucional afirmó que deben garantizarse los intereses de los animales en tanto seres sintientes, en particular su interés en no sufrir, y que el Legislador debe expedir las normas necesarias para subsanar el déficit normativo de protección animal.

Desde entonces, la Corte Suprema de Justicia y el Consejo de Estado también han reconocido reiteradamente un mandato de protección de los animales. Ese reconocimiento jurisprudencial consolidó una tendencia continuada a ampliar la protección de los mismos, lo que ha implicado la prohibición de prácticas que vulneraran su bienestar y su integridad física y psicológica. Así, por ejemplo, los Decretos 1666 de 2010 y 178 de 2012 autorizaron y regularon la sustitución de vehículos de tracción animal por vehículos automotores; y la Ley 1638 de 2013 prohibió el uso de animales silvestres en circos, lo que la Corte Constitucional encontró ajustado a la Constitución por proteger a “la fauna del padecimiento, el maltrato y la crueldad”.

Un año más tarde, la Ley 1774 de 2016 reconoció a los animales la calidad de seres sintientes y estableció que: “el responsable o tenedor de ellos asegurará como mínimo:

1. Que no sufran de hambre ni sed.
2. Que no sufran injustificadamente malestar físico ni dolor.
3. Que no les sean provocadas enfermedades por negligencia o descuido.
4. Que no sean sometidos a condiciones de miedo ni estrés.
5. Que puedan manifestar su comportamiento natural”.

Más recientemente, la Corte Constitucional, en su Sentencia C-045 de 2019, declaró inexecutable las normas del Decreto 2811 de 1974 (Código Nacional de Recursos Naturales Renovables y de Protección del Medio Ambiente) y de la Ley 84 de 1989 que autorizaban y regulaban la llamada “caza deportiva”.

Finalmente, la Ley 1955 de 2019 “por la cual se expide el Plan Nacional de Desarrollo 2018-2022 Pacto por Colombia, Pacto por la Equidad”, del Gobierno en curso, incluyó el artículo 324, titulado “Política de protección y bienestar de animales domésticos y silvestres”, que incluye, entre otros mandatos, el de establecer lineamientos en materia de bienestar de animales de granja.

En suma, puede decirse que la jurisprudencia de la Corte Constitucional, el Consejo de Estado y la Corte Suprema de Justicia ha señalado, desde 2010 y en más de diez sentencias, la existencia de un mandato constitucional de protección a los animales o “seres vivos sintientes”, fundamentado en tres pilares: a) el deber constitucional de protección a la naturaleza; b) la dignidad humana como fuente de obligaciones morales con los animales y c) la función social y ecológica de la propiedad como fundamento de la prohibición de tratos crueles a los animales. Así mismo, ha reiterado la necesidad de crear un sistema jurídico de protección a los animales que cumpla una doble función, a saber: a) garantizar la protección de sus intereses autónomos en cuanto seres vivos sintientes, empezando por el más fundamental en no sufrir, y b) subsanar el déficit normativo de protección a los animales que aún persiste en el ordenamiento jurídico colombiano.

En consecuencia, la exportación de animales vivos contraviene claramente el ordenamiento jurídico colombiano, puesto que implica dar un trato innecesariamente cruel a seres sintientes cuyos intereses están constitucionalmente protegidos. Que los animales sean usados para consumo no exime a quienes comercian con ellos de cumplir con el mandato de protección animal, elevado a rango constitucional por nuestra Corte. Además, esta práctica vulnera la dignidad humana que ha sido reconocida como fuente de obligaciones morales con los animales, y contradice la función social y ecológica que la Constitución Política le asigna a la propiedad. Por eso, la prohibición de esta práctica comercial, que viene siendo erradicada en otros países, no solo es coherente con los desarrollos legales y jurisprudenciales de los últimos años, sino que es una medida necesaria para cumplir con el mandato constitucional de protección animal.

6. IMPACTO FISCAL

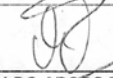
En cumplimiento del artículo 7° de la Ley 819 de 2003, se debe precisar que el presente proyecto de ley no tiene ningún impacto fiscal que implique modificación alguna del marco fiscal de mediano plazo. Las condiciones que formule el Ministerio de Agricultura y Desarrollo Rural en materia de bienestar animal, de acuerdo con su misionalidad, serán asumidas enteramente por las empresas exportadoras o navieras. En tal virtud, el objeto del

proyecto de ley no representa ningún gasto adicional para la Nación.

Por lo anteriormente expuesto, nos permitimos presentar este proyecto de ley a consideración del Congreso de Colombia.

Presentado por:

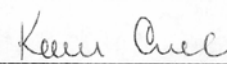
Presentado por:


OSWALDO ARCOS BENAVIDES
Representante a la Cámara
Partido Cambio Radical

JOSÉ LUIS PÉREZ OYUELA
Senador de la República
Partido Cambio Radical

CARLOS A. CUENCA CHAUX
Representante a la Cámara
Partido Cambio Radical

DAVID ERNESTO PULIDO NOVOA
Representante a la Cámara
Partido Cambio Radical


KAREN KURE CORCIONE
Representante a la Cámara
Partido Cambio Radical

JOSÉ LUIS PINEDO CAMPO
Representante a la Cámara
Partido Cambio Radical

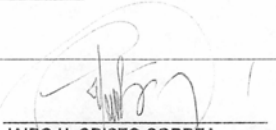
JOSÉ DANIEL LÓPEZ JIMÉNEZ
Representante a la Cámara
Partido Cambio Radical

CIRO FERNANDEZ NUÑEZ
Representante a la Cámara
Partido Cambio Radical


JAIME RODRIGUEZ CONTRERAS
Representante a la Cámara
Partido Cambio Radical


CESAR AUGUSTO LORDUY M.
Representante a la Cámara
Partido Cambio Radical

RODRIGO LARA RESTREPO
Senador de la República
Partido Cambio Radical


JAIRO H. CRISTO CORREA
Representante a la Cámara
Partido Cambio Radical

DIDIER LOBO CHINCHILLA
Senador de la República
Partido Cambio Radical

JOSÉ GABRIEL AMAR SEPULVEDA
Representante a la Cámara
Partido Cambio Radical

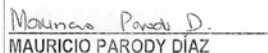

EDGAR DIAZ CONTRERAS
Senador de la República
Partido Cambio Radical

Representante a la Cámara
Partido Cambio Radical

CARLOS A. JIMENEZ LÓPEZ
Senador de la República
Partido Cambio Radical

Representante a la Cámara
Partido Cambio Radical

CARLOS F. MOTOA SOLARTE
Senador de la República
Partido Cambio Radical


MAURICIO PARODY DÍAZ
Representante a la Cámara
Partido Cambio Radical

FABIAN G. CASTILLO SUÁREZ
Senador de la República
Partido Cambio Radical

Representante a la Cámara
Partido Cambio Radical

ARTURO CHAR CHALJUB Senador de la República Partido Cambio Radical	JULIO CESAR TRIANA QUINTERO Representante a la Cámara Partido Cambio Radical
RICHARD ALFONSO AGUILAR V. Senador de la República Partido Cambio Radical	Representante a la Cámara Partido Cambio Radical
LUIS E. DIAZ GRANADOS TORRES Senador de la República Partido Cambio Radical	BAYARDO G. BETANCOURT Representante a la Cámara Partido Cambio Radical
ATILANO ALONSO GIRALDO Representante a la Cámara Partido Cambio Radical	JORGE MENDEZ HERNÁNDEZ Representante a la Cámara Partido Cambio Radical
SALIM VILLAMIL QUESSEP Representante a la Cámara Partido Cambio Radical	HECTOR JAVIER VERGARA SIERRA Representante a la Cámara Partido Cambio Radical
AQUILEO MEDINA ARTEAGA Representante a la Cámara Partido Cambio Radical	OSCAR CAMILO ARANGO Representante a la Cámara Partido Cambio Radical

H.R. Juan Peinado Partido Liberal	Adriana Gomez H. Partido Liberal
Integrantes de la Comisión Animalista:	
Representante Cámara por Sucesión Nicolás Caballero	Cesar Forta Torres
H.R. Mauricio Toro Partido Verde	H.R. Fabian Diaz Plata Partido Verde
H.R. Juan Carlos Lozada Partido Liberal	H.R. María José Pardo
Leon Freddy Navarro	

TEXTOS DE PLENARIA

TEXTO DEFINITIVO PLENARIA CÁMARA AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 001 DE 2010 CÁMARA

por medio del cual se modifica la Ley 769 de 2002, se especifica el accidente de tránsito en animal doméstico, silvestre o en situación de abandono y se garantiza su atención por parte del SOAT.

El Congreso de Colombia

DECRETA:

Artículo 1°. *Objeto.* El objeto de este proyecto de ley es establecer que se deba atender a los animales domésticos o silvestres y en situación de abandono y se garantiza su atención por parte del Seguro Obligatorio para Accidentes de Tránsito (SOAT), garantizando así la atención inmediata de animales víctimas de accidentes de tránsito que sufran lesiones corporales y muerte.

Artículo 2°. Modificar e incluir a las definiciones del artículo 2° de la Ley 769 de 2002 la siguiente:

Artículo 2°. *Definiciones.*

Accidente de tránsito: Evento generado al menos por un vehículo en movimiento, que causa daños a personas y/o a animales domésticos, silvestres o a bienes involucrados en él y que, además puede afectar la normal circulación de los vehículos que se movilizan por la vía o vías comprendidas en el lugar o dentro de la zona de Influencia del hecho.

Beneficiario: Es la persona y/o animal doméstico, silvestre que sea víctima de un accidente de tránsito y, por consiguiente, adquiera el derecho

a los servicios médicos, indemnizaciones y/o gastos de acuerdo con las coberturas allí señaladas.

Víctima: Es toda persona y/o animal doméstico, silvestre que ha sufrido daño en su salud como consecuencia de un accidente de tránsito, de un evento catastrófico de origen natural, de un evento terrorista o de otro evento aprobado.

Artículo 3°. Adicionar cinco párrafos al artículo 42 de la Ley 769 de 2002, el cual quedará así:

“Artículo 42. Seguros obligatorios. Para poder transitar en el territorio nacional todos los vehículos deben estar amparados por un seguro obligatorio vigente. El Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT), se regirá por las normas actualmente vigentes o aquellas que la modifiquen o sustituyan,

Parágrafo 1°. Además de cubrir los daños corporales que se causen a las personas en accidentes de tránsito, el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT) deberá cubrir los gastos veterinarios consistentes en medicamentos, cirugías, atención de urgencias, hospitalización, tratamientos y demás causados por daños temporales o permanentes que sean causados por el accidente de tránsito en el que se cause daño a la integridad física de uno o varios animales domésticos, silvestres y/o en situación de abandono como consecuencia del uso de la vía por al menos un vehículo automotor. Esta cobertura también incluirá los gastos de transporte y movilización de los animales hasta el centro veterinario más cercano y los gastos funerarios, en caso que el animal fallezca por causa del accidente, hasta transcurridos dos (2) meses después del mismo.

El animal víctima de accidente de tránsito deberá ser atendido en el centro veterinario más cercano al lugar del accidente que cuente con las condiciones para prestar la atención requerida.

El costo generado por la atención veterinaria prestada al animal víctima de accidente de tránsito se cobrará por la entidad que prestó dicho servicio a la aseguradora de los vehículos implicados en el accidente mediante el mismo procedimiento aplicado para los accidentes de tránsito donde las víctimas son seres humanos.

Parágrafo 2°. Beneficiarios del SOAT. Es la persona que acredita tener derecho a los servicios médicos, indemnizaciones y/o gastos, de acuerdo con las coberturas allí señaladas. También será considerado beneficiario el animal doméstico, silvestre o en situación de abandono, afectado en accidente de tránsito.

Parágrafo 3°. Víctima en Accidente de Tránsito. Es toda persona y/o animal doméstico, silvestre o en situación de abandono que ha sufrido daño en su salud como consecuencia de un accidente de tránsito.

Parágrafo 4°. Ante cualquier estafa relacionada con el uso del SOAT, la aseguradora podrá interponer las denuncias penales que considere, hacer uso de los recursos que a bien tenga, e incluso repetir por el cobro de la atención contra quien considere, de conformidad con los artículos 246 y 247 numeral 4 del Código Penal.

Parágrafo 5°. El conductor que atropelle a un animal y no le preste la asistencia o atención requerida para garantizar su bienestar, incurrirá en multa de veinte (20) salarios mínimos legales mensuales”.

Parágrafo 6°. Las coberturas a la que se refiere el presente artículo, y las demás que determine la ley, se reconocerán individualmente a cada beneficiario y/o víctima en el accidente de tránsito. No se fraccionarán los recursos del SOAT en función del número de involucrados en el accidente.

Artículo 4°. Atención obligatoria y sanciones. Los centros clínicos veterinarios están en la obligación de prestar los servicios médicos veterinarios, quirúrgicos, farmacéuticos, hospitalarios o de cualquier otra índole a los animales domésticos y silvestres a los que se refiere la ley, hasta el monto cubierto por el seguro obligatorio.

Parágrafo 1°. El centro veterinario deberá poner al animal doméstico abandonado a disposición de la autoridad competente para su protección, adopción, recuperación; acogerlo temporalmente, o ubicarlo en adopción directamente, tras brindarle al animal la atención necesaria. En el caso de los animales silvestres, los profesionales veterinarios deberán dar aviso a la autoridad ambiental competente, a efectos de garantizar el manejo adecuado del animal y su bienestar integral, tras brindarle al animal la atención necesaria.

Parágrafo 2°. Los centros veterinarios que incumplan las obligaciones establecidas en la presente ley y sus normas reglamentarias, serán sujetos de las siguientes sanciones, según la naturaleza y gravedad de la infracción:

a) Multas en cuantía hasta de cien (100) salarios mínimos legales mensuales vigentes cuando se nieguen a prestar atención médica veterinaria, quirúrgica, farmacéutica, hospitalaria o de cualquier otra índole a un animal víctima de accidente de tránsito.

b) Suspensión o cierre del servicio veterinario, en caso de reincidencia.

Parágrafo 3°. El Gobierno nacional establecerá el procedimiento y responsable de aplicar tales sanciones.

Artículo 5°. El Gobierno nacional una vez sancionada la presente ley dispone de seis (6) meses para reglamentar y establecer las condiciones de los establecimientos que prestarán el servicio y a su vez establecer la tabla de reconocimientos del mismo.

Artículo nuevo. En ningún caso el pago de las disposiciones contempladas en la presente ley podrá comprometer recursos del sistema de salud.

Artículo 6°. Vigencia. Esta ley rige a partir de su promulgación y deroga todas las normas que le sean contrarias.



OSWALDO ARCOS BENAVIDES

Ponente

SECRETARÍA GENERAL

Bogotá, D. C., octubre 11 de 2019

En Sesión Plenaria del día 8 de octubre de 2019, fue aprobado en segundo debate el texto definitivo con modificaciones del Proyecto de ley número 001 de 2018 Cámara, *por medio del cual se modifica la Ley 769 de 2002, se especifica el accidente de tránsito en animal doméstico, silvestre o en situación de abandono y se garantiza su atención por parte del SOAT.* Esto con el fin de que el citado proyecto de ley siga su curso legal y reglamentario y de esta manera dar cumplimiento con lo establecido en el artículo 182 de la Ley 5ª de 1992.

Lo anterior, según consta en el acta de la Sesión Plenaria Ordinaria número 091 de octubre 8 de 2019, previo su anuncio en la Sesión del día 7 de octubre de 2019, correspondiente al Acta número 090.



CAMILO ERNESTO ROMERO GALVÁN
Subsecretario General (E)

**TEXTO DEFINITIVO PLENARIA CÁMARA
AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 006 DE
2019 CÁMARA, 104 DE 2019 SENADO**

por medio de la cual se rinden honores a los estudiantes fallecidos en los hechos ocurridos el día 17 de enero de 2019, en la Escuela de Cadetes de Policía “General Francisco de Paula Santander”, autorizando al Gobierno nacional para su ascenso póstumo, con reconocimiento prestacional y pensional a los beneficiarios y se dictan otras disposiciones.

El Congreso de Colombia

DECRETA:

Artículo 1º. Objeto. La presente ley tiene por objeto rendir honores a los estudiantes fallecidos y lesionados en los hechos ocurridos el día 17 de enero de 2019, en la Escuela de Cadetes de Policía “General Francisco de Paula Santander”. Se autoriza al Gobierno nacional para que ascienda de forma póstuma a los estudiantes fallecidos, y se otorgue reconocimiento prestacional y pensional a los beneficiarios o quien acredite mejor derecho, y se dictan otras disposiciones en lo referente al personal uniformado de la Policía Nacional de Colombia que se encontraba en comisión de estudios o licencia remunerada en la Escuela de Formación. Se autoriza la construcción de un monumento conmemorativo, y se establece como fecha oficial del Estudiante de las Escuelas de Formación de la Policía Nacional de Colombia, el día 17 de enero de cada año.

Artículo 2º. Autorícese al Gobierno nacional ascender de manera póstuma al grado Subteniente, al personal de estudiantes de la Escuela de Formación de oficiales de la Policía Nacional, fallecidos en actos meritorios, con motivo del atentado ocurrido el día 17 de enero de 2019, con sus respectivos derechos prestacionales y pensionales a los beneficiarios o quien acredite mejor derecho contenidos en la ley, de conformidad con las disposiciones vigentes de la fuerza pública, sin que sea exigible para este acto, demostrar la dependencia económica respecto del causante.

Artículo 3º. El personal uniformado de la Policía Nacional de Colombia que se encontraba en comisión de estudios o licencia remunerada en la Escuela de Formación de Oficiales, se regirá por las normas prestacionales y pensionales de la categoría que ostentaban al momento del fallecimiento, sin perjuicio de que sus beneficiarios puedan optar por el régimen que contenga los derechos prestacionales y pensionales más favorables.

Parágrafo 1º. Al personal relacionado en el presente artículo, se le otorgará el ascenso póstumo al grado de Subteniente en forma excepcional.

Parágrafo 2º. Autorícese al Gobierno nacional para adelantar los trámites de reconocimiento de la nacionalidad colombiana por adopción de manera póstuma a la cadete ecuatoriana Erika Sofía Chico Vallejo.

La solicitud de reconocimiento se iniciará por parte del Ministerio de Relaciones Exteriores cuando se sancione y se publique la presente ley.

Parágrafo 3º. La Carta de Naturaleza o Resolución de inscripción que otorga la Nacionalidad Colombiana por Adopción de manera póstuma a la cadete Erika Sofía Chico Vallejo, se notificará a la Policía Nacional, a los familiares de la cadete, y se enviará copia a la Embajada de la República del Ecuador en Bogotá.

Parágrafo 4º. Los honores y beneficios pensionales y prestacionales establecidos en la presente ley, se aplicarán a la cadete Erika Sofía Chico Vallejo y a los beneficiarios que tengan mejor derecho de acuerdo con la legislación colombiana, y lo establecido en el anterior parágrafo.

Artículo 4º. Declaratoria. Declárese como fecha oficial del Estudiante de las Escuelas de Formación de la Policía Nacional de Colombia, el día 17 de enero de cada año, y ríndase homenaje público a los Estudiantes fallecidos y a las víctimas del atentado ocurrido el día 17 de enero de 2019 en la Escuela de Cadetes de Policía “General Francisco de Paula Santander”.

Artículo 5º. Monumento Conmemorativo. Autorícese al Gobierno nacional de conformidad con las disponibilidades presupuestales vigentes, que incorpore dentro del Presupuesto General de la Nación - Policía Nacional, las partidas presupuestales necesarias para que se erija un monumento conmemorativo en las instalaciones de la ECSAN y se inaugure cuando el curso 112 de oficiales de la ECSAN se gradúe.

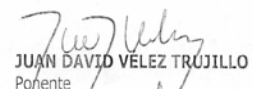
Artículo 6º. Vigencia. La presente ley rige a partir de su sanción y publicación en el *Diario Oficial*.



GERMÁN ALCIDES BLANCO ÁLVAREZ
Ponente Coordinador



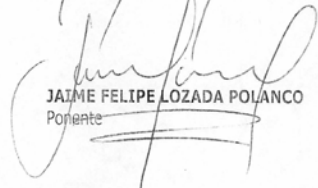
MAURICIO PARODI DÍAZ
Ponente



JUAN DAVID VELEZ TRUJILLO
Ponente



JAI ME ARMANDO YEPES MARTÍNEZ
Ponente



JAI ME FELIPE LOZADA POLANCO
Ponente

SECRETARÍA GENERAL

Bogotá, D. C., octubre 11 de 2019

En Sesión Plenaria del día 7 de octubre de 2019, fue aprobado en segundo debate el texto definitivo con modificaciones del Proyecto de ley número 006 de 2019 Cámara, 104 de 2019 Senado, *por medio de la cual se rinden honores a los estudiantes fallecidos en los hechos ocurridos el día 17 de enero de 2019, en la Escuela de Cadetes de Policía “General*

Francisco de Paula Santander”, autorizando al Gobierno nacional para su ascenso póstumo, con reconocimiento prestacional y pensional a los beneficiarios y se dictan otras disposiciones. Esto con el fin de que el citado proyecto de ley siga su curso legal y reglamentario y de esta manera dar cumplimiento con lo establecido en el artículo 182 de la Ley 5ª de 1992.

Lo anterior, según consta en el acta de la Sesión Plenaria Ordinaria número 090 de octubre 7 de 2019, previo su anuncio en la Sesión del día 1º de octubre de 2019, correspondiente al Acta número 089.



CAMILO ERNESTO ROMERO GALVÁN
Subsecretario General (E)

* * *

TEXTO DEFINITIVO PLENARIA CÁMARA AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 043 DE 2018 CÁMARA

por medio de la cual se crea un incentivo tributario para aquellos pequeños y medianos establecimientos de alojamiento y hospedaje, que se certifiquen en calidad turística y se dictan otras disposiciones.

El Congreso de Colombia

DECRETA:

CAPÍTULO I

Consideraciones generales

Artículo 1º. Objeto. La presente ley, tiene por objeto crear un incentivo tributario para pequeños y medianos prestadores de servicios turísticos clasificados como establecimientos de alojamiento y hospedaje, que obtengan el Certificado de Calidad Turística otorgado por una entidad de certificación debidamente acreditada por el Organismo Nacional de Acreditación en Colombia (ONAC), se encuentren inscritos en el Registro Nacional de Turismo y al día en el pago de la contribución parafiscal del turismo.

Artículo 2º. Calidad Turística. Para efectos de la presente ley, entiéndase por calidad turística, la capacidad para satisfacer las expectativas y exigencias razonables de los clientes respecto de la prestación de los productos y servicios determinando seguridad, higiene, accesibilidad, transparencia, autenticidad, armonía y, el cumplimiento de las características y requisitos establecidos en las normas técnicas sectoriales.

Artículo 3º. Certificación en Calidad Turística. Entiéndase por Certificado de Calidad Turística, a la marca de certificación reconocida por la Superintendencia de Industria y Comercio que puede portar un prestador de servicios de alojamiento y hospedaje, siempre y cuando cumpla con los requisitos establecidos de conformidad con el Reglamento de Uso contenido en la Resolución

número 0280 del 12 de febrero de 2018 del Ministerio de Comercio, Industria y Turismo.

Dicha certificación deberá ser expedida por una entidad de certificación autorizada por el Organismo Nacional de Acreditación en Colombia (ONAC), en el que se evalúa y aprueba el cumplimiento de las normas técnicas de calidad expedidas por la Unidades Sectoriales de Normalización de establecimientos de alojamiento y hospedaje, de acuerdo con la reglamentación que expida el Ministerio de Comercio, Industria y Turismo.

Parágrafo 1º. En cualquier momento el Ministerio de Comercio, Industria y Turismo, podrá verificar la obtención de la Certificación en Calidad Turística de pequeños y medianos prestadores de servicios turísticos clasificados como establecimientos de alojamiento y hospedaje.

Parágrafo 2º. La Asociación Hotelera y Turística de Colombia (Cotelco) para realizar la expedición de este documento, deberá capacitar y certificarse ante el Organismo Nacional de Acreditación en Colombia (ONAC) en los siguientes dos años después de la expedición de esta norma, en caso de no hacerlo la misma ONAC, podrá realizar la certificación de otras entidades.

Parágrafo 3º. Dentro de los seis (6) meses siguientes a la entrada en vigencia de la presente ley, el Gobierno nacional, a través del Ministerio de Comercio, Industria y Turismo y en coordinación con las Unidades Sectoriales de Normalización de establecimientos de alojamiento y hospedaje, deberán expedir las normas técnicas sectoriales para las posadas nativas del departamento Archipiélago de San Andrés, Providencia y Santa Catalina, de acuerdo a sus características propias y necesidades.

Lo anterior se realizará con la participación del Comité Interinstitucional de las Posadas Nativas, la Secretaria de Turismo del Archipiélago de San Andrés, Providencia y Santa Catalina y las posadas nativas del departamento Archipiélago de San Andrés, Providencia y Santa Catalina.

Parágrafo 4º. El proceso de Certificación en Calidad Turística de ninguna manera debe implicar un costo a los medianos y pequeños establecimiento de alojamiento y hospedaje.

Artículo 4º. Establecimientos de Alojamiento y Hospedaje. Para efectos de la exención tributaria prevista en esta ley se entiende por establecimiento de alojamiento o de hospedaje, el conjunto de bienes destinados por la persona natural o jurídica para prestar el servicio de alojamiento no permanente inferior a 30 días.

Parágrafo 1º. Los establecimientos de alojamiento y hospedaje que cuenten con ingresos brutos de hasta 500 smmlv al año, y tengan entre una y 100 habitaciones, se denominarán medianos y pequeños establecimientos de alojamiento y hospedaje.

Parágrafo 2º. Los incentivos tributarios de que trata la presente ley, se aplicarán en igual medida al

sistema de hospedaje en la casas nativas o posadas nativas del Archipiélago de San Andrés, Providencia y Santa Catalina, conforme al artículo 51 de la Ley 915 de 2004, las cuales serán certificadas por la Secretaría de Turismo Departamental, previo concepto del Comité Interinstitucional de Posadas Nativas.

CAPÍTULO II

Incentivo Tributario

Artículo 5°. *Incentivo Tributario.* Créase el incentivo tributario de renta exenta para pequeños y medianos prestadores de servicios turísticos clasificados como establecimientos de alojamiento y hospedaje, que obtengan el Certificado de Calidad Turística hasta el 31 de diciembre de 2021 otorgado por un organismo de certificación, debidamente acreditado por el Organismo Nacional de Acreditación (ONAC), se encuentren inscritos en el Registro Nacional de Turismo y al día en el pago de la contribución parafiscal del turismo. Dicho incentivo es por el término de quince (15) años, contados a partir de la obtención de la certificación siempre y cuando se cumpla con los seguimientos anuales y la respectiva recertificación al tercer año.

Artículo 6°. *Renta exenta.* El incentivo tributario de que trata el artículo anterior consistirá en que las rentas provenientes de la prestación de servicios turísticos de pequeños y medianos establecimientos de alojamiento y hospedaje, estarán exentas del impuesto sobre la renta en un 30%, por el término y en las condiciones indicadas en el artículo anterior.

Parágrafo. Los pequeños y medianos establecimientos de alojamiento y hospedaje, que obtengan la Certificación en Calidad Turística, que presten sus servicios en territorios catalogados como zonas de conflicto armado de Colombia (Zomac), estarán exentas en un 100% del impuesto a la renta por el término y en las condiciones indicadas en el artículo anterior.

Artículo 7°. *Requisitos para la obtención del incentivo.* Para acceder o aplicar al incentivo contenido en la presente ley, el contribuyente deberá cumplir con los siguientes requisitos:

1. Registro Nacional de Turismo vigente del establecimiento de alojamiento y hospedaje sobre el que aplica este incentivo.
2. Matrícula o Registro Mercantil de la Cámara y Comercio actualizado del establecimiento de alojamiento y hospedaje sobre el que aplica este incentivo.
3. Certificación en calidad Turística vigente, expedido por la entidad acreditada ante el Organismo Nacional de Acreditación (ONAC).
4. Ser aportante a la contribución parafiscal de Turismo y estar al día en dicho pago al momento de presentar la declaración de renta.

Parágrafo 1°. En concordancia con el artículo 16 de la Ley 1101 de 2006 modificado por el

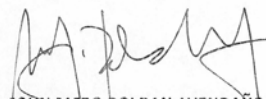
artículo 18 de la Ley 1558 de 2012, únicamente los prestadores de servicios turísticos debidamente inscritos en el Registro Nacional de Turismo podrán ser beneficiarios del incentivo tributario y fiscal consagrado en esta ley. La suspensión, cancelación o la no actualización del Registro Nacional de Turismo, Registro Mercantil, Personería Jurídica, así como el incumplimiento en el pago de las contribuciones parafiscales, suspenderá el incentivo tributario correspondiente al año fiscal o periodos en el cual se presente la omisión o incumplimiento.

La suspensión también operará, cuando no sea cancelado el valor correspondiente a la certificación en calidad turística por parte del operador.

Parágrafo 2°. La aplicación del beneficio la realizará directamente el Prestador de servicios turísticos de alojamiento y hospedaje que cumpla con los requisitos de este artículo y de manera directa al presentar su respectiva Declaración de Renta. La DIAN dentro de los términos de ley procedimientos y antes que queden en firme las declaraciones podrá en cualquier tiempo ejercer las funciones que sobre la materia le correspondan.

Artículo nuevo. El Ministerio de Trabajo y el Ministerio de Comercio, Industria y Turismo establecerán una ruta de formalización laboral y empresarial dentro del Sector turístico del país, en especial para los establecimientos de alojamiento o de hospedaje que deseen ser beneficiarios del incentivo tributario de que trata la presente ley.

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


JOHN JAIRO ROLDAN AVENDAÑO
Coordinador Ponente

YAMIL HERNANDO ARANA PADAUI
Ponente


JOSE GABRIEL AMAR SEPÚLVEDA
Ponente

SECRETARÍA GENERAL

Bogotá, D. C., octubre 11 de 2019

En Sesión Plenaria del día 30 de septiembre de 2019, fue aprobado en segundo debate el texto definitivo con modificaciones del Proyecto de ley número 043 de 2018 Cámara, *por medio de la cual se crea un incentivo tributario para aquellos pequeños y medianos establecimientos de alojamiento y hospedaje, que se certifiquen en calidad turística y se dictan otras disposiciones.* Esto con el fin de que el citado proyecto de ley siga su curso legal y reglamentario y de esta manera dar cumplimiento con lo establecido en el artículo 182 de la Ley 5ª de 1992.

Lo anterior, según consta en el acta de la Sesión Plenaria Ordinaria número 088 de septiembre 30 de

2019, previo su anuncio en la Sesión del día 23 de septiembre de 2019, correspondiente al Acta número 087.



CAMILO ERNESTO ROMERO GALVÁN
Subsecretario General (E)

* * *

**TEXTO DEFINITIVO PLENARIA CÁMARA
AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 344 DE
2019 CÁMARA**

por medio del cual se decreta a Villavicencio (Meta) Distrito Especial, Biodiverso, Turístico, Cultural, Agroindustrial y Educativo.

El Congreso de Colombia

DECRETA:

Artículo 1°. Objeto. Decrétese a Distrito Especial, Biodiverso, Turístico, Cultural, Agroindustrial y Educativo, con el fin de dotarla de instrumentos legales que le permitan cumplir las funciones y prestar los servicios a su cargo; así como promover el desarrollo integral de su territorio para contribuir al mejoramiento de la calidad de vida de sus habitantes.

Artículo 2°. Régimen aplicable. El Distrito Especial, Biodiverso, Turístico, Cultural, Agroindustrial y Educativo de Villavicencio se regirá por la Ley 1617 de 2013, “por la cual se expide el régimen para los distritos especiales” y demás normas concordantes y aquellas que la adicionen, modifiquen o sustituyan.

Parágrafo. Los gastos adicionales que se generen a consecuencia de la implementación del régimen establecido por la Ley 1617 de 2013 solo se ejecutarán una vez el Distrito Especial, Biodiverso, Turístico, Cultural, Agroindustrial y Educativo de Villavicencio alcance el equilibrio financiero.

El Departamento Nacional de Planeación se ocupará del acompañamiento y capacitación a partir del momento en que se decrete el Distrito Especial, Biodiverso, Turístico, Cultural, Agroindustrial y Educativo de Villavicencio.

Artículo nuevo. Comisión de Apoyo y Seguimiento. El Gobernador del departamento del Meta, el Ministro de Educación, el Ministro de Comercio, Industria y Turismo, el Ministro de Vivienda, el Ministro de Ambiente y Desarrollo Sostenible, el Ministro de Agricultura y Desarrollo Rural, un Delegado de la Comisión Primera de la Cámara de Representantes y el Director de Planeación Nacional, este último quien además será el coordinador de la misma, conformarán una comisión de apoyo y seguimiento al Distrito Especial, Biodiverso, Turístico, Cultural, Agroindustrial y Educativo de Villavicencio.

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



JAIME RODRIGUEZ CONTRERAS
Ponente Coordinador

ALEJANDRO ALBERTO VEGA PÉREZ
Ponente Coordinador

JUAN CARLOS RIVERA PEÑA
Ponente

JUAN MANUEL DAZA IGUARÁN
Ponente

JUANITA MARÍA GOEBERTUS ESTRADA
Ponente

JORGE ENRIQUE BURGOS LUGO
Ponente

CARLOS GERMIÁN NAVAS TALERO
Ponente

LUIS ALBERTO ALBÁN BURBANO
Ponente

SECRETARÍA GENERAL

Bogotá, D. C., octubre 11 de 2019

En Sesión Plenaria del día 7 de octubre de 2019, fue aprobado en segundo debate el texto definitivo con modificaciones del Proyecto de ley número 344 de 2019 Cámara, *por medio del cual se decreta a Villavicencio (Meta) Distrito Especial, Biodiverso, Turístico, Cultural, Agroindustrial y Educativo.* Esto con el fin de que el citado proyecto de ley siga su curso legal y reglamentario y de esta manera dar cumplimiento con lo establecido en el artículo 182 de la Ley 5ª de 1992.

Lo anterior, según consta en el acta de la Sesión Plenaria Ordinaria número 090 de octubre 7 de 2019, previo su anuncio en la Sesión del día 1° de octubre de 2019, correspondiente al Acta número 089.



CAMILO ERNESTO ROMERO GALVÁN
Subsecretario General (E)

* * *

**TEXTO DEFINITIVO PLENARIA CÁMARA
AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 391 DE
2019 CÁMARA**

por la cual se declara al Yipao y a la cultura Yipera como patrimonio cultural integrante del paisaje cultural cafetero y se dictan otras disposiciones.

El Congreso de la República de Colombia

DECRETA:

Artículo 1°. Declaratorias. Declárase al Yipao como artefacto cultural integrante del Paisaje Cultural Cafetero y, por lo tanto, Patrimonio Cultural Mueble de la Nación. Declárase que todas aquellas manifestaciones sociales, culturales, deportivas y artísticas que se relacionen con el Yipao se conocerán como cultura Yipera y serán Patrimonio Cultural Inmaterial de la Nación.

Artículo 2°. *Inserción del Yipao en la Política para la Protección del Patrimonio Cultural Mueble de la Nación.* Con posterioridad a la entrada en vigencia de esta ley, el Gobierno nacional en la formulación de las Políticas orientadas a Proteger el Patrimonio Cultural Mueble de la Nación, implementará las acciones necesarias para asegurar la protección y conservación del Yipao y de la Cultura Yipera, como partes integrantes del Paisaje Cultural Cafetero.

Artículo 3°. *Exaltación.* La República de Colombia reconoce la importancia y los aportes sociales, culturales y económicos que el Yipao ha representado para la cultura cafetera colombiana, más específicamente en los departamentos que conforman el Paisaje Cultural Cafetero y en los demás departamentos del país que tienen vocación cafetera.

Artículo 4°. El Gobierno nacional a través del Ministerio de Cultura, incluirá todas aquellas manifestaciones sociales, culturales, deportivas y artísticas que se relacionen con el Yipao, en la lista representativa del Patrimonio Cultural inmaterial de la Nación.

Artículo 5°. El Gobierno nacional a través del Ministerio de Cultura y el Ministerio de Comercio Industria y Turismo, crearán y formularán las estrategias y políticas que permitan proteger, catalogar, coleccionar y mantener en uso comercial el Yipao, con fines de promoción cultural y turística. Dichos Ministerios darán prioridad a los proyectos que involucren el Yipao como atractivo cultural y turístico.

Artículo 6°. A partir de la entrada en vigencia de la presente ley y en un plazo no mayor a un (1) año, el Gobierno nacional a través del Ministerio de Transporte, implementará la reglamentación que establezca el enfoque diferencial dirigido a favorecer al campesinado cafetero y las empresas de transporte que presten servicio público a través de este tipo de vehículos.

Parágrafo. Se generarán incentivos de protección y favorecimiento destinados a los propietarios de estos vehículos, a través de la Comisión Técnica Intersectorial del Paisaje Cultural Cafetero y para los departamentos con vocación cafetera que así lo quieran. Dichos incentivos podrán ser medidas y políticas en materia de tránsito y transporte, cultura, comercio y turismo; los incentivos también se destinarán a las readecuaciones de carrocería y técnico-mecánica, de aquellos vehículos que no se encuentren en las condiciones requeridas para prestar el servicio público en la modalidad mixta de transporte.

Artículo 7°. Modifíquese el artículo 4° de la Ley 1913 de 2018, el cual dirá así:

Artículo 4°. *Funciones de la Comisión Técnica Intersectorial del Paisaje Cultural Cafetero Colombiano (PCCC).* La Comisión Técnica Intersectorial del Paisaje Cultural Cafetero

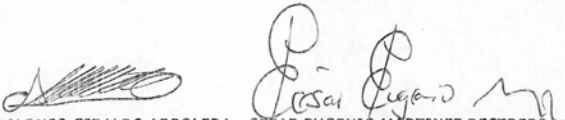
Colombiano tendrá, dentro de su respectiva área de cobertura, las siguientes funciones:

- Articular las políticas y/o actividades necesarias para la apropiación social del patrimonio cultural del PCCC.
- Coordinar en respeto del principio de descentralización las acciones para fortalecer el ordenamiento territorial y garantizar la sostenibilidad ambiental, económica y social.
- Proponer e impulsar políticas para mejorar las condiciones socioeconómicas de la población.
- Implementar acciones para la preservación de la caficultura, la cultura cafetera, el Yipao y la cultura Yipera.
- Proponer e impulsar las políticas que promuevan el turismo en armonía con la sostenibilidad ambiental y social.
- Asegurar la protección, catalogación, conservación y el uso comercial de los Yipaos.
- Promover la gestión de los recursos que el Gobierno nacional destine para la zona.
- Conceptuar sobre macroproyectos que se pueden implementar en la zona, de acuerdo con el análisis técnico de entidades competentes, según el tema de los macroproyectos.
- Promover la realización y difusión de un inventario del patrimonio.
- Coordinar acciones para impulsar la asistencia técnica a las entidades territoriales, con el fin de implementar en la jornada escolar complementaria estudios sobre el patrimonio del PCCC.
- Coordinar estrategias de protección ambiental con las Corporaciones Autónomas Regionales (CAR).
- Promover campañas de protección del Paisaje Cultural Cafetero Colombiano y de sensibilización entre moradores e inversionistas privados de las responsabilidades y compromisos con la sostenibilidad del mismo.

Parágrafo. Cada año, en el mes de agosto, la Comisión Técnica Intersectorial deberá rendir un informe a la Comisión de Ordenamiento Territorial del Congreso de la República sobre sus actividades y decisiones, así como de las inversiones y el estado de los proyectos bajo su coordinación. Dicho informe también deberá ser presentado ante las Asambleas Departamentales de los entes territoriales que forman parte del PCCC.

Las COT del Congreso de la República, en sesiones conjuntas y las respectivas Asambleas Departamentales harán una sesión especial para la presentación del informe.

Artículo 8°. Vigencias y derogatorias. La presente ley entra en vigencia en el momento de su publicación en el *Diario Oficial* y deroga todas las leyes y demás disposiciones que le sean contrarias.



ATILANO ALONSO GIRALDO ARBOLEDA Ponente Coordinador
CESAR EUGENIO MARTÍNEZ RESTREPO Ponente

SECRETARÍA GENERAL

Bogotá, D. C., octubre 11 de 2019

En Sesión Plenaria del día 7 de octubre de 2019, fue aprobado en segundo debate el texto definitivo sin modificaciones del Proyecto de ley número 391 de 2019 Cámara, *por la cual se declara al Yipao y a la cultura Yípera como patrimonio cultural integrante del paisaje cultural cafetero y se dictan otras disposiciones.* Esto con el fin de que el citado proyecto de ley siga su curso legal y reglamentario y de esta manera dar cumplimiento con lo establecido en el artículo 182 de la Ley 5ª de 1992.

Lo anterior, según consta en el acta de la Sesión Plenaria Ordinaria número 090 de octubre 7 de 2019, previo su anuncio en la Sesión del día 1° de octubre de 2019, correspondiente al Acta número 089.



CAMILO ERNESTO ROMERO GALVÁN
Subsecretario General (E)

TEXTO DEFINITIVO PLENARIA CÁMARA AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 392 DE 2019 CÁMARA

por la cual se modifica el artículo 112 del Código de Tránsito.

El Congreso de Colombia
DECRETA:

Artículo 1. Objeto. La presente ley tiene por objeto modificar el artículo 112 del Código Nacional de Tránsito para evitar el establecimiento de zonas de prohibición permanentes.

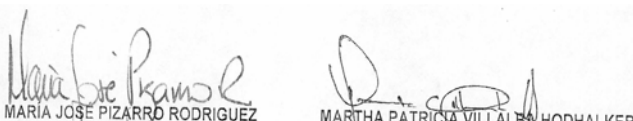
Artículo 2°. Modifíquese el artículo 112 del Código Nacional de Tránsito, el cual quedará así:

Artículo 112. De la obligación de señalar las zonas de prohibición.

Toda zona de prohibición deberá estar expresamente señalizada y demarcada en su sitio previa decisión del funcionario de tránsito competente. No se podrán establecer zonas de prohibición permanentes, salvo por razones de seguridad debidamente justificadas; en todos los demás eventos, la señalización deberá indicar los días y horas en los cuales opera la prohibición. Se exceptúan de ser señalizadas o demarcadas

todas aquellas zonas cuyas normas de prohibición o autorización están expresamente descritas en este código. Carecerán de validez la imposición de comparendos por estacionar en zona prohibida cuando fuera de los casos previstos en el artículo 76 en el lugar no exista la señalización prevista en el presente artículo.

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



MARÍA JOSÉ PIZARRO RODRÍGUEZ Coordinadora Ponente
MARTHA PATRICIA VILLALBA HODHALCKER Ponente

SECRETARÍA GENERAL

Bogotá, D. C., octubre 11 de 2019

En Sesión Plenaria del día 7 de octubre de 2019, fue aprobado en segundo debate el texto definitivo sin modificaciones del Proyecto de ley número 392 de 2019 Cámara, *por la cual se modifica el artículo 112 del Código de Tránsito.* Esto con el fin de que el citado proyecto de ley siga su curso legal y reglamentario y de esta manera dar cumplimiento con lo establecido en el artículo 182 de la Ley 5ª de 1992.

Lo anterior, según consta en el acta de la Sesión Plenaria Ordinaria número 090 de octubre 7 de 2019, previo su anuncio en la Sesión del día 1° de octubre de 2019, correspondiente al Acta número 089.



CAMILO ERNESTO ROMERO GALVÁN
Subsecretario General (E)

TEXTO DEFINITIVO PLENARIA CÁMARA AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 403 DE 2019 CÁMARA, 237 DE 2018 SENADO

por la cual la Nación exalta y rinde homenaje a los municipios del Socorro, Charalá, Coromoro y Ocamonte, en el departamento de Santander, por su aporte pionero a la libertad y a la democracia de los colombianos.

El Congreso de la República

DECRETA:

Artículo 1°. La Nación, al conmemorarse el bicentenario de los hechos ocurridos entre los años 1781 y 1821, los cuales marcaron el destino de Colombia como Nación independiente, exalta y rinde homenaje a los municipios del Socorro, Charalá, Coromoro y Ocamonte, en el departamento de Santander, por sus pioneros aportes a la libertad y a la democracia de Colombia, como lo fueron el Movimiento Comunero; la Constitución del Socorro de 1810; la participación de sus Diputados en la

elaboración de la Constitución de Cúcuta de 1821; y la Batalla de Pienta.

Artículo 2°. Extiéndase los beneficios señalados en el artículo 2° y demás disposiciones contenidas en Ley 1916 de 2018 a los municipios del Socorro, Charalá, Coromoro y Ocamonte, en el departamento de Santander, como protagonistas de la Batalla de Pienta, definitiva en la contención de los ejércitos realistas, situación que significó su derrota en la batalla de Boyacá, dando lugar a la independencia de Colombia.

Artículo 3°. La presente ley rige a partir de su sanción y publicación en el *Diario Oficial*.


MAURICIO PARODI DÍAZ
Ponente

SECRETARÍA GENERAL

Bogotá, D. C., octubre 11 de 2019

En Sesión Plenaria del día 8 de octubre de 2019, fue aprobado en segundo debate el texto definitivo

sin modificaciones del Proyecto de ley número 403 de 2019 Cámara, 237 de 2018 Senado, *por la cual la Nación exalta y rinde homenaje a los municipios del Socorro, Charalá, Coromoro y Ocamonte, en el departamento de Santander, por su aporte pionero a la libertad y a la democracia de los colombianos.* Esto con el fin de que el citado proyecto de ley siga su curso legal y reglamentario y de esta manera dar cumplimiento con lo establecido en el artículo 182 de la Ley 5ª de 1992.

Lo anterior, según consta en el acta de la Sesión Plenaria Ordinaria número 091 de octubre 8 de 2019, previo su anuncio en la Sesión del día 7 de octubre de 2019, correspondiente al Acta número 090.


CAMILO ERNESTO ROMERO GALVÁN
Subsecretario General (E)

CONCEPTOS JURÍDICOS

CONCEPTO JURÍDICO DEL MINISTERIO DE HACIENDA Y CRÉDITO PÚBLICO AL TEXTO PROPUESTO PARA SEGUNDO DEBATE AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 115 DE 2018 CÁMARA ACUMULADO CON EL PROYECTO DE LEY NÚMERO 143 DE 2018 CÁMARA

por medio de la cual se adoptan disposiciones para el aseguramiento obligatorio y gestión de los choques simples, se adicionan los artículos 2°, 42, 131, 143 de la Ley 769 y se dictan otras disposiciones.

1.1. Oficina Asesora de Jurídica

Bogotá, D. C.

Honorable Representante

CARLOS ALBERTO CUENCA CHAUX

Presidente de la Cámara de Representantes

Congreso de la República

Carrera 7 N° 8-68

Ciudad

Asunto: Comentarios al texto propuesto para segundo debate al Proyecto de ley número 115 de 2018 Cámara, acumulado con el Proyecto de ley número 143 de 2018 Cámara, por medio de la cual se adoptan disposiciones para el aseguramiento obligatorio y gestión de los choques simples, se adicionan los artículos 2°, 42, 131, 143 de la Ley 769 y se dictan otras disposiciones.

Respetado Presidente,

De manera atenta se presentan los comentarios y consideraciones del Ministerio de Hacienda y

Crédito Público al texto propuesto para segundo debate al Proyecto de ley número del asunto, en los siguientes términos:

El objeto de esta iniciativa legislativa es “*crear, adicionalmente al SOAT, un seguro de responsabilidad civil extracontractual de carácter obligatorio para todos aquellos propietarios de vehículos terrestres, como instrumento expedito para la gestión de choques simples que eviten la congestión vial en caso de su ocurrencia*”¹.

En concordancia con el objeto del Proyecto de ley, el artículo 3° dispone:

“Artículo 3° -el artículo 42 de la Ley 769 de 2002, quedará así:

(...)

Adicionalmente, los vehículos de servicio particular deberán contar con un contrato de seguro de póliza de responsabilidad civil extracontractual que pueda cubrir los daños materiales causados a los vehículos de terceros por mínimo doce (12) smlmv; la expedición y cumplimiento del mencionado seguro es de obligación expresa de las aseguradoras.(...)’.”

Por su parte, el artículo 5° de la iniciativa legislativa, dispone:

“Artículo 5°. La Ley 769 de 2002, tendrá un artículo nuevo así:

‘Artículo 42B.- Del aseguramiento obligatorio. Todo propietario de vehículos terrestre automotor

¹ *Gaceta del Congreso* de la República número 536 de miércoles 12 de junio de 2019, pág. 9.

de servicio particular estará obligado a suscribir y mantener vigente un contrato de seguro de responsabilidad civil extracontractual para terceros para daños materiales por cada vehículo de que sea titular; que cubra, como mínimo la cuantía de los límites del aseguramiento obligatorio, la responsabilidad civil. (...)’.”

Respecto de la propuesta legislativa, para este Ministerio no es clara la necesidad de un seguro de responsabilidad civil extracontractual, toda vez que en el país se ha establecido un esquema de seguros obligatorios en casos muy específicos y que ofrecen una solución a diversas situaciones particulares, en forma puntual, a los accidentes de tránsito y a la atención de víctimas por los mismos eventos. Sobre este particular, la doctrina ha afirmado lo siguiente:

“Se puede afirmar que el SOAT en Colombia, es un seguro de accidentes y no un seguro de responsabilidad civil como el implementado en otros países de la región. Su cobertura se extiende a la atención de todas las víctimas, respecto de las lesiones físicas sufridas o la incapacidad permanente declarada, al tiempo que brinda cobertura para los familiares en caso de muerte, mediante una indemnización por este concepto y el reconocimiento de los gastos funerarios. Todo lo anterior, con independencia sobre el culpable del accidente, es decir, con la simple ocurrencia del accidente se activan las coberturas (responsabilidad objetiva), elemento central del SOAT en la medida en que garantiza rapidez en el flujo de recursos entre el prestador de servicios (especialmente los médicos) y el pagador (la aseguradora)”².

Sin embargo, como se expresa en la exposición de motivos, el seguro de responsabilidad civil de que trata este Proyecto de ley número tiene una connotación diferente a la del SOAT, toda vez que aquel busca salvaguardar bienes patrimoniales de los intervinientes de un choque simple, y no, como en el caso del SOAT, cubrir la atención médica en caso de lesiones, incapacidades o fallecimientos.

Ahora bien, es importante precisar que en la actualidad la cobertura de los riesgos que se pretende cubrir con el seguro propuesto, es ofrecida por diversas aseguradoras del mercado, de manera que los agentes económicos de acuerdo con sus propios perfiles de riesgo, coberturas que deseen y nivel de riesgo que quieran mitigar, pueden escoger libre y voluntariamente entre las diversas pólizas de seguros con diversos cubrimientos, las cuales abarcan siniestros tales como daños a bienes, pérdidas totales o parciales por hurto, gastos de transporte y asistencias, entre otros. Además, el parcialmente transcrito artículo 3° del proyecto de ley establece que el seguro contenido en la propuesta cubre los daños a vehículos de terceros por no menos de 12 salarios mínimos, lo cual supone una reducción en

el cubrimiento respecto de las coberturas que ofrece actualmente en el mercado.

Por otro lado, se considera que la imposición de un seguro de responsabilidad como el que trata la propuesta desincentivaría la suscripción de seguros de vehículo, en la medida que tener dos seguros obligatorios aumentará los costos. En este escenario, es muy probable que los propietarios de los vehículos terminen con coberturas diferentes a las de sus preferencias y que no son consistentes con sus propias condiciones y perfiles de riesgo.

A este respecto, la Universidad de los Andes, en el año 2006, adelantó el “Estudio Seguro Obligatorio de Responsabilidad Civil por Accidentes de Tránsito en la República de Colombia Elaborado para Fasecolda”³, en el cual señala el impacto de la fijación de un nuevo seguro obligatorio para vehículos en el territorio colombiano y cómo impacta a los hogares con bajos ingresos.

*“(…) Los cuadros anteriores muestran que el impacto del SOAT en el gasto mensual de los hogares es mayor para los hogares de menor Ingreso (5,6% para el decil 1 que tiene carro y 5,1% para el decil 1 con moto) y menor para los hogares de altos Ingresos (0,6% para el decil 10 con carro y moto). Al simular la entrada de un nuevo seguro de RC extracontractual obligatorio, se observa que el efecto generado por este mayor valor a pagar de manera obligatoria se traduce en un efecto mayor para los deciles de más bajos ingresos, pues para los hogares que tienen al menos un carro, la inclusión de un nuevo seguro que represente el 50% del SOAT impactaría en un 8,3% para los hogares del decil 1, mientras que el impacto para los hogares del decil 10 sería tan solo de 0,9%. Esto muestra el **efecto regresivo** que este nuevo instrumento generaría en la sociedad. Cabe aclarar, de nuevo, que dichos impactos afectan al mismo número de hogares que tienen carro o moto, pues son estos los que en la actualidad tienen la obligación de pagar un SOAT (Ver cuadro número 20)”. (Resaltado de este Ministerio).*

Más adelante señala:

*“En el caso de los hogares de los deciles más bajos de la población, se tiene un panorama contrario pues se observa que el sacrificio en el consumo de bienes sería de los más importantes (flexibles e inflexibles), **principalmente los relacionados con la educación**. Sin embargo, el número de hogares con vehículo en estos deciles son pocos. Por el lado de las motocicletas, de acuerdo a la mayor concentración en los deciles bajos, su efecto es mucho mayor para dicha población. Aunque en los hogares de los deciles más bajos se presume que estén la mayor parte de los vehículos sin seguro de RC, dichos hogares, ya sea con carros o con motocicletas, tienen ingresos tan bajos que no resistirían un pago adicional, sin tener que sacrificar bienes fundamentales de su canasta de consumo, así*

² Gaviria F. Ricardo. El Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, en Fasecolda. *Seguros de Personas y Seguridad Social*. Junio de 2011, pág. 148. Puede consultarse en internet

³ https://fasecolda.com/files/7113/8427/2835/estudio_rc_obligatorio_-_versin_final1.pdf

pues, este no parece ser un mercado potencial para el nuevo instrumento”. (Destacado no se encuentra en el texto original).

Y finaliza:

“En el escenario de crear un seguro obligatorio de RC que corresponda a una proporción adicional de la tarifa SOAT, correspondiente a un 30% o un 50%, el impacto sobre el gasto de los hogares sería diferencial, afectando en mayor medida a los deciles más bajos de la población, lo cual generaría un efecto regresivo sobre la sociedad”. (Negrillas extratextuales).

Estas conclusiones tienen plena vigencia en la actualidad y, en esa medida, es necesario adelantar un estudio detallado del impacto que una norma como la propuesta en estudio puede tener en los ingresos de las familias y el impacto en el gasto de determinados bienes y servicios, teniendo como población focal a los hogares de bajos ingresos.

Por lo tanto, se debe ponderar si una medida como la planteada, en últimas, afecta directamente los ingresos de la totalidad de los hogares colombianos, siendo necesario contar con un estudio detallado del posible valor de las tarifas del seguro por tipo de vehículo y su impacto económico debería ser conocido previamente para continuar con el debate legislativo.

En este punto, no sobra poner de presente que los niveles de evasión del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT) son altos y este comportamiento se puede acentuar con la presencia de un segundo seguro obligatorio, por el posible impacto económico y social de proyecto de norma en estudio.

Todo lo anterior sin perjuicio de la necesidad de revisar qué entidad se encargará de fijar la tarifa del seguro de responsabilidad civil extracontractual, toda vez que en la exposición de motivos⁴ se dice que serán las aseguradoras, concretamente:

“Resulta importante recalcar, que esta iniciativa de un nuevo seguro, a diferencia de lo que ocurre con el sistema SOAT, las aseguradoras serán las encargadas de estimar los valores de las primas que tendrán que pagar los propietarios de los vehículos. Lo que garantiza una determinación del valor mucho más equitativa y realista con las condiciones y circunstancias de riesgo que rodean el vehículo automotor y al propietario tomador del seguro”.

Y en el artículo 8° de la iniciativa, asigna dicha función a la Superintendencia Financiera de Colombia:

“Artículo 8°. La Ley 769 de 2002, tendrá un artículo nuevo así:

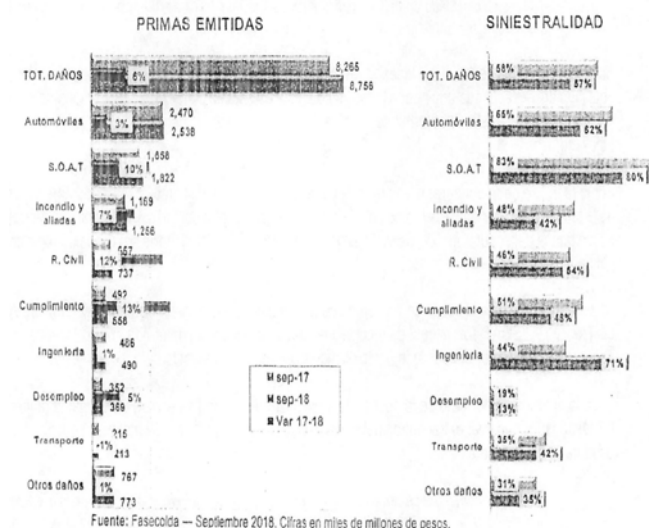
‘Artículo 42F. *Ámbito del aseguramiento obligatorio. El seguro obligatorio previsto en esta ley garantizará la cobertura de la responsabilidad civil extracontractual en vehículos automotores*

terrestres, mediante el pago de una sola prima, en todo el territorio colombiano. El esquema general para fijar el valor de la prima será provisto por la Superintendencia Financiera’.”

Por lo tanto, es absolutamente necesario advertir que los mayores costos por el seguro mencionado en la propuesta pueden ser trasladados a los precios de bienes y servicios, y en esa medida el impacto sobre la población puede ser mayor y el impacto económico puede no ser deseable. Como se dijo, es necesario contar con un análisis costo beneficio social y privado de la propuesta.

Sin perjuicio de lo anteriormente expresado, el siguiente gráfico presenta la evolución de las primas emitidas y la siniestralidad en diferentes ramos. Se puede concluir que en Colombia ha aumentado el valor de las pólizas de vehículos y que la siniestralidad del ramo se ha reducido, lo que demuestra mayor cultura del seguro para los propietarios de vehículo, una menor siniestralidad asociada al ramo y la existencia de una oferta importante de productos en el mercado que cubren los perfiles de riesgo de los propietarios de los vehículos.

Gráfico NÚMERO 1
Evolución de las primas emitidas y la siniestralidad por ramos



Sin embargo, la exposición de motivos del Proyecto de ley número menciona una serie de beneficios por adquirir el seguro que se propone relacionados con el medio ambiente, tiempos de desplazamiento y recaudo para los municipios, entre otros, los cuales no son cuantificados⁵. Tampoco se cuantifica el posible valor de la prima del seguro de responsabilidad civil extracontractual ni los posibles impactos de una cobertura mínima de 12 slmmv, para

⁵ Con esta ley, se podrá mejorar la calidad de vida de millones de personas que pierden tiempo en sus desplazamientos -en Bogotá perdemos 7 millones de horas al año en trancones- contribuye al medio ambiente, reduciendo el consumo de combustible y la alta contaminación de vehículos encendidos que no se mueven de manera eficiente, y causantes de enfermedades respiratorias en la población; mejora la competitividad de las ciudades y reduce costos millonarios indirectos para la sociedad; aumenta el recaudo de los municipios, pues para adquirir la póliza hay que estar al día en multas e impuestos.

⁴ Gaceta del Congreso número 536 de miércoles 12 de junio de 2019, fol. 10.

los dueños de los vehículos, tales como incrementos de los gastos asociados a sus medios de transporte.

Por otra parte, se sugiere respetuosamente examinar detenidamente lo relacionado con la parte técnica del contrato de seguro, por ejemplo, las coberturas (patrimoniales, solo materiales o inmateriales también, entre otras), los tipos de vehículos destinatarios de la norma (vehículos terrestres, vehículos terrestres motorizados, servicio particular, servicio público, entre otras), los topes o mínimos cubiertos por el seguro, entre otras cosas. Lo anterior, porque el Proyecto de ley número no es claro en la terminología que emplea, v.gr. se refiere indistintamente a “vehículo terrestre motorizado” (artículo 1°), “vehículos a motor terrestre” (artículo 4°), “vehículos de motor” (artículo 7°), “vehículos automotores terrestres” (artículo 8°), por lo que el empleo de una u otra expresión produce diversas interpretaciones; concretamente, la primera, podría cobijar bicicletas con motor e inclusive patinetas a motor; Así mismo, usa indiscriminadamente los vocablos “daños materiales a los vehículos de terceros” (artículo 3°) y “seguro de responsabilidad civil extracontractual para terceros” (artículo 6°), produciendo confusión en lo que realmente cubre el seguro propuesto.

Concluyendo, este Ministerio considera que deben ser los mismos propietarios de los vehículos, que, de acuerdo con su percepción de riesgo y las ofertas de seguros existentes en el mercado, decidan adquirir este tipo de pólizas, y no a partir de su imposición legal, sin perjuicio de que se analice otro tipo de medidas que permitan una resolución rápida de los choques simples y una mejor movilidad en las carreteras del país, sin afectar de manera directa a toda la población con la inclusión de un nuevo seguro obligatorio,

Por lo expuesto, esta Cartera solicita se tengan en cuenta las anteriores consideraciones, no sin antes manifestar la disposición de colaborar con la actividad legislativa dentro de los parámetros constitucionales y legales de disciplina fiscal vigente.

Cordialmente,

 JUAN ALBERTO LONDOÑO MARTÍNEZ
 Viceministro General
 URI

ELABORÓ: Oscar Januario Bocanegra Ramirez
 REVISÓ: Andrea del Pilar Suárez Prieto

Con Copia:
 H.R. Edward David Rodríguez Rodríguez -- Autor
 H.R. Alfredo Ape Cuello Baute -- Ponente

Dr. Jorge Humberto Mantilla Serrano -- Secretario General de la Cámara de Representantes

UJ--274619

CONCEPTO JURÍDICO DEL MINISTERIO DE AGRICULTURA Y DESARROLLO RURAL AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 246 DE 2018 CÁMARA

por medio se crean los planes departamentales de desarrollo rural con enfoque territorial y se dictan otras disposiciones.

Bogotá, D. C.

Honorable Representante

RUBÉN DARÍO MOLANO

Presidente

Comisión Quinta

Cámara de Representantes

Ciudad

Asunto: concepto jurídico del Ministerio de Agricultura y Desarrollo Rural al Proyecto de ley número 246 de 2018 Cámara, por medio se crean los planes departamentales de desarrollo rural con enfoque territorial y se dictan otras disposiciones.

Respetado doctor Molano:

En atención al proyecto de ley número del asunto, de manera atenta me permito realizar las siguientes precisiones:

1. Sobre el contenido del proyecto

El proyecto de ley se compone por veintinueve (29) artículos, cuyo objeto, al tenor de lo dispuesto en el artículo 1° corresponde a la obligación de las gobernaciones, en articulación con las alcaldías municipales y coordinación con las Entidades Públicas del orden nacional que hacen presencia en el territorio, de concertar, formular, aprobar, ejecutar y hacer seguimiento al *Plan Departamental de Desarrollo Rural con Enfoque Territorial* como un capítulo de los Planes Departamentales de Desarrollo (PDDRET). Los PDDRET incluirán programas y proyectos con la debida partida presupuestal, acordes con el Plan Nacional de Desarrollo, el Presupuesto General de la Nación y contará con la intervención de las entidades del nivel nacional presentes y con acciones en el territorio.

El articulado a su vez está dividido en seis (6) capítulos, los cuales se conforman así:

El capítulo primero contiene el objeto y los principios de interpretación, conforme a lo expuesto previamente, el objeto es la creación de los PDDRET que deberán atender a las necesidades político-institucional, ambiental, sociocultural y económico productivo.

El capítulo segundo contiene disposiciones relativas a la institucionalidad del PDDRET, y al respecto indica que los Consejos Seccionales de Desarrollo Agropecuario (CONSEA) serán la instancia de concertación entre las autoridades departamentales y municipales, las comunidades rurales, las entidades privadas y públicas, asimismo establece que esta instancia deberá ser retroalimentada por los Consejos Municipales de Desarrollo Rural (CMDR).

Por otra parte, establece que para la financiación de los PDDRET los municipios y departamentos destinarán entre el 15% y el 40% de rentas propias del presupuesto de inversión, las entidades del nivel nacional del sector público agropecuario, pesquero, forestal y de desarrollo rural que cuenten con presencia en los respectivos territorios destinarán mínimo el 50% de sus recursos de inversión asignados al respectivo departamento, y otras Entidades del sector nacional que cuenten con presencia en el territorio deberán hacer una destinación presupuestal mínima del 10% con el fin de atender las necesidades de su población objetivo.

Por último, el artículo 60 establece la creación de un sistema de información de población rural con el fin de establecer las necesidades reales de la población rural, en donde se incluirá la Información de las necesidades programáticas y las acciones afirmativas que se han llevado a cabo.

El capítulo tercero regula lo relativo al componente ambiental de los PDDRET, que hace referencia a las acciones dirigidas al cuidado de los ecosistemas y las zonas que requieren especial protección por su importancia medioambiental, con el fin de establecer acciones de cuidado ambiental.

El capítulo cuarto dispone lo relativo al componente económico y productivo de los PDDRET, el cual hace referencia a las actividades que permiten la utilización del sector rural como insumo primario de generación de ingresos y fortalecimiento de las capacidades productivas, ya sea por la explotación agropecuaria, acuícola, pesquera o forestal o actividades relacionados con el uso de las zonas rurales, entre las que se encuentran las actividades de ecoturismo, agroturismo y similares, excluyendo la explotación de recursos naturales no renovables. Asimismo, establece la obligación de los municipios de presentar a los CONSEA y los CMDR las necesidades de acceso material y jurídico a tierras, con el fin de solicitar a la ANT su intervención conforme a sus competencias.

El capítulo quinto contiene el componente social y cultural de los PDDRET, que según lo dispuesto en el artículo 20 hace referencia a la atención y fortalecimiento del relacionamiento social, redes comunitarias, usos, costumbres e identidad cultural. Con este fin se implementan acciones que permiten la preservación comunitaria y satisfacción de necesidades básicas, que inciden tanto a nivel social como productivo. Como consecuencia de lo anterior y con el fin de reconocer a los pobladores rurales, se establece que el primer domingo de junio se conmemorará el día del campesino y de los pobladores rurales, respecto de la cual el MCIT y el MADR deberán coordinar acciones conjuntas para celebrar y organizar actividades en el marco de dicha conmemoración.

Por último, el capítulo sexto contiene disposiciones finales y artículos transitorios que prevén el seguimiento a los PDDRET por parte de El CONSEA por lo menos una vez al semestre, y normas transitorias de obligatoriedad de los PDDRET a partir del 2020 y de inicio del trámite

para que los campesinos y trabajadores rurales sean reconocidos como patrimonio social y cultural de Colombia por parte del MCIT.

2. Análisis del contenido del Proyecto de ley

Sobre los Planes Departamentales de Desarrollo Rural con Enfoque Territorial

Respecto de la propuesta del Proyecto de ley número de crear un Plan Departamental de Desarrollo Rural con enfoque territorial como un capítulo de los Planes Departamentales de Desarrollo, es preciso mencionar que el Decreto 2364 de 2015, a través del cual se creó la Agencia de Desarrollo Rural (ADR), en su artículo 4° radicó en cabeza de esta entidad la competencia de elaborar y adoptar Planes Integrales de Desarrollo Agropecuario y Rural con Enfoque Territorial en las Entidades Territoriales, así como la definición de los criterios técnicos para su elaboración coordinada y participativa.

Los Planes Integrales de Desarrollo Agropecuario y Rural con Enfoque Territorial que consagra la norma corresponden a un instrumento de gestión para el desarrollo agropecuario y rural de los territorios rurales del país, que se construye de manera consensuada entre los actores territoriales. Mediante los planes se determinan los objetivos, metas, prioridades y estrategias del desarrollo agropecuario y rural a nivel departamental, que permiten priorizar las inversiones para el desarrollo rural y agropecuario de los Departamentos. Tienen un horizonte de tiempo de 20 años, con metas a corto, mediano y largo plazo, son participativos y se basan en dinámicas territoriales, sistemas productivos y capacidades asociativas de cada departamento.

Su enfoque comprende temas relacionados con ordenamiento social y productivo de las tierras rurales, adecuación de tierras e infraestructura de riego, habitabilidad rural, infraestructura productiva y de comercialización, proyectos productivos y planes de negocios, asistencia técnica integral y gobernanza, coordinación institucional integral y multisectorial con presencia territorial.

Estos Planes Integrales de Desarrollo Agropecuario y Rural se articulan y armonizan con los lineamientos de usos agropecuarios del suelo rural definidos por la UPRA y los Planes Departamentales de Ordenamiento Productivo y Social de la Propiedad Rural formulados por las Gobernaciones bajo la orientación técnica de UPRA, que justamente fue creada con el objeto de orientar la política de gestión del territorio para usos agropecuarios, a partir de planes, lineamientos, indicadores y criterios técnicos para la toma de decisiones sobre el ordenamiento social de la propiedad de la tierra rural, el uso eficiente del suelo agropecuario, la adecuación de tierras, el mercado de tierras rurales y el seguimiento y evaluación en esas materias.

En el año 2015, la UPRA, en cumplimiento de su objeto, publicó el documento “Gestión del territorio para usos agropecuarios (GESTUA): bases para la formulación de política pública”, en el que se formulan lineamientos conceptuales, estrategias

e instrumentos de gestión agropecuaria con enfoque territorial, a partir de tres ejes estratégicos interrelacionados: planificación sectorial agropecuaria, ordenamiento territorial agropecuario y gestión intersectorial. Estos ejes se desarrollan a partir de 15 líneas de acción, cada una de las cuales se define conceptualmente y se le establecen objetivos, acciones estratégicas e instrumentos.

Asimismo, en el año 2016 el DNP, la Oficina del Alto Comisionado para la Paz y la Consejería para el Posconflicto, Derechos Humanos y Seguridad publicaron los lineamientos para la formulación e implementación de planes de desarrollo territorial (PDT) como instrumentos de paz. Estos planes se conciben con énfasis en el desarrollo rural con enfoque territorial expresado en la formulación participativa del PDT, la superación de los conflictos territoriales a través del PDT y ejes temáticos definidos en función de la construcción de la paz¹.

En el 2017, el Gobierno nacional en el marco de la implementación del Acuerdo final, promulgó varios decretos ley orientados a la reforma rural integral, pactada en el punto número 1 del acuerdo, entre los que se destaca el Decreto ley 902 de 2017, por el cual se adoptan medidas para facilitar la implementación de la reforma rural integral en materia de acceso y formalización de tierras. Asimismo, se destaca el Decreto 893 de 2017, que establece los Planes de Desarrollo con Enfoque Territorial (PDET) como un instrumento de planificación y gestión para implementar de manera prioritaria los planes sectoriales y programas en el marco de la Reforma Rural Integral (RRI) y las medidas pertinentes que establece el Acuerdo Final, en articulación con los planes territoriales, los cuales son coordinados por la Agencia de Renovación del Territorio (ART) en ejercicio de las funciones propias de conformidad con el Decreto ley 2366 de 2015.

Finalmente, mediante la Resolución 128 de 2017 del MADR, se adoptaron las “Bases para la gestión del territorio para usos agropecuarios” elaboradas por la Unidad de Planificación Rural Agropecuaria, con el fin de promover el desarrollo agropecuario con enfoque territorial mediante la articulación de los componentes de ordenamiento social de la propiedad y de ordenamiento productivo agropecuario, a partir de tres (3) ejes estratégicos interrelacionados: la planificación sectorial agropecuaria, el ordenamiento territorial agropecuario y la gestión intersectorial agropecuaria; y dos ejes transversales: la gestión de información y del conocimiento agropecuario y el seguimiento y evaluación de políticas públicas para la gestión del territorio para usos agropecuarios.

Por otra parte, respecto de los planes de ordenamiento social de la propiedad, el Decreto 2363 de 2015, a través del cual se creó la Agencia Nacional de Tierras (ANT), atribuyó a esta Entidad la competencia para elaborarlos y ejecutarlos,

en coordinación y articulación con las entidades territoriales y entidades nacionales.

Así las cosas, una vez expuesto el panorama jurídico nacional en materia de planes de desarrollo rurales con enfoque territorial, salta a la vista la existencia en el ordenamiento de contenidos normativos sustantivos y procedimentales, a través de los cuales se prevé la planeación del territorio rural en concertación con las entidades territoriales municipales y departamentales, y las entidades nacionales facultadas al efecto, tales como el Departamento Nacional de Planeación, la Oficina del Alto Comisionado para la Paz y la Consejería para el Posconflicto, Derechos Humanos y Seguridad, la Agencia de Desarrollo Rural (ADR), la Unidad de Planificación Rural Agropecuaria (UPRA), la Agencia de Renovación del Territorio (ART), la Agencia Nacional de Tierras (ANT), entre otras, con lo cual se advierte que gran parte del contenido normativo del Proyecto de ley número se encuentra recogido en distintas normas del ordenamiento nacional, algunas de reciente expedición.

- Sobre la asignación presupuestal de las Entidades Territoriales

El artículo 5° del proyecto de ley número establece que para la financiación de los PDDRET “*los departamentos y municipios destinarán entre el 15% y 40% de rentas propias, del presupuesto de inversión (...)*”.

Al respecto es preciso señalar que en materia presupuestal, la doctrina ha señalado la existencia de dos fuentes de financiación: las fuentes exógenas y las fuentes endógenas. Las primeras corresponden a recursos derivados de rentas nacionales a las entidades territoriales, participación en regalías y compensaciones. Dada su caracterización, la intervención del legislador suele ser bastante amplia. En cuanto a los recursos cuya fuente es endógena o propia, es decir, emanados de las actividades del ente territorial, como la explotación de sus bienes o provenientes de sus tributos, los entes territoriales tienen mayor autonomía y solo en casos excepcionales, se les puede restringir.²

En ese sentido, la jurisprudencia constitucional ha establecido que los límites a la intervención del Legislador vienen dados por el tipo o fuente de los recursos de que se trate. A través de Sentencia C-720 de 1999 la Corte estableció la restricción a la intervención legislativa en lo relativo al manejo presupuestal de recursos provenientes de fuentes endógenas de financiación, al afirmar el debido respeto a un mínimo de autonomía de los entes territoriales en cuanto al manejo de los recursos propios, y destacó que una intervención legislativa debe sustentarse de forma suficiente y objetiva.

Sin embargo, como se ha expuesto, esta autonomía no es ilimitada, y en ciertos eventos el Legislador puede intervenir en los recursos provenientes de fuentes endógenas, de manera excepcional, cuando existan ciertas condiciones que así lo justifiquen.

¹ Departamento Nacional de Planeación (DNP) y Oficina del Alto Comisionado para la Paz. (2016). Los planes de desarrollo territoriales como un instrumento de construcción de paz. Bogotá: DNP.

² Corte Constitucional. Sentencia C-579 de 2001.

En ese sentido, la jurisprudencia de la Corte ha identificado eventos concretos en los que resulta legítima, desde una perspectiva constitucional, la intervención del legislativo en la destinación de los recursos propios de las entidades territoriales. Esta posibilidad concurre cuando (i) la intervención es señalada expresadamente por la Constitución; (ii) la medida es necesaria para proteger el patrimonio de la Nación, es decir, para conjurar amenazas sobre los recursos del presupuesto nacional; (iii) la intervención resulta conveniente para mantener la estabilidad económica interna y externa; y (iv) las condiciones sociales y la naturaleza de la medida así lo exijan, por trascender el ámbito simplemente local o regional.³

En todo caso, la intervención legislativa debe someterse a los criterios de necesidad, utilidad y proporcionalidad en relación con el fin constitucional buscado por el Legislador. En ese sentido, no se advierte la adecuada y suficiente justificación para que el legislador intervenga en la disposición de los recursos propios de las Entidades Territoriales, a través de la asignación de unos porcentajes específicos de dichos recursos, con destino a los PDDRET. Por lo tanto, la propuesta en lo que a esto se refiere atentaría contra los principios constitucionales de autonomía presupuestal de las referidas Entidades.

Por otro lado, la propuesta de la destinación de recursos de las entidades del orden nacional en un porcentaje superior al 50% se considera inconveniente y falta de justificación. Entre otras, porque se aleja del proceso racional y metódico que implica la formulación y aprobación de los presupuestos de cada una de las entidades, que se distribuyen en función de las obligaciones, alcances de las intervenciones y objetivos, entre lo urbano y lo rural, sin considerar cifras arbitrarias que en algunas entidades resultarían seriamente problemáticas. De hecho, se podría decir que la propuesta no responde precisamente a las dinámicas poblacionales del país.

- Sobre el sistema de información de la población rural

El artículo 6° del proyecto de ley propone la creación de un registro de sus pobladores rurales con el fin de establecer las necesidades reales de la población rural, en donde se incluirá la información de las necesidades programáticas y las acciones afirmativas que se han llevado a cabo para su atención.

Al respecto es preciso indicar que el Plan Nacional de Desarrollo (PND) 2018 -2022 “Pacto por Colombia, Pacto por la Equidad”, dispuso en el artículo 254 la creación de la cédula rural, que tiene el propósito de formalizar la actividad de producción agropecuaria, promover la inclusión financiera, controlar el otorgamiento de créditos, subsidios, incentivos o apoyos estatales a las actividades agropecuarias y rurales, así como obtener información de la producción agropecuaria que facilite la adopción de políticas públicas del sector rural. Los aspectos requeridos para su operación y funcionamiento deberán ser reglamentados por

el Ministerio de Hacienda y Crédito Público y el Ministerio de Agricultura y Desarrollo Rural.

Así las cosas, se evidencia que existe una norma relativa a la identificación de la población rural, cuyos objetivos son idénticos a los que busca el Proyecto, por tanto, se considera que es inconveniente la duplicidad que implicaría la propuesta respecto del sistema de información de este grupo poblacional.

Finalmente, es preciso señalar asimismo que en materia de acceso y formalización de tierras, el Decreto ley 902 de 2017 creó el Registro de Sujetos de Ordenamiento (RESO), como una herramienta técnica necesaria para inscribir a los sujetos beneficiarios previstos en el Acuerdo Final y un instrumento de apoyo para el desarrollo de las actividades de acceso y formalización administrado por la Agencia Nacional de Tierras, con el fin de cumplir las medidas tendientes al correcto Ordenamiento Social de la Propiedad Rural.

Cordialmente,



ANDRÉS VALENCIA PINZÓN
Ministro de Agricultura y Desarrollo Rural

CONCEPTO JURÍDICO DEL MINISTERIO DE SALUD Y PROTECCIÓN SOCIAL AL PROYECTO DE ACTO LEGISLATIVO NÚMERO 087 DE 2019 CÁMARA

por medio del cual se modifica el Sistema General de Participaciones.

Bogotá, D. C.,

Doctor

JORGE HUMBERTO MANTILLA SERRANO

Secretario General

Cámara de Representantes

Carrera 7ª N° 8-68

Bogotá, D. C.

Asunto: Concepto sobre el Proyecto de ley número 087 de 2019 Cámara, por medio del cual se modifica el Sistema General de Participaciones.

Cordial saludo,

Teniendo presente que la iniciativa de la referencia está pendiente de surtir debate en la Plenaria de esa Corporación, se hace necesario emitir el concepto institucional desde la perspectiva del Sector Salud y Protección Social.

Al respecto, este Ministerio, en ejercicio de las competencias constitucionales y legales que le asisten, en especial las previstas en el inciso 2° del artículo 208 de la Constitución Política y el numeral 3 del artículo 59 de la Ley 489 de 1998, sin perjuicio

³ Corte Constitucional. Sentencia C-346 de 2017.

de los comentarios que estimen pertinente realizar otras autoridades para las cuales este tema resulte sensible, formula las siguientes observaciones:

1. CONTENIDO

La propuesta se compone de dos (2) preceptos: uno de ellos se dirige a modificar el inciso primero del artículo 357 de la Constitución Política y, el otro, alude a la promulgación del proyecto de acto legislativo.

2. CONSIDERACIONES

En atención a lo contemplado en el Proyecto de Acto Legislativo número 087 de 2019 Cámara, esta Cartera encuentra que el mismo pasa por alto la disposición prevista en el artículo 188 de la Ley 1955 de 2019, “por [la] cual se expide el Plan Nacional de Desarrollo 2018-2022. “Pacto por Colombia, Pacto por la Equidad”, que establece:


Artículo 188. Comisión para la revisión del sistema general de participaciones. Créase una Comisión de alto nivel, que se instalará dentro de los dos (2) meses siguientes contados a partir de la expedición y entrada en vigencia del presente Plan Nacional de Desarrollo, y sesionará durante los seis (6) meses siguientes, para elaborar una propuesta de acto legislativo que incremente real y progresivamente los recursos del Sistema General de Participaciones.

La Comisión estará bajo el liderazgo del Ministerio de Hacienda y Crédito Público y el Departamento Nacional de Planeación, y harán parte de ella: el Ministerio de Educación Nacional, el Ministerio de Salud y Protección Social, el Ministerio de Vivienda, Ciudad y Territorio, el Ministerio del Interior, la Federación Colombiana de Trabajadores de la Educación, la Federación Colombiana de Municipios, Asocapitales y la Federación Nacional de Departamentos, agremiaciones, organizaciones y sectores sociales involucrados en las transferencias del Sistema General de Participaciones. [Énfasis fuera del texto].

En cumplimiento de lo anterior, se creó la “Comisión de Alto Nivel” y actualmente el Gobierno nacional se encuentra en la fase preparatoria para la realización de las mesas de los Comités Sectoriales (Salud, Educación y Agua Potable), con el fin de definir la tasa de crecimiento real y progresiva del SGP.

En estos términos, se presenta la posición del Ministerio de Salud y Protección Social en lo relativo a la iniciativa legislativa de la referencia. Frente a su contenido, se recomienda tener en cuenta la observación realizada frente al artículo 188 de la Ley 1955 de 2019.

Atentamente,


JUAN PABLO URIBE RESTREPO
 Ministro de Salud y Protección Social

CONTENIDO

Gaceta número 1043 - Jueves, 24 de octubre de 2019
 CÁMARA DE REPRESENTANTES
 PROYECTOS DE LEY Págs.

Proyecto de ley número 274 de 2019 Cámara, por la cual se prohíbe el transporte marítimo con fines de exportación de bovinos en pie y se dictan otras disposiciones. 1

TEXTOS DE PLENARIA

Texto definitivo plenaria Cámara al Proyecto de ley número 001 de 2010 Cámara, por medio del cual se modifica la Ley 769 de 2002, se especifica el accidente de tránsito en animal doméstico, silvestre o en situación de abandono y se garantiza su atención por parte del SOAT. 9

Texto definitivo plenaria Cámara al Proyecto de ley número 006 de 2019 Cámara, 104 de 2019 Senado, por medio de la cual se rinden honores a los estudiantes fallecidos en los hechos ocurridos el día 17 de enero de 2019, en la Escuela de Cadetes de Policía “General Francisco de Paula Santander”, autorizando al Gobierno nacional para su ascenso póstumo, con reconocimiento prestacional y pensional a los beneficiarios y se dictan otras disposiciones. 11

Texto definitivo plenaria Cámara al Proyecto de ley número 043 de 2018 Cámara, por medio de la cual se crea un incentivo tributario para aquellos pequeños y medianos establecimientos de alojamiento y hospedaje, que se certifiquen en calidad turística y se dictan otras disposiciones. 12

Texto definitivo plenaria Cámara al Proyecto de ley número 344 de 2019 Cámara, por medio del cual se decreta a Villavicencio (Meta) Distrito Especial, Biodiverso, Turístico, Cultural, Agroindustrial y Educativo. 14

Texto definitivo plenaria Cámara al Proyecto de ley número 391 de 2019 Cámara, por la cual se declara al Yipao y a la cultura Yípera como patrimonio cultural integrante del paisaje cultural cafetero y se dictan otras disposiciones. 14

Texto definitivo plenaria Cámara al Proyecto de ley número 392 de 2019 Cámara, por la cual se modifica el artículo 112 del Código de Tránsito. 16

Texto definitivo plenaria Cámara al Proyecto de ley número 403 de 2019 Cámara, 237 de 2018 SENADO, por la cual la Nación exalta y rinde homenaje a los municipios del Socorro, Charalá, Coromoro y Ocamonte, en el departamento de Santander, por su aporte pionero a la libertad y a la democracia de los colombianos. 16

CONCEPTOS JURÍDICOS

Concepto jurídico del Ministerio de Hacienda y Crédito Público al Texto propuesto para segundo debate al Proyecto de ley número 115 de 2018 Cámara acumulado con el Proyecto de ley número 143 de 2018 Cámara, por medio de la cual se adoptan disposiciones para el aseguramiento obligatorio y gestión de los choques simples, se adicionan los artículos 2º, 42, 131, 143 de la Ley 769 y se dictan otras disposiciones. 17

Concepto jurídico del Ministerio de Agricultura y Desarrollo Rural al Proyecto de ley número 246 de 2018 Cámara, por medio se crean los planes departamentales de desarrollo rural con enfoque territorial y se dictan otras disposiciones. 20

Concepto jurídico del Ministerio de Salud y Protección Social al Proyecto de Acto legislativo número 087 de 2019 Cámara, por medio del cual se modifica el Sistema General de Participaciones. 23